

16.º do 76.º Ano

Lisboa, 1 de Novembro de 1963

Número 1821

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

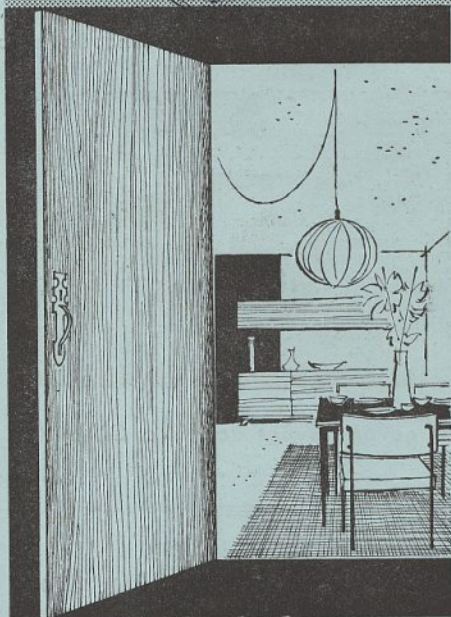
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

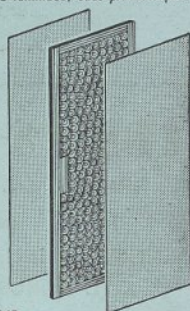
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 3201 68 — LISBOA



**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos 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. 362331
PORTO — Párcio Atlântico, 403 - Tel. 32526 e 36017

publicidade

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

- Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gás Carbónico * Argon e outros.
- Equipamentos para Soldadura Oxi-Acetilénica, Eléctrica, Atmosfera Inerte, Oxi-Corte.
- Metalização **METCO** ■ Carboneto de Cálcio.

Sede e Fábrica

Avenida Infante D. Henrique
Cabo Ruivo — LISBOA
Telef. 38 28 62 (5 linhas)

Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587
Telef. 3 60 31

COMPANHIA DE SEGUROS

SAGRES

SEDE EM LISBOA

Avenida António Augusto de Aguiar, 112
Telef. P. P. C. 736935

DELEGAÇÕES EM

**PORTO, COIMBRA, BEJA, ELVAS
E LUANDA**

AGENTES EM TODO O PAÍS

Seguros dos seguintes ramos:

ACIDENTES PESSOAIS — ACIDENTES DE TRABALHO — AÉREO — AGRÍCOLAS — AUTOMÓVEIS — CRISTAIS — FOGO — MARÍTIMOS — POSTAIS — RESPONSABILIDADE CIVIL — ROUBO — TRANSPORTES — TERRESTRES E AÉREOS — VIAGENS E VIDA

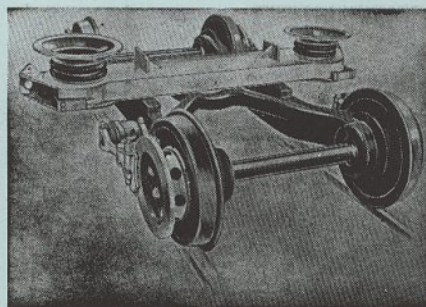
SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15
Telefone 66 61 86
LISBOA



Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

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

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA
Telegrama: WIESECO — Telef. 37 02 41 (10 linhas)

DEPÓSITO LEGAL
- 0. DEZ. 1963

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1898 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora Interina e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2

Telefone: P B X 320158 — Direcção: 327520

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 1904
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904



1821



1 — NOVEMBRO — 1963



ANO LXXVI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTORA INTERINA

FERNANDA D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

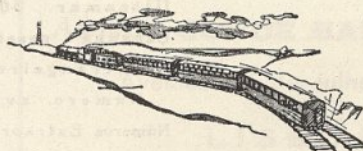
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Os métodos devem ser adaptados às circunstâncias, pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA	305
Simpósio da Cibernética	306
Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste	306
Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes	306
Terras e Povos, por JORGE RAMOS	307
Há 50 anos	308
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	310
Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique	311
37.º Congresso Internacional da Federação das Agências de Viagens	312
Parte Oficial	314



Os métodos devem ser adaptados às circunstâncias

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA

POUR muito grande que seja o esforço do homem ou de uma organização, para resistir à evolução do ambiente que os cerca, numa tentativa de manutenção dos alicerces sobre que se firmam, a fim de se não entregarem à dura e onerosa tarefa de se «adaptarem» às solicitações externas, raramente o conseguem sem que lhes advenha disso, no final, um prejuízo maior.

Não queremos transformar as pessoas em vencidas por *forças mais poderosas*; contudo, é útil reconhecermos a realidade de determinados *factores externos* que, surgindo como resultado da evolução das conjunturas, aconselham, como medida de defesa, mutações às fórmulas estabelecidas e, quantas vezes, modificações profundas nos sistemas até então seguidos, muito especialmente a partir do momento em que passaram a revelar-se inadequados.

É fácil concretizar o exposto, num exemplo, e, consequentemente, mostrar que é necessária uma *adaptação* permanente. Tomamos o exemplo dos caminhos de ferro. O que foi no passado e o que deverá ser. As condições em que decorriam os serviços por ele prestados outrora e como decorrem hoje. Houve, sem dúvida, uma modificação de fórmulas de trabalho; continua a operar-se como que um *afeiçoamento* à conjuntura económica criada, resultante da força do progresso, ou melhor, ditada pela evolução do *sistema dos transportes*.

Enquanto, inicialmente, o caminho de ferro sustentava o ceptro do tráfego de passageiros e de mercadorias, no domínio dos transportes terrestres, o que lhe permitia usufruir certo desafogo e certa tranquilidade por ter assegurada a receita necessária a uma exploração, rentável, hoje não é pequeno o esforço realizado para deter o tráfego a que tem jus; e esse esforço não é meramente técnico e económico... terá que ser grandemente *psicológico*...

A permanente insatisfação do homem é quem dita as exigências do progresso; e foi assim que outros meios competitivos nasceram.

A época de hoje, talvez o futuro, serão, pois, para o caminho de ferro, de uma permanente *adaptação*, reconhecidas as inconquistáveis vantagens que possui e a sua imprescindível existência no

esqueleto do sistema de transportes de cada nação.

Mas, será porventura tarefa fácil, modificar as estruturas de um sistema tão complexo, como o que forma o «todo» *material e orgânico* de uma rede ferroviária de envergadura nacional?

O problema pode ser comparado à solução de um sistema de numerosas equações e com um considerável número de variáveis; a resolução não pode, pois, ser simples, ser imediata. Se tentássemos caminhar no sentido de resolver o sistema, haveria logo que tratar, de forma diversa, as variáveis de dois grandes grupos, pela sua *natureza*: as que representam as *incógnitas materiais* e as que traduzem os factores de organização, ou melhor, de *funcionamento e de gestão*.

No primeiro grupo, podemos incluir os encargos resultantes das modificações a operar com o material circulante, com o conjunto da via, com os edifícios, enfim, com o «todo» correspondente aos bens materiais. No segundo, incluir-se-iam os regulamentos, os princípios orgânicos em que assenta a exploração, a conservação, assim como a adaptação destes e das pessoas.

Os resultados positivos de uma evolução só se obtêm quando se modificam as estruturas *materiais e orgânicas*; ambas concomitantemente e após um *prévio planeamento* filiado numa *previsão* ao mais longo prazo possível.

Quanto aos princípios sobre os quais deverão estudar-se os *novos problemas*, é muito interessante referir, aqui, o que anima esclarecidas autoridades em matéria ferroviária. São do senhor Louis Armand, Secretário Geral da UIC, as seguintes palavras:

«É necessário reconhecermos a falta grave que cometemos quando continuamos a aplicar numa época os métodos que obtiveram sucesso no passado. Devemos lançar mão, constantemente, de *novos métodos e também de mentalidades novas* para resolver os *novos problemas*. E se os nossos antecessores foram felizes ao aplicarem os seus métodos, nós devemos também tentar obter idêntico sucesso, mas não copiando-lhos.

Os caminhos de ferro têm dado, creio eu, um bom exemplo desta evolução de métodos e de mentalidades».

Simpósio da Cibernética

O Simpósio da cibernética nos caminhos de ferro, que se realiza de 4 a 13 do corrente mês, na sede da U.I.C., em Paris, reunirá várias centenas de técnicos, vindos de todos os continentes.

A delegação japonesa compreenderá oito engenheiros especializados, entre os quais H. Shima, alto funcionário dos Caminhos de ferro nacionais japoneses, que presidirá a uma das cinco secções do Simpósio. A fim de melhor preparar o grande congresso de Paris, foi criado um organismo especial, sob o nome de «Japan Railway Cybernetics Association (J.R.C.A.)», que agrupa os Caminhos de ferro nacionais japoneses, a Associação dos caminhos de ferro privados e as grandes sociedades industriais especializadas, sob a presidência do doutor Yamashita, que tomará parte no Simpósio. A J.R.C.A. compreende, igualmente, a título de conselheiros, vários professores e técnicos do Ministério dos Transportes. A J.R.C.A. organizou, de 10 a 12 de Junho, um simpósio exclusivamente japonês, com o mesmo título e com os mesmos objectivos que o de Paris. De escala mais modesta, este simpósio, que teve lugar no Instituto de Inquérito e sob a direcção geral dos I.N.R., suscitou nada menos que 71 comunicações, que constituem um trabalho preparatório de valor para o grande confronto organizado pela U.I.C..

Os Estados Unidos serão representados por cerca de quarenta técnicos, entre eles algumas altas personalidades das redes dos Caminhos de ferro norte-americanos; a delegação será dirigida por Mr. Perlman, presidente do «New York Central System». A «Association of American Railroads» será representada por Mr. Buford, vice-presidente.

A participação russa é, igualmente, importante. Dentre as personalidades que se deslocam a Paris deve mencionar-se o Sr. Petrov, membro-correspondente da Academia das Ciências da U.R.S.S., que colaborou na fixação do programa científico do Simpósio, indo assegurar a presidência de uma das secções. Lembremos que Petrov é o autor de obras importantes publicadas na U.R.S.S. e respeitantes ao emprego da cibernética nos transportes. Citemos algumas delas:

- Cibernética e automatização dos processos de transporte (1960);
- Estabelecimento do plano de formação dos comboios por meio de cálculos electrónicos (1962);
- Estabelecimento de gráficos horários, o cálculo das marchas-tipos, os princípios da regulação automática do movimento nas linhas e nas gares (1962);
- Direcção da exploração dos caminhos de ferro por meio de cálculos electrónicos (1963).

Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste

Entrega do prémio «Eng.º Manitto Torres»



A dedicada Direcção do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, do Barreiro, procedeu, numa simples mas comovente cerimónia, na manhã de domingo, 20 de Outubro, à entrega, pela primeira vez, do «Prémio Eng.º Manitto Torres».

Este Prémio, que tem por objectivo galardoar, todos os anos, moral e monetariamente, o pupilo daquela instituição que, durante o ano lectivo, tenha concluído o seu curso com a mais elevada classificação, foi criado, por determinação testamental, pelo falecido engenheiro Carlos Manitto Torres, nosso saudoso amigo e ilustre colaborador.

Esse prémio foi concedido à pupila do Instituto menina Albertina Solange Ramos Soares, de 18 anos, que, na «Escola Industrial e Comercial Alfredo da Silva», daquela importante vila industrial, completou com alta classificação o curso geral do Comércio.

Durante a cerimónia da entrega, a que assistiram os srs. Fernandes Canhão, presidente da Direcção do Instituto, Alexandre Matias, presidente da Comissão Executiva, Augusto Matias e outros membros directivos, foi cumprido um minuto de silêncio em memória do benemérito doador daquele prémio.

No final da cerimónia foi entregue à menina Albertina Solange Ramos Soares um lindo ramo de flores.

Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes

A fim de tomar parte na reunião do Comité dos Suplentes da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, que se está realizando em Paris, partiu para a capital da França o sr. Eng. Luis da Costa, Chefe de Exploração da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e nosso ilustre colaborador.

Entre os assuntos a tratar nessa reunião, serão apreciados os que dizem respeito à segurança rodoviária, à política geral de Transportes e ainda à previsão da necessidade de transportes para o próximo ano de 1970.

Terras e Povos

Por JORGE RAMOS

AS CIDADES MORTAS DO PAÍS DOS CEDROS BÍBLICOS

As cidades que fizeram a glória da Fenícia não desapareceram por completo. Todavia, aquelas que foram célebres, são hoje cidades mortas. Byblos, no Líbano, uma das mais importantes metrópoles fenícias, é agora um pequeno burgo de 1500 habitantes. No norte da Síria cidades inteiras desapareceram. Apenas alguns vestígios recordam que Qalbloze, Brad e Meés foram grandes cidades há muitos séculos, ainda opulentas nos primeiros tempos do cristianismo. Outras cidades da Síria, como Palmira, transformaram-se em aldeias de beduínos. É ao longo da costa libanesa, denominada Costa dos Deuses, que se encontram as cidades mais antigas do Mediterrâneo oriental.

Da fronteira de Israel à fronteira da Síria, revive-se toda a história da Fenícia e das conquistas do Ocidente e da Ásia, através das minas da «Costa dos Deuses». Tyro, reduzida hoje a minúscula aldeia de pescadores, foi a opulenta cidade de Hiram I — que enviou ao rei David as madeiras de cedro para a construção do Grande Templo. De Tyro, cujo nome remoto era *Tsour* (rochedo em língua semita) partiram as «trirremes» fenícias à conquista do Mundo. Fundada três mil anos antes da nossa era, fora, depois de Sídon, a cidade mais poderosa e mais rica da Fenícia. Alexandre, o Grande, conquistou-a e destruiu-a completamente. Foi de Tyro que Dido saiu com a sua frota para fundar em África uma «nova cidade»: Cariath Hadetha, que muitas vezes pôs em perigo Roma, e se tornou célebre com o nome de Cartago.

Entre as cidades que desapareceram completamente conta-se Serepta, que os reis de Jerusalém dotaram com fortalezas. A 18 quilómetros de Beirut, Gebal, a velha cidade sagrada de Adónis, é hoje uma povoação modesta com o nome de Jebail. Byblos era um notável centro religioso visitado por todos os peregrinos da Grécia e do Egipto. Efectuavam-se ali os grandiosos festejos conhecidos por «adónias», celebrando os amores de Asparté e de Adónis. Os egípcios levaram para Byblos o culto de Isis e de Osiris. Mas, além dos egípcios, também os assírios ali dominaram durante séculos, e, depois deles, os persas, os selevídeos, os romanos, os bisantinos. Os árabes e os

cruzados desempenharam importante papel em Byblos. Tudo isto dá às suas ruínas incalculável valor histórico. Aos monumentos da época fenícia juntaram-se os da conquista greco-romana.

HÁ CERCA DE TRÊS SÉCULOS DESEMBARCAMOS NA AUSTRÁLIA

O continente americano deve o nome, como se sabe, a Américo Vespúcio, que no entanto não foi o seu descobridor. Stefan Zweig apresenta uma curiosa série de coincidências que originaram a actual denominação deste território. Muito mais antiga é a origem do nome Austrália, «terra australia», remota teoria geográfica de Ptolomeu.

No seu «Mapa do Mundo», Ptolomeu desenhava a África e a Ásia como um único continente, e marcou o respectivo limite ao Sul por uma linha que revela imaginação atrevida, e que unia o Indostão à actual Somália. As terras porventura situadas ao sul desta linha, designou-as como «terra australia». Acreditava-se, realmente, na existência de um continente austral com base nos cálculos dos geómetras, de acordo com os quais sem este continente não podia manter-se o equilíbrio da Terra. Quarenta anos mais tarde, em 1644, Tasman descobre uma terra situada mais a sul, que teve o nome de Tasmânia. Todavia, o continente descoberto em 1605 por Herédia conservou o nome de Austrália, como para perpetuar a memória das hipóteses geográficas concebidas pela fértil imaginação dos antigos. Os navegadores portugueses desembarcaram nesse «território austral» no século XVII.

O HOMEM QUE DESCOBRIU O MISSISSIPI

Foi em 1 de Outubro de 1663 — há precisamente três séculos — que James Marquet desembarcou em Quebec, onde se tinham instalado algumas colónias de protestantes. Não estava longe da vasta baía do Mississipi, o rio inviolável. Os espanhóis assinalaram com o nome de Espírito Santo esse caudaloso turbilhão de águas, num mapa de 1521, ao desembarcarem no território concedido pela coroa de Espanha ao explorador Garay. As viagens de Fernando de Soto, governador de Cuba, em 1540, permitiram-lhe reconhecer parte dessa imensa ria fluvial numa extensão de 200 quilómetros, o que significa que pelo

Há 50 anos

(Da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 16 de Outubro de 1913)

Feira das Mercês

Nos domingos 19 e 26 deste mês realiza-se no lugar das Mercês, concelho de Sintra, a importante feira anual, a mais interessante e característica das proximidades de Lisboa.

Além da importância comercial desta feira, pois se costumam ali realizar muitas transacções, especialmente com gado, há uma nota curiosa e típica que a transforma, por assim dizer, numa feira de namorados.

O célebre «muro do derrete» lá está sempre à espera das cachopas que ali se vão expor com os seus melhores atavios, o peito transformado em montra de ourives, fazendo salientar as suas mais ou menos apetitosas qualidades físicas, em busca de um noivo. E o facto é que estes lá vão aparecendo.

Este e outros curiosos aspectos desta feira, chamam ao lugar, todos os anos, grande número de forasteiros, dos quais muitos, à volta, já com o seu grãozito na asa, vêm expandindo a sua alegria nos comboios que, de assalto, são tomados por eles na paragem das Mercês, no meio de uma chinfreineira e balbúrdia indescritíveis, mas que também não deixam de ter o seu lado interessante.

Para facilitar essa romagem à feira, estabelece o Caminho de ferro, todos os anos, comboios especiais e bilhetes a preços reduzidos, das estações da linha de Sintra a Mercês, e volta.

E se nos anos anteriores esses bilhetes eram económicos, este ano ainda o são mais, como a seguir se vê.

	2.ª clas.	3.ª clas.
De Campolide até Cruz da Pedra	\$38	\$24
» S. Domingos até Damaia	\$14	\$22
» Amadora	\$28	\$18
» Queluz	\$24	\$14
» Barcarena	\$18	\$10
» Cacém até Sintra	\$12	\$08

oeste os espanhóis começaram a aproximar-se da misteriosa região que atraía os franceses pelo Leste, através do vale de S. Lourenço. Marquet fez inúmeras incursões durante seis anos, naquela vastidão ignorada, e organizou uma pequena expedição com rumo aos Grandes Lagos, em quatro canoas, penetrando no território dos «utanaís», donde era possível ir por terra ao país dos iroqueses. Somente um ano depois, da «Gibraltar dos Lagos» (entre o Huron e o Michigan) conseguiu chegar, em 1672, até à tribo dos mascuteus e alcançar uma região a que se daria, muito tempo decorrido, o nome de Wisconsin.

Em Outubro de 1673 atinge o grande rio, o «pai das águas» no dialecto dos «miamis». «Encontrámos, finalmente, o Mississipi, que tem origem em diversos lagos situados no território dos povos setentrionais; a corrente do lado meridional é lenta e pacífica, e à direita vê-se uma grande cadeia de montanhas muito alta». Marquet acompanhara o curso do rio em direcção ao sul, até 42 graus.

Estes bilhetes são válidos para todos os comboios da linha de Sintra, excepto os «tramsways» directos, e pelos especiais que partem de Lisboa — Rossio às 11,12 h., 12,31 h. e 14,40 h., e de Mercês às 16,45 h., 17,45 h., 18,50 h. e 20,54 h., este último só no dia 19.

Aos passageiros de Lisboa — Rossio são vendidos bilhetes da tarifa reduzida n.º 7-bis, cujos preços são: 1.ª classe \$61, 2.ª classe \$44 e 3.ª classe \$30.

Nestes dois domingos a concorrência na linha de Sintra deve ser espantosa.

(Da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 1 de Novembro de 1913)

Linhas portuguesas

Companhia Portuguesa. — Segundo consta, o rápido de Madrid vai passar a ser composto com as novas carruagens desta Companhia, que já se encontram em Lisboa. O novo material substitui com vantagem o actual da Companhia dos Vagões-Leitos, pois são mistos de 1.ª e 2.ª classe, tendo 23 lugares de 1.ª e 15 de 2.ª. Os compartimentos de 1.ª transformam-se em cama, podendo comportar cada carruagem 10 leitos.

Este material é o mais luxuoso e confortável que se pode imaginar, e dele nos está prometida uma larga descrição, que daremos num dos próximos números.

Companhia Nacional. — Esta Companhia vai proceder à transformação do seu material de passageiros na linha de Viseu, começando pelas carruagens de 1.ª classe, que ficarão com 3 compartimentos, com seis lugares cada um, corredor, lavabos, etc..

Vale do Vouga. — Em meados de Novembro, conta esta Companhia abrir à exploração o troço de Bodiosa a Vouzela, e por todo o mês de Dezembro inaugurar o resto da linha, ou seja, de Vouzela a Ribeiradio, cuja construção vai muito adiantada.

Lobito. — Do relatório de Agosto último do comissariado do Governo junto do Caminho de ferro de Benguela, enviado ao Ministério das Colónias, extractamos os seguintes pontos:

Os dois vapores com material para a secção da linha que acaba de ser aberta, fizeram a descarga à razão de 420 toneladas por dia, um, o outro à razão de 514, tendo seguido todo o material para o quilómetro 430 em 38 dias, à razão de 2 quilómetros por dia (carris, travessas, etc.), o que mostra estarem bem montados os serviços de descarga e de transportes da Companhia.

Vai ser construído um tanque de ferro, de 300 metros cúbicos, em S. Pedro, e montar-se a canalização entre o quilómetro 118 e a estação de Catengue, para abastecimento de água, esperando-se também o material para outro tanque de 1000 metros cúbicos no Lobito, com os competentes filtros, para se garantir o abastecimento de boa água potável à população e aos navios.

Começou a ampliação de mais 28 metros da ponte do Lobito, o que muito facilitará a atracação dos barcos.

Continua com excelente resultado o emprego da lenha nas locomotivas, tendo-se feito no mês de Agosto a economia de 2.685\$000.

Ficou resolvido não parar com os trabalhos para a construção da secção seguinte, ordenando-se que continuassem as terraplenagens na proporção de 1500 libras por mês, até que se faça o contrato para a construção das outras secções da linha.

Receitas até 31 de Agosto: total, 305.363\$41; despesa total, 202.849\$88.

Por telegrama foi comunicado que a receita do mês de Setembro foi de 56.000\$00, e a despesa 32.000\$00.

Durante o mês de Setembro, segundo foi também comunicado telegraficamente pelo médico da Companhia, foi regular o estado sanitário em todo o percurso da linha.



CET

CABOS ELÉTRICOS

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.

CAT

VENDA NOVA • AMADORA
PORTUGAL

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
LISBOA — Telefones: 32 8912 — 32 1978 — 36 2616 — 32 5094

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

No Museu João de Deus — Homenagem a Ramada Curto

Não tive o prazer de conhecer pessoalmente Ramada Curto, mas admirei-o o suficiente para fazer da minha admiração um profundo sentimento de amizade. Li sempre as suas admiráveis crónicas no «Diário de Lisboa»; aplaudi as suas peças de teatro: *O Caso do Dia*, em que Amélia Rey-Colaço teve uma criação estupenda; *Sua Alteza*, com Chaby Pinheiro e, mais tarde, com João Villaret; *O Diabo em Casa*, com Leopoldo Fróis, o maior, o mais completo actor brasileiro que até hoje vi; admirei-o como conferencista, ou melhor, como conversador, quando, no D. Maria II, ele abriu o espectáculo dedicado ao centenário do nascimento de D. João da Câmara. Com que saudade e carinho ele trouxe a todos nós a presença gloriosa do autor de *Os Velhos*!

Foi por tudo isso e movido pela minha sincera e velha amizade literária — admirar é estimar —, que não faltei, no sábado, 26 de Outubro, no «Museu João de Deus», à tarde dedicada à memória de Ramada Curto e presidida pelo Dr. Amorim Ferreira.

José Gálhardo e Luís de Oliveira Guimarães, simultaneamente, homens de leis e de teatro, evocaram, impressionantemente, o advogado, o dramaturgo, o conversador e o ironista, que foi uma das figuras mais ilustres da «Brasileira» e do Chiado; a insigne Amélia Rey-Colaço leu, como só ela sabe ler, dois poemas do autor dessa deliciosa comédia que se chama *As Meninas da Fonte da Bica*; Luís Filipe, actor que honra a sua talentosa geração, disse, com expressão, dois trechos de Ramada Curto, e o dr. Jaime Lopes Dias, ao abrir essa magnífica tarde literária, não se esqueceu de nos falar, com ternura, do homem de coração que foi o saudoso homenageado.

Os homens que deixaram uma obra, em que a poesia e a beleza são irmãs gémeas, e, além dessa obra, legaram uma lição de bondade profundamente humana — não morrem por completo. Pelo contrário, parecem cada vez mais vivos. E eu, que não conheci pessoalmente Ramada Curto, senti-o vivo naquela bela tarde de fins de Outubro, e vivo, ainda, um dos seus mais afectuosos amigos — o dr. João de Deus Ramos — alma incomparável de homem de bem, que, em toda a sua vida, soube honrar, com dignidade e altura, a memória do poeta do *Campo de Flores* e do pedagogo da *Cartilha Maternal*. E foi ele quem, verdadeiramente, presidiu a essa tarde memorável, na pessoa ilustre de sua filha D. Maria da Luz.

Os nossos Artistas



Barcos no Tejo — Aguareta de J. António Marques



Quadras dum poeta ferroviário

Que disse o que não dissera,
Que viu o que nunca vira,
Que fez o que não fizera...
Assim nasceu a mentira!

Ó ceifeira, eu que sigo
Muito de perto teus passos:
Quem me dera ser o trigo
Que tu apertas nos braços!

Nessa luta contra o touro
Com bravura tece um hino:
Do Ribatejo é tesouro,
É forte, é nobre, é Campino!

Está na mão de qualquer
Confiar e não ter medo...
Mas na boca da mulher
Nunca ponhas um segredo!...

Mário Claro Lopes

(Entroncamento)

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

Assinado pelo Director dos Serviços e Administrador-Delegado dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, sr. Eng.º Horácio Avelino Brazão de Freitas, recebemos o bem documentado Relatório do ano económico de 1961.

No ano de 1961 as receitas ultrapassaram todos os máximos anteriores, pois que o total das receitas cobradas e consignadas à Administração somaram 1 165 639 contos, o que representa um aumento de 55 589 em relação ao ano anterior, e de 156 366 em relação a 1959, tendo as despesas de exploração atingido a importância de 767 651 contos, o que representa um aumento de 61 269, em relação a 1960, e de 96 013 em relação a 1959.

O aumento das despesas verificadas em relação aos dois anos anteriores, é devido — como nos informa o Relatório — ao aumento do trabalho realizado, às constantes melhorias concedidas a todo o pessoal, e ainda à sempre crescente subida do custo dos materiais empregados nos diversos serviços da Administração.

O que se segue e transcrevemos integralmente, deve ser considerado com atenção:

«O volume de tráfego de mercadorias transportado em caminhos de ferro aumentou em relação aos dois anos anteriores, tendo diminuído o transportado pela Camionagem automóvel em resultado da enorme concorrência particular, assunto que merece ser estudado com o maior cuidado, não só para defender o grande capital que a Administração tem investido nos respectivos serviços em que dá trabalho a milhares de pessoas, como ainda para evitar uma maior saída de divisas com a compra de sobresselentes. É uma situação que a ninguém favorece e que só dificulta a vida económica da Província. No caminho de ferro transportaram-se 6 534 596 toneladas, representando um aumento de 292 723 em relação a 1960, e de 881 336, em relação a 1959. Na camionagem automóvel, transportaram-se apenas 279 657 toneladas, o que representa uma diminuição de 40 744, em relação a 1960, e de 71 317, em relação a 1959».

Também o número de passageiros transportados, tanto pelo caminho de ferro como pela camionagem automóvel, ultrapassou todos os

máximos anteriores mercê de uma redução de tarifas com o fim de beneficiar as classes mais necessitadas. Assim, o número de passageiros transportados ascendeu a 2 290 299, em comparação com 2 131 332, em 1960, e com 1 831 452, em 1959, no caminho de ferro e 1 572, 782, em comparação com 1 410 421 em 1960, e 1 274 667, em 1959, na camionagem automóvel.

Também nos portos confiados a esta Administração, registou-se, no volume de carga manuseada, um aumento substancial. Com efeito, a carga que em 1961, foi de 11 022 672 toneladas «porto», representa um aumento de 1 118 113, em relação a 1960, e de 1 877 121, em relação a 1959.

Informa-nos, em seguida, o Relatório que depois da unificação ferroviária, levada a efeito em 1931, tem havido tal expansão nos transportes da Província que, melhor que quaisquer outras considerações, se pode verificar que, actualmente, em 23 dias, se cobra a mesma receita que se cobrava em todo o ano de 1931, e que em 45 dias se cobra tanto quanto a receita do ano de 1937 — escolhido por ter sido o ano de maiores receitas antes da II Grande Guerra Mundial — e que já era o dobro da receita cobrada em 1931, que foi de 72 537 contos.

Nestes números não figuram os referentes ao Caminho de Ferro da Beira, que foram os seguintes: 360 179, 306 470 e 332 976 contos de receitas; 189 007, 182 370 e 179 561 contos de despesas; 2 826 234, 2 939 235 e 2 772 548 toneladas de mercadorias transportadas, e 398 397, 276 524 e 271 648 passageiros, respectivamente em 1961, 1960 e 1959.

Em 1961 continuou-se a melhorar as condições de exploração de todos os sectores da Administração, com o estudo de novas obras e com a conclusão de obras em curso e ainda com a preparação cuidada do pessoal de exploração e o aperfeiçoamento de todos os serviços.

Com a construção de novas linhas, novas obras, apetrechamento de portos, estudos, aquisições e melhoramentos introduzidos nas obras já existentes, custeadas pelos diversos Fundos da Administração, gastou-se em 1961 a importância de 290 739 contos.

Para se fazer uma ideia da importância que representa para a economia da Província de Moçambique, basta referir que em 1961 a Administração manteve ao serviço dos dois caminhos de ferro 29 677 empregados de todas as categorias, que receberam de vencimentos e salários a verba de 692 140 contos. Em 1960 estiveram ao serviço 29 057 empregados, a quem foram pagos 642 228 contos.

Como a Administração cobra a quase totalidade dos serviços que presta aos territórios vizinhos em esterilino — o que tem muita importância para a balança comercial da Província — só em libras as receitas atingiram £ 14 081 897, sendo 9 938 278 em libras das Rodésias e 4 143 619 em libras da África do Sul.

Em três anos — 1959, 1960 e 1961 — a cobrança de receitas da Administração elevou-se a £ 39 870 074, sendo 28 261 252 em libras das Rodésias e 11 608 822 em libras da África do Sul, daqui se inferindo que os Serviços da Administração contribuíram, no capítulo «Exportação», para o equilíbrio da balança comercial da Província com um total de 3 181 304 contos no triénio acima referido.

Mas apesar de ter entrado mais numerário nos cofres da Administração — adverte-nos, a seguir, o Relatório — a situação financeira não é tão desafogada como à primeira vista parece, bastando ver que o Fundo de Renovação, que é imprescindível ter em consideração, para manter em bom estado os elementos de trabalho, encontra-se com uma diferença para menos entre os valores das depreciações e as contribuições, na importância de 350 347 contos.

Para não aumentar esta diferença — é ainda o Relatório presente que nos informa e esclarece — o Fundo exige que se contribua anualmente com muitos milhares de contos, além da contribuição normal, pois esta é calculada sobre o preço do custo, e o preço das novas unidades a adquirir é, em muitos casos, superior em 200 a 300% do seu custo no período anterior à Guerra — 1938 — e também por virtude dos grandes investimentos que se têm feito no Estabelecimento, o que origina mais valor das depreciações.

Ao terminar o seu notável Relatório, o sr. Eng.º Horácio Brazão de Freitas diz-nos que há necessidade, não só de aumentar e melhorar as instalações dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, de que é mui digno Director e Administrador-Delegado, como também de adquirir material de tracção: — circulante, automóvel, equipamento portuário, de via, etc., etc., para não se perder a eficiência dos serviços conquistada ao longo de 30 anos, sobeja e brilhantemente demonstrada pelo substancial au-

37.º Congresso Internacional da Federação das Agências de Viagens

Realizou-se em Lisboa, de 13 a 18 de Outubro, o 37.º Congresso Internacional da Federação das Agências de Viagens.

Este Congresso, que reuniu cerca de 600 representantes de 84 países, para além daquilo que representa para o Turismo mundial, teve um alto significado para nós, portugueses.

Com efeito, o Congresso da F. I. A. V. atraiu ao nosso País os grandes promotores do Turismo Mundial, que mercê da excelente programação de visitas, passeios, recepções, elaborados pela União Nacional das Agências de Viagens de Portugal, com a estreita colaboração do Governo por intermédio dos Serviços de Turismo do SNI, tiveram oportunidade de apreciar os bons resultados obtidos pelo Turismo nacional no sentido de valorizar o mais possível as excepcionais condições que Portugal possui para o exercício de tal actividade.

Além das conferências e trabalhos apresentados, que servirão para uma mais eficaz resolução dos inúmeros problemas que se ligam com a indústria, os congressistas terão oportunidade de ver a verdadeira face de Portugal, sem distinção de raças e credos, sem qualquer espécie de constrangimento para com os delegados dos países que, política e economicamente separados do nosso, aqui acorreram nesta missão de estudar o fenómeno humano por excelência que se chama Turismo.

Cabe aqui citar as expressivas palavras com que o sr. Bettencourt Rodrigues, em nome do Grémio Nacional das Agências de Viagens, proferiu na sessão de boas-vindas:

«Viajar-evasão da banalidade da vida quotidiana, possibilidade suprema de abrir a alma e o espírito à arte, à história, ao folclore dos outros países, aproximando, sem prejuízos, gentes de língua e civilização diferentes».

No primeiro dia do Congresso, após a recepção de boas-vindas, presidida pelo subsecretário de Estado da Presidência, sr. dr. Paulo Rodrigues, os congressistas tiveram a primeira sessão de trabalhos nas instalações da Feira das Indústrias Portuguesas.

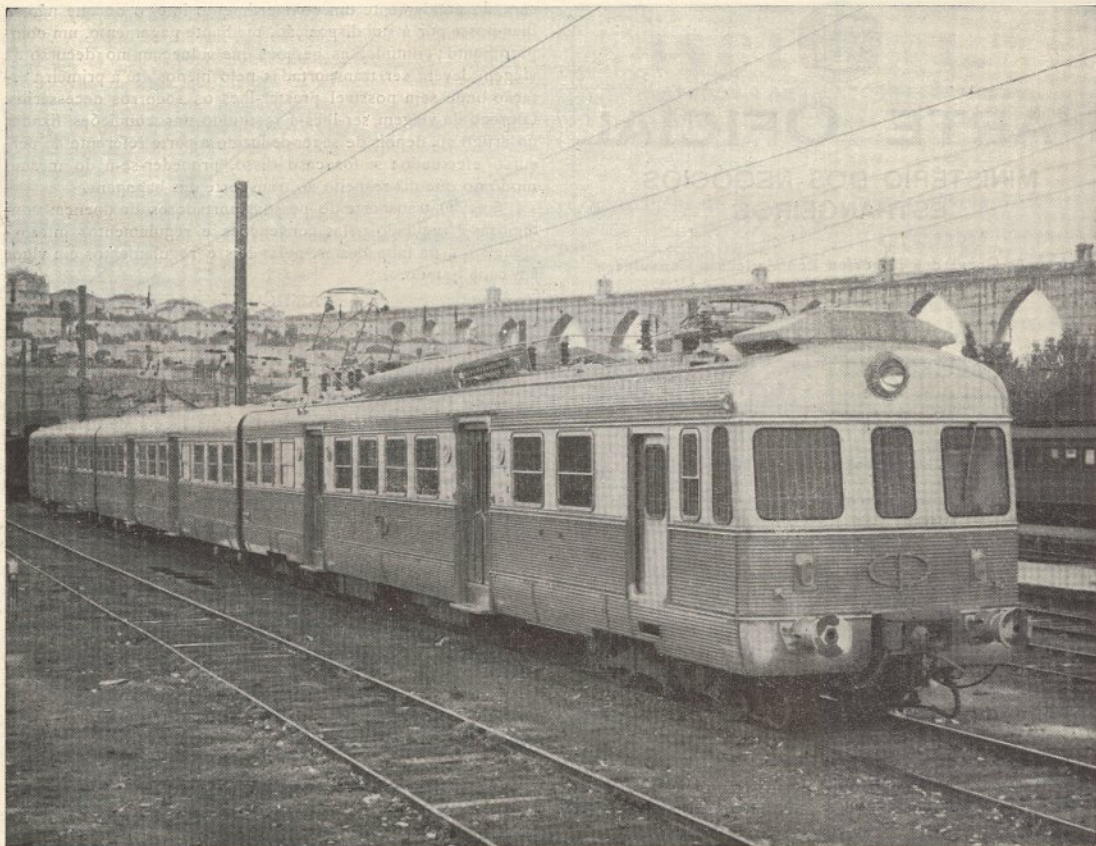
À noite realizou-se uma brilhante recepção oferecida pelo subsecretário de Estado aos congressistas e aos profissionais de Turismo portugueses.

Os trabalhos prosseguiram com novas sessões de trabalhos e com passeios aos mais importantes centros folclóricos do País.

mento de capital registado desde a unificação ferroviária.

Foi, de facto, muito grande esse aumento de capital. Em 1931, quando a estes Serviços foi concedida a autonomia, o capital de 695 571 contos que, por essa ocasião, lhes foi entregue pelos Serviços da Fazenda, sofreu um aumento de 5 112 863 contos, o que representa um investimento médio anual de 170 429 contos.

Num dos nossos próximos números voltaremos a ocupar-nos deste Relatório.



SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

■ CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL,
DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ FURGÕES ■ VAGÕES ■

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

**AMADORA E LOBITO
PORTUGAL**



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

(Continuação)

ARTIGO 9

Paragem nas estações intermédias

§ 1. O passageiro tem o direito de parar no decurso da viagem tantas vezes quantas o deseje e sem qualquer formalidade, salvo as derrogações previstas nas tarifas.

§ 2. O uso do direito, por parte do passageiro, de parar nas estações intermédias não prolonga o prazo de validade previsto nas tarifas.

§ 3. O passageiro que interrompeu a sua viagem só a pode recomençar na estação em que a interrompeu ou numa estação situada no percurso ainda não efectuado.

ARTIGO 10

Mudança de classe ou de comboio

O passageiro pode ocupar um lugar de uma classe superior ou passar para um comboio de categoria superior àquela que está indicada no bilhete, nas condições fixadas pelas tarifas e mediante o pagamento do suplemento previsto nessas tarifas.

ARTIGO 11

Passageiro sem bilhete válido

§ 1. O passageiro que não pode apresentar um bilhete válido é obrigado a pagar uma sobretaxa, além do preço da viagem; esta sobretaxa é calculada em conformidade com os regulamentos do caminho de ferro em que o pagamento da sobretaxa é exigido.

§ 2. Os bilhetes em que tenha sido feita uma alteração ilícita são considerados como não válidos e apreendidos pelo pessoal de serviço.

§ 3. O passageiro que recusa o pagamento imediato do preço de viagem ou de sobretaxa pode ser excluído do comboio. O passageiro excluído do comboio não pode exigir que as suas bagagens sejam postas à sua disposição numa estação diferente da estação de destino.

ARTIGO 12

Pessoas excluídas do comboio ou admitidas condicionalmente

§ 1. Não são admitidas no comboio e podem dele ser excluídas no decurso da viagem:

a) As pessoas em estado de embriaguez, as que se conduzam de modo impróprio ou que não observem o que está prescrito nas leis e regulamentos; essas pessoas não têm direito ao reembolso nem do preço do seu bilhete nem do preço que pagaram pelo transporte das suas bagagens;

b) As pessoas que por motivos de doença, ou outras razões, possam incomodar os vizinhos, a não ser que tenham re-

servado previamente um compartimento inteiro ou que não se lhes possa pôr à sua disposição, mediante pagamento, um compartimento; contudo, as pessoas que adoeçam no decurso da viagem devem ser transportadas pelo menos até à primeira estação onde seja possível prestar-lhes os socorros necessários. O preço da viagem ser-lhes-á restituído nas condições fixadas no artigo 26, depois de se ter deduzido a parte referente ao percurso efectuado; se for caso disso, proceder-se-á do mesmo modo no que diz respeito ao transporte das bagagens.

§ 2. O transporte de pessoas portadoras de doenças contagiosas é regulado pelas convenções e regulamentos internacionais ou, na falta destes, pelas leis e regulamentos em vigor em cada Estado.

ARTIGO 13

Transporte de volumes de mão e de animais nas carruagens

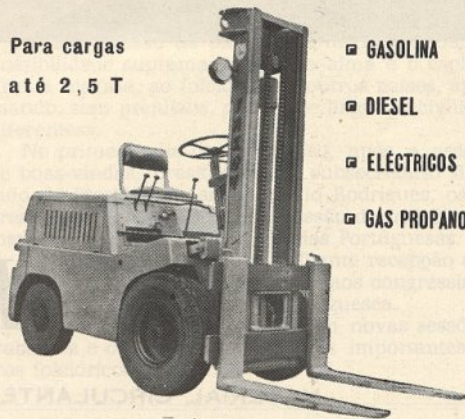
§ 1. Os passageiros são autorizados a levar consigo gratuitamente nas carruagens os objectos fáceis de transportar (volumes de mão). Cada passageiro só dispõe, para os seus volumes de mão, do espaço situado por cima e por baixo do lugar que ocupa.

Esta regra é aplicável por analogia quando as carruagens são de um tipo especial, sobretudo quando têm um espaço próprio para as bagagens.

§ 2. Não podem ser introduzidos nas carruagens:

a) As substâncias e objectos não aceites para transporte como bagagens, em virtude do artigo 17, alínea a), salvo excepções previstas nas tarifas; contudo, os passageiros que, em exercício de um serviço público ou mediante uma autorização legal ou administrativa, tragam uma arma de fogo são autorizados a levar consigo as munições, mas sem ultrapassar o mínimo do limite fixado pelos regulamentos em vigor nos territórios

Para cargas
até 2,5 T



- GASOLINA
- DIESEL
- ELÉCTRICOS
- GÁS PROPANO

SAXBY

EMPILHADORES ■ TRANSPORTADORES

Para todos os tipos de mercadorias e materiais

Representantes em Portugal:

AZEVEDO & PESSI, LDA.

RUA NOVA DO ALMADA, 46 - LISBOA-2

Telefones: 3 01 32 (6 linhas)

a percorrer; é permitido aos guardas acompanhando prisioneiros e viajando com eles nas carruagens ou compartimentos especiais levarem consigo armas carregadas;

b) Os objectos que sejam de natureza a incomodar ou perturbar os passageiros ou a causar dano;

c) Os objectos que as prescrições de alfândega ou de outras autoridades administrativas não autorizem a introduzir nas carruagens;

d) Os animais vivos. Os animais pequenos encerrados em gaiolas, caixas ou cestos ou outras embalagens apropriadas, os cães pequenos, mesmo sem ser fechados, são, contudo, admitidos, desde que os referidos animais não possam incomodar os passageiros pelo seu cheiro, barulho ou por qualquer outro modo, que os regulamentos da policia dos diferentes Estados a isso se não oponham, que nenhum passageiro faça objecção e que esses animais possam ser transportados ao colo ou colocados no lugar reservado aos volumes de mão.

As tarifas ou os horários podem proibir ou autorizar a admissão de animais em certas categorias de carruagens ou de comboios.

§ 3. As tarifas indicam se e para que animais deve ser pago o preço de transporte.

§ 4. Os empregados do caminho de ferro têm o direito de verificar, na presença do passageiro, a natureza dos objectos introduzidos nas carruagens, quando tiverem sérios motivos para suspeitarem uma contração às disposições do § 2, com excepção daquelas que dizem respeito ao § 2, alínea c).

§ 5. A vigilância dos objectos e dos animais que o passageiro leva consigo na carruagem incumbe ao passageiro, excepto quando não a possa exercer por se encontrar numa carruagem do tipo especial considerado no § 1.

O passageiro é responsável por todo o prejuizo causado pelos objectos ou animais que leva consigo na carruagem, a menos que se prove que esses prejuizos foram ocasionados por uma falta do caminho de ferro.

ARTIGO 14

Comboios, Horários

§ 1. Estão affectos ao transporte os comboios regulares previstos nos horários e os comboios postos em circulação consoante as necessidades.

§ 2. Os caminhos de ferro são obrigados a afixar nas estações, na devida altura, as horas de partida dos comboios e a dar aos passageiros a possibilidade de se informarem sobre os horários dos comboios nas suas próprias linhas. Estes horários devem indicar a categoria dos comboios, as classes das carruagens, as condições de admissão dos passageiros e as horas de partida dos comboios; para as estações intermédias suficientemente importantes e para as estações término devem indicar também as horas de chegada, assim como as principais ligações de comboios.

ARTIGO 15

Perdas de enlace. Supressão de comboios

Quando, em consequência do atraso de um comboio, se perde a ligação com outro comboio ou quando um comboio é suprimido na totalidade ou em parte do seu percurso e o passageiro quer continuar a sua viagem, o caminho de ferro é obrigado a fazê-lo seguir, com as suas bagagens, na medida do possível e sem qualquer sobretaxa, num comboio que se dirija para o mesmo destino pela mesma linha ou por outra via pertencendo às administrações que participam no itinerário do transporte primitivo, de forma a permitir-lhe chegar ao seu destino com o menor atraso. O chefe da estação deve, se for preciso, certificar no bilhete a perda de ligação ou que o comboio foi suprimido, prolongar na medida do necessário o prazo de validade e tornar o bilhete válido para o novo percurso, para uma classe superior ou para um comboio com taxas mais ele-

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO
R. Sá da Bandeira, 651-4.^o
Telef. 27015

LISBOA
R. Gonçalves Crespo, 33, 3.^o-Esq.
Telef. 52755

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

vadas. O caminho de ferro tem, contudo, o direito de recusar a utilização de determinados comboios por meio de tarifa ou de horário.

CAPÍTULO II

Transporte de bagagens

ARTIGO 16

Objectos aceites para transporte

§ 1. São aceites para transporte como bagagens os objectos contidos em malas, cestos, maletas, sacos de viagem, caixas de chapéus e outras embalagens deste género, assim como as próprias embalagens.

§ 2. São, além disso, aceites para transporte como bagagens mesmo sem embalagem, se se prestarem para o transporte sem embalagem:

- a) As cadeiras portáteis ou rolantes para doentes, as cadeiras de rodas movidas pelos próprios doentes, com ou sem motor auxiliar, e as cadeiras (camas) de repouso;
- b) Os carrinhos de criança;
- c) Os instrumentos portáteis de música;
- d) Os instrumentos profissionais, incluindo o material para a representação de artistas, desde que o seu acondicionamento, volume e peso permitam carregá-los e colocá-los rapidamente nos fúrgões;
- e) Os artigos de desporto;
- f) Os velocípedes com ou sem motor auxiliar, as motocicletas sem carro lateral e os veículos análogos, desde que não tenham acessórios soltos.

Os depósitos dos veículos motorizados podem conter gasolina. O passageiro deverá fechar a torneira que eventualmente se encontre entre o depósito e o motor. Os depósitos auxiliares sólidamente ligados ao veículo podem também conter gasolina, com a condição de estarem fechados. As motocicletas cujos depósitos contenham gasolina devem ser carregadas direitas sobre as rodas e de forma a impedir que possam tombar.

§ 3. As tarifas podem limitar a quantidade, o volume e o peso dos objectos designados no § 2 admitidos ao transporte como bagagens e fixar as condições nas quais a ajuda do passageiro pode ser requerida para a carga, transbordo e descarga.

As tarifas podem autorizar, sob certas condições, o transporte como bagagens de outros objectos (por exemplo, motocicletas com carro lateral e automóveis) ou o de animais fechados em gaiolas que ofereçam garantias suficientes.

ARTIGO 17

Objectos excluídos do transporte

São excluídos do transporte como bagagens:

- a) As substâncias e objectos perigosos, sobretudo as armas carregadas, as substâncias e objectos explosivos e inflamáveis, substâncias carburantes, venenosas, radioactivas, corrosi-

vas, bem assim como as substâncias repugnantes ou susceptíveis de produzir uma infecção;

b) Os objectos cujo transporte é reservado à administração dos correios, mesmo que seja só num dos territórios que as bagagens tenham de percorrer;

c) Os objectos cujo transporte é interdito, mesmo que seja só num dos territórios que as bagagens tenham de percorrer.

As tarifas podem aceitar ao transporte como bagagens, em determinadas condições, certas substâncias e certos objectos que são excluídos na alínea a).





AUTOMÁTICA ELÉCTRICA PORTUGUESA

S. A. R. L.

*fabricantes e fornecedores
de material telefónico
e de sinalização.*

ESCRITÓRIOS: AVENIDA SIDÓNIO PAIS, 18-1.º D. — LISBOA
 TELEFONE 5 71 46 TELEGRAMAS: STROWGER
 FABRICA: AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE, N.º 8
 TELEFONE: 39 90 19 CABO RUIVO



ASSOCIADA AO GRUPO DAS COMPANHIAS ATE INGLATERRA

ARTIGO 18

Responsabilidade do passageiro em relação à sua bagagem. Sobretaxas

§ 1. O detentor de uma senha de bagagem é responsável pela observação das prescrições dos artigos 16 e 17 e suporta todas as consequências de uma infracção a essas prescrições.

§ 2. Se as leis ou regulamentos do Estado no território do qual esse facto se dá não o proibirem, o caminho de ferro tem o direito, no caso de presunção grave de contravenção, de verificar se o conteúdo das bagagens corresponde às prescrições. O detentor da senha é convocado para assistir à verificação; se ele não se apresentar ou se não for possível encontrá-lo, e na falta de outras leis ou regulamentos em vigor no Estado onde se realiza a verificação, esta deverá fazer-se na presença de duas testemunhas estranhas ao caminho de ferro. Se se constata uma infracção, as despesas ocasionadas pela verificação devem ser pagas pelo detentor da senha de bagagem.

§ 3. No caso de infracção às disposições dos artigos 16 e 17 o detentor da senha de bagagem deve pagar uma sobretaxa, sem prejuízo do suplemento do preço de transporte e, se for caso disso, das indemnizações pelo prejuízo causado.

A sobretaxa deve ser paga por cada quilograma bruto dos objectos excluídos do transporte como bagagens:

a) À razão de 3 francos, com o mínimo de cobrança de 6 francos, se estes objectos incluírem matérias que são excluídas do transporte como mercadorias em virtude do Anexo I à Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM).

b) À razão de 2 francos, com o mínimo de cobrança de 4 francos, em todos os outros casos de infracção ao disposto nos artigos 16 e 17;

ARTIGO 19

Embalagem e acondicionamento das bagagens

§ 1. As bagagens cujo estado ou acondicionamento for deficiente ou cuja embalagem for deficiente ou que apresentem sinais manifestos de avaria podem ser recusadas pelo caminho de ferro. Se, todavia, forem aceites, o caminho de ferro tem o direito de inscrever na senha de bagagem uma indicação adequada. A aceitação por parte do passageiro da senha de bagagem com tal indicação é considerada como prova de que o passageiro reconheceu a sua exactidão.

§ 2. As bagagens devem levar, de maneira suficientemente segura, o nome e a morada do passageiro e o nome da estação de destino.

§ 3. Os rótulos antigos, moradas e outras indicações referentes a transportes anteriores devem ser retirados ou tornados ilegíveis pelo passageiro.

ARTIGO 20

Despacho e transporte de bagagens

§ 1. O despacho das bagagens só se pode fazer mediante a apresentação de bilhetes válidos pelo menos até ao destino das bagagens e pelo itinerário indicado nos bilhetes.

Se o bilhete for válido para vários itinerários ou se o lugar do destino é servido por várias estações, o passageiro deve indicar exactamente o itinerário a seguir ou a estação para a qual se deve fazer o despacho. O caminho de ferro não é responsável pelas consequências da inobservância desta prescrição por parte do passageiro.

Se a tarifa o prevê, o passageiro pode, durante a duração da validade do seu bilhete, fazer despachar as bagagens quer directamente para o percurso total, desde a estação de origem até à estação do destino, quer para quaisquer fracções do percurso total.

As tarifas determinam se, e em que condições, as bagagens podem ser aceites ao transporte por um itinerário diferente da-

quele que é indicado no bilhete apresentado ou sem apresentação de bilhetes. Quando as tarifas prevêem que as bagagens podem ser aceites ao transporte sem apresentação de bilhetes, as disposições da presente Convenção, no que se refere aos direitos e obrigações do passageiro que acompanha as suas bagagens, aplicam-se ao expedidor das bagagens registadas sem apresentação de bilhetes.

§ 2. O preço do transporte das bagagens deve ser pago quando se faz o despacho.

§ 3. Quanto ao demais, as formalidades do despacho das bagagens são determinadas pelas leis e regulamentos em vigor na estação de partida.

§ 4. As tarifas podem prever prescrições especiais para o despacho de cadeiras para doentes, carrinhos de criança, aparelhos de desporto, bicicletas e veículos a motor.

§ 5. O passageiro pode indicar, nas condições em vigor na estação de partida, o comboio pelo qual as suas bagagens devem ser expedidas. Se não for usada esta faculdade, o transporte faz-se no primeiro comboio conveniente.

Se as bagagens tiverem de mudar de comboio numa estação de transbordo, o transporte deve efectuar-se pelo primeiro comboio que possa assegurar o serviço normal das bagagens, nas condições fixadas pelos regulamentos nacionais.

O transporte das bagagens só pode realizar-se nas condições acima mencionadas se as formalidades exigidas à partida ou no decurso da viagem pelas alfândegas ou outras autoridades administrativas a isso não se opuserem.

O caminho de ferro tem o direito de não aceitar ou de limitar o transporte de bagagens em determinados comboios ou em determinadas categorias de comboios.

ARTIGO 21

Senha de bagagem

§ 1. Quando se faz o despacho das bagagens, é entregue ao passageiro uma senha. O passageiro deve verificar, ao receber a senha, se esta está estabelecida de acordo com as suas indicações.

§ 2. As senhas de bagagem passadas para os transportes internacionais devem ser estabelecidas em conformidade com o formulário cujo modelo está previsto no Anexo I da presente Convenção e conter as seguintes indicações:

- a) A indicação das estações de partida e de destino;
- b) O itinerário;
- c) O dia da entrega e o comboio para o qual foi feita esta entrega;
- d) O número de bilhetes, salvo se as bagagens foram entregues ao transporte sem apresentação de bilhete;
- e) O número e o peso dos volumes;
- f) A importância total do preço do transporte e outras despesas;
- g) Se for caso disso, a quantia em algarismos e por extenso da importância do interesse na entrega, declarada em conformidade com o artigo 22.

As tarifas podem prever, para determinados tráfegos ou para determinadas remessas, derrogações quanto à forma ou ao conteúdo da senha de bagagem.

§ 3. As tarifas ou acordos entre caminhos de ferro determinam a língua em que as senhas de bagagem devem ser impressas e preenchidas.

ARTIGO 22

Declaração de interesse na entrega

§ 1. Todo o transporte de bagagens pode ser objecto de uma declaração de interesse na entrega, inscrita na senha de bagagem conforme está indicado no artigo 21, § 2, alínea g).

A importância do interesse declarado deve ser indicada na moeda do país de partida ou em qualquer outra moeda que seja fixada pelas tarifas.

§ 2. A taxa de interesse na entrega é fixada pelas tarifas internacionais.

ARTIGO 23

Entrega

§ 1. A entrega das bagagens efectua-se contra entrega da senha de bagagem. O caminho de ferro não é obrigado a verificar se o portador da senha é idóneo para receber a bagagem.

§ 2. O portador da senha de bagagem tem o direito de pedir ao serviço de entregas da estação destinatária a entrega das bagagens assim que tenha decorrido, depois da chegada do comboio no qual as bagagens deviam ser transportadas, o tempo necessário para que estas possam ser postas à sua disposição, bem como, se for caso disso, para o cumprimento das formalidades exigidas pelas alfândegas e outras autoridades administrativas.

§ 3. Na falta de entrega da senha de bagagem o caminho de ferro só é obrigado a entregar as bagagens se o interessado justificar os seus direitos; se esta justificação parecer insuficiente, o caminho de ferro pode exigir uma caução.

§ 4. As bagagens são entregues na estação para a qual foram despachadas. Contudo, a pedido do portador da senha, feito na devida altura, se as circunstâncias o permitirem e se as prescrições da alfândega ou de outras autoridades administrativas a isso não se opuserem, as bagagens podem ser restituídas na estação de partida ou entregues numa estação intermédia contra a entrega da senha de bagagem e, além disso, se a tarifa o exigir, contra a apresentação do bilhete.

§ 5. O portador da senha a quem a bagagem não foi entregue nas condições indicadas no § 2 pode exigir que sejam indicados na senha de bagagem o dia e a hora em que reclamou a entrega.

§ 6. O passageiro pode recusar-se a receber as bagagens enquanto não forem efectuadas as verificações que requereu com o fim de se constatar um dano alegado.

§ 7. Quanto ao demais a entrega está sujeita às leis e regulamentos em vigor no caminho de ferro encarregado da entrega.

(Continua)

depois
do café



beba *antes*
uma aguardente
moscatel
**CAMILLO
ALVES**



CASA FUNDADA EM 1881

PARA A GENTE DE HOJE...

Ponto Azul



O
TELEVISOR
DE AMANHÃ

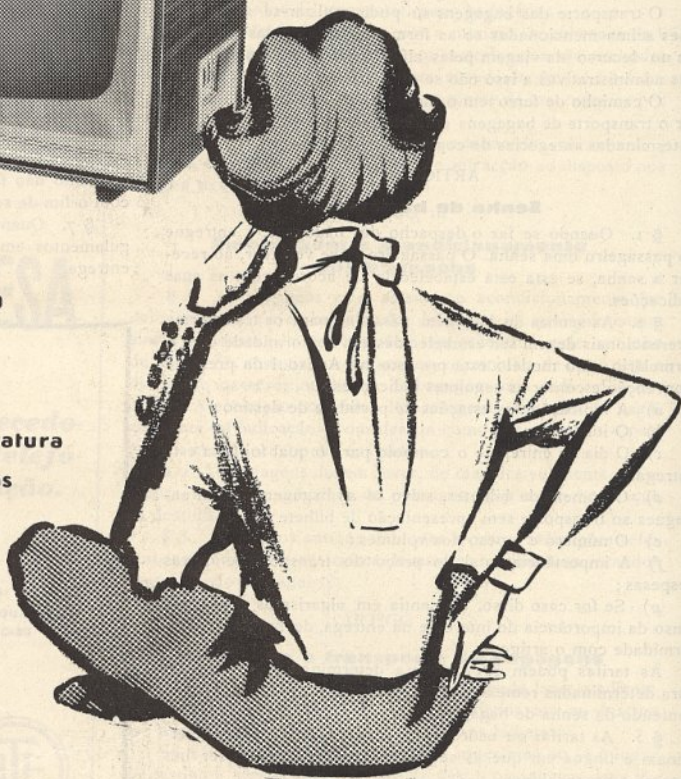
Novo

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

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



COMPANHIA EUROPEIA 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

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» «ICOSIT» e «TOPOL»

fabricadas em Portugal sob licença do grupo
LECHLER BAUTENSCHUTZCHEMIE OHG — Alemanha

Produtos «BARRA» — hidrófugos e aditivos
para todos os Trabalhos de betão

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMI-
RÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

