

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

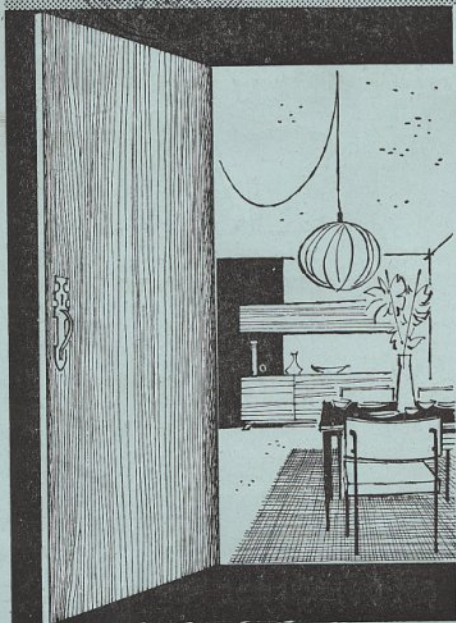
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7 - LISBOA

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

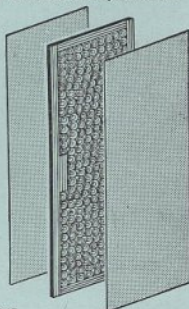
REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320168 - LISBOA



placarol **painel perfeito para portas e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricas em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



siaf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 36 23 31
PORTO — Palácio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

publigráfico

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

VINHOS DE PORTUGAL

FAÍSCA — ROSÉ

BRANCO SÊCO ESPECIAL

PERIQUITA TINTO GARRAFEIRA

MOSCATEL DE SETÚBAL



DISTRIBUIDOS POR **SIBENO**

RUA DA VERÓNICA, 128

Telefones 86 18 91-8

LISBOA

Fonseca, Maria da Fonseca, Succ.ª Lda

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDUSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: P B X 32 01 58; Direcção: 3275 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

DEPÓSITO LEGAL
-0. SET. 1963



1815

1 — AGOSTO — 1963

ANO LXXVI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MARIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
A. P. MOURÃO

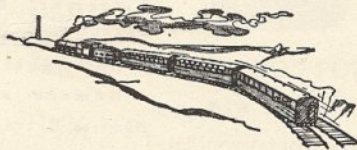
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Fundo Especial dos Transportes Terrestres.	199
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	202
Terras e Povos, por JORGE RAMOS	204
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	205
Imprensa	205
Parte Oficial	207
O que todos devem saber	211
A ponte sobre o Tejo	211
A Imprensa e os 75 anos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».	212



Fundo Especial dos Transportes Terrestres

Exercício de 1962

POR oferta do sr. Eng. José António Miranda Coutinho, ilustre presidente da Comissão Administrativa do Fundo Especial dos Transportes Terrestres, recebemos o Relatório e Contas referente ao exercício de 1962.

A gerência deste Fundo Especial no ano económico em referência operou-se, como nos anos anteriores, dentro dos princípios que a lei consigna para recolha e aplicação das receitas, tendo em vista o progresso geral de que devem beneficiar os transportes colectivos terrestres.

As receitas arrecadadas na gerência de 1962 atingiram 255 385 645\$00 e as despesas pagas totalizaram 231 001 262\$20, do que resultou um saldo positivo de 24 384 383\$30, que será utilizado no exercício ou exercícios seguintes de harmonia com o que dispõe o artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 38 247 de 9 de Maio de 1951.

Tem interesse fazer, num quadro, o confronto dos números legais apurados em 1962 com a da gerência anterior. Esses números, em síntese, são os seguintes:

Designação	1961	1962
Receita	261 592 285\$00	255 385 645\$50
Despesa	246 608 455\$00	231 001 262\$20
Saldo	14 983 828\$10	24 384 333\$30

A evolução das receitas próprias — elucida-nos o Relatório — continuaram a caracterizar-se por um contínuo crescimento, explicando-se a contracção global pela

diminuição das quantias que legalmente estão ou forem atribuídas, como reflexo da baixa contribuição do Tesouro na cedência de receitas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 41 270, devido à situação criada pelas necessidades da defesa do Ultramar, e ao menor valor do saldo incorporado por transição da gerência de 1961.

As receitas correntes do Fundo e os outros rendimentos que no decurso do exercício transacto lhe foram atribuídos atingiram o montante de 255 385 645\$50 que, embora seja o mais baixo do último quinquénio, não significa que tenha havido qualquer quebra no ritmo progressivo das receitas correntemente arrecadadas.

Sobre o imposto ferroviário elucida-nos o Relatório que o rendimento desta fonte de receita atingiu, no exercício findo, 54 374 620\$00, quantia que corresponde a 90 por cento do total liquidado à taxa de 7 por cento sobre a receita bruta da exploração. A sua comparação com a dos anos anteriores, depois de feito o desdobramento por empresas ferroviárias, dá uma ideia flagrante do lento mas constante acréscimo verificado nos últimos cinco anos:

Anos	COBRADA		
	C. P.	S. E.	Totais
1958	45 514 179\$00	2 588 150\$00	48 102 429\$00
1959	46 435 689\$00	2 764 314\$00	49 200 003\$00
1960	47 776 818\$00	2 863 008\$00	50 639 826\$00
1961	50 217 383\$00	3 619 694\$00	53 237 077\$00
1962	51 207 520\$00	3 167 100\$00	54 374 620\$00

O Imposto de camionagem, de cujo rendimento foi consignada ao Fundo a quantia de 51 477 909\$70, correspondente a 60 por cento do total arrecadado, continua em significativo crescimento. Com efeito, tendo sido, em 1958, de 43 672 767\$81 este imposto, no ano seguinte subiu para 45 130 617\$90, voltou a subir em 1960, ascendeu a 48 215 979\$90 em 1961, e em 1962 foi da ordem, dos 51 477 909\$70.

O Relatório apresenta-nos agora um novo capítulo:—*Despesas com o material.* Sob este título lemos que, de harmonia com a organização orçamental e tendo em conta as características e particularidades de que se revestem os encargos, todas as despesas incluídas nesta classe se subordinaram ao título *Construções e obras novas*, por sua vez desdobrado em *Caminhos de ferro e Outras construções e obras novas*, rubricas das quais se põem em evidência, no quadro seguinte, os valores atingidos no último quinquênio:

despesas que, por disposição de lei, por ela devam ser satisfeitas, esta rubrica suportou na gerência de 1962 processamentos no total de Esc. 226 490 760\$20, elevando-se assim para 2 167 960 647\$90 o montante processado desde 1951.

Anos	Dispêndios	Índice Base: 1953 = 100
1951	167 731 683\$30	171,4
1952	55 679 384\$00	56,9
1953	97 856 959\$00	100
1954	142 025 280\$90	145,1
1955	126 456 454\$00	128,9
1956	63 575 359\$60	65
1957	317 909 635\$00	324,9
1958	236 406 634\$00	241,6
1959	241 354 036\$00	246,6
1960	247 793 679\$70	253,2
1961	244 981 085\$20	250,3
1962	226 490 760\$20	231,4
	2 167 960 647\$90	—

Anos	Construções e obras novas		
	Caminhos de Ferro	Outras construções e obras novas	Despesas totais
1958	—\$—	8 689 399\$40	8 689 399\$40
1959	194 065\$60	1 822 941\$40	2 017 007\$00
1960	322 124\$50	509 625\$10	831 746\$60
1961	343 674\$50	493 044\$80	836 719\$30
1962	—\$—	694 702\$00	694 702\$00

O quadro seguinte dá-nos, em globo, o desdobramento e destriça dos encargos suportados desde a vigência deste Fundo:

Designação	Dispêndios	Porcentagens
Subsídios concedidos à C. P.	Não reembolsáveis	160 572 293\$00 7,4
	Reembolsáveis	2 004 410 729\$00 92,4
Outros encargos derivados da Concessão Única	3 277 625\$90 0,2	
	2 167 960 647\$90	100,0

Em seguida o Relatório informa-nos que, no referente a Caminhos de Ferro, não tiveram movimento as suas rubricas *Encargos do extinto Fundo dos Caminhos de Ferro e Estudos para ligação das redes ferroviárias a Norte e Sul do Tejo.*

Outro capítulo de interesse nos apresenta o Relatório sob a rubrica *Encargos derivados de concessão única.*

Criada para abranger os encargos derivados do contrato de concessão única da exploração ferroviária celebrado com a C. P. nas condições fixadas no Decreto-Lei n.º 38 246 de 9 de Maio de 1951, e outras

Desde o ano de 1951 que os subsídios não reembolsáveis não voltaram a ser concedidos.

Quanto a *Subsídios reembolsáveis*, no quadro seguinte, em ordem a facilitar o relato com o necessário pormenor dos motivos determinantes da concessão de subsídios na última gerência, classificou-se,

segundo a sua natureza e finalidades, as verbas despendidas sob aquela epígrafe:

Designação dos subsídios	Totais despendidos	Porcentagens
Correspondentes a imposto ferroviário	506 796 768\$00	25,3
Para aquisição e renovação de material circulante	104 436 289\$00	5,2
Para reforço do Fundo de Maneio, cobertura de deficits e de dívidas contraídas	1 348 477 672\$00	65,8
Para renovação da via e reforço de pontes	75 000 000\$00	3,7
	2 004 410 729\$00	100

Foi a seguinte a evolução anual destas componenções:

Subsídios correspondentes a imposto ferroviário. O sistema adoptado para a liquidação e entrega destes subsídios corresponde à retenção pela C. P. das importâncias cobradas do público e por ela devidas ao Fundo Especial de Transportes Terrestres. Com a quantia de 51 479 239\$00, entregue na gerência de 1952, o total atingido desde 1951 eleva-se já a 506 796 768\$00.

Subsídios para aquisição e renovação de material circulante. Desde 1958 que não são concedidos subsídios com esta finalidade.

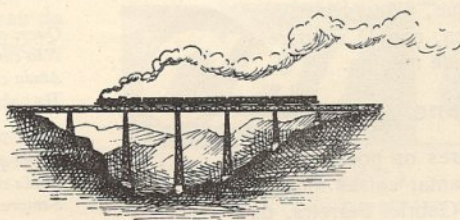
Subsídios para reforço do Fundo de Maneio, cobertura de deficits e de dívidas contraídas. O Relatório informa que durante a gerência finda foram concedidos à

C. P. dois subsídios com esta finalidade: um de 155 000\$00 de conta das receitas próprias do Fundo Especial e outro de 20 000 contos pelas receitas do Tesouro cedidas ao mesmo Fundo, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 41 270.

Na gerência de 1962 não foi concedido qualquer subsídio para *Renovação da via e reforço de pontes*. Quanto a *Outros encargos devidados de concessão única*, diz-nos o Relatório que o movimento desta rubrica, no exercício findo, se reduziu ao pagamento dos subsídios de invalidez a pensionistas do extinto Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado, sobrevividos, encargo que transitou para este Fundo Especial nos termos do artigo 5.º do Decreto - Lei n.º 39 505 de 31 de Dezembro de 1953.

Eis o que nos pareceu de mais essencial registar nestas colunas do Relatório e Contas, referente à gerência de 1962, do Fundo Especial dos Transportes Terrestres.

Fazemos sinceros votos no sentido de que os problemas nacionais, principalmente os que dizem respeito à defesa dos nossos territórios ultramarinos — se resolvam o mais breve possível, para bem e honra de todos nós, para que as receitas do Tesouro aumentem, substancialmente, e, assim, aumentem consequentemente as disponibilidades do Fundo Especial dos Transportes Terrestres.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Um filme popular português

Assistimos, no «Eden», à estreia de um filme popular português, produzido por Manuel Queiroz e realizado e montado por Constantino Esteves: *O Miúdo da Bica*. A sala estava cheia de alto a baixo. Nem um lugar vago. Tratava-se não só da estreia de um filme português mas, também, da estreia de Fernando Farinha como actor de cinema. *O Miúdo da Bica* é a história, mais ou menos verdadeira, mais ou menos fantasiada, da vida do popularíssimo fadista. Para evocar o Fernando Farinha da adolescência descobriu-se um miúdo de voz bonita e desembaraçado: Sidónio Gonçalves, que deu boa conta do recado. Fernando Farinha fez, com habilidade e inteligência, o fadista na idade adulta. E bem feitos, todos os versos cantados. Vimos, ultimamente, alguns filmes nacionais bastante infelizes. *O Miúdo da Bica* sem ser uma obra de génio é, todavia, uma produção que não nos envergonha. As últimas cenas são de molde a merecer aplausos aos realizadores. A canção *É noite de Natal* adapta-se lindamente à voz do fadista. É do melhor que temos visto e ouvido em filmes nacionais.

Um artista, cuja existência desconhecíamos e que revelou qualidades, que bem merecem ser aproveitadas em futuras produções, é Rodolfo Neves. Viveu da primeira à última cena, com um à-vontade e uma naturalidade invulgares, o seu papel. Ou nos enganamos muito ou está ali, em formação, um futuro grande artista. Tudo, neste filme popular, tem carácter: as ruas típicas, as casas, a roupa estendida ao Sol, os telhados. Filme popularucho? Que importa? Mas é um filme que evoca um dos mais populares recantos da Lisboa velha, e que, pelas vozes dos componentes da *Marcha da Bica*, nos dá a impressão de continuar a ser uma cidade menina.

Um poeta popular açoriano

Abundam nas ilhas dos Açores os poetas populares que, ao desafio, sabem cantar coisas maravilhosas. De um desses poetas, Gabriel Ferreira, da Ilha de S. Miguel, pastor de gado e pastor de rimas, reproduzimos, nesta página e de um dos seus livros, cinco quadras admiráveis. São quadras de um grande poeta e de um grande artista da linguagem metrificada.

Os nossos artistas



PAISAGEM — Óleo de Noel Perdigão



CANTIGAS

*Quem ama e não é amado
Não pode ter alegria:
— É como um cego, coitado,
Que não vê a luz do dia.*

*Aonde vais tudo engraças,
És a mais linda, meu bem:
Na rua, quando não passas,
Não vejo passar ninguém.*

*Quem espera, desespera...
Não cumpres o que disseste!
Ainda estou à espera
Da palavra que me deste!*

*O melhor sonho que eu tive,
Desde que eu te conheci,
Ainda comigo vive
Sempre a espera de ti!*

*Meus versos para entendê-los,
Só gente da minha terra:
— Eu aprendi a fazê-los
Guardando gado na serra...*

GABRIEL FERREIRA

DUAS GRANDES EMPRESAS AO SERVIÇO DA NAÇÃO!



Tem sido preocupação dominante destas Empresas, imprimirem aos produtos do seu fabrico um grau de qualidade em constante aperfeiçoamento.

Utilizando pessoal especializado em número apreciável, encontram-se ao seu serviço mais de 700 técnicos, empregados e operários.

CABOS ELÉCTRICOS

CEL CAT

VENDA NOVA • AMADORA
PORTUGAL

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES - CAT - CABOS

Terras e Povos

Por JORGE RAMOS

OS VIKINGS, ESSES HOMENS DE FERRO

UM povo fabuloso e errante que canta a tempestade, que desafia a imensidão do mar na aventura de atingir terras desconhecidas... Um povo intranquilo e insatisfeito, e que, à força de remos, vai à conquista do Mundo, acreditando na sua heroicidade e na protecção dos furacões — tais foram os Vikings, que, pelas características de uma raça estranha, ativa e indómita, bem podíamos hoje designar por Mouros do Norte.

Os Vikings (de Wikings «filhos das enseadas») eram oriundos de uma tribo guerreira constituída por dinamarqueses, suecos e noruegueses. Vindos do Norte fundiram-se nos povos meridionais. Nenhuma lenda ultrapassa em maravilhoso a história dessas hordas que, sem uma finalidade precisa e sem pátria, se adaptavam aos países que conquistavam. O Mundo estremeceu de horror diante das suas rápidas e prodigiosas vitórias.

Eram insensíveis à fadiga, resistentes, endurecidos por climas gélidos. Especialmente dotados para combater, a bravura era neles sobre-humana. A pirataria consideravam-na uma vocação aureolada de glória. Aventuraram-se pelos oceanos insondáveis, descobriram continentes, entraram em contacto com raças até então ignoradas. Uma das suas tribos, os *Berseber*, foi terrivelmente feroz nas pilhagens. As mulheres vikings não eram esposas dedicadas, mas Walkírias cobertas de armaduras, manejando a espada, capitães de navios, chefes de bandos que nos assaltos aos «drakkars» se tornavam rainhas de corsários. Nas sagas *Sholdnec* cantavam-se as suas proezas inauditas. Possuíam os vikings o sentido inato da orientação. Os seus barcos atravessavam todos os mares. A Terra Nova era para eles *Helluland*, designavam por *Markland* a Nova Escócia, deram às ilhas Nautrecht o nome de *Dagmlastad*. Descobriram a Islândia (*Ice-land*, terra do gelo), o Canadá, a Flórida, Annapolis, a baía que mais tarde teria o nome de Hudson, a Ilha do Governador na futura baía de Nova Iorque.

Pode afirmar-se que conheciam o Novo Mundo e com ele comerciavam cinco séculos antes de Cristóvão Colombo ter abordado a Guanahi

(S. Salvador) no arquipélago da Bahama. Em 986, Erik-Randa «O Vermelho» parte de Brattahild em companhia de seu filho Lief, dobram o Cabo rumo a oeste, seguem a costa da Gronelândia (Terra Verde), atravessam a imensa geleira, atingem a costa do Labrador e alcançam finalmente o estuário de São Laurent. Conheciam todas as regiões da América Polar e a costa oriental do Norte. A Europa foi por eles, em grande parte, conquistada. No ano 800 invadiram a Flandres francesa; dois anos depois a Bretanha. Em 804 incendiaram Beauvais e Ruão, saqueiam Tours em 810, e em 819 trinta mil vikings devastam Oléron, Ré, Saintonge, queimam Limoges, Angoulême e Bordéus e levam a destruição e a morte ao País Gascão. Em 830, depois de arrasarem Dorestad, no Elba, e Anvers, surgem na embocadura do Sena. São repellidos com perdas sensíveis. Voltam em 841. São mais numerosos e estão às portas de Lutécia. As loiras searas e os verdes prados onde acampam, deviam ter oferecido a esses homens um cenário prodigioso em violento contraste com as sombrias florestas de freixos povoadas de urzes, e a paisagem lunar dos glaciares das suas terras...

A 14 de Maio de 841, o chefe viking Oscher e o seu bando sobem o rio, atingem Ruão, massacraram os monges das abadias de Jumièges e Montvilliers. Outro chefe viking, Lodbrog, desembarca com os seus homens em Iuglaterra, invade a Escócia; penetraram mais tarde na França, na Alemanha, na Rússia. Bicern, o *Braço de Ferro* e seu filho Olof «pirata e santo», Hasting o *Terrível* (futuro Conde de Chartres, ambicionando o título de imperador dos vikings), Wolando, Sidénico, Bothon, Ragenaire, Roric, Godfred, semeiam a morte e o terror no império de Carlos Magno, chacinando as populações, violando as mulheres, reduzindo a cinzas cidades e aldeias. Durante um século permanecem nas margens do Sena atacando os pescadores. Desembarcam de noite, manobrando cautelosamente os seus *drakkars*, roubam cavalos e transformam-se de homens do mar, em cavaleiros para irem queimar as colheitas e apoderar-se de gado.

A Europa viu passar as hordas de Rolon, a *Águia dos Mares*, de Ilroif, senhor da Noruega, de

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

«Benguela News»

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela publicou em Londres, com o título de *Benguela News - The newspaper of the Benguela Railway Company* (Summer 1963) um jornal informativo e ilustrado, destinado a fazer, junto do público londrino, a propaganda daquele importante caminho de ferro, que é o caminho mais curto para a África Central (*The shortest route to Central Africa*).

O lugar de honra deste jornal foi concedido ao ilustre jornalista Patrick Keathey que, recentemente, viajando pelo Caminho de Ferro de Benguela, atravessou Angola com destino ao Katanga. Intitula-se o seu artigo *Benguela: the iron road into the heart of romantic Africa*, que, em português, se pode traduzir assim: — «Benguela, a estrada de ferro que nos leva ao coração da África romântica».

Ainda na primeira página, e ao lado deste artigo, reproduzem-se as impressões do sr. T. P. G. Kitson, membro do Parlamento britânico, obtidas durante a sua recente visita ao Lobito, e a Nova Lisboa.

No centro da segunda página, entre outras gravuras, todas de grande interesse, vê-se a reprodução da fotografia do sr. A. Bandeira — *The General-Manager* da Companhia, sentado à sua secretária. É inteiramente digno dessa homenagem o dinâmico Director-Geral do Caminho de Ferro de Benguela.

Harotel, senhor da Normandia, e Rou, o herói lendário, de estatura gigantesca com a cabeleira ruiva, ardendo-lhe no olhar a febre das batalhas. Conquistadores e invasores com capacetes *goth*, cota de malhas debaixo da pele de lobo, pernas nuas, os pés calçados por couro de rena...

Rou sobe o rio até Robec (a actual Ruão) onde o espera, em 912, a maior glória da sua vida: uma coroa ducal e Gisela, filha do rei de França. Duque da Normandia, Rou divide o território pelos seus vinte mil companheiros. O pirata sanguinário e cruel desaparece para surgir o diplomata subtil, que mais tarde será «o mais piedoso dos príncipes franceses». Extraordinária transformação é essa: Rou será um chefe excepcional com as raras qualidades de um legislador sábio e justo. Os Corsários—Senhores serão pescadores e camponeses. Os instintos de rapina apagam-se pouco a pouco. Serão os Normandos.

O dialecto, de consonâncias guturais, adoça-se, como que vai polindo as arestas nas inflexões latinas e brandas. Todavia, através dos séculos, as sílabas metálicas, o idioma do viking polar, perpetuam-se e mantêm-se ainda hoje, inalteráveis, no dialecto da Normandia.

Imprensa

Vida Ribatejana - Número especial - 1963

O semanário vilafranquense *Vida Ribatejana*, de que é fundador, proprietário e director o ilustre jornalista Fausto Nunes Dias, publica todos os anos, nos começos do Verão, um número especial, com formato de revista, em cujas numerosas páginas — para cima de duzentas — reúne artigos e estudos notáveis, a par de reportagens ilustradas com profusão de sugestivas gravuras, em que se recordam acontecimentos de interesse não só de Vila Franca de Xira mas também de todo o Ribatejo. Exaltando os mais expressivos valores turísticos, agrícolas, industriais e comerciais, este belo documentário dá particular relevo à Festa Brava e aos artistas taumáticos.

A publicação de uma revista com estas proporções e com esta índole regionalista representa um grande esforço, não isento de sacrifícios, e demonstra, acima de tudo, um apaixonado carinho pela generosa e magnificente região ribatejana.

De entre os seus ilustres colaboradores, seja-nos permitido citar, ao acaso, alguns deles: José Van-Zeller Pereira Palha, Júlio Pelouro, dr. Francisco Cândia, prof. dr. Joaquim Veríssimo Serrão, António Carvalho (com um estudo sobre a personalidade artística de El-Rei D. Carlos), capitão Nuno Beja, eng.º Zeferino Sarmento, Marquês de Rio Maior, e muitos outros.

Centenas de gravuras ilustram e animam as páginas do número especial de «Vida Ribatejana». Felicitamos Fausto Nunes Dias pelo seu esplêndido trabalho, hino ardente ao Ribatejo e a Portugal.

«O Açoriano Oriental»

Assumi a direcção de «*O Açoriano Oriental*», que se publica em Ponta Delgada e é o mais antigo jornal português, pois conta 129 anos de existência, o sr. dr. Filomeno da Câmara.

Por esse facto, abandonou as altas funções que ali exercia, o sr. dr. José d'Oliveira San-Bento, ilustre poeta e advogado.

Da redacção deste semanário passou a fazer parte, como colaborador efectivo, o jornalista e escritor Manuel Ferreira, brilhante valor intelectual da sua geração.

Ao novo director de *O Açoriano Oriental*, sr. dr. Filomeno da Câmara, um dos espíritos mais cultos da nova geração da Ilha de S. Miguel, apresentamos os nossos cumprimentos cordiais e a expressão da nossa camaradagem.

PARA A GENTE DE HOJE...



TELEVISOR
DE AMANHÃ



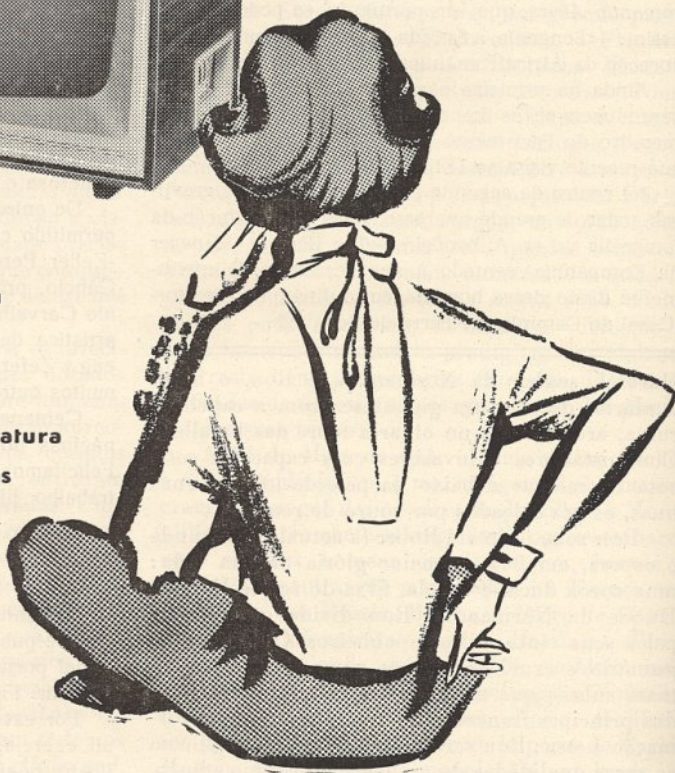
Novo

o 1.º aparelho com uma
imagem de 47 cms

- Sistema revolucionário de condicionamento de temperatura
- Linhas elegantes e modernas
- Super nitidez de imagem
- Ótima qualidade de som
- Assistência técnica perfeita

Agora

a preços inacreditáveis



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Lisboa - Av. A. A. de Aguiar, 32. Tel. 73 69 91

Porto - R. Júlio Diniz, 927/35 - Tel. 6 21 73



ponto por ponto o melhor



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS
ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

(Continuação)

§ 7. Se o impedimento ao transporte ocorrer depois de o destinatário ter alterado o contrato de transporte em virtude do artigo 22, o caminho de ferro é obrigado a avisar esse destinatário, a quem são aplicáveis, por analogia, as disposições dos §§ 1, 2, 5 e 6. Este não é obrigado a apresentar o duplicado da declaração de expedição.

§ 8. As disposições do artigo 23 são aplicáveis aos transportes efectuados em virtude do presente artigo.

ARTIGO 25

Impedimentos à entrega

§ 1. No caso de impedimentos à entrega da mercadoria, a estação destinatária deve prevenir, sem demora, o expedidor, desse facto, por intermédio da estação expedidora e pedir-lhe instruções. O expedidor deve ser avisado, sem intervenção da estação expedidora, por escrito ou pelo telégrafo, quando o tenha pedido na declaração de expedição. As despesas deste aviso sobrecarregam a mercadoria.

Se o impedimento à entrega cessar antes da chegada das instruções do expedidor à estação destinatária, a mercadoria é entregue ao destinatário. Deve ser mandado aviso desta entrega, sem demora, ao expedidor, por carta registada; as despesas deste aviso sobrecarregam a mercadoria.

Se o destinatário recusar a mercadoria, o expedidor tem o direito de dar instruções mesmo que não possa apresentar o duplicado da declaração de expedição.

O expedidor pode também pedir na declaração de expedição que a mercadoria lhe seja obrigatoriamente devolvida se surgir um impedimento à entrega. Fora deste caso, a mercadoria não pode ser devolvida ao expedidor sem o seu consentimento expresso.

Salvo disposições contrárias das tarifas, as instruções do expedidor devem ser dadas por intermédio da estação expedidora.

§ 2. Para tudo o que não está previsto no § 1 e sob reserva das disposições do artigo 45, o modo de proceder, no caso de impedimento à entrega é determinado pelas leis e regulamentos em vigor no caminho de ferro encarregado da entrega.

Se a mercadoria tiver sido vendida, o produto da venda, depois de deduzidas as despesas que oneram a mercadoria, deve ser posto à disposição do expedidor. Se o produto for inferior às despesas que oneram a mercadoria, o expedidor deverá pagar a diferença.

§ 3. Se o impedimento à entrega surgir depois de o destinatário ter alterado o contrato de transporte em virtude do artigo 22, o caminho de ferro é obrigado a avisar este destinatário, a quem é aplicável, por analogia, o § 2, segundo parágrafo.

§ 4. As disposições do artigo 23 são aplicáveis aos transportes efectuados em virtude do presente artigo.

TITULO III

Responsabilidades. Acções

CAPITULO I

Responsabilidade

ARTIGO 26

Responsabilidade colectiva dos caminhos de ferro

§ 1. O caminho de ferro que aceitou a mercadoria ao transporte, com a declaração de expedição, é responsável pela execução do transporte na totalidade do percurso até à entrega.

§ 2. Cada caminho de ferro subsequente, pelo simples facto de tomar a seu cargo a mercadoria com a declaração de expedição inicial, participa no contrato de transporte em conformidade com o estipulado nesse documento e assume as obrigações que do mesmo resultam, sem prejuizo das disposições do artigo 43, § 3, respeitantes ao caminho de ferro de destino.

ARTIGO 27

Amplitude da responsabilidade

§ 1. O caminho de ferro é responsável pelo atraso na entrega, pelo prejuizo resultante da perda total ou parcial da mercadoria, assim como pelas avarias que ela sofrer desde a sua aceitação ao transporte até à sua entrega.

§ 2. O caminho de ferro fica isento dessa responsabilidade se o atraso na entrega, a perda ou a avaria tiverem como causa uma falta do interessado, uma ordem deste não resultante de uma falta do caminho de ferro, um defeito próprio da mercadoria (deterioração interna, quebra de peso, etc.), ou de circunstâncias que o caminho de ferro não possa evitar e a cujas consequências não possa obviar.

§ 3. O caminho de ferro fica isento dessa responsabilidade quando a perda ou avaria resultem dos riscos particulares inerentes a um ou mais dos factos seguintes:

a) Transporte efectuado em vagão aberto, em virtude das disposições aplicáveis ou de acordos estabelecidos com o expedidor e indicados na declaração de expedição;

b) Ausência ou deficiência de embalagem para as mercadorias expostas, pela sua natureza, a quebras de peso ou avarias quando não embaladas ou mal embaladas;

c) Operações de carga pelo expedidor ou de descarga pelo destinatário, em virtude de disposições aplicáveis ou de acordos estabelecidos com o expedidor e indicados na declaração de expedição ou de acordos estabelecidos com o expedidor e indicados na declaração de expedição ou de acordos estabelecidos com o destinatário;

Carga defeituosa, quando essa carga tiver sido efectuada pelo expedidor, em virtude de disposições aplicáveis ou de acordos estabelecidos com o expedidor e indicados na declaração de expedição;

d) Cumprimento pelo expedidor, destinatário ou mandatário de um deles das formalidades exigidas pelas alfândegas ou outras autoridades administrativas;

e) Natureza de certas mercadorias sujeitas, por causas inerentes a essa mesma natureza, a perda total ou parcial, ou a avaria, nomeadamente por fractura, ferrugem, deterioração interna e espontânea, secagem, perda;

f) Expedição, sob uma designação irregular, inexacta ou incompleta de objectos excluídos do transporte; expedição sob uma designação irregular, inexacta ou incompleta ou inobservância pelo expedidor das medidas de precaução prescritas para os objectos admitidos sob determinadas condições;

g) Transporte de animais vivos;

h) Transporte de remessas que, em virtude da presente Convenção, das disposições aplicáveis ou dos acordos estabelecidos com o expedidor e indicados na declaração de expedição, devem ser acompanhadas de guarda, desde que este acompanhamento tenha por finalidade afastar aquele risco.

ARTIGO 28

Encargo da prova

§ 1. A prova de que o atraso na entrega, a perda ou a avaria teve por causa um dos factos previstos no artigo 27, § 2, incumbe ao caminho de ferro.

§ 2. Quando o caminho de ferro estabelecer que, dadas as circunstâncias de facto, a perda ou avaria puderam resultar de um ou mais dos riscos particulares previstos no artigo 27, § 3, há presunção de que deles resultaram. O interessado conserva, contudo, o direito de apresentar provas de que o prejuizo não teve por causa, total ou parcialmente, um destes riscos.

Esta presunção não é aplicável no caso previsto no artigo 27, § 3, alínea a), se há falta de peso anormal ou perda de volumes.

ARTIGO 29

Presunção no caso de reexpedição

§ 1. Quando uma remessa expedida nas condições da presente Convenção tiver sido reexpedida nas condições da mesma Convenção e for verificada, depois da reexpedição, uma perda parcial ou uma avaria, haverá a presunção de que ela se tenha produzido no decurso do último contrato de transporte, se se verificarem as condições seguintes:

a) A remessa esteve sempre sob a guarda do caminho de ferro;

b) A remessa foi reexpedida tal como chegou à estação de reexpedição.

§ 2. A mesma presunção é aplicável quando o contrato de transporte anterior à reexpedição não estivesse sujeito à presente Convenção, com a condição de que esta Convenção tivesse sido aplicável no caso de expedição directa entre a primeira estação expedidora e a última estação destinatária.

ARTIGO 30

**Presunção de perda da mercadoria
Caso em que é encontrada**

§ 1. O interessado pode, sem ter de apresentar outras provas, considerar a mercadoria como perdida quando esta não tiver sido entregue ao destinatário ou posta à sua disposição nos 30 dias seguintes ao termo do prazo de entrega.

§ 2. O interessado, ao receber o pagamento da indemnização pela mercadoria perdida, pode pedir, por escrito, que seja avisado sem demora no caso de a mercadoria ser encontrada no decurso do ano que se seguir ao pagamento da indemnização. Ser-lhe-á acusada, por escrito, a recepção deste pedido.

§ 3. No prazo dos 30 dias que se seguem à recepção deste aviso o interessado pode exigir que a mercadoria lhe seja entregue numa das estações do percurso, mediante pagamento das despesas referentes ao transporte desde a estação expedidora até àquela onde se efectuar a entrega e mediante a restituição da indemnização que recebeu, dedução feita, eventualmente, das despesas que tiverem sido incluídas nesta indemnização e sob reserva de todos os direitos à indemnização por atraso na entrega, prevista no artigo 34 e, se for este o caso, no artigo 36.

§ 4. Na falta do pedido previsto no § 2 ou de instruções dadas no prazo de 30 dias previsto no § 3 ou ainda se a mercadoria não tiver sido encontrada senão mais de um ano depois do pagamento da indemnização, o caminho de ferro poderá dispor dela em conformidade com as leis e regulamentos do Estado de que depende.

ARTIGO 31

**Quantitativo da indemnização em caso
da perda de mercadoria**

§ 1. Quando, em virtude das disposições da presente Convenção fica a cargo do caminho de ferro o pagamento de uma

indemnização por perda total ou parcial da mercadoria, ela é calculada:

Segundo a cotação da bolsa;

Na falta de cotação segundo o preço corrente no mercado;

Na falta de uma e de outro segundo o valor usual.

Estes elementos de cálculo dizem respeito às mercadorias da mesma natureza e qualidade, no local e na data em que a mercadoria foi aceite ao transporte.

Contudo, a indemnização não pode exceder 100 francos por quilograma de peso bruto que faltar, sob reserva dos limites previstos no artigo 35.

Serão, além disso, restituídos o preço do transporte, os direitos alfandegários e as outras quantias desembolsadas na ocasião do transporte da mercadoria perdida, sem outras indemnizações por perdas e danos.

§ 2. Quando os elementos que servem de base ao cálculo da indemnização não estiverem expressos na moeda do Estado onde o pagamento é reclamado, a conversão far-se-á segundo o câmbio do dia e local do pagamento da indemnização.

ARTIGO 32

**Restrições da responsabilidade no caso de
quebra de peso devido ao transporte**

§ 1. No que diz respeito às mercadorias que por motivo da sua natureza sofrem geralmente uma quebra de peso no percurso pelo simples facto do transporte, o caminho de ferro só é responsável pela parte da quebra de peso que exceda a tolerância determinada pela forma seguinte, qualquer que seja o percurso efectuado:

a) 2 por cento do peso para as mercadorias líquidas ou entregues húmidas ao transporte, assim como para as mercadorias seguintes:

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA



Nova Secção de Produtos Químicos:

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

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

Madeira de alcaçuz;
 Paus de tintura raspados ou moídos;
 Cogumelos frescos;
 Carvões e coques;
 Chifres e unhas;
 Crinas;
 Couros;
 Desperdícios de peles;
 Cascas de árvores;
 Folhas de tabaco frescas;
 Peles de agasalho ou adorno;
 Frutas verdes, secas ou preparadas;
 Gorduras;
 Lúpulo;
 Lã;
 Legumes verdes;
 Betume fresco;
 Ossos inteiros ou moídos;
 Peles;
 Peixes secos;
 Raízes;
 Sabões e óleos concretos;
 Sal;
 Cerdas de porco;
 Tabaco picado;
 Tendões de animais;
 Turfa.

b) 1 por cento para todas as outras mercadorias secas igualmente sujeitas a quebra de peso no transporte.

§ 2. A restituição da responsabilidade prevista no § 1 não pode ser invocada, se se provar, em face das circunstâncias de facto, que a perda não resultou das causas que justificam a tolerância.

§ 3. No caso em que vários volumes são transportados com uma única declaração de expedição, a quebra de peso no transporte é calculada para cada volume quando o seu peso à partida for indicado separadamente na declaração de expedição ou puder ser verificado de outro modo.

§ 4. No caso de perda total da mercadoria não será feita nenhuma dedução, resultante da quebra de peso no transporte, no cálculo da indemnização.

§ 5. As prescrições do presente artigo em nada derrogam as dos artigos 27 e 28.

ARTIGO 33

Quantitativo da indemnização no caso de avaria da mercadoria

No caso de avaria, o caminho de ferro é obrigado a pagar, com exclusão de todas as outras perdas e danos, a importância que representa a depreciação da mercadoria. Esta importância é calculada aplicando ao valor da mercadoria definido segundo o artigo 31 a percentagem de apreciação no local de destino. Além disso, as despesas previstas no artigo 31, § 1, último parágrafo, são restituídas na mesma proporção.

Contudo, a indemnização não pode exceder:

a) A importância que teria atingido no caso de perda total, se a totalidade da remessa for depreciada pela avaria;

b) A importância que teria atingido no caso de perda da parte depreciada, se apenas uma parte da remessa for depreciada por avaria.

ARTIGO 34

Quantitativo da indemnização por atraso na entrega

§ 1. No caso de ser excedido o prazo de entrega e se o interessado não provar que daí resultou prejuízo, o caminho de ferro é obrigado a pagar um décimo do preço do transporte por cada fracção do atraso correspondente ao décimo do prazo de

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO
 R. Sá da Bandeira, 651-4.º
 Telef. 270 15

LISBOA
 R. Gonçalves Crespo, 55, 5.º-Esq.
 Telef. 527 55

Instalações de A. T.

- * CENTRAIS
- * SUBESTAÇÕES
- * POSTOS DE SECCIONAMENTO
- * POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- * LINHAS

Instalações de B. T.

- * ILUMINAÇÃO INTERIOR
- * ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- * FORÇA MOTRIZ
- * SINALIZAÇÃO
- * REDES DE DISTRIBUIÇÃO

entrega; qualquer fracção do atraso inferior a um décimo do prazo de entrega será contada como um décimo. A indemnização máxima será de um quarto do preço do transporte.

§ 2. Se for apresentada prova de que resultou prejuízo do atraso na entrega, será paga por esse prejuízo uma indemnização que não pode exceder o dobro do preço do transporte.

§ 3. As indemnizações previstas nos §§ 1 e 2 não podem ser acumuladas com as que seriam devidas por perda total da mercadoria.

No caso de perda parcial, essas indemnizações serão pagas, se for caso disso, pela parte não perdida da remessa.

No caso de avaria serão adicionadas, se for esse o caso, com a indemnização prevista no artigo 33.

Em todos os casos a soma das indemnizações previstas nos §§ 1 e 2 com as previstas nos artigos 31 e 33 não pode ter como resultado o pagamento de uma indemnização total superior àquela que seria devida no caso de perda total da mercadoria.

ARTIGO 35

Limitação da indemnização no caso de determinadas tarifas

Quando o caminho de ferro concede condições especiais de transporte (tarifas especiais ou excepcionais) comportando uma redução sobre o preço do transporte calculado segundo as condições ordinárias (tarifas gerais) pode limitar a indemnização devida ao interessado no caso de atraso na entrega, de perda ou de avaria, desde que tal limite esteja indicado na tarifa.

Quando o limite assim fixado resultar de uma tarifa aplicada sómente sobre uma fracção do percurso, esse limite só pode ser invocado no caso de o facto que deu origem à indemnização se ter verificado nessa parte do percurso.

ARTIGO 36

Quantitativo da indemnização no caso de declaração de interesse na entrega

Se há declaração de interesse na entrega, poderá ser reclamada, além das indemnizações previstas no artigos 31, 33 e 34 e, se for esse o caso, no artigo 35, a reparação do prejuízo suplementar causado, até ao limite da importância do interesse declarado.

ARTIGO 37

Quantitativo da indemnização em caso de dolo ou de falta grave imputável ao caminho de ferro

Em todos os casos em que o atraso na entrega, a perda total ou parcial ou a avaria sofrida pela mercadoria tiverem como causa dolo ou falta grave imputável ao caminho de ferro, este deve indemnizar completamente o interessado pelo prejuízo

comprovado. No caso de falta grave a responsabilidade é, contudo, limitada ao dobro dos máximos previstos nos artigos 31, 33, 34, 35 e 36.

ARTIGO 38

Juros da indemnização. Restituição das indemnizações

§ 1. O interessado pode pedir juros de indemnização. Estes juros, calculados à razão de 5 por cento ao ano, só são devidos se a indemnização ultrapassar dez francos por cada declaração de expedição; contam-se a partir do dia da reclamação administrativa prevista no artigo 41 ou, se não tiver havido reclamação, a partir do dia em que tenha sido posta a acção em juízo.

§ 2. Todas as indemnizações indevidamente recebidas devem ser restituídas.

ARTIGO 39

Responsabilidade do caminho de ferro pelos seus agentes

O caminho de ferro é responsável pelos agentes próprios dos seus serviços e por outras pessoas que empregue na execução de um transporte de que se tenha encarregado.

Contudo, se, a pedido dos interessados, os agentes do caminho de ferro preencherem as declarações de expedição, fizerem traduções ou prestarem outros serviços que não incumbam ao caminho de ferro, são considerados como trabalhando por conta da pessoa a quem prestarem esses serviços.

ARTIGO 40

Exercício de acções extracontratuais

Nos casos previstos no artigo 27, § 1, todas as acções por responsabilidade, a qualquer título que seja, só podem ser exercidas contra o caminho de ferro nas condições e limites previstos pela presente Convenção.

Verifica-se o mesmo com todas as acções exercidas contra as pessoas por quem o caminho de ferro responde em virtude do artigo 39.

CAPÍTULO II

Reclamações administrativas. Acções judiciais. Processo e prescrição

ARTIGO 41

Reclamações administrativas

§ 1. As reclamações administrativas relativas ao contrato de transporte devem ser dirigidas por escrito ao caminho de ferro designado no artigo 43.

§ 2. O direito de apresentar uma reclamação pertence às pessoas que têm o direito de accionar o caminho de ferro em virtude do artigo 42.

§ 3. Quando a reclamação for apresentada pelo expedidor, este deverá juntar o duplicado da declaração de expedição. Quando a reclamação for apresentada pelo destinatário, este deverá juntar a declaração de expedição, se esta lhe tiver sido entregue.

§ 4. A declaração de expedição, o duplicado e os outros documentos que o interessado julgue útil juntar à sua reclamação devem ser apresentados em originais ou em cópias, sendo estas devidamente legalizadas se o caminho de ferro o exigir.

No decurso da apreciação da reclamação o caminho de ferro poderá exigir a apresentação do original da declaração de expedição, do duplicado ou do boletim de reembolso, com o fim de por eles fazer a verificação regulamentar.

ARTIGO 42

Pessoas que podem mover acções judiciais contra o caminho de ferro

§ 1. A acção judicial para a restituição de uma importância paga em virtude do contrato de transporte apenas pode ser intentada por aquele que efectuou o pagamento.

§ 2. A acção judicial relativa aos reembolsos previstos no artigo 19 apenas pode ser movida pelo expedidor.

§ 3. As outras acções judiciais contra o caminho de ferro que resultam do contrato de transporte podem ser intentadas:

a) Pelo expedidor até ao momento em que o destinatário tenha levantado a declaração de expedição ou invocado os direitos que lhe assistem em virtude do artigo 16, § 4, ou do artigo 22;

b) Pelo destinatário, a partir do momento em que:

1.º Tenha levantado a declaração de expedição ou

2.º Tenha invocado os direitos que lhe pertencem em virtude do artigo 16, § 4, ou

3.º Tenha invocado os direitos que lhe pertencem em virtude do artigo 22. Contudo, o direito de intentar esta acção cessa desde que a declaração de expedição tenha sido levantada pela pessoa designada pelo destinatário em conformidade com o artigo 22, § 1, alínea c), ou a partir do momento em que este invocou os direitos que lhe pertencem em virtude do artigo 16, § 4.

Para intentar estas acções o expedidor deve apresentar o duplicado da declaração de expedição. Na sua falta não pode intentar uma acção contra o caminho de ferro senão com a autorização do destinatário ou se apresentar provas de que o destinatário recusou a mercadoria.

ARTIGO 43

Caminhos de ferro contra os quais pode ser intentada a acção judicial

§ 1. A acção judicial para a restituição de uma importância paga em virtude do contrato de transporte pode ser intentada contra o caminho de ferro que cobrou essa importância ou contra o caminho de ferro em proveito do qual a importância foi cobrada em excesso.

§ 2. A acção judicial relativa aos reembolsos previstos no artigo 19 só pode ser intentada contra o caminho de ferro expedidor.

§ 3. As outras acções judiciais resultantes do contrato de transporte podem ser intentadas exclusivamente contra o caminho de ferro expedidor, o caminho de ferro destinatário ou aquele em que se produziu o facto que ocasionou a acção.

O caminho de ferro destinatário pode, contudo, ser demandado, mesmo que não tenha recebido nem a mercadoria nem a declaração de expedição.

§ 4. Se o autor puder escolher entre vários caminhos de ferro, o seu direito de opção cessará a partir do momento em que a acção tenha sido intentada contra um deles.

§ 5. A acção judicial pode ser intentada contra outro caminho de ferro além dos que são designados nos §§ 1, 2 e 3, quando seja posta como demanda em reconvenção ou por excepção na instância relativa a uma acção principal resultante do mesmo contrato de transporte.

ARTIGO 44

Competência

As acções judiciais baseadas na presente Convenção só podem ser intentadas perante o juiz competente do Estado de que depende o caminho de ferro demandado, a não ser que esteja determinado por forma diferente nos acordos entre os Estados ou nos contratos de concessão.

Quando uma empresa explora redes autónomas em diversos Estados, cada uma destas redes é considerada como um caminho de ferro distinto sob o ponto de vista de aplicação do presente artigo.

(Continua)

O que todos devem saber

Novas moedas de 2550 e 5500 em cupro-níquel

Considerando que as moedas de prata de mais baixo valor facial apresentam um estado de desgaste excessivo e que se torna conveniente proceder à sua substituição utilizando liga metálica mais adequada à sua intensa circulação; e, ainda, que não é aconselhável a utilização dos actuais desenhos das moedas de 2550 e 5500 pelas dificuldades a que daria lugar a operação de recolha, a realizar oportunamente, quando as necessidades da circulação o permitam, foi publicado no «Diário do Governo» um decreto-lei do Ministério das Finanças, que entra imediatamente em vigor, e pelo qual são criados um tipo de moeda de 2550 e outro de moeda de 5500, ambos em liga de cupro-níquel, na proporção de 75 por cento de cobre e 25 por cento de níquel. O desenho do anverso de ambas as moedas é constituído pela caravela das descobertas circundada pela legenda «República Portuguesa», com a era de cunhagem na parte inferior. O desenho de reverso é constituído pelo escudo nacional, ladeado por quatro estrelas, com o valor da moeda em algarismos na parte inferior. As novas moedas serão postas a circular à medida que forem fabricadas e conforme as necessidades de circulação o aconselharem. Continuam em curso legal as moedas de 2550 e 5500, em liga de prata, actualmente em circulação, até que a respectiva recolha seja determinada por diploma oficial, a publicar oportunamente. Ninguém pode ser obrigado a receber, em qualquer pagamento, mais de 200000 em moedas com as novas características. O limite da emissão, para as moedas, agora criadas, é fixado em 135 000 contos para a moeda de 2550 e em 120 000 para a moeda de 5500.

Moedas de 10, 20 e 50 centavos

Por se encontrarem praticamente atingidos os limites de emissão das moedas divisionárias de 10 e 20 (bronze) e 50 (alpaca), sendo por isso oportuno proceder-se à sua elevação, o «Diário do Governo» inseriu também outro decreto-lei que eleva os limites de emissão das referidas moedas, respectivamente, para 19 000, 21 000 e 50 000 contos.

A PONTE SOBRE O TEJO

No dia 10 de Julho, alguns representantes da Associação Industrial Portuguesa visitaram o gabinete da Ponte sobre o Tejo, sendo ali recebidos pelo respectivo Director, sr. eng.º Inspector-Superior, José de Canto Moraes, pelo Subdirector, sr. eng.º Sousa Carneiro e outros técnicos.

Por motivo de saúde, não pôde acompanhar os visitantes o sr. eng.º Carlos Alves, presidente da Direcção daquela Associação.

O sr. Director do Gabinete da Ponte fez uma larga e interessante exposição acerca dos trabalhos em curso tendo sublinhado, em especial, a importância da participação da indústria nacional na realização daquela grandiosa obra.

Seguiu-se a estas informações, uma visita aos locais de trabalho, no rio e na margem norte.

As obras, como os visitantes puderam verificar, prosseguem em grande ritmo.

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

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

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

Fábrica em Ovar — Tel. 119

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

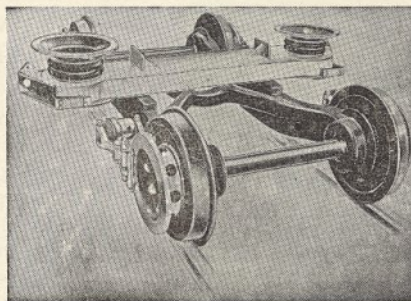
fabricadas em Portugal sob licença do grupo

LEHLER BAUTENSCHUTZCHEMIE OHG — Alemanha

Produtos «BARRA» — hidrófugos e aditivos

para todos os Trabalhos de betão

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: CONDE BARÃO, LDA.

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

NALCO

Estabilizador orgânico para todos os tratamentos industriais de águas

Representantes:

SOC. COM. CROCKER, DELAFORCE & C.^A
S. A. P. I.

Rua D. João V, 2-2.º
LISBOA

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESA
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

Telegramas: WIESECO — Telefone 3 43 31 (5 linhas)

A Imprensa e os 75 anos da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Da revista quinzenal técnico-desportiva «Mundo Motorizado», de 20 de Abril, reproduzimos a seguinte notícia:

«É um facto digno de assinalar a comemoração das «bodas de diamante» da «Gazeta dos Caminhos de ferro», principalmente se atendermos a que as revistas técnicas nem sempre são correspondidas pelo favor do público. Fundada por L. de Mendonça e Costa no ano de 1888, prosseguiu a sua marcha até ao presente na defesa dos interesses dos transportes ferroviários que, apesar do desenvolvimento de camionagem, não deixaram de ter actualidade.

Setenta e cinco anos de publicação ininterrupta constituem um monumento. A «Gazeta» é velhinha na idade, mas jovem nos seus propósitos, sempre remoçada pelos esforços e reconhecida competência profissional do nosso amigo e camarada Carlos d'Ornellas, continuador da iniciativa de L. de Mendonça e Costa.

A Carlos d'Ornellas, actual director e proprietário da «Gazeta», endereçamos as nossas sinceras felicitações com os melhores votos de vida e prosperidades. A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» honra o sector das revistas portuguesas de especialização, não só pelos veneráveis anos de existência que conta, mas também pela fidelidade aos princípios que se propôs defender e que tão bem tem sabido cumprir».

De «O Açoreano Oriental», de 20 de Abril:

«Com a edição de 16 de Março, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» comemorou as suas Bodas de Diamante. Sob aquele título iniciou-se a revista em 15 de Março de 1888, ao qual se acrescentavam, em tipo mais pequeno, as palavras de *Portugal e Espanha*.

Gozava do maior prestígio o seu fundador L. de Mendonça e Costa no meio ferroviário, não apenas por exercer as funções de Inspector Chefe da Repartição do Tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, mas pelo facto de ser também experimentado jornalista.

A lista dos seus colaboradores é grande e, com suas qualidades e prestígio, estes continuam a consolidar o crédito da «Gazeta».

É seu redactor o nosso prezado amigo e ilustre escritor Rebelo de Bettencourt.

As nossas sinceras felicitações».

Do semanário de Santarém — «Correio do Ribatejo», em 4 de Maio:

«Em 15 de Março de 1888 publicou-se em Lisboa o 1.º número da revista quinzenal «Gazeta dos Cami-

nhos de Ferro», que se propunha pugnar por um melhor e maior desenvolvimento do ferroviário peninsular, pois se destinava, segundo se acrescentava em subtítulo, a Portugal e Espanha. Esse o motivo por que a revista possuía duas redacções: uma em Lisboa e outra em Madrid. Seu objectivo também era o da defesa dos interesses do público, o que sempre soube cumprir com probidade. Com o número 1806, já em distribuição, relativo à segunda quinzena de Março festejou a revista as suas «Bodas de Diamante», isto é, três quartos de século.

Ao seu actual director e proprietário, o distinto jornalista Carlos d'Ornellas, apresentamos os nossos cumprimentos de felicitações».

Do semanário «A Nossa Terra», que se publica em Cascais, respigamos, do seu número de 22 de Junho, a seguinte notícia, acerca das nossas Bodas de Diamante:

«Setenta e cinco anos de vida no jornalismo não podem deixar de ser motivo para orgulho de quem os possibilitou, nem do respeito devido ao trabalho e à dedicação necessários para alentar e manter durante tão longo período uma publicação. Pois foi, exactamente, tão longa duração que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* festejou há pouco, após uma valiosa caminhada em que ficaram bem provados os seus méritos na especialidade a que se devotou.

À prestigiosa revista e ao seu director, o conhecido e conceituado jornalista Carlos d'Ornellas, dirige *A Nossa Terra* as mais efusivas felicitações».

Agradecemos a referência.

De «Os Transportes», de que é director e editor o jornalista Joaquim Rosendo, transcrevemos integralmente a seguinte amável notícia:

«Atingiu recentemente as suas Bodas de Diamante a prestigiosa revista «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que o distinto jornalista Carlos d'Ornellas dirige há muitos anos com um apuro digno de relevo.

Setenta e cinco anos ao serviço de uma actividade no campo jornalístico representa qualquer coisa de respeitável e honroso.

O prestígio de que goza a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» vem de longe, desde o dia 15 de Março de 1888, em que J. de Mendonça e Costa a fundou. E Carlos d'Ornellas, continuando as tradições da publicação, consolidou e projectou, a maior distância ainda, a velha e gloriosa *Gazeta dos Caminhos de Ferro* — sem dúvida o decano das publicações de especialidade portuguesas.

Com um abraço de parabéns a Carlos d'Ornellas, fazemos votos para que chegue, sob a sua proficiente direcção, à comemoração centenária».



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte,

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

Fundição de Mangualde Embel, Lda.

ESTANHO PURO
E
SEUS DERIVADOS
MANGUALDE
(PORTUGAL)

Teleg. «EMBEL» — APARTADO 21
Telefs. 62421-62422-62423

FORNECEDORES DA C. P.

Agência em Lisboa:
RUA DO CARMO, 51-6.º
Telefs. 325587-30646 e 367750
Teleg.: «Contexim» — Lisboa

AGE LIMITADA

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
MÓVEIS
EM AÇO PARA ESCRITÓRIO

Sala de Exposição de Móveis para Escritório:
RUA DOS BACALHOEIRO, 24-D
Telef. 32 84 53

Fábrica:

ESTRADA NOVA DE VALEJAS
QUELUZ DE BAIXO
Telef. 95 06 46

Deseja beber um café?
Mas um café?



BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

