

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

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

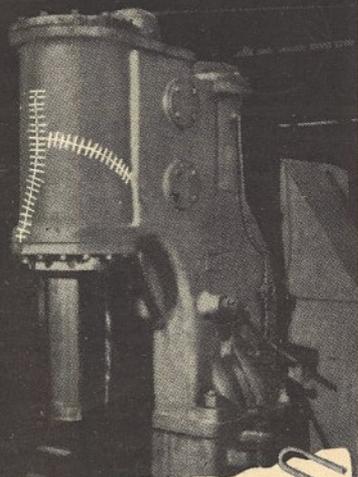
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA

Cilindro de martelo-pilão estalado e reparado sem deformação

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

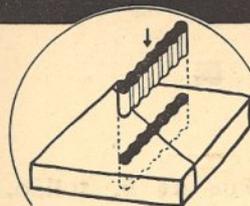
A estaladela do cilindro deste martelo-pilão na fábrica de George Morgan, Ltd., em Selby Oak, Birmingham, constituiu um severo golpe nas suas facilidades de produção já então sobrecarregadas ao máximo

Decidiram chamar o METALOCK em seu auxilio, 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:

Enviamos uma prova do presente anúncio aos nossos Clientes, e eles replicam-nos que estivamos a ser demasiado modestos... que deveriamos transcrever 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.ª

Praça da Alegria, 58, 3.º-Letra D.—Telefone 35231—L I S B O A



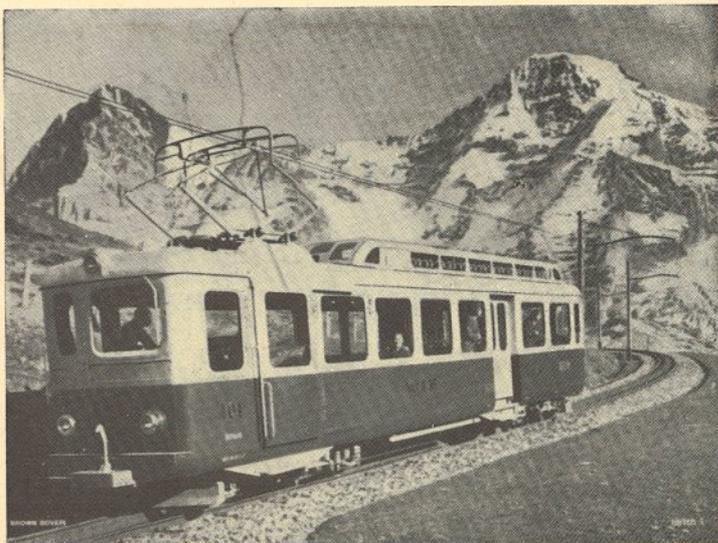
Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR



Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suíça)



S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} — Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI

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

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.º

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

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
Liège, 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. CARRERA, Apartado 4069, Madrid

1565



1 — MARÇO — 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 RAUL ESTEVES
Engenheiro RAUL 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

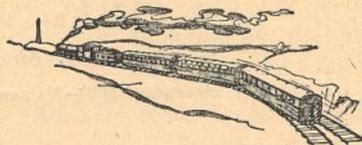
COLABORADORES:

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-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGULLAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Os Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique e a assistência médico-sanitária aos trabalhadores	499
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	500
Revista das revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	501
Há 50 anos	502
Linhas Portuguesas	502
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	503
Curiosidades da imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	506
Vida Ferroviária	507
Caminhos de Ferro Ultramarínos.	507
Parte Oficial.	508
Recortes sem comentários	512



Os Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique e a assistência médico-sanitária aos trabalhadores

NO Relatório do ano económico de 1950, apresentado pela Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, e ao qual, há poucos meses, fizemos larga referência, encontramos um capítulo de grande interesse sobre a Assistência médico-sanitária aos trabalhadores dos caminhos de ferro. Trata-se de uma obra admirável, digna de registo especial nestas colunas.

Com efeito, de harmonia com as Leis em vigência e os regulamentos, a Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique presta a todo o pessoal bem como às pessoas de suas famílias a assistência sanitária a que têm direito, tendo em vista sempre não só a terapêutica curativa mas também as medidas de profilaxia individual e social—indispensáveis, como se lê no Relatório, a todo o indivíduo que, ao trabalho, expõe a sua vida e compromete a sua saúde.

Os Serviços de Saúde da Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro possuem tantas secções privativas de saúde quantas as Divisões, Inspecções e Brigadas, mantendo pagos, pelo regime de avença, médicos pertencentes aos quadros dos Serviços de Saúde da Província de Moçambique nas redes de Gaza, Inhambane e Quelimane.

Os elementos privativos dos Serviços de Saúde são: 1 médico-chefe dos Serviços de saúde; 3 médicos chefes de secção; 6 médicos adjuntos; 24 enfermeiros; 1 enfermeiro avençado; 10 enfermeiros auxiliares; 2 ajudantes de enfermeiro; 1 ajudante de enfermeiro auxiliar e um praticante de enfermeiro.

Os postos médicos de maior importância são os das Divisões de Exploração de Lourenço Marques, Beira e Moçambique, possuindo os Caminhos de Ferro da Província, além desses, postos de socorros rudimentares

tais como os de: Nacala, Lumbo, Iapala, Maléma, Cuamba, Quelimane, Beira, Gondola, Matarara, Caldas Xavier, Inhambane, Vila de João Belo, Entrepasto da Matola, Goba, Moamba, Ressano Garcia e Ungubana, em que são prestados os cuidados clínicos e de enfermagem a que o pessoal ferroviário tem direito.

A Divisão de Exploração de Lourenço Marques possui uma Secção de Fisioterapia, que pode considerar-se modelar, composta de: 1 aparelho de Raios X «Silmons»; 1 aparelho de diatermia, 2 aparelhos de raios infra-vermelhos «Hanovia», 1 aparelho de máquinas vibratórias «Penetrostat», 2 aparelhos de raios ultra-violetas «Hanovia», 1 aparelho de ar quente «Omega» e 1 um aparelho de ondas curtas.

Aos médicos dos Caminhos de Ferro de Moçambique compete também vigiar pela alimentação do seu pessoal indígena de harmonia com as tabelas oficiais, fiscalizando, ao mesmo tempo, as condições que lhe são impostas.

Nenhum europeu entra ao serviço da Administração dos C. F. M. sem prévia observação clínica, assim como nenhum indígena inicia os seus trabalhos sem ser julgado apto e vacinado contra a varíola. Também aos indígenas e suas famílias é gratuita toda a assistência sanitária.

Durante o ano de 1950 houve 23.840 doentes em todas as redes, contra 15.929 em 1949 e 7.974 em 1948, ou seja mais 49,7 % do que em 1949 e mais 199,0 % do que em 1948. A despesa com a assistência médica ao pessoal foi, em 1950, de 3.615.104\$00 ou seja mais 45,7 % do que em 1949 e mais de 59,6 % do que em 1948.

Todos estes números são suficientemente eloquentes para nos demonstrar quanto são perfeitos os serviços de Assistência dos Caminhos de Ferro de Moçambique.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Três exposições na Sociedade Nacional de Belas Artes

Três belas exposições se inauguraram, na tarde de 21 de Fevereiro, nos salões da Sociedade Nacional de Belas Artes, promovidas pelos artistas D. Maria Eduarda Lapa; Fernando Martinez Rúbio, de nacionalidade espanhola, e Artur Real C. Bordalo da Silva.

D. Maria Eduarda Lapa trouxe mais uma vez, para o encantamento dos nossos olhos, aquelas maravilhosas flores, que são como que um hálito perfumado e fresco da Primavera, e aquelas marinhas em que se respira uma atmosfera salina; Fernando Martinez Rúbio, como bom filho de Espanha, apresentou trabalhos de cor exuberante e quente, sendo notável o quadro *O restaurador*, que figura um velho santeiro retocando a pintura de imagens religiosas; e, finalmente, Artur Real C. Bordalo da Silva, um rapaz de bastante valor, que vem para a vida artística com sinceridade e desejo de conquistar, honestamente, um nome. O retrato, a pastel, *O vestido verde*, só por si bastaria para consagrá-lo como um dos pintores mais notáveis da nova geração.

Engenheiro Manitto Torres

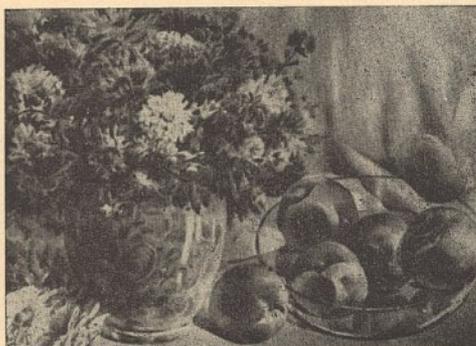
O meu ilustre e querido amigo, sr. Eng.º Carlos Manitto Torres, acaba de me oferecer, com dedicatória generosa, um exemplar do seu mais recente trabalho, ou seja o estudo que constituiu o tema duma das teses apresentadas ao Congresso da União Nacional, realizado em Coimbra, em 1951.

Homem de ciência e homem de letras, o sr. Engenheiro Manitto Torres, que é natural de Setúbal, estuda, nesse brilhante trabalho intitulado «O Clima construtivo da Nação ou três casos diferentes da mesma Verdade», os problemas, quer de ordem económica, quer de ordem cultural e turística, das regiões de Setúbal, Almada e Barreiro. Terras de enormes possibilidades, elas estão na posse de um largo destino.

As sugestões admiráveis que o Autor do presente trabalho nos coloca sob os olhos são dignas da meditação de quantos se interessam pelo progresso do País.

Pela pena do sr. Engenheiro Manitto Torres não foi apenas um artista que falou, mas, também, uma cultura ao serviço de uma região incomparável.

Os nossos aguarelistas



Flores e Frutos, por Madeira Palma

Uma cura estranha

Uma notícia vinda de Sidney, refere que Alf Robinson, lenhador de seu ofício, estando a trabalhar, deu um golpe infeliz, cortando um dedo da mão esquerda com o machado. Desesperado com a dor, gritou então para os companheiros:

— Venham depressa. Cortei um dedo!

Os companheiros não se mexeram, porém, e olhavam-no boquiabertos, cheios de espanto: O lenhador Robinson fora surdo-mudo de nascença... até aquele momento.

Eis aqui um caso estranho que dará que falar e que pensar aos médicos.

E há ainda quem não acredite em milagres.

Nota final

Em certo hotel de Los Angeles — a capital do mundo do cinema — vê-se em todos os quartos como, aliás, é costume em quase todos os hotéis dos Estados Unidos da América do Norte, uma Bíblia. Nada mais respeitável. Sobre a capa do livro sagrado lê-se, porém:

«Se está melancólico leia o Salmo 33 e se, após a leitura, continua melancólico, telefone para o porteiro, que lhe marcará lugar no «Night-club» da esquina».

Os norte-americanos não terão o espírito dos franceses, mas têm graça e, sobretudo, um raro sentido publicitário.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

Bufetes gastronómicos na França

Data de alguns anos a criação dos primeiros bufetes gastronómicos pelo S. N. C. F.

Durante o verão de 1952, sessenta desses bufetes estiveram em funcionamento por toda a França e pode-se dizer que começaram a ser um elemento do turismo francês, tal é o êxito que tem coroado a iniciativa.

A França é o país do bem-comer, mas o prato local, saboreado *in-loco*, e temperado segundo a tradição, tem um sabor muito especial. Assim, para fazer provar as comidas das províncias francêsas e torná-las conhecidas dos visitantes estrangeiros, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro imaginou um tipo de refeição que comporta acepipes ou sopa; um peixe ou ovos, uma carne grelhada ou ave, ou caça, legumes ou salada, queijo, fruta, sobremesa, sorvete ou doce. Mas toda essa ementa comporta um prato regional típico, que pode ser a caça ou o doce, ou o peixe ou o «paté».

Meios de transportes na Bolívia

A política ferroviária boliviana consistiu, inicialmente, em ligar os centros activos do país às redes argentinas, chilenas e peruanas, para alcançar os portos marítimos de exportação. As 1.400 milhas de caminhos de ferro existentes, todas com bitola de um metro, fazem ligação entre as principais cidades e os centros mineiros, proporcionando uma saída para o Atlântico e três para o Pacífico.

O caminho de ferro de Buenos Aires a La Paz cobre uma distância de 1.583 milhas, em menos de três dias. Essa linha ferroviária argentina alcança a fronteira em La Quiaca, onde faz junção com a linha boliviana. Arica, na costa do Pacífico, liga-se também a La Paz por uma linha de 283 milhas.

A parte oriental da Bolívia, quase que inteiramente coberta de florestas, está desprovida de vias férreas. Acha-se, entretanto, em execução um plano rodoviário que ligará as regiões elevadas com as planícies orientais. Cochabamba, nos Andes, já se comunica com Santa Cruz por estrada de rodagem, e mais tarde será ligada por caminho de ferro, actualmente em construção, a Porto Suarez, porto livre sobre o rio Paraguai, distante uns 26 kms. de Corumbá.

A produção agro-pecuária do norte da Baía, principalmente dos Departamentos Beni e Pando, tem o seu escoamento natural pelos rios Beni, Mamoré e seus inúmeros tributários. Para contornar as dificuldades criadas ao tráfego fluvial pelas quedas de água e corredeiras, o governo brasileiro construiu o caminho de ferro Madeira-Mamoré, facilitando a livre saída dos produtos bolivianos para o Atlântico, pela bacia Amazónica.

Comboios sobre Pneumáticos entre Paris e Bâle

Informa o Boletim da C. I. C. E. que, desde 5 de Outubro passado, os comboios automotores Bâle-Paris de manhã e Paris-Bâle de tarde foram substituídos por comboios inteiramente compostos de viaturas sobre pneumáticos, tais como os que circulam já desde há três anos entre Paris e Strasbourg.

A circulação Bâle-Paris efectua-se em 5 h. 20 m. a 99 km./h. de média com 5 paragens em todo o percurso. Os Caminhos de Ferro Suiços asseguram em Bâle a correspondência com estes comboios para os passageiros com proveniência e destino a Zurique, sendo o trajecto Zurique-Paris percorrido em 7 horas.

Constrói-se presentemente uma linha de caminho de ferro para ligar o grande centro siderúrgico de Szralinvaroz a Retszilas. A linha terá uma extensão de 60 quilómetros e necessitará do deslocamento de um milhão e trezentos mil metros cúbicos de terra. Novas máquinas soviéticas (particularmente vibradores e agregadores) vieram da Rússia e entraram logo em actividade.

O maior rápido do Mundo

Continua, como a *Gazeta* tem registado, a pertencer à França a honra deste *recorde*.

O «Mistral» realiza a distância Paris-Lyon em quatro horas e quinze minutos, numa velocidade média de 120 quilómetros horários.

Aumento de acidentes ferroviários

Para os caminhos de ferro britânicos o ano passado foi lamentável pelos acidentes ferroviários, e o inspector chefe dos caminhos de ferro, no seu relatório annual, sugere que o efeito da

geral depressão nos ferroviários pela escassez de carvão, falta de limpeza e outras numerosas dificuldades na exploração, chegou a ser de tristes consequências. No ano passado morreram 97 passageiros e 158 ferroviários em acidentes de vária ordem, tendo resultado gravemente feridos 5,328 passageiros e 2.482 ferroviários.

Sistema electrónico para evitar desastres

Safu de Londres para Newcastle um comboio para experimentar um novo sistema electrónico de control automático, com o qual se pretende tornar impossíveis os desastres ferroviários. Se os ingleses obtiverem êxito, o novo sistema será aplicado em toda a rede da Grã Bretanha, com uma despesa de 15 milhões de libras. Serão necessários, porém, cinco anos para a sua completa instalação.

Carruagens «Dancing»

Os caminhos de ferro do estado dinamarquês transformaram algumas carruagens de passageiros em verdadeiras salas de dança. Constan de dois compartimentos, sendo o primeiro um bar com várias mesas, o segundo pista de baile, com uns sete metros de comprimento, feita de materiais plásticos. Estes veículos são utilizados em comboios de de excursões.

Recorda-se a propósito que a primeira carruagem-salão-de-baile, que circulou na Europa, foi no «Côte d'Azur Pullman», em 1929-30.

A ligação ferroviária Nord-Midi de Bruxelas

Têm dado os maiores resultados para a economia, estética e coordenação dos transportes na capital da Bélgica a ligação que foi inaugurada no ano passado, enlaçando, através da cidade, a estação do Norte com a estação do Sul.

Desde 1936 a 1952 trabalharam nesse assombroso empreendimento, só possível num país próspero e moderno como a Bélgica, 1.500 operários, o que representa 4.800.000 salários de trabalho.

Apesar de já funcionar, a ligação Nord-Midi só estará totalmente efectivada por 1954. Circulam já 74 comboios eléctricos da linha de Anvers, 40 comboios a vapor do serviço internacional, 15 automotoras e 18 comboios internacionais.

Há 50 anos

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

Locomotivas para as linhas do Sul e Sueste

Realizou-se no dia 18 do corrente, o concurso limitado para o fornecimento de quatro locomotivas mixtas compound de 6 rodas conjugadas, bogie á frente e tender de grande capacidade assente sobre duas bogies, destinadas á Direcção do Sul e Sueste.

Das fabricas convidadas apenas declinaram o convite a Schneider do Creusot e a Grafenstaden.

As propostas apresentadas foram as seguintes, por machina e tender :

Beyer Peacock	105 623 fr.
Sharp Stewart	104.000 »
Nielson Reed	109.040 »
Sociedade de Esslingen	85.400 »
A. Borsig	66.785 »
Henschel & Sohn	82.115 »
Hannoversche Gesellschaft	82.350 »
Hartmann	77.400 »
Krauss	94.800 »
J. Cockerill	109.800 »
Fives Lille—machinas eguaes ás da Companhia Real	102.000 »

Segundo nos consta, a proposta preferida foi a da casa Borsig.

No numero seguinte daremos noticia circunstanciada d'este novo typo de machinas adoptado nas linhas do Sul e Sueste.

Linhas Portuguesas

BARCELOS

Foi concedida á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses uma participacção de 350.000\$00, pelo Fundo de Desemprego, para a ampliacção da estacção de caminho de Barcelos, cujo total é de 1.053.290\$00.

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.DA

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

CRÓNICAS DE VIAGEM**P O R E S P A N H A**

VIII

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

JÁ não têm conta as visitas que tenho feito à capital de Espanha. Madrid é uma cidade bonita, alegre e das mais atraentes da Europa.

O seu nome, segundo historiadores e filólogos, que lhe estudaram as remotas origens, deve derivar da palavra árabe Magerit. O crescimento desta cidade devia ter sido lento e até ao ano de 939, em que Ramiro II de Leão a tomou aos árabes, nada há de extraordinário a assinalar na sua existência. Em 1083 Madrid é conquistada por Afonso VI e em 1560 foi declarada côrte por Filipe II. Filipe III, porém, em 1603, transferiu a côrte para Valladolid. Só no ano de 1608 é que a côrte ficou definitivamente instalada em Madrid.

A cidade foi crescendo, alindando-se, enobrecendo-se com belos edifícios. Em 1738, Filipe V começou a erigir, sobre as ruínas do incendiado Alcázar dos Reis, o actual Palácio.

Carlos III, impregnado de cultura italiana, tem o seu nome ligado ao embelezamento de Madrid. Foi grande o impulso que lhe deu, sob esse aspecto. Monumentos e majestosos edifícios ergueram-se para a glória e esplendor da urbe encantadora.

Com a subida ao trono, em 2 de Maio de 1808, de D. Fernando VII, iniciou-se, sanguinariamente, nas ruas de Madrid, a guerra da Independência espanhola e no Palácio Real residiu José Bonaparte até 1815.

Longe de mim a ideia de fazer aqui um resumo da história de Madrid. Apontei, apenas, algumas datas e alguns nomes de interesse.

Guardo ainda na memória as imagens conflagradas que a capital da Espanha nos oferecia durante a guerra civil. Era um espectáculo de ruínas e misérias.

Mas, após ter recuperado a sua liberdade, em 29 de Março de 1939, a cidade iniciou os trabalhos da

sua reconstrução, da limpeza e da urbanização das suas ruas e avenidas. Ergueram-se, rapidamente, soberbos e gigantescos edifícios, com oito e mais andares.

Os horrendos montões de destroços e entulhos que as tropas do Generalíssimo Franco encontraram quando da sua entrada em Madrid, desapareceram por completo para dar lugar às novas edificações, que tanto vieram embelezá-la e dela fizeram uma cidade moderna.

O prolongamento da celebrada Gran Via, denominada hoje Calle José António, em homenagem ao filho do grande Marquês de Stela, General Primo de Rivera, miseravelmente assassinado em Alicante pelos comunistas, bem como o alongamento de Castelhana, um dos passeios mais belos e aliantes da Europa, vão-se transformando de tal maneira que a velha cidade traça hoje de rendas brancas para encantar o turista apreciador da exuberante vida da simpática capital.

A solução de vários problemas da cidade que haviam sido abandonados pelo Governo da República, o qual, de braço dado com o comunismo, ia cavando a ruína da Espanha, caminhou de tal maneira que vários problemas de maior importância, como seja a regularização do tráfego, tem sido resolvido com bastante critério, com imediato benefício para os seus habitantes.

A modificação das Portas do Sol, antigo centro de Madrid, foi uma obra inteligentemente realizada e de grande utilidade. O nome de Portas do Sol é célebre e deve-se ao facto de ter estado a imagem do Sol pintada sobre a porta de um castelo, construído em 1520, para defender a capital espanhola de qualquer ataque feito de surpresa por grupos de bandidos que, ao tempo, infestavam as proximidades de Madrid.



Avenida de José António

Em 1895 foi retirada da praça uma fonte, para dar lugar a um candeeiro ou farol, pois, por lei de 21 de Julho de 1855, as Cortes Constituintes declararam de utilidade pública fazer uma Reforma no referido local e assim, por decreto de 26 de Maio de 1856, procedeu-se ao alargamento e aformoseamento das Portas do Sol. Recentemente foram retiradas dali as linhas dos eléctricos e estes foram substituídos pelos «trolleybuzes» de linhas modernas.

A esta moderna praça vão desembocar as principais artérias de Madrid: Alcalá, Carrera de San Jerónimo, Carretas, Mayor, Arenal, Preciados, Carmen e Montera, sendo a primeira destas artérias larga e de grande extensão, pois mede perto de três mil e quinhentos metros até á ponte do Espírito Santo.

Quem chega a Madrid tanto por caminho de ferro como por estrada, tem transporte rápido para todas as localidades aonde se queira dirigir. O mais prático ainda é tomar um taxi e mandar seguir para a parte central, onde, de uma maneira geral, encontra quarto para dormir, pois há ali, á sua volta, nada mais nada menos que duzentos hotéis e pensões. Se aconselho o taxi como bom meio de transporte, é para evitar que se metam nas mãos dos corretores de camionetes, que só saem quando as mesmas estão completas, e seguem depois as indicações do passageiro, o qual fica em pensões, ou hotel distantes acontecendo que só uma hora depois é que estamos no sítio do destino, cobrando eles por passageiro o mesmo que um taxi, ou, possivelmente, uns pózinhos mais, pelo simples facto de terem tirado a mala do tejadilho e colocado á beira do passeio. O condutor do carro é, com poucas excepções, pessoa perigosa, principalmente em Madrid, pois apesar da policia agir com toda a cautela, o volante procura sempre fazer das suas. A pobre maquina reguladora e marcadora dos quilómetros leva pancada de criar bicho só para que os números saltem e os cêntimos se multipliquem para dar lugar á peseta. Há, portanto, que tomar cuidado, porque, em geral, assim que o carro pára, imediatamente o

seu condutor faz subir a bandeira e uma vez desfeita a marcação, aumenta por sua conta o número de pesetas. O automóvel-taxi tem um aumento de 60% quando conduz bagagem.

Nos meses de grande movimento em Madrid é aconselhável telegrafar a reservar quarto no hotel que se prefere. E se as dificuldades aparecem, há que nos dirigirmos a um dos sinaleiros ou guardas de serviço, que eles, com a sua delicada atenção, dão solução ao facto mais importante que se nos depare.

Dormir no hotel e almoçar e jantar nos restaurantes e casas de comidas típicas é ainda o melhor sistema para o turista, que só beneficia com isso, pois fica conhecendo as casas mais características de Madrid e as suas especialidades culinárias. Mas quem não quiser instalar-se em hotéis, tem ainda hospedarias, pensões e outras casas, mas, repetimos, a melhor garantia são os hotéis.

Em Madrid existem mil e uma atracções, para deslumbrar e cativar o turista mais exigente, quer sob o ponto de vista cultural, quer sob o ponto de vista de mero divertimento. Mas, para nós como para tantas outras pessoas, uma das mais apaixonantes atracções, é, sem dúvida, esse monumental Museu do Prado, onde, em opulentas salas, podemos admirar a beleza e o esplendor não só da pintura espanhola mas, também, da pintura de outros países. Museu famoso em todo o Mundo e, no género, o mais rico da Europa, os grandes mestres encont.am-se ali largamente representados. Eis alguns deles:

«El Greco», cujo verdadeiro nome de origem é Doménico Theotocópuli, o pintor que se deixou influenciar pelo ambiente espanhol, era com efeito um artista de origem grega e supõe-se ter nascido em Creta nos anos de 1547 ou 1548. Tendo estudado pintura em Veneza junto de Tiziano, chegou a Toledo em 1575, não abandonando mais a preciosa cidade, onde faleceu em Abril de 1614; Francisco de Goya, um dos pintores de Espanha de mais impressionante personalidade, nascido em 1746 e falecido com 82 anos, depois de apresentar obras notáveis



Portas do Sol, antes das recentes obras

que se impuseram pela sua originalidade e pelo brilho das cores; José de Ribera, a quem os italianos chamavam Spagnoletto, pela sua pequena estatura, nasceu em Jativa (Valência), em 12 de Janeiro de 1588 e faleceu em Nápoles em 1652. Esteve prestes a abraçar a carreira eclesiástica, mas ao descobrir que a sua vocação era a pintura, visitou várias povoações da Itália e fixou-se em Nápoles, após ter estudado as obras de Rafael, dos Corduccis, Caravaggio e de Corregio. Mais tarde foi atingido pela miséria, acabando por casar com a filha de um negociante de quadros, após a intervenção de duas figuras da aristocracia; Bartolomeu Estevam Murillo, que nasceu em Sevilha numa segunda-feira, 1 de Janeiro de 1618, e estacionou em Cadiz, sem recursos, dedicando-se à pintura de quadros religiosos, os quais vendia na feira local, no célebre mercado das sextas-feiras, vivendo com as escassas economias conseguidas durante alguns anos, fazendo-se transportar à Corte, em 1643, onde foi benevolamente acolhido por Velasquez, que lhe ofereceu a sua casa e lhe deu tais conselhos que o artista se internou no Alcazar, no Bom Retiro e no Escorial e ali, com o estudo de obras magnificas, a sua pintura criou carácter próprio. Regressado a Sevilha, em 1651, pintou onze quadros para o claustro dos franciscanos e de tal maneira evoluciona a sua arte em 1558 que adquiriu elevado prestígio, acabando por fundar, em 1660, a Academia Sevilhana. Um dia, quando se ocupava das pinturas do retábulo maior da igreja dos capuchinhos de Cadiz, caiu de um andaime e tal doença adquiriu que faleceu em Sevilha em 3 de Abril de 1682; Velasquez, que a critica considera um dos pintores mais extraordinários de todo o mundo, é bem, pelo temperamento, pelo colorido quente, um artista que só poderia ter nascido na Andaluzia; e entre outros, Van Dick, Brenghel, Zurbarani, que só por si bastariam para tornar célebre e precioso qualquer museu.

Este Museu foi construído por Villanueva, no reinado de Carlos III, e a sua riqueza é constituída pelas colecções que reuniram os reis de Espanha Filipe II, Filipe III, Filipe IV, Filipe V e Carlos IV.



Portas do Sol, depois da recente transformação



A rendição de Breda
(Quadro de Velasquez, no «Museu do Prado»)

Os incêndios do Prado em 1604 e o do Real Alcazar de Madrid em 1754, e, ainda, a Guerra da Independência, produziram grande baixa nas suas obras de arte.

O ano de 1819, com Fernando VII no trono foi de glória para a cidade de Madrid, pois parte do Museu foi aberta ao público depois de reunidas ali as colecções do Museu Nacional e da Trindade, que eram formadas com obras procedentes dos conventos suprimidos em Madrid, Avila, Segovia e Toledo.

O Museu do Prado sofreu graves injúrias durante a última guerra civil. Os comunistas, além de terem roubado quadros de incalculável valor, inutilizaram outras preciosidades e praticaram actos de verdadeiro banditismo, que, por longo período, cobriram de crepes o maravilhoso palácio. Alguns dos quadros roubados voltaram, felizmente, ao seu lugar e hoje o Museu, depois de ter passado por grandes transformações e beneficiações, apresenta novas salas, nas quais se podem admirar valiosas obras de arte oferecidas por particulares, na sua maioria figuras de relevo da Espanha nacionalista.

Ali se vêm novas colecções de monografias de artistas espanhóis e estrangeiros publicadas com autorização do Director do Museu, as quais têm por fim divulgar as obras dos mais famosos pintores existentes nos museus e galerias de Espanha.

O Museu do Prado, que é a mais importante visita a fazer em Madrid, absorve-nos longas horas e tem de ser visitado durante alguns dias, da parte da manhã, pois a essa hora a luz do dia proporciona-nos melhor visibilidade.

O Jardim Botânico, fundado por Carlos III, fica próximo e merece, também, uma visita para quem gosta de apreciar os exemplares magníficos de árvores e plantas. Numa das suas avenidas, encontraremos o pavilhão em que se expõe uma rica colecção de boas aguarelas da flora hispano-americana, executadas por missões de naturalistas espanhóis na segunda metade do Século XVIII.

(Continua)

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Certo fazendeiro americano encomendou óculos para os seus pintos porque as outras aves picavam-lhes os olhos com os bicos. Em certas regiões da Polónia põe-se nos olhos das vacas óculos escuros para evitar que elas ceguem em virtude do revêrbero da neve.

(do *The Day* — N. Yorque)

Está em moda nos Estados Unidos o singular costume de exhibir nos salões elegantes, dentro de vitrinas apropriadas, colónias de formigas que trabalham à vista das visitas.

(do semanário *España* — Tanger)

A causa principal da apendicite não é, como geralmente se acredita, a absorção de certos corpos sólidos tais como sementes de frutas e fragmentos de ovos, mas simplesmente o uso da escova de dentes. Em 60 por cento das operações de apendicite descobriram-se no apêndice dos doentes vários fios provenientes de escovas de dentes.

(da revista *Guérir* — Paris)

Estatísticas efectuadas entre 10.000 crianças das escolas e 2.000 velhos de asilos, revelaram que entre 6 e 15 anos 65 por cento pertencem ao tipo escafoide e 35 por cento ao tipo convexo, acontecendo o contrário acima dessa idade. Não se sabe como explicar estas relações com a idade.

(da revista *Temps Nouveaux* — Paris)

Em Halifax um desconhecido que fumava charutos depois de ter distribuído milhares de dólares a milhares de pessoas desapareceu silenciosamente. O proprietário dum restaurante chinês recusou uma nota de quinhentos dólares. Naturalmente julgou tratar-se de algum negócio que não era um negócio da China...

(do semanário *Marc Aurelio* — Génova)

Ralston Dek, inventor, de 75 anos, foi internado numa casa de saúde. Verificou-se duas semanas depois que as suas faculdades mentais permaneciam íntegras e os médicos deram-lhe alta. Mas... o inventor recusou-se a sair dizendo que fizera ali boas amizades principalmente entre as enfermeiras.

(do diário *Dia y Noche* — La Plata)

Uma viuva escreveu ao Departamento de Comércio de Washington solicitando que lhe arranjasse comprador para as pernas artificiais que seu marido usava. Tomado o pedido em consideração as pernas do defunto alcançaram bom preço.

(do *Das Interessant Blatt* — Viena)

Foi vendido em Londres um relógio que pertenceu ao duque de Wellington. Com esse relógio pode-se saber a hora

às escuras contando os elos duma pequena cadeia pela qual se puxava saindo um número de elos igual ao da hora.

(de *Studio* — Londres)

As fêmeas dos canários podem cantar. Alimentadas com hormonas dos ovários começam a cantar ao cabo de poucos dias. Suspendendo este género de alimentação o canto cessa em breve.

(de *The Bulletin* — Melbourne)

Um francês consome anualmente apenas 350 kw por hora. Na Noruega a estatística regista um consumo superior a 3.000 kw à hora por cabeça.

(do diário *La Voix Populaire* — Paris)

O padre protestante dr. Hustlar, especializou-se no fabrico de ferraduras para cavalos de corridas. Têm um peso exacto e são feitas por medida.

(da revista *Look* — N. Yorque)

Alarmados com o número crescente de suicídios em Paris os directores dos jornais estabeleceram o ano passado um convénio: negar divulgação àqueles episódios tão frequentes no noticiário. O número de suicídios em Paris baixou 70 por cento.

(do semanário *La Marseillaise* — Paris)

A nova Repartição de Turismo Africano (em França) tem por fim reunir a necessária documentação para manter uma acção permanente de propagação no estrangeiro a favor das viagens turísticas à Africa, sob todos os aspectos incluindo o turismo universitário.

(do semanário *France* — Paris)

A viuva dum agente de alugueres, «mistress» Loveless, deixou trinta mil libras à sua criada, e a tia daquela senhora... deixou a sua enorme fortuna aos seus canários com o encargo de que lhes comprassem uma ilha no Trópico para que pudessem viver livres.

(da revista *Judge* — N. Yorque)

Os vapores vulcânicos estão a ser aproveitados para a geração de força eléctrica. O campo de inalação de fumo do Katmai, no Alasca, foi adaptado para a produção de 20.000 H. P. de força, a qual é transmitida a cem quilómetros para diversas regiões.

(da *Revue Sociale* — Paris)

O «Federal Reserve Bank» publica um estudo interessante sobre a evolução das rendas de casa nos Estados Unidos. As mais baixas são as de dois mil dólares por ano. Quarenta e sete por cento das famílias pagam esta renda.

(da revista *The New Outlook* — Oxford)

Vida Ferroviária

Homenagem, na Figueira da Foz, a Eduardo Severino de Oliveira, Inspector Principal da Contabilidade

No gabinete do chefe principal da estação da Figueira da Foz, sr. Luís Afonso Simões, e na presença do sr. Eng.º Antunes Ferreira, chefe da 3.ª Circunscrição, antigos escritórios da Beira Alta, foi prestada expressiva e justa homenagem pelo pessoal graduado daquela mesma estação, ao Inspector Principal da Contabilidade, sr. Eduardo Severino de Oliveira que, por ter atingido o limite de idade, deixou o serviço da Companhia, onde, durante os anos que ali permaneceu, revelou muita dedicação e competência.

Os srs. Eng.º Antunes Ferreira, Luís Afonso Simões, Inspector Valentim da Luz e António Rodrigues Cruz, em breves discursos exaltaram as qualidades de carácter e trabalho do sr. Eduardo Severino de Oliveira, a quem também a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta as suas homenagens.

Vai fundar-se em Pampilhosa do Botão um Instituto de Ensino para os filhos de ferroviários

Está sinceramente empenhado na fundação de um Instituto de ensino destinado à instrução e educação dos filhos dos empregados ferroviários, não só da estação de Pampilhosa do Botão, mas também das estações das quatro linhas e das convergentes: Coimbra ou Figueira da Foz, Beira Alta e Lisboa-Porto, Norte e Sul, o sr. Antunes Ferreira, chefe de Circunscrição e Exploração da Figueira.

A ideia, que é de aplaudir, a ser levada a efeito, representará um grande benefício para a classe ferroviária, pois evitará que os seus filhos se desloquem, como vem sucedendo, a Coimbra.

Como querer é poder e por que todas as causas justas acabam sempre por triunfar, é de esperar, dadas a sua importância e a sua finalidade, que a ideia do sr. Antunes Ferreira encontre ambiente favorável para a sua realização.

59 anos ao serviço da C. P.

Completo cinquenta e nove anos de serviço e foi atingido pelo limite de idade, o sr. Marcelino da Silva, chefe da 1.ª Circunscrição da Exploração da C. P.. Por tal motivo, foi-lhe prestada, numa das salas da estação ferroviária de Campanhã, no dia 22 de Fevereiro, significativa e justa homenagem, em sessão solene, presidida pelo sr. engenheiro Carlos de Sousa Lima Rego, que representava a Administração-Geral da Companhia. Da

mesa de honra fizeram parte, além do homenageado, os srs. dr. Carlos Simões de Albuquerque, em representação do Chefe da Divisão Comercial, e engenheiros António Vasconcelos Porto, António da Silva Canavarro Júnior; José Rodrigues Serão e dr. Henrique Lemos de Meneses.

Depois de lidas muitas cartas e telegramas de pessoas que, por esse meio, também desejaram associar-se à homenagem, fizeram uso da palavra, exaltando as qualidades de trabalho e carácter do sr. Marcelino da Silva, os srs. Elísio Ferreira de Sousa, funcionário administrativo; Manuel Ferreira, chefe de escritório da 1.ª Secção; Ginestal Machado, inspector técnico, que sugeriu que fosse conferida ao homenageado a medalha de ouro do ferroviário; Joaquim Lourenço Moura, chefe de secção; inspector Américo Costa que, em nome do pessoal, ofereceu ao sr. Marcelino da Silva uma salva de prata, que lhe foi entregue pelo sr. engenheiro Lima Rego.

Falaram ainda os srs. dr. Carlos Albuquerque e o engenheiro Lima Rego, em nome do Director-Geral.

Foi visivelmente emocionado que o sr. Marcelino da Silva agradeceu as palavras de homenagem, recordando, a propósito, a sua longa carreira de funcionário dos caminhos de ferro, e tendo palavras de apreço e reconhecimento para a Imprensa, onde encontrou sempre bons amigos.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* aproveita esta oportunidade para mais uma vez apresentar ao sr. Marcelino da Silva a expressão muito sincera de muita consideração e estima pelas suas altas qualidades morais. Perfeito «gentleman» que é, não podia deixar de ser também um perfeito ferroviário.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Visitou, em meados de Fevereiro, o porto de Nacala, o «aviso» da Marinha Real Britânica «Ne-reide», de 1.880 toneladas. Foi o primeiro navio de guerra estrangeiro que escalou aquele posto, depois de realizados ali os importantes melhoramentos pela Direcção Geral dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique e que tanto vêm valorizar o tráfego dos produtos da riquíssima província do Niassa.

Graças à sua privilegiada situação, Nacala será, no futuro, o porto principal para todo o «hinterland» do território do Lago Niassa, tal como a Beira é da Rodésia do Sul, e Lourenço Marques, do Transvaal Oriental.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

Portaria n.º 14:245

O «Diário do Governo», n.º 19, série I, de 28 de Janeiro de 1953, publica o seguinte:

Por ter sido aprovado o anexo VII à Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro (CIM) de 23 de Novembro de 1933 e respeitante ao Regulamento internacional relativo ao transporte de vagões particulares (RIP), para entrar em vigor em 1 de Janeiro de 1953, cujo teor a seguir se publica: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja aplicado em Portugal continental a partir daquela data.

Ministério das Comunicações, 28 de Janeiro de 1953.—
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro (CIM) de 23 de Novembro de 1933.

ANEXO VII

Regulamento Internacional relativo ao transporte de vagões particulares (RIP).

Texto resultante das resoluções de 1.ª sessão estatutária da Comissão de peritos para os vagões particulares, Soeur, Janeiro de 1952.

Em vigor a partir de 1 Janeiro de 1953

Este texto anula e substitui as prescrições aplicáveis desde 1 de Outubro de 1938.

ARTIGO 1.º

Objecto e amplitude do regulamento

§ 1. O presente regulamento applica-se a todos os transportes de vagões particulares, vazios ou carregados, admitidos em serviço internacional de harmonia com as disposições do artigo 2.º e entregues para transporte nas condições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminhos de Ferro (CIM).

§ 2.º Na falta de disposições especiais no presente regulamento, são applicáveis as prescrições da CIM aos transportes indicados no § 1.

ARTIGO 2.º

Admissão dos vagões em serviço internacional

Para serem admitidos ao serviço internacional, os vagões devem ser matriculados em nome de um particular (pessoa ou entidade com personalidade jurídica) por um caminho de ferro sujeito à CIM e munidos por este caminho de ferro da marca distintiva [P].

No presente regulamento o particular cujo nome é inscrito no vagão chama-se «titular».

ARTIGO 3.º

Emprego dos vagões

O expedidor não pode empregar o vagão senão para o transporte de mercadorias para as quais ele é apropriado, segundo o contrato de matrícula.

O expedidor é o único responsável pelas consequências que resultem da não observância desta disposição.

ARTIGO 4.º

Dispositivos e aparelhos especiais

Se o vagão for munido de aparelhos especiais (aparelhos refrigerantes, recipientes de água, mecanismos, etc.), incumbe ao expedidor assegurar ou fazer assegurar o seu serviço. Esta obrigação fica a cargo do destinatário desde que este faça valer os seus direitos de harmonia com o artigo 16.º da CIM.

ARTIGO 5.º

Condições de aceitação e transporte

§ 1. O direito de submeter um vagão a transporte pertence ao titular.

Qualquer outro expedidor de um vagão, vazio ou carregado, deve entregar à estação de origem, conjuntamente com a declaração de expedição, uma autorização passada pelo titular.

Esta autorização não é exigível se este expedidor for o destinatário do vagão quando do transporte anterior e se antes da entrega da declaração de expedição a estação não tiver recebido do titular, por carta registada, a proibição de expedir o vagão sem sua autorização.

§ 2. Se não houver ordem em contrário do titular, o caminho de ferro é autorizado a reenviar de officio à sua estação de matrícula por conta do titular, a coberto de uma declaração de expedição em nome e para a direcção deste último:

Qualquer vagão chegado vazio, cujo carregamento não tenha sido iniciado nos quinze dias após a sua colocação à disposição;

Qualquer vagão chegado carregado que oito dias depois de terminar a descarga não tenha sido expedido novamente.

Se não fizer uso desta faculdade, o caminho de ferro deve, após terem expirado os prazos atrás fixados, avisar o titular da situação do seu vagão; neste caso o reenvio de officio do vagão não pode ser effectuado dentro dos oito dias que se seguirem ao do envio do aviso ao titular.

As disposições deste parágrafo não se applicam nem aos vagões que se encontram no país da empresa de matrícula nem aos vagões que se encontram em ramais particulares.

§ 3. O alugador cujo nome for inscrito no vagão com autorização do caminho de ferro matriculador é, no que respeita ao exercicio das disposições previstas neste artigo, sub-rogado de pleno direito ao titular.

ARTIGO 6.º

Indicações na declaração de expedição

§ 1. Além das indicações previstas pela CIM, o expedidor deve inscrever na declaração de expedição mais as seguintes:

a) Tratando-se de um vagão vazio: na coluna «Designação da mercadoria» a indicação «vagão particular vazio», sendo as características do vagão indicadas na rubrica «Vagões»;

b) Tratando-se de vagão carregado: na coluna «Designação da mercadoria», depois da natureza da mercadoria a indicação «carregado em vagão particular», sendo as características do vagão indicadas na rubrica «Vagões».

§ 2. Se o expedidor de um vagão vazio desejar obter uma garantia suplementar do prazo de entrega de harmonia com as disposições do artigo 12.º, deve inscrever na casa «Declaração para a execução...» a indicação «garantia suplementar do prazo de entrega».

ARTIGO 7.º

Reembolsos e desembolsos

§ 1. As remessas de vagões vazios não podem ser sobre-carregadas com reembolsos ou desembolsos.

§ 2. Os transportes de vagões carregados não podem ser sobrecarregados com um reembolso que exceda o valor da mercadoria carregada.

ARTIGO 8.º

Declaração de interesse na entrega

§ 1. Não é admitida a declaração de interesse na entrega para o envio de vagões vazios.

§ 2. A declaração de interesse na entrega para o transporte de um vagão carregado apenas produz efeito no que respeita à mercadoria carregada.

ARTIGO 9.º

Suspensão do prazo de entrega

§ 1. O prazo de entrega é suspenso não só nos casos previstos no artigo 11.º, § 7, da CIM, mas também durante a interrupção do transporte originada por uma avaria do vagão, a não ser que o caminho de ferro seja responsável por esta avaria, nos termos do artigo 13.º

§ 2. Quando a mercadoria carregada no vagão avariado for transbordada para outro vagão, a contagem do prazo recomeça para a mercadoria a partir do momento em que ela possa ser posta a circular no ponto de transbordo.

ARTIGO 10.º

Verificação de uma avaria do vagão ou de perda de peças

§ 1. Quando uma avaria no vagão ou uma perda de peças for descoberta ou presumida pelo caminho de ferro ou alegada pelo interessado, o caminho de ferro tem de levantar, de acordo com as disposições do artigo 43.º da CIM, um auto constatando a natureza da avaria ou da perda e, tanto quanto possível, a causa e o momento em que ela se produziu.

Este auto deve ser enviado sem demora ao caminho de ferro matriculador.

§ 2. Se o vagão tiver carga, deve ser levantado outro auto para a mercadoria, quando se torne necessário, em harmonia com as disposições do artigo 43.º da CIM.

ARTIGO 11.º

Avaria de um vagão impedindo a continuação do transporte

§ 1. Em caso de avaria que impeça a continuação do transporte de um vagão expedido vazio ou que coloque o vagão em estado de não poder ser carregado, a estação em que a avaria for verificada deve pedir imediata e directamente por telegrama as instruções do expedidor. Se este não é ao mesmo tempo o titular, é enviada a este uma cópia deste telegrama, a título de informação.

Na falta de instruções do expedidor no prazo de oito dias, a contar da data do envio do telegrama, o caminho de ferro está autorizado, depois de ter, caso seja possível, posto o vagão em estado de circular vazio, a reenviá-lo de ofício à sua gare de matrícula, com uma declaração de expedição estabelecida em nome e para a direcção do titular. Os motivos do reenvio devem ser mencionados na declaração de expedição, na coluna «Designação da mercadoria».

As despesas de transporte e outras despesas originadas até à estação onde o vagão tenha chegado, as despesas de envio do aviso ao expedidor e, eventualmente, ao titular, assim como as resultantes, quer de execução de instruções do expedidor, quer do envio de ofício do vagão à gare de matrícula, sobrecarregam a expedição.

§ 2. Em caso de avaria que impeça a continuação do transporte de um vagão expedido carregado, e se for necessário descarregá-lo, aplicam-se as disposições do § 1 ao vagão descarregado.

§ 3. O caminho de ferro pode, sem ter de pedir instruções, efectuar à sua custa as reparações de pequena importância para permitir a continuação do transporte de um vagão vazio ou carregado.

§ 4. O alugador, cujo nome está inscrito no vagão com autorização do caminho de ferro matriculador, é, no que respeita ao exercício das disposições previstas neste artigo, considerado como se fosse o titular.

ARTIGO 12.º

Quantitativo da indemnização no caso de ser excedido o prazo de entrega

§ 1. Se o caminho de ferro for responsável pela ultrapassagem do prazo de entrega de um vagão vazio ou carregado, tem de pagar ao interessado a importância de 2 francos por dia indivisível de atraso, independentemente da indemnização eventualmente devida pela ultrapassagem do prazo de entrega da mercadoria carregada.

§ 2. O expedidor de um vagão vazio pode pedir uma garantia suplementar do prazo de entrega. Em tal caso será cobrada uma taxa de 1 franco por cada fracção indivisível de 10 km, com o mínimo de 10 francos. Neste caso a indemnização é elevada a 4 francos por dia, sem que contudo o quantitativo total da indemnização possa ser inferior à taxa cobrada pela garantia suplementar.

§ 3. Se a ultrapassagem do prazo de entrega tiver por causa o dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro, o quantitativo da indemnização a pagar é elevado a 4 francos por dia.

ARTIGO 13.º

Responsabilidade do caminho de ferro por perda ou avaria do vagão ou das suas peças

§ 1.º Em caso de perda ou avaria de um vagão ou das suas peças, ocorrida desde a acitação ao transporte até à entrega, o caminho de ferro é responsável se não provar que a avaria não resultou de falta sua.

§ 2.º Em caso da perda do vagão, a indemnização é limitada ao valor do vagão; os elementos deste valor são determinados no contrato de matrícula.

§ 3.º Em caso de perda ou avaria de acessórios amovíveis, o caminho de ferro apenas é responsável pelos acessórios que estejam inscritos nos dois lados do vagão. O caminho de ferro não assume nenhuma responsabilidade pela perda ou avaria dos acessórios amovíveis da aparelhagem.

§ 4.º O caminho de ferro apenas é responsável pelos prejuízos sofridos por recipientes de grés, vidro, barro, etc., desde que estes prejuízos estejam em correlação com uma outra avaria do vagão pela qual o caminho de ferro deva responder segundo as disposições precedentes.

A não ser que o interessado prove que os prejuízos foram causados por uma falta do caminho de ferro, este não é responsável pelos prejuízos sofridos nos recipientes providos de revestimentos interiores (esmalte, ebonite, etc.), a não ser que o recipiente apresente sinais de avarias exteriores pelas quais o caminho de ferro deva responder em face das disposições precedentes.

§ 5.º O titular é de pleno direito sub-rogado pelo expedidor ou o destinatário no que respeita ao direito à indemnização. As reclamações administrativas só podem ser dirigidas ao caminho de ferro matriculador e as acções não podem ser exercidas senão contra este caminho de ferro, sub-rogado, por seu turno, de pleno direito, ao caminho de ferro responsável.

ARTIGO 14.º

**Presunção de perda do vagão
Caso em que é encontrado**

§ 1.º O vagão é considerado perdido desde que não seja posto à disposição do destinatário nos seis meses seguintes ao termo do prazo de entrega.

Este prazo é aumentado do tempo de imobilização do vagão por qualquer causa não imputável ao caminho de ferro ou por avaria.

§ 2.º Se o vagão considerado perdido for encontrado depois do pagamento da indemnização, o titular pode exigir, no prazo de seis meses depois do correspondente aviso que receberá do caminho de ferro matriculador, que o vagão lhe seja entregue, sem despesas, na estação de matrícula, contra a restituição da indemnização.

Ministério das Comunicações, 28 de Janeiro de 1953. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Portaria n.º 14:246

Por ter sido aprovado o anexo IX à Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro (CIM) de 23 de Novembro de 1933 e respeitante ao Regulamento internacional relativo ao transporte de contentores (RICO), para entrar em vigor em 1 de Janeiro de 1953, cujo teor a seguir se publica: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja aplicado em Portugal continental a partir daquela data.

Ministério das Comunicações, 28 de Janeiro de 1953. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias pelo caminho de ferro (CIM) de 23 de Novembro de 1933.

ANEXO IX

Regulamento internacional relativo ao transporte de contentores («containers») (RICO).

Texto resultante de deliberações da 1.ª sessão estatutária da comissão de peritos para os contentores, Soleure, Janeiro de 1952.

Em vigor a partir de 1 de Janeiro de 1953

CAPITULO I

Generalidades

ARTIGO 1.º

Objecto e amplitude do regulamento

§ 1.º O presente regulamento aplica-se ao transporte de contentores, pertencentes ao caminho de ferro ou a particulares (pessoa ou entidade com personalidade jurídica), aprovados pelo caminho de ferro, entregues para transporte nas condições da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro (CIM), com a condição de satisfazerem às prescrições intergovernamentais em vigor para os transportes em caminho de ferro ou para os transportes incluindo um percurso ferroviário.

§ 2.º São considerados como contentores, no sentido do presente regulamento, os aparelhos (caixas, arcazes ou grades, cisternas, etc.) construídos com o fim de facilitar o transporte de mercadorias de porta a porta, quer seja só pelo caminho de ferro, quer pelo transporte misto caminho de ferro/outros meios de locomoção.

ARTIGO 2.º

Disposições gerais

§ 1.º O conteúdo de um contentor apenas pode dar lugar a um único contrato de transporte.

§ 2.º Na falta de disposições especiais no presente regulamento são aplicáveis as prescrições da CIM ao transporte de contentores vazios ou carregados.

ARTIGO 3.º

Transportes a domicílio

Para as expedições recebidas ou entregues a domicílio pelo caminho de ferro, o contrato de transporte tem início no domicílio do expedidor e termina no domicílio do destinatário.

CAPITULO II

Contentoras pertencentes ao caminho de ferro

ARTIGO 4.º

Fornecimento. Remuneração

Os contentores são postos à disposição dos expedidores dentro das possibilidades do caminho de ferro. Pela utilização dos contentores pode ser cobrada uma remuneração, cujo valor é fixado pelas tarifas ou regulamentos.

ARTIGO 5.º

Além das indicações previstas pela CIM, o expedidor

deve fazer na declaração expedição mais as seguintes:

a) Na coluna «Direcção ou marcas e números» o nome do caminho de ferro proprietário do contentor, o número, a tara em quilogramas e a capacidade em metros cúbicos ou em litros;

b) Na coluna «Designação da mercadoria», depois das indicações relativas à mercadoria, a indicação «Carregada em contentor».

A tara dos contentores não deve incluir o peso de dispositivos especiais internos e amovíveis, quer tenham carácter de embalagem, quer o de amarração.

ARTIGO 6.º

Colocação à disposição. Restituição, manutenção

As tarifas ou regulamentos devem fixar as condições em que os contentores são postos à disposição, o prazo no qual devem ser restituídos, as taxas que são cobradas quando este prazo não for respeitado, assim como as condições em que as operações de carga e descarga devem ser efectuadas.

A carga compreende não somente a colocação no vagão, mas ainda as operações acessórias, incluindo a amarração dos contentores.

ARTIGO 7.º

Limpeza

O destinatário fica obrigado a limpar os contentores depois da descarga. Quando os contentores forem restituídos ao caminho de ferro sem serem limpos, este tem o direito de exigir o pagamento de uma taxa, cujo valor será fixado pelas tarifas ou pelos regulamentos.

ARTIGO 8.º

Reutilização

Os contentores entregues carregados não podem ser utilizados de novo pelos destinatários para novos transportes sem autorização do caminho de ferro destinatário.

ARTIGO 9.º

Perdas e avarias

§ 1. Quem aceitar do caminho de ferro um contentor vazio ou carregado tem de verificar o estado deste contentor no momento em que lhe é fornecido; ele é responsável por todos os estragos que se verificarem quando da restituição do contentor ao caminho de ferro e que não tenham sido assinalados quando do fornecimento, a menos que ele não prove que as avarias existiam quando o contentor lhe foi fornecido ou que elas resultaram de circunstâncias que ele não pôde evitar e as consequências das quais ele não pode prevenir.

§ 2. O expedidor é responsável pela perda ou avaria de um contentor que ocorra durante a execução do contrato de transporte, desde que ela provenha de sua culpa ou dos seus mandatários.

§ 3. Quando o contentor não seja restituído dentro dos trinta dias seguintes ao dia do fornecimento, o caminho de ferro pode considerá-lo como perdido e exigir o pagamento do seu valor.

CAPITULO III

Contentores pertencentes a particulares

ARTIGO 10.º

Aprovação

Para serem admitidos em serviço internacional os con-

tutores pertencentes a particulares devem ser aprovados por um caminho de ferro submetido à CIM e munidos para este caminho de ferro da marca distintiva [P] e satisfazer, no que diz respeito à sua construção e inscrições, às condições previstas para este efeito nas condições do artigo 1.º.

ARTIGO 11.º

Dispositivos especiais

Se os contentores de particulares forem munidos de aparelhos especiais (aparelhos refrigerantes, reservatórios de água, mecanismos, etc.), incumbe ao expedidor assegurar ou fazer assegurar o seu serviço. Esta obrigação fica a cargo do destinatário desde que faça valer os seus direitos, de harmonia com o artigo 16.º da CIM.

ARTIGO 12.º

Indicações na declaração de expedição

§ 1. Para os contentores carregados o expedidor deve inscrever na declaração de expedição, além das previstas pela CIM, as seguintes indicações:

a) Na coluna «Direcção ou marcas e números» o nome do caminho de ferro que aprovou o contentor, o número deste, o sinal [P], a tara em quilogramas e a capacidade em metros cúbicos ou em litros;

b) Na coluna «Designação da mercadoria», depois das indicações relativas à mercadoria, a indicação «carregada em contentor».

§ 2. Para os contentores vazios o expedidor deve inscrever na declaração de expedição, além das previstas pela CIM, as indicações seguintes:

a) Na coluna «Direcção ou marcas e números» o nome do caminho de ferro que aprovou o contentor, o número deste e o sinal [P];

b) Na coluna «Designação da mercadoria» a tara em quilogramas e a indicação «contentor vazio».

ARTIGO 13.º

Retorno em vazio ou reutilização

Depois da entrega do contentor e na falta de acordos especiais, o caminho de ferro não é obrigado a intervir para a devolução para transporte do contentor vazio em retorno ou do contentor utilizado de novo com carga.

ARTIGO 14.º

Reembolsos

O envio de contentores vazios não pode ser sobrecarregado com reembolsos.

ARTIGO 15.º

Responsabilidade no caso de ser ultrapassado o prazo de entrega

Para a responsabilidade no caso de ser ultrapassado o prazo de entrega os caminhos de ferro podem, independentemente das disposições da CIM, por acordo especialmente feito com o proprietário do contentor, prever o pagamento ao proprietário de uma indemnização particular.

Ministério das Comunicações, 28 de Janeiro de 1953. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*

Recortes sem comentários

Com 127 anos faleceu a «Tia» Florinda

Morreu o mês passado na aldeia de Amedo, do concelho de Carraceda de Anciães, a veneranda «tia» Florinda — cujo nome completo era Florinda de Jesus Exposta.

Vivia na companhia de uma sua neta — que já é também avó — e era matriarca de numerosa quantidade de trinets e tetranets, que por ela tinham especial carinho e ternura. Era o orgulho da família, pois contava 127 anos, sendo considerada a anciã mais idosa de Portugal e, porventura, a mulher mais velha de todo o mundo.

Disfrutava permanente boa saúde, não necessitando de óculos para enfiar uma linha numa agulha. Ainda nos últimos tempos comprazia-se a trabalhar nas lides domésticas, fazendo girar nos seus dedos, enquanto contava risonhas anedotas, o fuso da sua roca de fiar linho!

Gozava da maior simpatia na sua aldeia e nos arredores, a simpática e alegre velhinha. Não podia eternizar-se a sua vida, que decorreu suave sem sombras que toldassem o seu belo espírito de mulher forte e rijá, que ainda assim enfrentou 127 invernos!

(Dos jornais)

Piorou a qualidade do pão

O título poderia de facto parecer estranho, visto que, de há muitos anos para cá, nunca mais o pão foi bom, mas, mesmo assim, com altas e baixas de qualidade, mercê de circunstâncias que, julgamos, ninguém apurou e o público não compreende.

Quer o trigo amorosamente cultivado pelo camponês de S. Miguel, quer o que nos chega dos Estados Unidos com rótulo de superior qualidade, a verdade é que, quando trans-

formados em pão, perdem os pergaminhos que lhes são inerentes.

E enquanto, por essa ilha fora, na casa de lavoura, se vai ao menos comendo um pão saudável, o que nos chega à mesa, industrializado, apresenta mau aspecto, sabor e, por vezes, cheiro, mórmente quando comido no dia seguinte.

Peça-se uma fatia de «pão da terra», do belo «pão da terra», numa dessas casas de campo onde se faz apenas uma cozedura por semana e — mistério dos mistérios — essa fatia manter-se-á saborosa e saudável, muito embora dura.

Come-se, no dia seguinte, uma fatia de pão industrializado e — espanto dos espantos — essa fatia mostrar-se-á intragável.

A quem escreve nos jornais, com a intenção de interpretar o sentir do público, já custa falar no assunto, certo como é que pela sua importância ele ainda não encontrou o acolhimento que merece e de que é digna uma população inteira.

Mas, marquemos ao menos uma posição, e, na parte que nos compete, ao menos a nós, ninguém acusará de indiferença ou abandono.

(Do Diário dos Açores)

Um touro no escritório

Em Zamora, um touro que era destinado ao matadouro, penetrou num escritório, arrombando a porta, que ainda se encontrava fechada. Quando os primeiros empregados chegaram encontraram, surpreendidos, o intruso, que os recebeu com a sua natural e peculiar hostilidade, obrigando-os a dar às de vila-diogo. Só depois de lhe ter sido lançado um laço, foi arrastado para fora, deixando tudo destruído no escritório.

(Dos jornais)



Domingos de Lisboa

JARDIM DA ESTRELA

(OU DE GUERRA JUNQUEIRO)



UM verdadeiro Paraíso de araucárias, tilias, buganvilas, dragoeiros, plátanos, álamos, cameleiras, quênsias e freixos, é o Jardim da Estrela, situado entre o Largo que lhe deu o nome e a Avenida Alvares Cabral.

Foi o Conde de Tomar quem, em 1842, sugeriu à Rainha D. Maria II a conveniência de se dotar a cidade com mais este melhoramento que, ao fim de vicissitudes várias, foi inaugurado na primeira semana de Abril de 1852.

O ciclone de 1941 destruiu algumas belas árvores do Jardim, mas a Câmara Municipal logo tomou a seu cargo a valorização do local, aliando-o com requintados desvelos.

Diversas estátuas e alegorias povoam o ambiente deste sentido paisagístico, por forma a categorizarem o Jardim da Estrela como um dos mais belos da parte ocidental de Lisboa.

PASSAM JUNTO DESTA JARDIM:
AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 9-22
ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS: 26-26A E 28



TOSSE?

