

12.º do 67.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1954

Número 1601

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



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

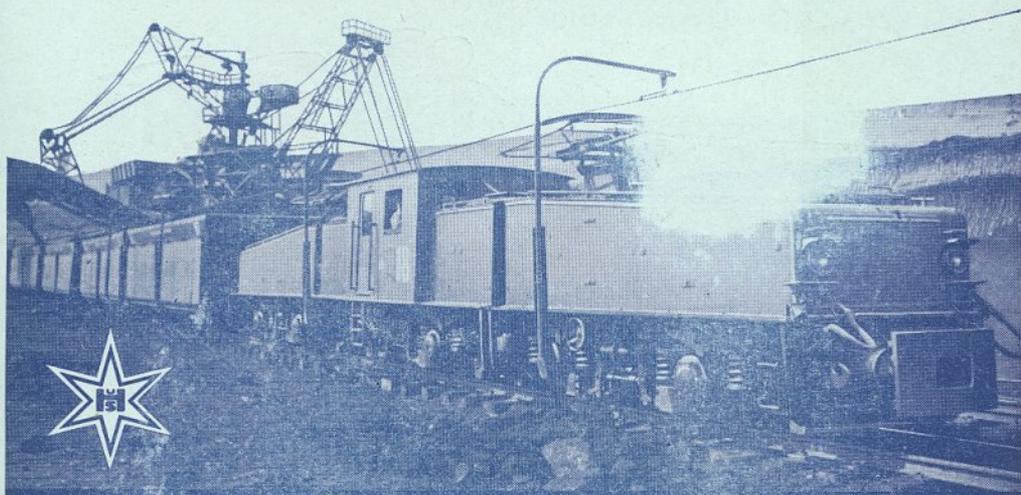
Comércio e Transportes / Economia e Finanças Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação Minas
Obras Públicas Agricultura / Engenharia Indústria
CAMINHOS DE FERRO

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

AS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS HENSCHEL

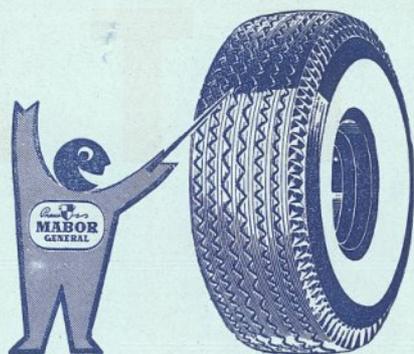
FORNECEM-SE EM GRANDE QUANTIDADE PARA OS SERVIÇOS MINEIROS A CÉU ABERTO

A LOCOMOTIVA HENSCHEL PARA EXPLORAÇÃO A CÉU ABERTO
REPRESENTADA ABAIXO TRABALHA NUMA MINA DE LINHITE



HENSCHEL & SOHN - KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIANO, 23 - LISBOA



Silent Safety

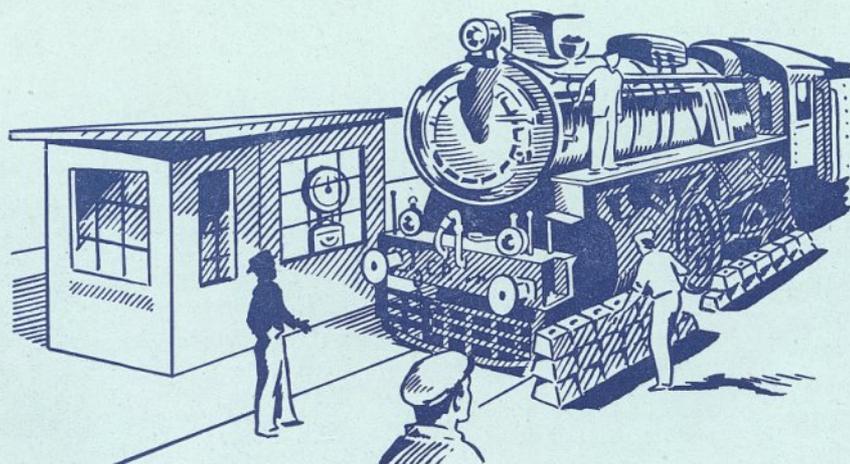
O PNEU QUE PROPORCIONA
O MÁXIMO DE QUILOMETRAGEM
COM A MAIOR SEGURANÇA
E COMODIDADE

e ainda a maior economia!

MABOR

6-24

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



**BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM
ROMÃO & COMPANHIA**

13, CRUZES DA SÉ, 29 — LISBOA — TELEF. 2 2305

COMPANHIA DE SEGUROS
«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
 RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º
 Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100-LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
 SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A ZAMBUJA

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

L I S B O A
P O R T U G A L

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones $\left\{ \begin{array}{l} 72671 \\ 76736 \end{array} \right.$

End. Electr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
 NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
 inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
 Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
 RIAIS PARA CONSTRUÇÃO

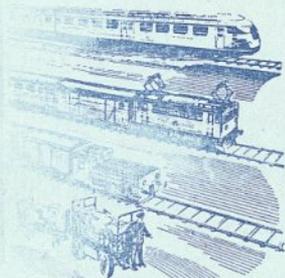
A. Ferreira, L.^{da}

Tintas de escrever,
 colas e lacres



As nossas
 embalagens
SINO
 levam se-
 nhas que
 dão direito
 a sinos de
 Bronze,
 Prata ou de
 Ouro.

Rua da Junqueira, 233 — LISBOA



Baterias Alcalinas — Ferro — Níquel—Cádmio
 INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MOVEIS,
 T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE E
 TELEGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO E
 AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
 LOCS MOTIVAS, TRACTORES, ETC.

REPRESENTANTES GERAIS

J. COELHO PACHECO, LDA.
 Rua Dramaticomp, 90-94. Telef. 42188-Lisboa

Heller

*Drops e Caramelos
 de Luxo*

WIEN - BELFAST - TORINO

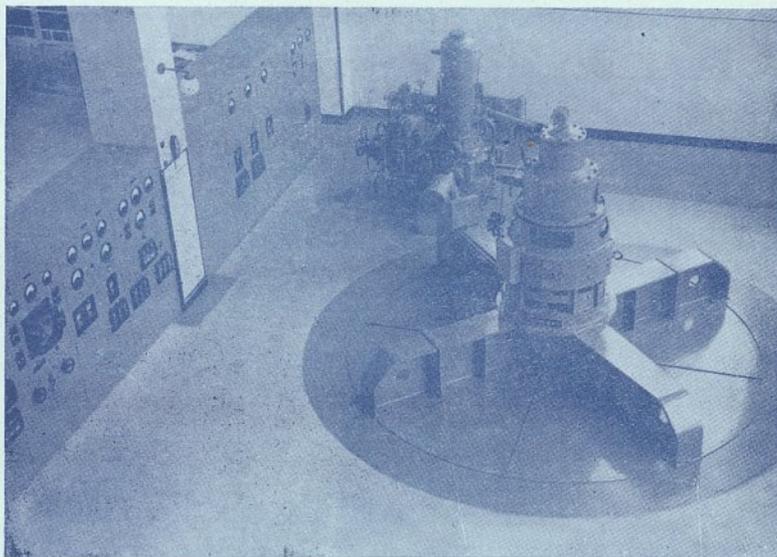
NEW YORK - LISBOA



Material eléctrico na
 central de Penide, no
 rio Cávado. Curiosa
 disposição do alterna-
 dor com estator todo
 embutido no
 pavimento



Fornecimento de cen-
 trais eléctricas com-
 pletas—Postos de
 transformação inte-
 riores e ao ar livre.
 Protecções para re-
 des. Equipamentos
 eléctricos para a in-
 dústria, etc.



S. A. BROWN BOVERI & C.^A-Baden-Suíça

Representante geral: EDOUARD DALPHIN

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º — PORTO — Telefone 2 3411

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º—Telef. 23494—Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069 Madrid

1601

1 — SETEMBRO — 1954

ANO LXVII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. Africa (ano) 72\$00. Números
atrasados 7\$50 — Números especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Coefficientes de elasticidade do transporte de passageiros em caminho de ferro, por <i>JOSÉ GONÇALVES VIEGAS DIAS</i>	241
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	245
Há 50 anos	246
Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro	247
Parte Oficial.	252
Espectáculos	253
Recortes sem Comentários	254



Coeficientes de elasticidade do transporte de passageiros em caminho de ferro

Por JOSÉ GONÇALVES VIEGAS DIAS

(Do Instituto S. S. E. F.)

1. — Para o bom desempenho da função administradora necessita o empresário do conhecimento de determinados dados que o habilitem a prever o andamento dos negócios, dados sobre os quais raciocinará a fim de conduzir a empresa para a política mais consentânea com o desenvolvimento da conjuntura. Entre estes dados, anota-se um de primordial importância, o coeficiente de elasticidade da procura, sobre o qual recairá o estudo que se vai fazer, embora numa primeira aproximação.

Antes porém da apresentação dos resultados fixaremos algumas noções que nos permitirão compreender o importante papel que este dado desempenha para o empresário.

2. — Nenhum empresário desconhece, certamente, que se aumentar o preço de venda do produto que labora se dá uma redução da procura. Por outro lado, se fizer diminuir o preço verá aumentada a procura do produto (1).

Nem sempre porém as coisas assim sucedem pois que outros factores influem na procura, mormente o rendimento, podendo contrariar esta tendência. Um aumento de preço pode ser anulado e até suplantado com um aumento de rendimento. Contudo, se todos os elementos, à exceção do preço, se mantiverem, o que em Economia se exprime pelas palavras latinas «cæteribus paribus», é absolutamente verdade que a procura varia na razão inversa do preço (2).

Se o empresário pretende elevar o preço do produto, por certo o não fará se souber previamente que esse aumento vai originar uma redução substancial da procura e do

rendimento. Porém fá-lo-á afoitamente se souber que a diminuição da procura resultante, é pequena, podendo aumentar o rendimento.

Mutatis mutandis se pode aplicar o raciocínio a uma redução de preço.

Se o empresário pensa elevar o preço de venda de 10%, ele sabe a priori que a procura se vai restringir. Mas quanto? Será 5%, 10%, 50%? De modo algum saberá a medida precisa dessa redução, a não ser que... conheça o coeficiente de elasticidade da procura. Mas ainda é cedo de mais para falarmos nele. Desconhecendo-o, o empresário limita-se simplesmente a fazer cálculos de acordo com a prática adquirida durante anos no desempenho da sua missão comprometendo seriamente, por vezes, os resultados financeiros da empresa. Verificará posteriormente a quantidade reduzida mas numa altura já tardia para modificar o rumo traçado.

Se houvesse um número que nos desse a justa medida dessa variação, o trabalho empresarial da fixação dos preços encontraria-se simplificado e assentaria numa base racional, como facilmente se compreende. Ora esse número existe, é o coeficiente de elasticidade da procura que representaremos por ϵ (epsilon). Este valor pode ser positivo ou negativo, o que significa uma variação da procura no mesmo sentido, ou em sentido contrário, respectivamente, ao da variação dos preços. É este último caso, aliás, o que estamos considerando.

Conhecido esse número ϵ o empresário

(1) Estão fora da análise as curvas anómalas da procura e a consideração dos bens inferiores.

sabe então que um aumento no preço de 10% ocasionará uma redução da procura de 10%. Se reduzir os preços de 5% aumentará a procura de 5%.

Pelo que se vê, é desnecessário enaltecer a utilidade da determinação deste número.

3. — Cada produto tem a sua procura e portanto o seu coeficiente de elasticidade. Alguns já se encontram calculados, outros ainda não.

Uma vez que tinha à disposição os elementos necessários para a determinação dos coeficientes de elasticidade da procura do transporte de passageiros da 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, lancei-me a essa tarefa, cujos resultados hoje apresento.

Foram apenas utilizados os elementos relativos aos anos que vão de 1947 a 1952, inclusivé, pois que as sucessivas incorporações das outras Companhias Ferroviárias na Companhia Portuguesa, me não permitiam dispor de um período maior e não muito afastado da época actual. Doutra maneira teria de fazer correcções, quer da extensão da rede explorada, quer do valor da moeda, quer do movimento demográfico, que a mais precisa informação sobre o coeficiente de elasticidade não compensaria a morosidade dos cálculos. Pela mesma razão, e atendendo a que o nível de vida permaneceu praticamente constante durante o período em análise desprezei na determinação da curva da procura do transporte de passageiros e do seu coeficiente de elasticidade, a influência do rendimento.

4. — Não descreverei o processo seguido para a determinação, tanto das curvas da procura, como dos coeficientes de elasticidade, que pode encontrar-se em qualquer livro de Econometria, por me parecer fastidioso e desprovido de qualquer interesse para o leitor. Desta feita, limitar-me-ei a apresentar os elementos colhidos nos Boletins da U. I. C. (Union Internacional des Chemins de Fer) e os resultados obtidos através de manipulação conveniente.

Os dados utilizados foram os seguintes :

Anos	1.ª Classe		2.ª Classe		3.ª Classe	
	Passag. Km. (1.000)	Receita média por passg. Km. (\$)	Passag. Km. (1.000)	Receita média por passg. Km. (\$)	Passageiros Km. (1.000)	Receita média por passg. Km. (\$)
1947	70.816	0,5540	269.509	0,2467	1.157.594	0,1530
1948	70.252	0,2958	265.272	0,2280	1.192.274	0,1622
1949	55.222	0,4285	221.757	0,2844	1.027.472	0,1725
1950	65.471	0,5928	171.795	0,3219	975.281	0,1840
1951	64.559	0,4227	170.541	0,3570	1.055.854	0,1869
1952	76.068	0,5582	184.578	0,206	1.078.455	0,1854

Para obter a receita média por passageiro quilómetro, adicionei ao rendimento anual por classes a parte proporcional do imposto e dividi o total pelo número de passageiros quilómetro.

5. — Através de um processo estatístico conveniente foram determinadas as seguintes curvas da procura, que se indicam apenas por mera curiosidade.

Para a 1.ª classe

$$Y = 39.654.675 X^{-0,5263}$$

Para a 2.ª classe

$$Y = 42.413.846 X^{-1,2810}$$

Para a 3.ª classe

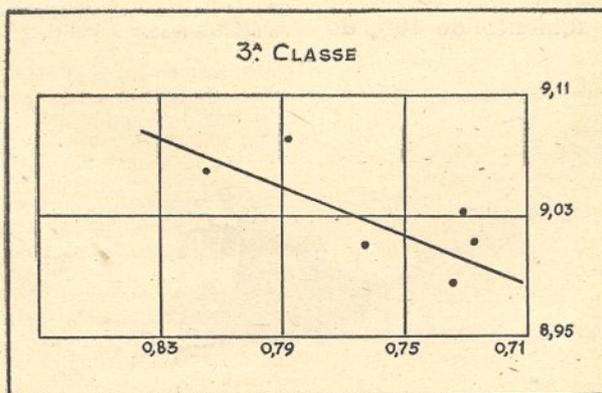
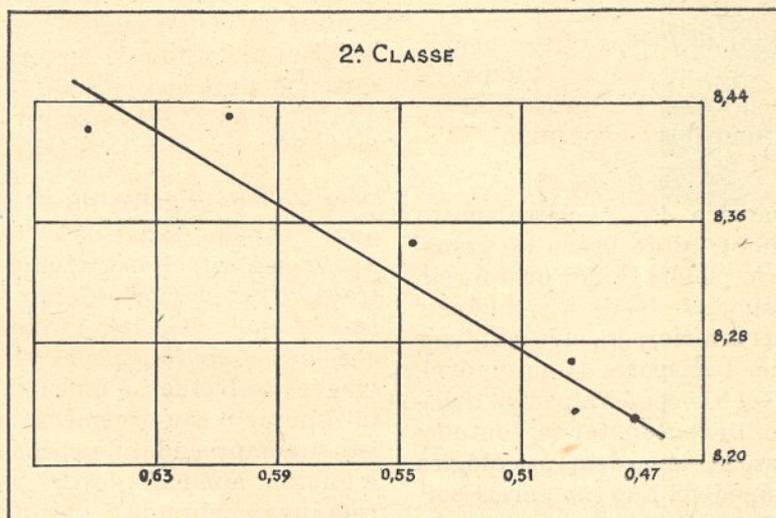
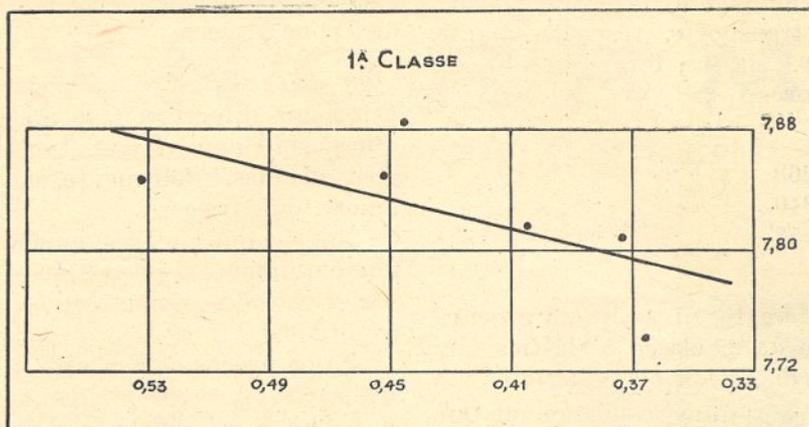
$$Y = 501.604.340 X^{-0,7253}$$

Y representa o número de passageiros quilómetro e X a receita média por passageiro quilómetro.

Os dados obtidos são bastante satisfatórios.

Fez-se a representação das curvas da procura da 1.ª, 2.ª e 3.ª classes tomando-as em logaritmos e consequentemente também as variáveis, para uma maior simplicidade e rigor da representação geométrica.

Os pontos indicam os valores observados. Os valores dados pelas ordenadas das funções constituem uma aproximação àqueles.



6. — Para coeficientes de elasticidade da procura do transporte, respectivamente da 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, foram obtidos os seguintes valores:

$$= \epsilon_1 - 0,5263$$

$$= \epsilon_2 - 1,2810$$

$$= \epsilon_3 - 0,7253$$

Econômicamente, diz-se que a procura do transporte da 2.ª classe é elástica, enquanto que a da 1.ª e 3.ª classe é rígida.

Em face destes números e supondo que os preços aumentam 10% a redução na procura de transporte será de 5,263% para a 1.ª classe, 12,81% para a 2.ª classe e 7,23% para a 3.ª classe.

Estes números compreendem-se perfeitamente e estão — o que aliás não admira! — de completo acordo com o procedimento das diferentes unidades de consumo.

7. — O passageiro da 1.ª classe, posto frente a um aumento do preço do transporte ferroviário poderá reagir de diferentes modos. Assim, *a)* — poderá abandonar o transporte ferroviário, passando a utilizar outro meio de transporte — automóvel, camioneta, avião. *b)* — poderá passar a viajar em 2.ª classe. Devem anotar-se, contudo, as diversas razões de ordem psicológica que a isso o impedem. Não são gerais portanto, como facilmente se compreende, estes dois procedimentos. *c)* — resta-lhe, finalmente, e esse é o caso corrente, sofrer o aumento de preço, isto é, aguentá-lo.

Daqui que a um aumento de 10% do

preço corresponda apenas uma diminuição de 5% na procura.

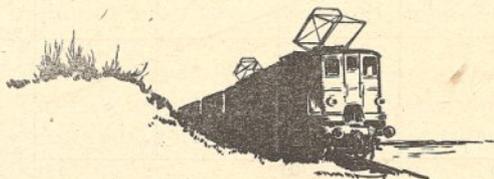
8. — O passageiro da 2.ª classe tem uma psicologia diferente. Que me perdoem os que nesta classe viajam. Tenta mostrar-se abastado mas, infelizmente, não suporta um aumento de preços.

Note-se que em Economia interessa fundamentalmente o procedimento das «masas», do «todo», e não este ou aquele caso esporádico.

Se os preços sobem este passageiro irá utilizar, sempre que possível, a camionagem pois que neste meio não será molestada a sua sensibilidade. Quando for impossível este recurso terá de viajar mesmo em 3.ª classe, embora contra vontade. Outros, continuarão a viajar, como anteriormente, em 2.ª. Contudo, a fuga é sempre apreciável e assim com um aumento de 10% nos preços a procura da 2.ª classe sofrerá uma quebra de 12,8%.

9. — O passageiro da 3.ª classe, esse é que não pode deixar de sofrer o aumento, a não ser que consiga uma fuga para o transporte rodoviário. Como, normalmente, isto é impossível, ele irá reduzir ao mínimo absolutamente indispensável o número de viagens a efectuar, a única maneira de evitar onerar o seu orçamento familiar. Por isto se compreende que a procura seja rígida e que um aumento de 10% no preço acarrete uma quebra de 7% na procura.

Está verificado, mesmo estatisticamente, como já se fez na Suíça, que a 3.ª e 2.ª classes são bem inferiores em relação à 2.ª e 1.ª classes, respectivamente. Este aspecto, porém, cai fora do nosso estudo.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Getúlio Vargas

O Brasil está de luto. Neste momento em que traçamos estas linhas, Portugal também está de luto. Com a morte de Getúlio Vargas, o Brasil perdeu uma das suas maiores figuras políticas e Portugal um dos seus melhores, mais sinceros, mais compreensivos, mais solícitos amigos. Perante a sua memória nos curvamos respeitosamente. Dir-se-ia que este homem, tão brasileiro, pertencia a duas pátrias. Corria-lhe, nas veias, sangue lusitano.

A sua morte causou em todos nós amarga e atónita surpresa. O bilhete e a carta que escreveu momentos antes de pôr termo à vida, são dois documentos impressionantes. O bilhete dizia: «Ao ódio dos meus inimigos, lego a minha morte. Lamento não ter feito pelos humildes, o que desejava fazer». Na carta, o grande amigo do povo brasileiro faz o seu testamento político: «Dei-vos a minha vida, agora ofereço-vos a minha morte. Nada temo. Serenamente, dou o primeiro passo no caminho da eternidade para entrar na História.»

Grande amigo de Portugal, o Dr. Getúlio Vargas pronunciou um dia, no Gabinete Português de Leitura, esta frase memorável: «Hoje, não se pode ser presidente da República brasileira sem ser um grande amigo de Portugal.» A frase nunca, depois, foi desmentida ou alterada por palavras e actos. O Tratado da Comunidade Luso-Brasileira ficará a atestar a sua amizade pela Nação Portuguesa.

De Gásperi

Também a Itália se encontra de luto, com o falecimento, em 19 de Agosto, do Primeiro Ministro De Gásperi. Tendo nascido em 1881, numa aldeia no sul do Tirol, que então fazia parte do Império austro-húngaro, iniciou cedo a sua carreira política, pois em 1911 a sua região enviou-o à Austria, com a missão de, junto do Parlamento, negociar o termo do domínio austríaco. Mas só com o Tratado de Paz de 1919 é que o Tirol voltou para a posse da Itália. De Gásperi, adquiriu então, finalmente, a nacionalidade italiana.

A carreira política de De Gásperi não foi isenta de horas atribuladas e amargas. Inteligente e honesto, a Itália teve nele um admirável servidor. Combatido pelos fascistas, pelos comunistas, pelos socialistas e, mais tarde, pelo neo-fascistas, De Gásperi procurou o engrandecimento do seu país pela reconstrução económica e pela valorização do homem. A reforma agrária, a que deu um alto sentido patriótico e humano, é uma das vitórias do Partido Democrático Cristão, a que presidiu.

Com o seu falecimento desapareceu uma das grandes figuras nacionais da Itália de hoje. Em grande parte, a ressurreição económica da grande nação latina é obra sua. Os seus próprios adversários não deixarão de o reconhecer.

Os nossos artistas



O PELOURINHO DA ESGUEIRA
Aquarela de João Marques

Antologia

SILÊNCIO

Tudo mudou de forma e sentimento,
tudo seguiu a sua evolução:
—tanto o supremo voo do pensamento,
como os conceitos puros da razão.

E, tal um fogo embrandecido, lento,
vai consumindo o nosso coração,
assim, também, levada num lamento,
aos poucos, foi morrendo a aspiração.

Mas uma coisa em mim ainda persiste,
serena, inquebrantável, bela e triste,
que a tudo, ao próprio tempo resistiu:

—é certa frase doce, enternecida,
que eu guardarei até ao fim da vida
e a minha boca nunca proferiu.

Augusto Ricardo

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Setembro de 1904)

Um pouco de estatística

Merece attenção particular uma estatística do movimento nos caminhos de ferro dos cinco Estados principaes da Europa.

O numero de pessoas transportadas em 1901 pelos caminhos de ferro é assim dividido:

Inglaterra.	1.172.369.000
Allemanha	863.059.000
França	402.794.000
Austria-Hungria	217.914.000
Russia.	109.632.000

A distancia percorrida por cada viajante é assim dividida:

Russia	105 kilometros
Austria-Hungria	24 >
França	29 >
Allemanha	22 >
Inglaterra	20 >

O numero de viagens, em média, por habitante foi:

Inglaterra	27
Allemanha	15
França	10
Austria-Hungria	4
Russia (menos de)	1

Estes algarismos mostram que a Russia continua a occupar o ultimo lugar quanto á necessidade de deslocação dos seus habitantes, a despeito do grande desenvolvimento que nestes ultimos tempos tem soffrido a sua rede ferroviaria.

A Inglaterra é o paiz onde essa necessidade mais se manifesta.

Os paizes onde a população é menos densa e as localidades mais afastadas são aquelles onde os viajantes percorrem maiores distancias. Os algarismos que atraz deixamos corroboram esta regra: é na Russia que se accusa o maior percurso, 105 kilometros, ao passo que na França e Inglaterra accusam apenas, respectivamente, percursos de 29 a 30 kilometros.

Mostram-nos tambem que é o Inglez o viajante que mais frequentemente se desloca. Os algarismos muito baixos da Austria e da Russia, dizem-nos que ha naqueles paises gente que nunca viajou em caminhos de ferro.

As estatísticas d'estes cinco estados mostram que nenhum viajante deu interesse ás companhias, pelo contrario deram prejuizo.

Durante o periodo de cinco annos, de 1896 a 1901, o deficit por viajante transportado foi, por kilometro, 3 réis e seis decimos na Austria; 2 réis e 7 decimos na Allemanha; 1 real e oito decimos na Russia e 9 decimos de real em França e na Inglaterra.

O augmento do numero de viajantes tende a reduzir este deficit, mas a verdadeira fonte de lucros para os caminhos de ferro está nas mercadorias.

E o phenomeno explica-se facilmente logo que nos lembremos da despesa que as companhias fazem com o pessoal, material e installações de todo o genero, para os viajantes, ao passo que para o transporte de mercadorias as despesas geraes são reduzidas ao minimo.

Em regra, para que um caminho de ferro possa dar interesse é necessario que as receitas do seu trafego proveham dois terços de mercadorias e apenas um terço dos viajantes.

Telautógrafo

Parece terem dado bom resultado as experiencias realizadas na administração dos correios e telegraphos da Allemanha com o novo e interessante aparelho chamado telautógrafo.

Com esta engenhosissima machina pôdem transmitir-se a grande distancia não só qualquer numero de palavras, muitas ou poucas, mas tambem quaesquer desenhos por mais complicados que sejam, tão sómente por intermédio dos fios telefónicos.

E' ao mesmo tempo um apparelho electrico e fotografico.

E' maravilhoso o trabalho d'aquella machina. E no emtanto é bem simples.

Compreende um transmissor e um receptor.

O transmissor que tem as dimensões de 37 por 40 e por trinta e quatro centimetros, consiste num lapis ordinario ou numa penna estilographica ligada a dois cordões esticados que se inserem em angulo recto. Movendo-se a penna imprimem-se movimentos a estes cordões distendidos por molas e que fazem funcção um commutador pelo qual se cruzam correntes variaveis á linha que é de circuito completo.

A força d'estas correntes é proporcional á distancia da ponta do lapis ao eixo dos *x* e dos *y*, isto é, ás bordas horizontal e vertical da superficie do papel em que se escreve.

Os dois circuitos influem no apparelho receptor que trabalha automaticamente e que portanto não exige a presença da pessoa com quem se quer communicar.

Ha nelle um espelho e um galvanometro duplo. O espelho move-se pela acção da corrente. Um feixe de luz reflecte-se nelle e vai actuar sobre uma tira de papel sensibilizado, photographico, que se *revela* automaticamente deixando impressa a imagem no fim de trinta e cinco minutos.

A luz é dada por uma pequena lampada de incandescencia alimentada por uma bateria local. Só apparece quando se levanta o lapis do seu descanso.

Cada telautógrafo exige dois circuitos, mas o fio de retorno pôde ser o mesmo para muitos circuitos.

As experiencias tem sido entre Berlim e Potsdam a 30 kilometros, entre Dresden e Meisen a 27 kilometros, e entre Berlim e Dresden, 200 kilometros.

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 184, de 21 de Agosto, publica o seguinte:

Decreto-Lei n.º 39 780

1. A polícia e a exploração dos caminhos de ferro foram reguladas fundamentalmente pelo Decreto de 31 de Dezembro de 1864, publicado no uso da autorização concedida ao Governo pelo artigo 1.º da Carta de Lei de 25 de Junho de do mesmo ano.

No artigo 4.º desse decreto determinava-se que o Governo decretaria, pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, todas as providências necessárias:

a) Para fiscalizar, durante a exploração, assim na parte técnica como na administrativa e comercial, os serviços de tracção e oficinas, do movimento e estações, da conservação da via, obras de arte e acessórios;

b) Para comodidade e segurança dos passageiros, resguardo, seguro transporte e pontual entrega das bagagens, mercadorias e quaisquer outros objectos;

c) Para organização dos socorros com que imediatamente se deve acudir aos comboios em perigo e às vítimas dos accidentes;

d) Para aplicar e fazer cumprir as leis e regulamentos de salubridade e segurança pública nas obras e edificios, oficinas e estabelecimentos pertencentes aos caminhos de ferro;

e) Para a polícia geral das linhas férreas.

Em obediência a tais determinações promulgou-se o Regulamento de 11 de Abril de 1868.

Estes dois diplomas têm sido até hoje o assento principal do regime jurídico da exploração e polícia dos caminhos de ferro. Sofreram, é claro, algumas alterações accidentais, introduzidas por decretos posteriores, nomeadamente pelo Decreto n.º 14 330, de 25 de Agosto de 1927; mas a essência dos diplomas citados manteve-se.

No relatório do Decreto n.º 14 330 escreveu-se, com referência ao Decreto de 1864 e ao Regulamento de 1868:

Esses sábios diplomas têm-se conservado intactos tão proficientemente haviam sido elaborados, inspirando-se na legislação francesa.

E' digna de assinalar-se, nestes tempos de flutuações e mudanças incessantes, a notável estabilidade legislativa assegurada pelos textos insertos no Decreto de 1864 e no Regulamento de 1868.

2. No n.º 1 da base XXXVI anexa ao Decreto-Lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951, estatui-se que o Governo, ouvida a Companhia concessionária, remodelaria a legislação sobre a exploração e polícia dos caminhos de ferro, no sentido do seu ajustamento às condições técnicas e económicas da exploração.

Compreende-se bem que as modificações produzidas pela concessão única no tocante ao regime de exploração dos caminhos de ferro tornavam indispensável a elaboração

dum regulamento que ajustasse às novas condições técnicas e económicas da exploração as normas que até agora têm regido essa matéria.

Ouvida a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o Governo organizou o regulamento que vai seguir-se.

3. A fonte fundamental do regulamento são ainda os dois diplomas apontados: o Decreto de 1864 e o Regulamento de 1868.

Fez-se a actualização das suas disposições, ou melhor, a adaptação delas às novas condições e circunstâncias criadas por factos posteriores, e sobretudo pela concessão única.

A exploração das linhas férreas suscita problemas que podem agrupar-se assim:

- I) O caminho de ferro e o público em geral;
- II) O caminho de ferro e os proprietários confinantes da via;
- III) O caminho de ferro e os passageiros;
- IV) O caminho de ferro e os expedidores e consignatários.

Compreende-se, pois, que se tomasse em conta esta sistematização para o efeito da distribuição das matérias do regulamento.

A estes quatro capítulos acrescentaram-se mais quatro: um relativo às disposições fundamentais, outro aos autos de notícia, outro ao regime de responsabilidade e outro, finalmente, às reclamações e acções.

Para quem seja tentado a notar omissões e deficiências no regulamento observa-se, por um lado, que um grande número de disposições respeitantes à exploração dos caminhos de ferro têm o seu lugar próprio nas tarifas, e acentua-se, por outro, que, além deste regulamento geral, existem regulamentos *internos* sobre o serviço, como se reconhece no n.º 2 da base XXXVI da concessão única.

4. O capítulo I «Disposições fundamentais» quase se limita a reproduzir algumas regras insertas no Decreto-Lei n.º 38 246 e no contrato de concessão.

O capítulo II «O caminho de ferro e o público em geral» não introduz alterações sensíveis no que até aqui tem vigorado. Aproveitou-se, porém, o ensejo para se completarem e esclarecerem normas existentes.

Também as disposições do capítulo III «O caminho de ferro e os proprietários confinantes» são em grande parte a reprodução de textos do Decreto de 1864 e de diplomas posteriores; mas introduziram-se algumas prescrições novas, quer para resolver dúvidas suscitadas na prática, quer para assegurar a eficiência de preceitos anteriores.

É problema delicado o da coodenação e equilíbrio entre os interesses do caminho de ferro e os direitos dos proprietários confinantes da via; trata-se, afinal, de resolver o conflito entre o interesse geral da segurança e livre exploração das linhas e o interesse particular do respeito pela propriedade privada.

O regulamento orientou-se neste sentido: sacrificar os direitos dos proprietários confinantes somente na medida em que tal sacrificio fosse imposto pela necessidade de garantir a segurança das linhas e a circulação regular dos comboios.

Sallenta-se uma modificação. Pelo artigo 21.º do Decreto n.º 13 658 de 23 de Maio de 1927, os proprietários de incultos matas ou povoamentos florestais confinantes com as linhas férreas são obrigados a conservar limpa, desde Maio até Outubro, uma faixa de 10 m ao longo do caminho de ferro. E' a chamada obrigação de *acessar*.

Pareceu excessiva esta obrigação e, além de excessiva, antieconómica. Reduziu-se, pois, a faixa de 10 para 5 m e limitou-se a obrigação aos meses de Maio a Setembro (artigo 35.º do regulamento).

Os capítulos IV «O caminho de ferro e os passageiros» e V «O caminho de ferro e os expedidores e consignatários» pouco ou nada introduzem de novo; coordenam o que se acha estabelecido, quer no Regulamento de 1868 e do Decreto n.º 14 330, quer nas tarifas sobre passageiros e mercadorias. Tomaram-se também em consideração algumas regras fixadas na Convenção Internacional de Roma de 23 de Novembro de 1933, de que Portugal foi um dos países signatários.

As tarifas têm contido evidentemente muitas disposições que não têm carácter tarifário; extrairam-se agora das tarifas e incorporaram-se no regulamento.

5. Os capítulos VI, VII e VIII são os que apresentam em maior escala matéria nova.

No capítulo VI «Autos de notícia» regulou-se a formação destes autos, tema sobre o qual eram muito deficientes as normas em vigor. Fixou-se com precisão em que casos devem ser lavrados os autos, quem tem competência para os lavrar, como devem ser lavrados, qual o seu destino e a sua força probatória.

Importa assinalar as inovações constantes dos artigos 61.º e 62.º O caminho de ferro tem lutado até agora com um embaraço grande. Ocorre um acidente na linha; o comboio colhe um veículo; os objectos danificados não podem ser removidos sem que o Ministério Público proceda ao exame da ocorrência e autorize a remoção.

Ora tem muitas vezes sucedido que sobre o acidente passam dias e até meses sem que o exame se faça. Consequência: os objectos danificados ficam durante muito tempo expostos à vista do público e aos estragos causados pelas intempéries, o que, por um lado, produz efeito deplorável e, por outro, agrava consideravelmente a responsabilidade da empresa.

O disposto nos artigos 61.º e 62.º visa a remediar este mal.

6. O capítulo VII «Regime de responsabilidade» contém disposições da maior importância. Procura definir-se e regular-se aí, em termos que se consideram razoáveis, a responsabilidade da empresa para com os passageiros, os expedidores e consignatários, os donos de vagões particulares e o público em geral.

Dir-se-ão algumas palavras em ordem a caracterizar a orientação do regulamento e a justificar o sistema adoptado.

Em matéria de transportes duas doutrinas se têm disputado a primazia: a teoria subjectiva, baseada na ideia de culpa, e a teoria objectiva, assente no conceito de *risco*.

Mas na teoria subjectiva descobrem-se duas modalidades:

a) A doutrina tradicional e clássica, segundo a qual é ao lesado que incumbe fazer a prova da culpa do transportador;

b) A doutrina moderna, designada por teoria contractual, que lança sobre o transportador, como consequência da obrigação de segurança assumida pelo contrato de trans-

porte, o encargo de provar, para se exprimir à responsabilidade, que não houve culpa da sua parte.

Até este momento o regime de responsabilidade das empresas ferroviárias pode dizer-se que tem sido dominado por duas doutrinas diferentes:

a) No que respeita às relações entre as empresas e os passageiros vigora o princípio tradicional e clássico: responsabilidade subjectiva, incumbindo ao lesado o ónus da prova da culpa;

b) No tocante às relações entre as empresas e os expedidores e consignatários rege o princípio da teoria contractual: responsabilidade fundada na culpa, mas com inversão do ónus da prova, isto é, com o encargo para o transportador de demonstrar que não houve culpa da sua parte.

Das três orientações apontadas crê-se que é a teoria contractual a que dá ao problema a solução mais equilibrada e mais justa. A teoria subjectiva clássica deixa o passageiro numa situação de grande inferioridade; a teoria objectiva criaria às empresas ferroviárias riscos incomportáveis.

Atenda-se a que as companhias de caminhos de ferro exploram um serviço público, um serviço organizado no interesse da colectividade, e a que sobre elas incidem encargos muito pesados. Ao passo que nas empresas privadas o *risco* dos accidentes tem como contrapartida o *lucro* obtido no exercício da actividade comercial ou industrial, nas empresas ferroviárias não existe geralmente a compensação, dado que a exploração se faz quase sempre em condições deficitárias.

O regulamento inspirou-se, pois, na doutrina contractual, que tem já a sua consagração no artigo 383.º do Código Commercial.

7. Mereceu atenção especial a matéria dos accidentes em passagens de nível (artigos 75.º a 77.º).

Tem-se entendido que as passagens de nível são um prolongamento da estrada ou do caminho público e que por isso aos accidentes ocorridos nesse local deve aplicar-se o regime do Código da Estrada.

Hé que distinguir. Se dois automóveis, por exemplo, se chocam numa passagem de nível, é claro que o acidente fica sujeito às regras do Código da Estrada, exactamente como se occorre em qualquer outro ponto da via pública.

Mas o caso é diferente quando se dá a colisão entre um comboio e qualquer veículo ou quando o comboio colhe uma pessoa em passagem de nível.

É que nas passagens de nível a estrada cruza-se com a linha férrea, não podendo, portanto, afirmar-se, com toda a simplicidade, que a passagem de nível é mero prolongamento da estrada. É necessário atender às condições e circunstâncias em que o caminho de ferro se encontra para com a estrada, isto é, aos dispositivos adoptados para evitar que o comboio atrolepe, nas passagens de nível, pessoas, animais ou veículos.

O facto de na maior parte das passagens de nível haver cancelas ou barreiras que, em certos momentos, interceptam ou devem interceptar o trânsito revela, por si só, o erro do conceito simplista: a passagem de nível é um prolongamento de estrada.

Havia, pois, necessidade de ajustar o regime geral de responsabilidade das empresas ferroviárias às circunstâncias particulares em que se encontram as passagens de nível. Foi o que se fez nos artigos 75.º a 77.º.

8. O capítulo VIII «Reclamações e acções» contém duas regras importantes:

1.º Quaisquer reclamações sobre perda parcial ou deterioração de mercadorias têm de ser feitas no acto da entrega, sob pena de o consignatário ficar inibido de pedir indemnização;

2.º As acções de indemnização contra a empresa hão-de

ser propostas dentro do prazo de um ano, a contar da data da reclamação ou do dia em que ocorreu o facto que serve de fundamento à acção.

O primeiro princípio é o que já se observa actualmente; o segundo representa uma inovação, mas justifica-se perfeitamente. Não é razoável que as acções de indemnização possam ser intentadas dentro do prazo geral da prescrição extintiva: vinte ou trinta anos.

Fixou-se o prazo de um ano, mais do que suficiente para o lesado se colocar em condições de preparar a sua demanda. E' o prazo geral estipulado nas Convenções Internacionais de Roma, a que Portugal após a sua assinatura e concedeu a ratificação.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2 do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. E' aprovado o Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro, que baixa assinado pelo Ministro das Comunicações em anexo ao presente diploma.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 21 de Agosto de 1954. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Artur Águedo de Oliveira* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsenio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Manuel Maria Sarmento Rodrigues* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca*.

Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro

CAPÍTULO I

Disposições fundamentais

ARTIGO 1.º

1. Os caminhos de ferro, compreendidos os aéreos, fazem parte da viação pública e são do domínio público, qualquer que seja o motor empregado na sua exploração.

2. Não são, porém, do domínio público os caminhos de ferro de interesse restrito ou particular, designadamente os destinados ao serviço exclusivo de determinadas povoações (viação urbana) ou ao serviço de minas ou estabelecimentos agrícolas, comerciais ou industriais (viação privada).

ARTIGO 2.º

1. Com excepção do mobiliário, todo o estabelecimento industrial da empresa concessionária aplicado ao funcionamento do serviço (material fixo e circulante, edificios e outras dependências ou imóveis e utensílios necessários ao serviço) está sujeito ao regime do domínio público, com as modificações especiais estabelecidas na lei ou no contrato de concessão.

2. Qualquer parte ou porção do domínio público definido no número anterior entrará no comércio privado mediante a simples desafecção material, originada em acto do Governo quando a obra de que há-de resultar só puder realizar-se depois de o respectivo projecto ser por ele aprovado, ou quando a substituição do material circulante tiver de ser por ele autorizada; é originada por acto da empresa em todos os outros casos.

ARTIGO 3.º

Os bens de que a empresa for proprietária e que, por sua natureza, não são applicados ao funcionamento do serviço, estão sujeitos ao regime do comércio privado.

ARTIGO 4.º

1. Não podem ser objecto de arresto, penhora, arrolamento, sequestro, depósito ou qualquer outra providência cautelar os bens sujeitos ao regime do domínio público, nos termos do artigo 1.º e do n.º 1 do artigo 2.º.

2. Não podem ser embargados os trabalhos, obras ou serviços para conservação, reparação ou ampliação do estabelecimento industrial da empresa, desde que sejam executados em terrenos do domínio público ou da empresa ou em terrenos expropriados ou cedidos para esse fim.

3. Também não podem ser embargados os trabalhos indispensáveis e urgentes para restabelecer a circulação dos comboios, para consolidar obras de arte ou para segurança da via.

ARTIGO 5.º

Cumpra à empresa tomar providências tendentes a evitar que os trabalhos a efectuar ponham em risco a segurança das pessoas ou causem prejuizo aos prédios confinantes.

ARTIGO 6.º

Sem prejuizo do disposto na alínea a) do artigo immediato, é lícito á empresa:

a) Utilizar, sem encargo algum, os terrenos do Estado que devam ser ocupados pelas linhas, edificios e outras dependências necessários para o serviço do caminho de ferro e as árvores existentes nesses terrenos;

b) Desviar cursos de água e alterar a direcção dos caminhos, uma vez que a construção, ampliação, duplicação das vias ou, em geral, qualquer modificação das linhas férreas assim o exijam.

ARTIGO 7.º

Carecem de aprovação do Governo:

a) As obras de importância superior a 1000 contos que não façam parte de planos já aprovados e não sejam de simples conservação ou renovação das linhas férreas e suas dependências;

b) O emprego de novos tipos de material fixo ou circulante, a alteração da respectiva classificação ou o seu abate ao serviço.

ARTIGO 8.º

A empresa é obrigada a fornecer ao Governo, no mais curto prazo possível, todos os esclarecimentos e informações que ele requisitar.

ARTIGO 9.º

1. A empresa é obrigada a ter as locomotivas, tractores, automotoras, carruagens, vagões, máquinas e utensílios, aparelhos de via, reservatórios e gruas hidráulicas, guindastes, aparelhos de sinalização, telégrafos, telefones e, em geral, todo o material fixo e circulante que for necessário para assegurar a regularidade e eficiência da exploração.

2. A empresa adoptará, quer no material circulante, quer nas instalações fixas, os dispositivos de segurança que a técnica ferroviária aconselhar e providenciará no sentido de as carruagens terem as necessárias condições de comodidade.

ARTIGO 10.º

Deve a empresa conservar as linhas e suas dependências, com todo o seu material fixo, circulante e acessório, em bom estado de serviço, para o que lhe cumpre fazer as reparações necessárias.

ARTIGO 11.º

Se a empresa não cumprir o que se dispõe nos dois artigos anteriores, deverá o Governo notificá-la para que o faça dentro de certo prazo. Não o fazendo ela, poderá o Governo substituir-se-lhe para o efeito, ficando com o direito de arrecadar todas as receitas da empresa até completar a importância das despesas feitas, salvo se a empresa provar que lhe é impossível conseguir os meios financeiros para cumprir as referidas obrigações.

ARTIGO 12.º

1. A empresa poderá, mediante proposta fundamentada e aprovada pelo Governo, estabelecer regimes especiais de exploração económica das linhas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de exploração normal.

Se mesmo nesses regimes a exploração continuar a ser deficitária, poderá o Governo autorizar a cessação dela, temporária ou definitiva, total ou parcial, desde que seja estabelecido pela empresa ou por esta contratado com outra um serviço de transportes por estrada que substitua e da linha férrea, sem deixar de dar satisfação às necessidades públicas e às exigências do desenvolvimento da região servida.

2. No caso de cessação, a empresa continua obrigada a conservar em bom estado as vias, edifícios, aparelhos de sinalização, telégrafos ou telefones e todas as outras instalações e aparelhos necessários para a exploração das linhas salvo se o Governo autorizou o levantamento destas.

ARTIGO 13.º

A empresa é obrigada a fazer todos os transportes que lhe forem requisitados pelo Estado, pelas autarquias locais ou pelos particulares, nos termos dos respectivos regulamentos, contratos, tarifas e convenções aprovados pelo Governo.

ARTIGO 14.º

1. No decreto que estabelecer as tarifas ou nos que as modificarem se determinará se a empresa pode fazer contratos de transporte especiais, com preços e condições diversas dos estabelecidos naqueles decretos, e se, independentemente de qualquer acordo, pode estabelecer preços especiais para o transporte de mercadorias e passageiros, funcionando as tarifas decretadas só com limite máximo.

2. As facilidades ou reduções concedidas pela empresa não poderão envolver qualquer privilégio de ordem pessoal.

ARTIGO 15.º

A empresa é obrigada:

1.º A pôr à disposição do Governo, por metade do preço da tarifa geral, todos os seus meios de transporte quando aquele lhes requisitar para dirigir forças armadas ou material de guerra para qualquer ponto que a rede possa servir. Serão, porém, cobrados sem qualquer redução os preços das operações acessórias;

2.º A transportar as malas do correio, as ambulâncias postais e o pessoal dos correios encarregado do serviço destas nas condições acordadas com a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones;

3.º A facultar ao Governo o uso gratuito, para serviço oficial, do seu telégrafo e telefone, nos mesmos termos em que estes serviços são prestados pelos CTT.

ARTIGO 16.º

1. Em tempo de guerra ou de grande emergência a rede ou qualquer das suas linhas pode ser ocupada militarmente,

nos termos das leis que regularem a mobilização do País nas suas diferentes modalidades.

2. O pessoal mobilizado, cuja graduação e equiparação militar respeitará a hierarquia estabelecida dentro do serviço ferroviário, manterá os seus vencimentos normais, aumentados da subvenção de campanha quando as linhas, ramais ou troços mobilizados estiverem na zona de operações.

3. Todas as despesas com a actividade das linhas mobilizadas correrão por conta da empresa, a quem o Estado pagará os serviços que em seu exclusivo proveito forem efectuados e os encargos que resultarem do abono de subvenção de campanha.

ARTIGO 17.º

1. O terreno do caminho de ferro tem de ser vedado pela empresa sempre que a segurança pública o exija, competindo ao Governo apreciar essa exigência.

2. A classificação das passagens de nível e a indicação das medidas de segurança que nelas se devem adoptar para atravessamento por peões, animais ou veículos constarão do regulamento interno das empresas, devidamente aprovado pelo Governo.

ARTIGO 18.º

1. O número de combolos e sua composição, a ordem de inserção das viaturas, os horários, as velocidades de marcha e os tempos de paragem nas estações e apeadeiros serão estabelecidos pela empresa, tendo em conta a natureza e intensidade do tráfego de cada linha ou troço da rede, as necessidades económicas das regiões por esta servidas e a existência de outros meios de transporte explorados pela empresa directamente ou por terceiros.

2. O Governo poderá intervir, para defesa do interesse público, em qualquer das matérias a que se refere o número anterior.

3. O Governo pode requisitar à empresa os serviços extraordinários que forem necessários.

ARTIGO 19.º

1. O Governo fiscalizará, por intermédio da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, a exploração das linhas férreas e a execução das obras de transformação ou substituição e as de grande reparação, notificando a empresa dos desvios encontrados, para que sejam corrigidos.

2. Poderá o Governo determinar que a empresa ceda, nas estações em que isso seja possível, uma dependência destinada ao serviço de fiscalização.

ARTIGO 20.º

1. Dependem da aprovação do Governo os regulamentos internos necessários ao serviço de exploração.

2. Dentro de dois anos, a contar da publicação deste regulamento, as empresas que actualmente exploram caminhos de ferro devem proceder à revisão dos regulamentos a que se refere o número anterior e submeter ao Governo a aprovação das alterações que julgarem indispensáveis.

ARTIGO 21.º

O Governo estabelecerá o regime de horário de trabalho que seja adequado ao serviço de exploração dos caminhos de ferro.

CAPÍTULO II

O caminho de ferro e o público em geral

ARTIGO 22.º

A empresa terá nas estações, apeadeiros ou paragens dos comboios as instalações aconselháveis para a segurança e comodidade do público, consoante a importância do respectivo tráfego.

ARTIGO 23.º

1. Nenhuma pessoa estranha ao serviço pode transitar pelas linhas; estacionar nelas ou atravessá-las, a não ser que esteja munida de autorização de trânsito ou licença de atravessamento. É igualmente vedado o trânsito, o estacionamento e o atravessamento de animais.

2. Mas é lícito o atravessamento nas passagens de nível livres, quando não haja sinal de via impedida, e nas passagens guardadas, quando as cancelas ou outras barreiras estiverem abertas ou quando tiverem postigos que estejam franqueados.

3. É igualmente lícito o estacionamento ou o atravessamento nas estações e apeadeiros quando necessário para utilização de comboio ou para operações de transporte.

ARTIGO 24.º

1. A transgressão do disposto do n.º 1 do artigo anterior sujeita o responsável a ser expulso da linha e autuado e será punido com a multa de 100\$ a 500\$.

2. Se o transgressor agravar a sua responsabilidade com injúrias, desobediência, resistência ou violência contra o agente respectivo, sofrerá, além da multa, a pena correspondente a igual crime contra os agentes da autoridade pública.

3. Em todos os casos poderá haver responsabilidade civil pelos danos causados, de harmonia com os princípios gerais.

ARTIGO 25.º

1. Se alguém escalar ou arrombar as vedações ou barreiras do caminho de ferro ou abrir estas nas passagens de nível, incorrerá na multa de 500\$, além da responsabilidade civil pelos danos que causar.

2. Se alguém usar de violência ou ameaça para forçar o guarda a abrir as barreiras, sofrerá a pena correspondente ao crime de violência ou ameaça contra agente da autoridade pública.

ARTIGO 26.º

1. Têm carácter precário as licenças para atravessamento das linhas, bem como para a abertura e utilização de acesso às estações e suas dependências.

2. A empresa pode cobrar do usuário uma taxa pela utilização da licença. São de conta do usuário as obras que a empresa julgar necessárias para a concessão da licença.

ARTIGO 27.º

1. Quando o usuário atravessar a linha, fá-lo-á sob sua inteira responsabilidade.

2. A mesma doutrina se aplica às pessoas munidas da autorização de trânsito nas linhas.

ARTIGO 28.º

Se a empresa resolver retirar a licença por assim o exigirem os interesses do caminho de ferro, avisará o interessado de que a licença se considerará finda passados trinta

dias e de que deve, dentro deste prazo, proceder às obras necessárias para supressão do acesso, sob pena de tais obras serem executadas pela empresa à custa da pessoa avisada.

ARTIGO 29.º

1. O que fica determinado nos artigos 26.º a 28.º aplica-se aos atravessamentos e acessos existentes à data da publicação deste regulamento; mas não tem aplicação aos atravessamentos e acessos em consequência de expropriação de prédios particulares para serviço do caminho de ferro.

2. Os atravessamentos e acessos a que se refere a segunda parte do número anterior só podem ser suprimidos nos termos das leis de expropriação por utilidade pública

CAPÍTULO III

O caminho de ferro e os proprietários confinantes

ARTIGO 30.º

1. Os proprietários e possuidores de prédios confinantes com o caminho de ferro não podem nesses prédios plantar árvores ou fazer construções a distância inferior a 1,5 m. Exceptuam-se desta proibição os muros, sebes, grades e quaisquer outras obras destinadas a vedar o terreno, as quais podem ser feitas nas extremas do prédio.

2. A distância a que se refere o número anterior mede-se da aresta superior da escavação, ou da aresta inferior do talude do aterro, ou da borda exterior dos fossos do caminho.

Na falta destes pontos de referência, medir-se-á de uma linha traçada a 1,50 m da aresta exterior dos carris externos da via.

3. Os postes para apoio de fios que não sejam destinados ao serviço do caminho de ferro não poderão ser colocados a distância inferior a 5 m, medida em conformidade do que se determina no número anterior.

4. O disposto nos n.ºs 1 e 2 não obstará a que o Governo, por intermédio dos seus órgãos de fiscalização, determine, em casos especiais em que a segurança do caminho de ferro o exija, que se guarde distância superior à indicada, sem que por esse motivo seja devida qualquer indemnização.

ARTIGO 31.º

Se a faixa pertencente ao caminho de ferro não estiver delimitada, o proprietário confinante, antes de fazer plantações ou construções próximas da presumida linha divisória, deve requerer à empresa que faça a delimitação, sob pena de multa de 500\$ a 1.000\$.

1. No caso de infracção do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 30.º, a empresa dará imediatamente conhecimento do facto à Direcção-Geral de Transportes Terrestres. Esta fará verificar a ocorrência pelos seus funcionários e, se entender que houve infracção, avisará o infractor para que, dentro de determinado prazo, faça desaparecer o facto ilícito, sob pena de destruição ou demolição.

2. Se o infractor não cumprir, a mesma Direcção-Geral autorizará a empresa a proceder à destruição ou demolição à custa do responsável.

3. Observar-se-á o disposto nos números anteriores quando o proprietário ou possuidor fizer vedação fora dos limites do seu prédio e em terreno do caminho de ferro.

(Continua no próximo número)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», III Série, n.º 129, de 1 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 18 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa internacional de cupões para o transporte de passageiros e bagagens, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual a estação do Porto (S. Bento) fica habilitada a emitir bilhetes de cupões da referida tarifa.

O «Diário do Governo», III Série, n.º 142, de 18 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.º o Ministro das Comunicações de 10 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que torna extensivos à rubrica da classificação geral de mercadorias, animais e veículos, azeitonas em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro, ou em barrilinhos portáteis, nas condições estabelecidas no mesmo projecto, as facilidades para transporte de azeitonas, em grande velocidade, previstas no aviso público B n.º 195, de 20 de Novembro de 1953, o qual é, em consequência, anulado e substituído.

4.ª REPARTIÇÃO

Secção de Via e Obras

O «Diário do Governo», II Série, n.º 142, de 18 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o processo de expropriação de quatro parcelas de terreno, com as áreas de 287 m², 168 m², 218 m² e 307 m², situadas à esquerda da linha do Norte, entre os pontos quilométricos 248,399 e 248,467 50, para ampliação do apeadeiro de Paraímo, ao quilómetro 248,482 95.

Esta portaria anula a portaria de 18 de Julho de 1951, publicada no «Diário do Governo» n.º 184, 2.ª série, de 10 de Agosto do mesmo ano.

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», Série III, n.º 145, de 22 de Junho de 1954, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 14 do corrente o projecto de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Itália, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual são alterados os preços de transporte nos percursos espanhóis e italianos constantes da citada tarifa.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 14 do corrente o projecto de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e Grã-Bretanha, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual são alterados os preços de transporte nos percursos espanhóis e britânicos constantes da citada tarifa.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 72 655, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 14 do corrente o projecto de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Sarre, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual são alterados os preços de transporte correspondentes aos percursos espanhóis constantes da citada tarifa.

O «Diário do Governo», III Série, n.º 185, de 7 de Agosto, publica o seguinte:

Uma viagem tranquila!

Só com vidros inestilhecáveis

COVINA

1953

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 2 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aviso ao público B n.º 97, de 21 de Novembro de 1950, relativo ao transporte de carboneto (ou carbureto) de cálcio.

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», III Série, n.º 193, de 17 de Agosto publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção-Geral de 11 do corrente, os projectos de aditamento à tarifa internacional de cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C. e ao anexo à mesma tarifa, pelos quais são modificados estes diplomas tarifários de harmonia com alterações propostas pelas empresas estrangeiras nela interessadas.

Os referidos projectos foram apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Administração Política e Civil

Repartição do Pessoal Civil

Portaria n.º 14 915

O «Diário do Governo», III Série, n.º 119, de 2 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do § 1.º do artigo 17.º do Decreto n.º 20 260, de 31 de Agosto de 1931, incluir a categoria de arquivista de 2.ª classe dos serviços de portos, caminhos de ferro e transportes da província de Angola na classe XV da tabela anexa ao referido decreto.

Ministério do Ultramar, 2 de Junho de 1954. — Pelo Ministro do Ultramar, *Raul Jorge Rodrigues Ventura*, Sub-secretário de Estado do Ultramar.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas. — *R. Ventura*.



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L.ª
IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

ACOS DE LIGA ALUMINIO, ANTIMONIO, APAMES, BRONZE, CHUMBO, COBRE, ESTANHO, FERRO, LATAO, METAL BRANCO, METAL ANTI-FRICCAO, METAIS FOSFOROSOS, REDES, SOLDAS, TOMBAC, TORNEIRAS, TUBOS, ZINCO, ETC.

RUA DA BOA VISTA, 48
TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM - LISBOA

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — A's 21,50 — «Cinema».
EDEN — Às 15,50, 18,15 e 21,30 — «A Inimiga»
OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — «Expresso de Trieste»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.ª

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.ª

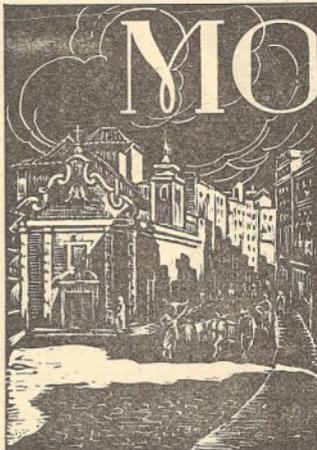
Rua da Luta, 30, 4.º andar

LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

RONDA DOS BAIRROS



MOURARIA

A

MOURARIA vai perdendo, a pouco e pouco, o seu ar lendário onde pontificavam marialvas e severas, mas ainda conserva um pitoresco local que muito agrada a todos aqueles para quem a cidade de Lisboa não é uma simples sucessão de bairros.

O camartelo municipal anda empenhado em acabar com certas ruas e vielas que atrofiam o coração da Baixa pombalina; mesmo assim, ainda sobram motivos que justificam um passeio pela Mouraria.

A ermida de Nossa Senhora da Saúde, o Arco do Marquês de Alegrete (de pé, por enquanto), alguns restos palacianos e conventuais, e sobretudo o ar antigo que parece pairar sobre ruas, travessas, largos e becos, garantem, aos apreciadores destas peregrinações em Lisboa, um desbobinar de saborosas sugestões, onde não falta aquele elemento humano que empresta à Mouraria o pitoresco inconfundível de uma página de «Tinop», ilustrada por José Malhoa.

Para visitar a Mouraria, servem as carreiras de «eléctricos»: 8, 10, 11, 12, 17, 17-A, 19; e as de autocarros n.ºs. 16 e 24, podendo igualmente ser utilizadas todas as carreiras de «eléctricos» ou autocarros que passem pelo Rossio.



Recortes sem Comentários

Voluntários em Goa

Gostosamente damos a notícia de que o sr. Dr. Pequito Rebelo, ex-combatente da Grande Guerra e da Guerra de Espanha, onde esteve como aviador, partiu para Goa de avião, com despesas à sua custa, afim de lá se encontrar na altura da tão anunciada marcha dos «chamados libertadores».

O Dr. Pequito Rebelo ofereceu-se ao Governo para combater na Índia.

Na impossibilidade de lá estar a tempo da «anunciada marcha sobre Goa», visto os voluntários civis não haverem sido chamados, resolveu seguir de avião.

Por se tratar duma prestigiosa figura do Distrito, um alentejano que honra a nossa província, aqui registamos a notícia com agrado.

(Do *Jornal de Elvas*)

Condenada por envenenar os patrões

FUNDÃO, 16 de Julho — No Tribunal desta comarca, foi julgada Hermínia de Jesus, de 39 anos, casada, natural de Ameira, concelho de Oleiros, que tinha o marido na cadeia por delito comum. Servira nalgumas casas da freguesia e, há tempo, fora contratada por António Cerdeira Jorge, solteiro, que vivia com sua mãe, Maria Teresa, viúva.

O patrão Cerdeira Jorge entendeu-se tão bem com a criada que fez um testamento a favor dela.

Porém, o Cerdeira e a mãe adoeceram súbitamente e morreram, no espaço de vinte e quatro horas. As mortes tornaram-se suspeitas ao delegado do Ministério Público desta comarca, sr. Dr. Jorge de Vasconcelos, o qual, depois de várias diligências, apurou ter a Hermínia envenenado os patrões.

A Hermínia foi condenada em 25 anos de prisão maior celular, em relação a cada um dos crimes e, em virtude do cúmulo jurídico, na pena única de 30 anos de prisão maior, em 1.000\$000 de imposto de Justiça, e em cinquenta contos de indemnização.

A ré foi declarada «delinquente por tendência», pelo que, no final da pena, ficará entregue ao Governo.

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

←→

CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO
== * BETÃO PREESFORÇADO ==

←→

Avenida de Sidónio Pais, 14, r/c. Esq.

Telef. 49313 — LISBOA

←→

Delegação no PORTO:
Praça Filipa de Lencastre, 22

FIBROCIMENTO



- TUBOS E ACESSÓRIOS, DE 40 mm. a 600 mm.
- CHAPAS LISAS E ONDULADAS
- RESERVATÓRIOS

Sociedade Técnica de Hidráulica
S. A. R. L.

Escritórios e Armazéns:

Avenida Fontes Pereira de Melo, 14

Telefones 40798 - 57127/S

L I S B O A

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

A'gua muito fluoretada a mais fluoretada, do mundo' contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doentes do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Ótimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados

— de aluguer, para famílias —

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126

Hôtel Bayard



**17, Rue du Conservatoire
PARIS**

O hotel onde se fala a nossa língua, com quartos com ou sem refeições e que os portugueses preferem por — estar no centro de Paris —

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS E CARGA



Carreiras para:

AFRICA OCIDENTAL E ORIENTAL, AMÉRICAS DO SUL E CENTRAL E ENTRE ANGOLA E O — NORTE DA EUROPA. —



LISBOA — Rua de S. Julião, 63
Telefones 30131 a 30138

PORTO — Rua Infante D. Henrique
Telefone 22342

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA
AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{td}
Rua Bernardino Costa 47 — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.^a L.^{da}
Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o — Telef. 31581 7 linhas
AGENTE NO PORTO

TAIT & C.^o
Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telef. 7

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA
Rua do Guarda-Mór, 2, 3.^o, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 6 4972

SOCIEDADE PORTUGUESA DE FRETAMENTOS, L.^{DA}

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68. RUA DE S. DOMINGOS À LAPA, R/C.
LISBOA

Teleg. «FRETAMENTO» // Telef. 65166-65167-64026

Telex: LISBOA-FRETFRET

BROKERS EXCLUSIVOS DE:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

S. A. R. L.

(200.000 Ton. D. W. aprox.)

Companhia Nacional de Navegação

S. A. R. L.

(100.000 Ton. D. W. aprox.)

ARMADORES DE NAVIOS



Quem pede Whisky espera que lhe deem o melhor. Mas quem pede WHITE HORSE obtém, sem sombra de dúvida, o melhor Whisky. Suave, fragrante, cada gota de WHITE HORSE proporciona-lhe o prazer que só a perícia da Escocia, ao que diz respeito à destilação e preparo de tão excelente bebida, consegue. Quando se trata de pessoas que, na realidade, apreciam Whisky, a preferência é sempre pelo WHITE HORSE.

WHITE HORSE

Whisky Escocês

PEÇA-O PELO NOME—WHITE HORSE



“GREY”

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas



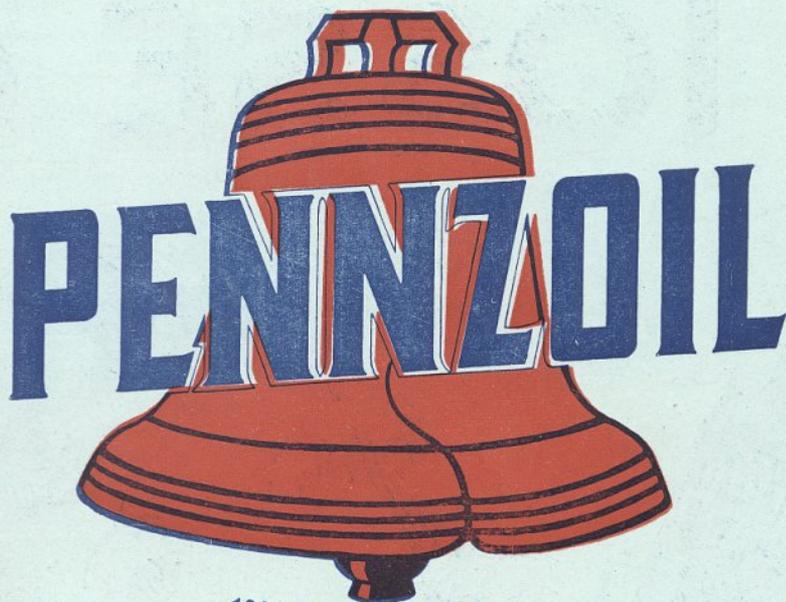
NOGUEIRA Limitada

LISBOA
R. dos Douradores, 107, 1.^o
Telef. P B X 2 1381-82

PORTO
134, Rua do Almada, 136
Telef. 7107

TOSSE?





100% PURO DA PENNSILVANIA

UM NOME EM ÓLEOS
DE
PRESTÍGIO UNIVERSAL