

Rev.

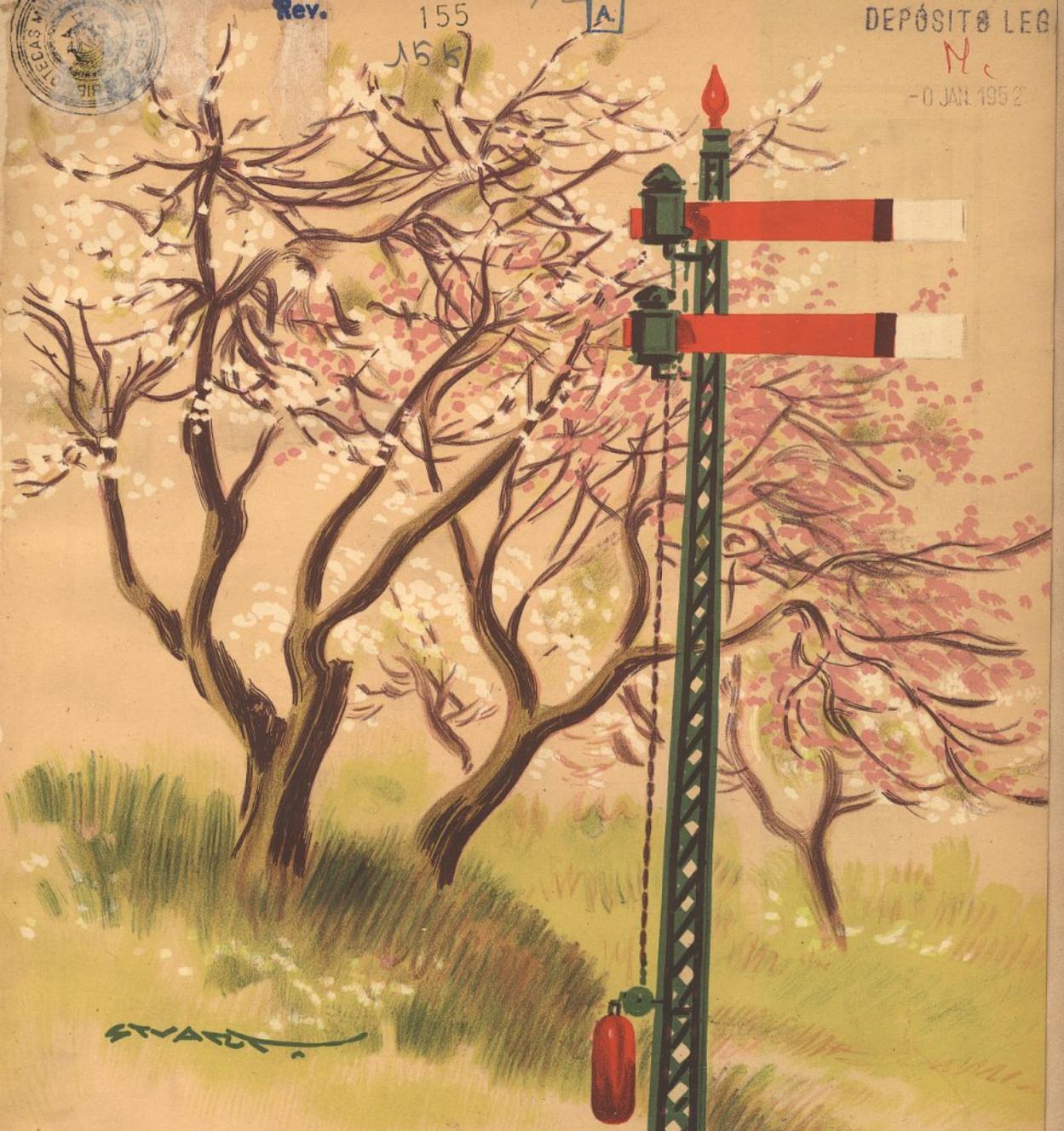
155

A

DEPÓSITO LEG

M_c

-0 JAN 1952



STAVEL

GAZETA DOS CAMINHOS

Ano 64.º

N.º 1537

DE FERRO

1 Janeiro

de 1952

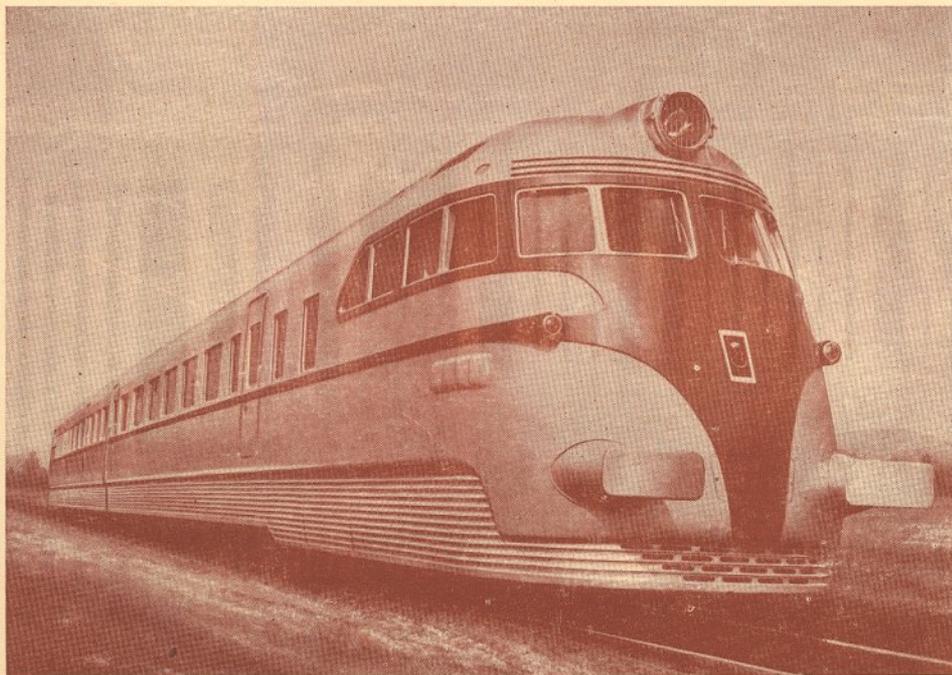
FIAT FIAT PORTUGUESA

S. A. R. L.

LISBOA -- Avenida da Liberdade, 253 -- Telef. 41171

* AUTOMÓVEIS * CAMINHÕES * ELECTROMOTORAS * TROLLEYBUS * VAGÕES
* LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS * MOTORES MARÍTIMOS * CARROS ELÉCTRICOS
* AUTOMOTORAS * LOCOMOTIVAS A VAPOR * CARRUAGENS * AUTOBUSES
* MATERIAL DE AVIAÇÃO * MOTORES INDUSTRIAIS * TRACTORES AGRÍCOLAS

TODAS AS APLICAÇÕES INDUSTRIAIS



COMBOIO ESPECIAL CONSTRUÍDO NA FIAT DE TURIM
E ADQUIRIDO PELO REI FARUK DO EGIPTO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

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

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

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

1537



1 — JANEIRO — 1952



ANO LXIV

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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



S U M A R I O

A doutrina do rejuvenescimento aplicada no caminho de ferro, pelo <i>General RAÚL ESTEVES</i>	403
Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	405
Boas Festas	407
Caminhos de Ferro de Espanha	408
O tráfego dos Caminhos de Ferro Portugueses no primeiro semestre de 1951, pelo <i>Dr. J. FARIA LAPA</i>	409
A situação dos Caminhos de Ferro Europeus	412
Os carros postais Suíços ao serviço do Turismo, por <i>ANTÓNIO MONTES</i>	413
O ferroviário mais antigo da Península é português e vive no Porto	416
Uma linha férrea para Fátima, por <i>GUERRA MAIO</i>	417
Há 50 anos	420
Espectáculos	420
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	421
Os Poetas e o Caminho de Ferro, por <i>LUÍS CAMBRONERO</i> e <i>RAIMUNDO CORREIA</i>	422
Linhas Estrangeiras	423
Caixa de Previdência de Profissionais da Imprensa de Lisboa	423
Celórico do Basto, por <i>ADRIANO DE SOUSA CASTRO</i>	424
Recortes sem comentários	429
Imprensa	430
Caminhos de Ferro Ultramarinos	430
Publicações recebidas	433
Parte Oficial	440

A doutrina do rejuvenescimento aplicada no caminho de ferro

Pelo General R A Ú L E S T E V E S

COMO se pode vêr no relato da última Assembleia Geral da C. P., realizada em Junho do ano findo, o Governo resolveu iniciar a aplicação aos caminhos de ferro da doutrina do rejuvenescimento.

Embora essa primeira amostra de tal aplicação tenha revestido um carácter deveras singular e extremamente paradoxal, é de esperar que, continuando nesse feliz intento, se queira agora estender os benefícios de tal medida a todos os elementos do sistema ferroviário do País.

Ora, é evidente que uma instituição que vai em breve completar um século de existência, carece, para ser perfeitamente rejuvenescida, de múltiplos e dispendiosos esforços em todos os elementos que a constituem.

Haveria, talvez, que começar por examinar se esse completo rejuvenescimento poderá pôr o sistema ferroviário em condições de sobrelevar absolutamente a outros sistemas de transportes bem mais jovens do que ele, e para os quais se deve prevêr um futuro mais desafogado, quando eles também façam progressos que lhes conservem a sua actual juventude.

Mas, enfim, fazendo jus ao critério que agora foi revelado, há que considerar vários pontos essenciais que importa incluir, desde já, nessa obra de rejuvenescimento, tais como são os que se referem ao material circulante e à constituição e implantação das linhas.

No que toca ao material circulante pode dizer-se que o seu rejuvenescimento já foi iniciado há alguns anos, embora em fraca proporção.

Torna-se, porém, necessário completar essa importante medida e, com esse fim, fazer a conveniente aquisição de todo o moderno material

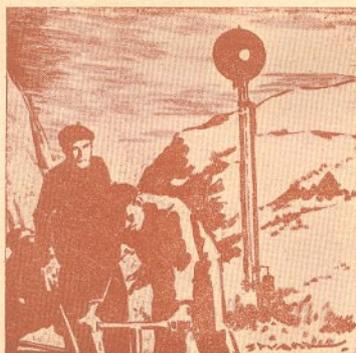
destinado a renovar o parque de viaturas e locomotivas que exige uma rejuvenescida exploração da rede ferroviária.

Essa medida importará, decerto, numa verba colossal, mas, com o auxílio do Estado, não será difícil alcançar a sua realização.

Quanto à linha, haverá também que lhe dar o carácter de remoçamento que ela exige, e, neste ponto, não falando já dos grandes defeitos que encerra a sua primitiva implantação, cabe naturalmente lembrar a electrificação de várias zonas cujo estudo já foi, de há muito, planeado, e também a construção de novas linhas que venham completar ou melhorar a nossa antiquada rede ferroviária, e cujos projectos já têm sido, por vezes, estabelecidos no plano geral elaborado nas estâncias superiores.

E' evidente que toda esta obra de rejuvenescimento há-de exigir capitais da ordem de muitos milhões de contos, mas a uma vontade firme de a realizar nada será decerto impossível, e o Estado afirmará assim a sua boa vontade e a sinceridade das suas intenções a que deu tão retumbante começo.

E, demais, a formidável despesa a fazer com essa realização virá ainda evidenciar mais claramente a nossa conhecida prosperidade financeira, pois que devemos notar que também o célebre método do dr. Veronoff para o rejuvenescimento da espécie humana só pôde receber uma integral aplicação para milionários americanos.



COM o falecimento do Coronel Lopes Galvão, que foi, além de um dos mais assíduos colaboradores, um dos mais queridos amigos desta revista, e com a saída, da Sociedade Estoril, do ilustre Engenheiro sr. Cancela de Abreu, cuja actividade foi solicitada para outros sectores da vida nacional, o quadro do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sofreu, por essas circunstâncias, uma ligeira remodelação: os srs. General Raúl Esteves e Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, que mantêm as suas antigas posições, vieram associar-se, a nosso convite, honrando-nos com a sua anuência, três nomes igualmente ilustres, os srs. Eng.º Manuel J. Pinto Osório, Comandante Álvaro de Melo Machado e Eng.º António da Silveira Bual.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, neste começo de 1952 não podia deixar de apresentar aos componentes do seu Conselho Directivo os seus melhores cumprimentos e os seus mais efusivos agradecimentos pela honra da sua cooperação e amparo moral na cruzada em que, desde a sua fundação, há 64 anos, esta revista se encontra empenhada.

São figuras de grande prestígio nacional os componentes do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O sr. General Raúl Esteves, antigo comandante do Regimento de Sapadores dos Caminhos de Ferro, que tão notável e heróica acção desenvolveu na Flandres, na primeira Grande Guerra, e antigo Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, onde pôs à prova a sua competência como engenheiro, tem recebido as mais altas distinções honoríficas nacionais e estrangeiras, entre as quais devemos mencionar as seguintes: Oficial da Ordem da Torre e Espada, Comendador da Ordem Militar de Aviz, Oficial da Legião de Honra da República Francesa, Ordem da Coroa da Bélgica, Ordem de Mérito Militar de Espanha, etc.

Em 1931, é louvado pelo superior critério, in-

teligência e dedicação com que se desempenhou da importante missão que lhe foi confiada de organizar e estudar um convénio entre o Ministério da Guerra e a Companhia dos Caminhos de Ferro.

Na C. P., na qualidade de vice-presidente do Conselho de Administração, cargo que exerceu durante muitos anos, realizou uma obra notabilíssima, ligando o seu nome, já ilustre por tantos títulos, a melhoramentos que muito influíram no progresso dos caminhos de ferro.

Autor de trabalhos importantes, como, por exemplo, «A Função do Exército» (1908); «A Fortificação no Plano de Defesa do País» (1910) e «O Problema de Defesa Nacional» (1935), o sr.

General Raúl Esteves há muitos anos que colabora na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, começando a fazer parte do Conselho Directivo desta revista desde o n.º 1304, de Abril de 1942.

O sr. engenheiro Raúl da Costa Couvreur, que também faz parte do Conselho Directivo desta revista desde aquela data, é outra figura ilustre com cuja colaboração e amizade muito nos honramos. O seu nome está também brilhantemente ligado aos caminhos de

ferro. Prestou serviço nos Caminhos de Ferro do Estado (1904-1927), tendo sido Chefe da Divisão de Via e Obras da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. Construiu as linhas do Pinhal Novo a Montijo e Tavira a Vila Real de Santo António e a estação dos Caminhos de Ferro do Terreiro do Paço. Sobre caminhos de ferro escreveu vários trabalhos de grande interesse.

Exerceu também as funções de Secretário Geral do Ministério das Obras Públicas, de Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e da sua 4.ª Direcção, de Presidente da Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos.

Vice-presidente do 1.º Congresso Nacional de Turismo, tomou parte em vários Congressos Internacionais, onde se distinguiu, honrando-se a si

Conselho Directivo

da

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

e ao País. Foi devido ao seu prestígio e às suas diligências que se realizou em Lisboa, com grande brilhantismo, a reunião preparatória da XV sessão do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, levada a efeito, pouco depois, em Roma, de 25 de Setembro a 4 de Outubro de 1950.

Como escritor, é autor de várias publicações sobre caminhos de ferro, turismo e numismática.

Interessando-se pelos problemas da cultura, é sócio da Associação dos Arqueólogos Portugueses, sócio correspondente da Real Academia de Ciências, Artes e Letras de Córdova, sócio correspondente da Real Academia de História de Madrid, sócio honorário da Sociedade Numismática de S. Paulo.

É ainda vogal da Junta Nacional de Educação e Membro de Honra da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos dos Caminhos de Ferro. Condecorado com a Ordem Militar de Cristo, Ordem da Instrução Pública e Ordem Militar de Santiago e Espada, o sr. Eng.º Raúl da Costa Couvreur, é uma autoridade em assuntos ferroviários.

O sr. Engenheiro Manuel J. Pinto Osório traz



General RAÚL ESTEVES



Eng.º RAÚL DA COSTA COUVREUR



Eng.º MANUEL J. PINTO OSÓRIO



Com.º ALVARO DE MELO MACHADO



Eng.º ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como membro do Conselho Directivo, um nome cheio de prestígio. Antigo combatente do C. E. P., na primeira Grande Guerra, o Eng.º Pinto Osório exerceu altos cargos políticos como Governador Civil do Porto e Ministro do Comércio e Comunicações no Governo de Sidónio Pais. Como ferroviário, tem exercido os altos cargos de Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, Secretário Geral da C. P., Administrador da C. P., sendo actualmente Vice-Presidente do Conselho de Administração da C. P. E' com desvanecimento que a *Gazeta* vê este ilustre engenheiro fazendo parte do seu Conselho Directivo.

O sr. comandante Alvaro de Melo Machado, ilustre Administrador Delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, é portador de uma larga e brilhante folha de

serviços como oficial da Marinha Portuguesa, tendo a sua acção sido galardoada com sucessivos louvores. Mereceu ainda as seguintes distinções: Em 1919 é agraciado com o grau de cavaleiro da Ordem Militar de Aviz; em 1920 é condecorado com o grau de comendador da Ordem Militar de

Aviz; em 1926 é autorizado a aceitar e usar as insígnias do grau de oficial da Académie Française, com que foi agraciado pelo Governo Francês; em 1938 é agraciado com o grau de grande oficial da Ordem Militar de Cristo.

Muito novo ainda, é nomeado Governador interino da província de Macau, em 1910, cargo que serviu com muita inteligência e provado patriotismo, e do qual, a seu pedido, foi exonerado em 22 de Março de 1913.

Por portaria de 17 de Maio de 1933, como Delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela é nomeado para constituir a Comissão de Defesa do Porto do Lobito, criada por decreto n.º 22.491 de 10 de Maio desse mesmo ano.

A sua acção, na qualidade de Administrador Delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, tem sido notável.

A sua entrada para o Conselho Directivo da *Gazeta* é para nós um motivo de justa alegria.

Filho e neto de distintos ferroviários e ambos engenheiros, o sr. engenheiro António da Silveira Bual, que concluiu, em 1930, os cursos de Engenharia Electrotécnica e Engenharia Mecânica no Instituto Superior Técnico, é um dos grandes valores da sua geração. Tendo entrado para a Sociedade Estoril, como Engenheiro Chefe do Serviço de Tracção e Electricidade em Abril de 1931, em Setembro de 1944 é nomeado Engenheiro Subdirector e em 1 de Janeiro de 1949 ascende à categoria de Engenheiro Director da mesma Sociedade.

Em todos esses cargos, desempenhados sempre brilhantemente, o sr. engenheiro António da Silveira Bual tem posto à prova não apenas a sua competência mas também o desejo de bem servir uma das mais privilegiadas zonas de turismo de Portugal e da própria Península.

São estas ilustres individualidades que constituem o Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Em boas mãos estão entregues, pois, os destinos desta revista.

BOAS FESTAS

Tiveram a gentileza de nos enviar cartões de Boas Festas: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Compagnie Internationale des Wagens-Lits et des Grands Express Européens; Marval, L.^{da}; A Tipóia; Joalheria Baeta; Carlos Alberto de Almeida Roque Santos; Sociedade Revendedora de Papéis, L.^{da}; Luís C. Almada; Aero Portuguesa; Comissão Central Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra; Rovere, L.^{da}; Adido da Imprensa da Legação de União da Africa do Sul; Anibal Gravador; João B. Carneiro, L.^{da}; Carlos e Paquito Gaspar; Edouard Dalphin; Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa; António Moreira, L.^{da}; Francisco Velez Conchinhas; Sociedade Corticeira Robinson Bros, L.^{da}; Dr. Bruno Bonotto; Conde de Penalva d'Alva; Henrique Ferreira, construtor; D. Francisco Xavier de Echarrí y Gamundi, adido da Imprensa à Embaixada de Espanha em Lisboa; Ente Nazionale Industrie; Armeis & Moreno, L.^{da}; C. Santos Guimarães; Joaquim Lopes da Neta; Carlos Pardal Cardoso; Alvaro Figueiredo d'Almeida; Frederico da Silva; Pathé-Baby Portugal, L.^{da}; Licínio Rocha; Carlos Henrique Couceiro Feio; Senna, Botto & Leitão, L.^{da}; J. M. da Silva Pinto; Companhia Air France; Manuel Reis Morais & Irmão; Dr. Vergílio Saque; Ruy Gonçalves Fernandes; Dr. Ernesto Sanches Hernandez; Stag, Sociedade Técnica de Artes Gráficas; Casa de Trás-os-Montes e Alto-Douro; Fernando António Alves; Fotografia Por-

tugal de Ondas Soares; Tide Water Associated Oil Company; Inspector Manuel Martins de Almeida; Ch. Lorilleux & C.; Manuel dos Santos; Manuel Ferreira de Almeida, director do «Açoriano Oriental»; Fernando Toscano Alves; Fernando Manuel Simões da Costa; António Correia de Oliveira; Carlos Rodrigues Teixeira; D. Adelina Mesquita; Domingos Mesquita; Professor A. Leão de Carvalho; Ramón Edo; Metalúrgica das Salgaadeiras, L.^{da}; Carlos Alberto Gonçalves Cerqueira Nepomuceno; Luís dos Santos Baggero; Funcionários do Grupo «Os Carlos»; Arnaldo Mourão; Comissariat Général au Tourisme, de França em Portugal; Manuel Joaquim de Andrade; Dr. José Jacinto Pereira da Câmara; Felix E. Lorand; Centro Nacional Suiço de Turismo; Ourivesaria Santos Carvalho; Companhia Real Holandesa de Aviação; João Fernandes Horta; Ateneu Ferroviário; José Rêgo Figueira; Adriano Augusto de Figueiredo Dôres; Cândido Gorjão, etc.

Os nossos reconhecidos agradecimentos.

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
deseja aos seus estimados colaboradores,
assistentes e anunciantes umas Festas Felizes
e um Novo Ano repleto de felicidades

Caminhos de Ferro de Espanha

Foi nomeado Director-Geral da RENFE o Engenheiro GARCIA-LOMAS

NUM dos nossos últimos números, noticiámos a nomeação, para o alto cargo da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, do Eng.º D. José Maria Garcia Lomas y Cossio, técnico distintíssimo cujo nome é bastante conhecido no meio ferroviário internacional.

Não nos permitiu a falta de espaço que nos ocupássemos desenvolvidamente de tão eminente personalidade, o que fazemos hoje, para pôr em destaque as notáveis qualidades do novo Director Geral da RENFE, Engenheiro de Caminhos, Canais e Portos que, ao terminar o curso em 1920, ingressou na antiga Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, onde trabalhou nos serviços de Via e Obras e também nos de electrificação da rampa de Pajarés. Tão hábilmente se houve o distintíssimo engenheiro em obras de tão grande responsabilidade, que passou a Adjunto da Direcção da Companhia do Norte, onde, durante dez anos, projectou e executou importantes trabalhos de electrificação, como os de Barcelona a Manresa e San Juan, Alsasua a Irun, Bilbao a Portugaléte e outros.

Em 1932, o Eng.º Garcia-Lomas foi nomeado Chefe da Exploração da Companhia do Norte, e em 1941, quando da fusão das linhas férreas espanholas, transitou com o mesmo cargo para a Rede Nacional dos Caminhos de Ferro, alcançando pouco depois a categoria de Subdirector.

Quando em 1945 o Governo de Espanha nomeou o Eng.º Garcia-Lomas para o alto cargo de Director Geral de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, o meio ferroviário

aplaude sem reservas a justíssima nomeação, tão grande é a obra do distinto professor catedrático de Caminho de ferro na Escola de Engenharia de Caminhos, Canais e Portos, demonstrada na direcção de cursos brilhantes desde 1939.

Não fica por aqui a obra do Eng.º Garcia-Lomas, que, em anos sucessivos de trabalho, conquistou os cargos de vogal da comissão oficial de electrificação e o de Adjunto Técnico do Comité que sucedeu àquele organismo, tendo desempenhado o cargo de Secretário Geral do XI Congresso de Caminhos de Ferro e o de membro da Comissão Permanente da Associação Internacional.

Antigo Presidente do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e Transportes por Estradas e Presidente da Exploração dos Caminhos de Ferro do Estado, o Eng.º Garcia-Lomas é autor de diversas publicações profissionais e ainda do «Tratado de Engenharia de Caminhos de Ferro», obra fundamental onde deixa assinalado o seu valor de técnico distintíssimo.

O novo Director Geral da «Renfe», cujo nome é bem conhecido do corpo directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, assim como dos leitores da nossa revista, possui, como justa consagração dos seus altos méritos, numerosas condecorações, entre as quais se destacam a Grã-Cruz da Ordem do Mérito Civil e de Oficial da Coroa Real Belga.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* ao traçar a biografia de tão ilustre personalidade, endereça ao Eng.º Garcia-Lomas as suas melhores homenagens, desejando-lhe as maiores facilidades no desempenho de tão elevada função.



Eng.º GARCIA-LOMAS

O tráfego dos CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES no primeiro semestre de 1951

P e l o D R . J . F A R I A L A P A

«Boletim Estatístico» da Companhia, que veio, com a sua edição mensal, substituir, desde 1947, os antigos «Resumos Estatísticos», de edição anual, apresenta-se, à primeira vista, como um amontoado de números e de designações, sem mais significado do que a expressão de um espírito dominado pela obsessão das cifras.

Mas a sua análise mais demorada e a ponderação dos factos que os números traduzem, permitem formular conclusões a que não pode negar-se interesse, mormente para aqueles que emprestam quotidianamente o seu esforço ao funcionamento deste tão grande organismo, que é a Companhia.

Coloquemos perante nós os «Boletins» que contêm elementos relativos aos seis primeiros meses de 1951 e formulemos algumas deduções, poucas para não abusar do espaço, das muitas que eles concedem.

* * *

Vendemos, nesse período, e nas nossas estações, 69 mil bilhetes, por dia; em igual período do ano anterior havíamos vendido, diariamente, 70 mil bilhetes. A diferença, de 1.000 bilhetes, resulta do aumento de 400 bilhetes na 1.ª classe e da diminuição de 400 bilhetes na 3.ª classe e de 1.000 bilhetes na 2.ª classe.

Sabemos que o aumento na 1.ª classe é, pelo menos em parte, explicado pela substituição, em algumas linhas, do regime das três classes pelo regime das duas classes, 1.ª e 3.ª; daí, um desvio da 2.ª para a 1.ª classe.

Mas a média diária da venda de bilhetes não se manteve fixa, durante todo o semestre; ela oscilou entre o mínimo de 63,5 milhares, em Fevereiro, e o máximo de 73,5 milhares, em Maio. A amplitude desta oscilação (10 milhares de bilhetes por dia), constituiu uma dificuldade de exploração, pois necessariamente o parque de car-

ruagens ou será excessivo, por deficiência de rentabilidade, na época de mais fraca afluência, ou será insuficiente na época de mais forte afluência.

É claro que persistiu, sempre bem patente, a marca específica do nosso tráfego de passageiros: a preponderância nítida da 3.ª classe. Dos 69 mil bilhetes vendidos diariamente, nada menos de 64 mil foram de 3.ª classe; os restantes 5 mil repartiram-se pela 2.ª classe, com pouco menos de 4 mil, e pela 1.ª classe, com pouco mais de 1.000.

Se referirmos, com base nos preços da Tarifa Geral, os bilhetes de 1.ª e 2.ª classes, a bilhetes de 3.ª classe, poderemos dizer que a venda diária equivaleu a cerca de 5 mil bilhetes de 3.ª classe, para a 2.ª classe, e a cerca de 2 mil bilhetes de 3.ª classe, para a 1.ª classe. Mesmo assim, com esta equiponderação de quantidades, a desproporção é notória. A diferenciação do transporte por classes, levada a efeito para o vender a preços vários, que cada grupo de utentes está disposto a pagar (no sentido do que se designa por absorção da renda dos consumidores) não surte aqui grande efeito... pela minguia, no actual nível de réditos, de elementos constitutivos dos grupos correspondentes aos preços mais elevados.

Venderem-se 69 mil bilhetes por dia, significa, se partirmos de um serviço diário ininterrupto, emitirem-se 2.875 bilhetes por hora, ou quase 48 por minuto. Das nossas, digamos, 700 estações, só 48 estão, em cada minuto, a vender um bilhete. É bastante modesto, temos de reconhecer.

A receita média que reverteu para a Companhia, e portanto já deduzida do imposto, foi, neste primeiro semestre de 1951, de \$22,0 por cada passageiro, e por cada quilómetro de percurso. Se tivermos em vista que o preço mais baixo da Tarifa Geral, o de 3.ª classe, é (líquido de imposto) \$23,25 por passageiro e quilómetro, conclui-se ser importante a acção das tarifas especiais e das reduções, sobre o montante das receitas.

E para finalizar, no que respeita a tráfego de

passageiros, tenhamos em atenção certas considerações que condicionam as deduções que façamos.

Assim, devemos ter em vista que, segundo se esclarece nos próprios «Boletins», os elementos relativos a «Passageiros» são aproximados; só os relativos a «Mercadorias» são definitivos.

Devemos ainda ter presente que, ao fazermos confrontos com o ano anterior, se torna necessário ponderar as dessemelhanças de regime em que decorreu esse ano, e o corrente, no que respeita à existência de tarifas especiais que regulam a venda de bilhetes de ida e volta.

Quanto ao imposto, estava fixado, no ano anterior, em 12% da receita bruta de transporte (!); no ano corrente (embora com base de incidência mais extensa, o que faz minorar, no sector de bagagens e de mercadorias, a aparente diferença) o imposto cifra-se em 7% da receita bruta de transporte e de operações acessórias. Por isso os preços líquidos, de passageiros, são no ano corrente mais elevados do que eram no ano anterior; o preço líquido, por exemplo, da 3.ª classe da Tarifa Geral é, no ano corrente, \$23,25 e era, no ano anterior, \$22.

Quanto a tarifas especiais que regulam a venda de bilhetes de ida e volta, sabemos que no ano corrente há maior número dessas tarifas, em vigor, do que havia no ano passado. Daqui, concluir-se que analisando, como fizemos, os números representativos de «bilhetes vendidos», havemos de encontrar, no ano corrente, para movimento igual ao do ano anterior, menor número de bilhetes vendidos, pois a muitos dos bilhetes de ida e volta, do ano corrente, corresponderam, no ano passado, dois bilhetes: um de ida, outro de volta.

E ainda uma prevenção. Os juízos que possam formular-se com apoio nos elementos estatísticos referentes à Rede Geral só assumem valor para determinar atitudes que forçosamente tenham de ser unânimes, em relação ao conjunto das linhas exploradas. Mas para aquelas atitudes susceptíveis de modalidades, aplicáveis a cada uma das zonas, ou linhas, eles só teriam valor se as características do tráfego fossem, em toda a rede explorada, homogêneas. Tal não acontece, porém. Por exemplo, o tráfego de passageiros traduz, como é intuitivo, a extrema diferenciação das densidades demográficas das várias regiões do País. Se na linha do Minho, com 195 km, se venderam, no semestre considerado, 1.530 mil bilhetes, na linha de Évora, com 266 km, venderam-se, no mesmo período, 151 mil bilhetes — dez vezes menos; e não é esta, como se sabe, a única dessemelhança.

* * *

Passemos ao tráfego de mercadorias. Transportámos em cada dia, no 1.º semestre do ano

corrente, 15.765 remessas, quantidade ligeiramente superior à do 1.º semestre do ano anterior (15.669).

Destas 15.765 remessas, nada menos de 10.343 foram de grande velocidade e apenas 5.422 foram de pequena velocidade. O facto talvez surpreenda alguns dos leitores, mas mais os surpreenderá decerto saber que das 10.343 remessas de grande velocidade, 7.632 se deslocaram ao abrigo da Tarifa 8/108 — os pequenos volumes até 20 kg., com características de tarifa postal, e a que o Público concedeu a denominação, já tradicional, de «tarifas». Quer dizer que cerca de metade das remessas que diariamente se despacham nas nossas estações, são remessas de pequenos volumes, até 20 kg.

Do mesmo total de 15.765 remessas, diariamente expedidas, apenas 591 foram de vagão completo; as restantes 15.174 (incluídas as 7.632 de pequenos volumes) foram remessas de peso ou volume inferior ao do vagão — as chamadas, em nomenclatura incorrecta, mas obrigada por lei, remessas de detalhe. Quando se pensa que, forçosamente, o custo unitário (o custo, e não o preço) das remessas de detalhe é superior ao das remessas de vagão completo, maior realce toma o significado desta proporção.

O peso médio de cada remessa de grande velocidade foi de 100 kg (excluídos os pequenos volumes até 20 kg); as remessas de vagão completo, de grande velocidade, pode dizer-se, são quase inexistentes: 3 por dia, com o peso médio de 9,1 toneladas.

O peso médio de cada remessa de detalhe, de pequena velocidade, foi de 300 kg. e o de cada remessa de vagão completo, também de pequena velocidade, de 10,9 toneladas.

Se notarmos que no nosso parque de vagões já se contam hoje bastantes unidades com capacidade de carga superior a 10 toneladas, o peso médio de 10,9 toneladas para cada remessa de vagão completo, de pequena velocidade, faculta conclusão significativa: a de que a capacidade de carga dos vagões está longe de ser, pela natureza dos carregamentos, aproveitada integralmente.

A diferenciação apontada, dos pesos médios de cada remessa, por cada espécie de tráfego, origina uma diferente ordenação dessas espécies, se, em vez de se tomar a quantidade de remessas, se olhar ao peso transportado. Assim, por dia, no primeiro semestre do ano corrente, transportaram-se 8.301 toneladas, das quais 6.397 toneladas em pequena velocidade, e em regime de vagão com-

(!) Mais rigorosamente, a taxa de imposto era 12%, excepto para as receitas das linhas que constituíam propriedade do Estado, para as quais a taxa era 9,5% (decreto n.º 34.183, de 8 de Dezembro de 1944). Mas com tal restrição, a taxa média de imposto, sobre as receitas do tráfego de passageiros, na rede explorada pela C. P., orçou, em 1950, por um pouco mais de 11%.

pleto, e 1.487 toneladas, também em pequena velocidade, mas em regime de detalhe; em grande velocidade, transportaram-se 417 toneladas, quase que totalmente (à excepção de 30 toneladas) em regime de detalhe.

Citámos médias diárias relativas ao período semestral. Mas se decomposermos essas médias por cada um dos meses, verificaremos que a carga apresentada nas estações, para expedir, oscilou entre 7.573 toneladas, em Maio, e 9.305 toneladas, em Janeiro. A amplitude de 1.700 toneladas, por dia, já deixa ver, à semelhança do que sucede no tráfego de passageiros, a dificuldade de exploração — a existência de material inaproveitado, em certa época, ou a carência de material em outra época.

Também o tráfego de mercadorias, como vimos acontecer para o de passageiros, se apresenta muito desigualmente distribuído no País.

Em grande velocidade, verificamos que há linhas, como a do Minho, com 195 km, em que foram expedidas, no semestre considerado, 8.230 toneladas de carga; mas há outras, como a do Douro, com 191 km, em que a carga expedida se limitou, no mesmo período, a 3.985 toneladas. Há linhas, como a do Leste, com 242 km, em que a carga expedida atingiu 2.103 toneladas; outras, como a de Évora, com 266 km, em que se expediram 779 toneladas.

No que respeita à pequena velocidade, característica idêntica se observa. Na linha do Minho, com 195 km, expediram-se, no semestre em observação, 120.339 toneladas; mas na linha do Douro, com 191 km, expediram-se somente 74.415 toneladas. Na linha de Leste, com 242 km, expediram-se 38.902 toneladas; mas na linha de Oeste, com 246 km, expediram-se 123.028 toneladas. No troço de Lisboa-P. a Campanhã, com 338 km, expediram-se 300.180 toneladas; mas no troço Barreiro a Vila Real de Santo António, com 396 km, expediram-se somente 138.862 toneladas.

As considerações que, a propósito semelhante, fizemos em relação ao tráfego de passageiros são aqui também temporâneas.

É interessante notar a composição do nosso tráfego, em que predominam as mercadorias de baixo valor específico.

Assim, das 56.997 toneladas de grande velocidade, transportadas no 1.º semestre, cerca de metade (22.519 toneladas) diz respeito a frutas verdes e a pescaria, em partes sensivelmente iguais. O restante é composto, na sua maior parte, por batata, hortaliças, lacticínios, criação e caça e outros produtos alimentares.

Quanto à pequena velocidade, do total de 1.427.115 toneladas transportadas no 1.º semestre, correspondem a:

Minérios, pedras, etc.	339.808 toneladas
Cereais, farinhas, e legumes secos.	249.562 »
Combustíveis	182.183 »
Produtos alimentares	113.517 »
Vinhos e derivados, cerveja e águas	82.761 »
. Total	967.831 »

ou seja quase 70% da tonelagem total.

Com esta composição, fácil é deduzir quanto relativamente baixo será o preço unitário médio.

Por isso, a receita, líquida de imposto, por tonelada-km de g. v. foi, no semestre, 1\$99,7; por tonelada-km de p. v., foi, também no semestre, \$54,1. Acusaram, como é natural, em resultado da luta de preços, decréscimos, confrontadas com as do 1.º semestre do ano anterior, de 14% e 2%, respectivamente.

* * *

Logo que são apurados elementos relativos a cada ano, em maior número dos que figuram nos «Boletins», referidos a cada mês, eles são publicados num dos números do «Boletim» do ano seguinte. Pelo exame desses elementos se pode verificar a quantidade de comboios, o seu percurso, total e médio, o seu aproveitamento, a intensidade e a densidade do tráfego, o percurso médio dos passageiros e das remessas, a receita, total e unitária, etc., etc.—dados que facultam exame mais profundo às condições em que se exerce a actividade da Companhia.



A situação dos Caminhos de Ferro Europeus

I — Considerações de ordem técnica. O caminho de ferro não é um instrumento antiquado

Com a devida vênia compilamos da importante revista madrileña Ferrocarriles y Tranvías o estudo sobre a situação dos caminhos de ferro europeus feito com notável autoridade por D. Jesus de Lasala Millaruelo, chefe do Serviço de Estudos do Conselho de Administração da RENFE.

PARA averiguar se, como alguns crêem, a causa da actual situação se deve a que o caminho de ferro é, por natureza, um sistema de transporte que ficou antiquado, convém examinar de que maneira usa as qualidades essenciais de um sistema de transporte, tais como a segurança, rapidez, economia e capacidade, em comparação com a camionagem.

Em tal análise há que distinguir entre a operação principal do transporte pròpriamente dito e as operações complementares, carga e descarga, embalagem, recolha e entrega, etc.

A — Operação principal do transporte

Quanto a segurança as vantagens do caminho de ferro são indiscutíveis. As estatísticas mostram que é incomparavelmente menor o número de vítimas em acidentes ferroviários que em acidentes de automóvel, resultados que se devem, por uma parte, ao aperfeiçoamento da técnica ferroviária, e por outra, às prescrições muito severas que regulam a segurança da exploração.

Quanto a rapidez no transporte de passageiros, o caminho de ferro realiza velocidades comerciais superiores a 85 quilómetros por hora. O próprio avião não apresenta sobre o combóio grande vantagem, a não ser para distâncias superiores a 800 quilómetros.

Para mercadorias costuma dizer-se que o camião é mais rápido do que o caminho de ferro, mas deve ter-se em conta que o caminho de ferro não transporta rapidamente senão as mercadorias que necessitam de rapidez e, em tais casos, o combóio é mais rápido que o camião.

Quanto à economia, o transporte pròpriamente dito por caminho de ferro é quatro ou cinco vezes mais económico que o do camião para os transportes em massa, excepto no caso do tráfego a curta distância.

Esta característica económica no caso do transporte ferroviário é resultado directo das suas características técnicas de consumo de energia por tonelada quilométrica transportada e de pesoal necessário para o transporte.

Há que atender também à capacidade total que

em relação com a procura de transporte são capazes de oferecer um outro sistema. A tonelagem transportada por camião é muito inferior à do combóio, o qual é susceptível de sofrer ainda aumento. Seria completamente impossível que a estrada tomasse sobre si o desenvolvimento de todo o tráfego que actualmente é pertença do caminho de ferro.

A experiência da guerra demonstrou o insubstituível papel que desempenhou o caminho de ferro nos transportes estratégicos; as mesmas divisões motorizadas necessitam de ser transportadas e aprovisionadas pelo caminho de ferro.

B — Operações complementares do transporte

Há que reconhecer que a caminheta toma vantagem ao combóio, quando este necessita completar o seu transporte por duas operações complementares terminais, cujo custo ao somar-se ao da operação principal, eleva o custo total, enquanto a camioneta realiza um serviço de parte a parte sem necessidade de operações complementares. Mas, à medida que a distância do transporte aumenta, a proporção das cargas terminais no preço do custo total diminui, pelo que a partir de certa distância resulta já vantajoso economicamente o transporte ferroviário. Este facto favorável ao camião para as curtas distâncias acentua-se, naturalmente, nas mercadorias de tarifas mais elevadas.

Também se reconhece que para o tráfego de passageiros tem vantagens o automóvel, não sómente para transportes locais, como também para transportes a distância reduzida, quando a densidade do tráfego não seja excessiva. Assim mesmo apresenta vantagens o autocarro e o automóvel para o tráfego turístico.

Em resumo, pode dizer-se que por sua natureza o combóio está muito longe de converter-se num instrumento antiquado. O automóvel, por seu turno, possui características que abrem possibilidades novas no aspecto de porta a porta e, em geral, por constituir um meio de transporte «à medida», enquanto o combóio seguiu sempre o sistema «anónimo e colectivo».

As duas técnicas, de per si, não se excluem, e devem pelo contrário completar-se harmónicamente.

Na próxima vez abordaremos a segunda parte do estudo em questão intitulada:

II — Características do regime actual e desaparecimento do monopólio.



Os machos transportam ainda o correio em certas regiões suíças

OS CARROS POSTAIS SUIÇOS AO SERVIÇO DO TURISMO

P O R A N T Ó N I O M O N T Ê S

Vai para setecentos anos que os primeiros correios atravessaram os Alpes. O facto constituía uma aventura arriscada, bastando dizer-se que um saco de correio com 15 ou 20 quilos, levava a transportar três dias e meio de Zurich a Bellinzona, percurso que hoje se faz em poucas horas.

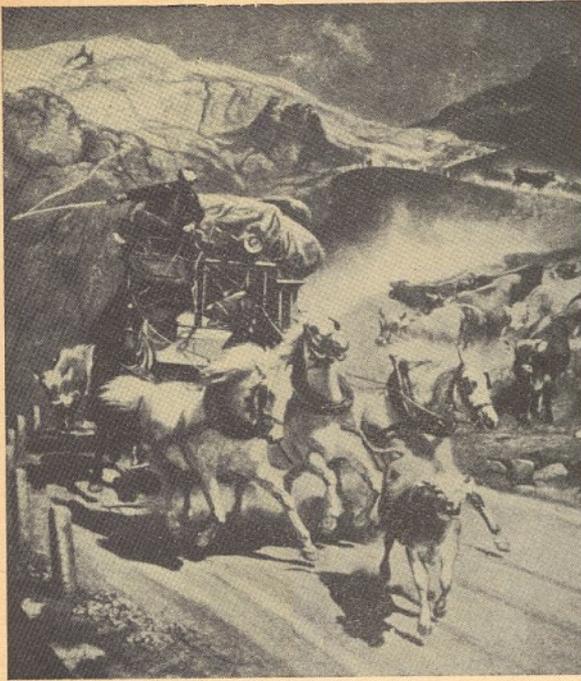
Os degelos, as avalanches e os temporais constituíam inimigos poderosos e, com o rodar dos anos, os transportes do correio começaram a ser feitos ao dorso de machos, animais pacientes que, como os condutores, sofreram durante muitos anos as inclemências do tempo.

Os Alpes são a muralha mais forte e elevada da Europa, cadeia de montanhas cujos cumes atingem 4.600 metros, fronteira que separa o mundo latino do mundo germânico—uma das características mais curiosas da Suíça que, num território de superfície reduzida, conserva atractivos de extraordinário valor, que vão desde a constituição fí-

sica dos habitantes aos contrastes da própria natureza.

Foi um geólogo inglês, Charles Greirele, que efectuou a primeira travessia dos Alpes em caruagem, no ano de 1775, acontecimento que causou espanto na região do St. Gothard. O carro, rebocado por quatro homens e um macho, foi trepando a encosta, mas, na «Ponte do Diabo», a tarefa tornou-se de tal forma difícil, que a caruagem teve de ser desmontada, pois só assim conseguiu vencer a áspera rampa, contando-se que o velho inglês teve de utilizar 78 homens para realizar a difícil travessia de Altdorf ao Lago Maior.

Estava aberto o caminho às diligências que, afinal, eram as nossas «mala-postas». A neve caía, o vento soprava, ouviam-se as pragas dos cocheiros, relinchavam os cavalos, e as longas viagens, iluminadas pelos relâmpagos, deixavam os passageiros esgotados.



A diligência do Gothard era puxada a três cavalos

De Fluelen, pequena aldeia no extremo do «Lago dos Quatro Cantões», a Milão, a diligência levava trinta horas, trinta horas de angústias e de perigos. Nas curvas, desmanchavam-se as coberturas das malas, ouviam-se os toques de corneta, espantavam-se os gados e, com os gritos do bolieiro, as pequenas povoações perdiam a habitual tranquilidade.

O «Postillon» — o bolieiro da velha diligência — à entrada das aldeias, empunhava a corneta dourada, cujo som estridente corria pelos vales profundos, e as crianças ficavam perplexas ao ver aquele homem de calças de oiro, colete vermelho, casaca azul com botões doirados e o chapéu negro brilhante, personagem romântico olhado ao tempo como um herói!

Durante mais dum século, a diligência foi o único meio de transporte que circulou nas velhas estradas suíças. Aqueles veículos estranhos, ao chegarem às povoações, eram olhados de todos os lados, enquanto os passageiros tomavam as refeições. Durante duas horas, contavam-se histórias, apre-

ciavam-se petiscos regionais, sopravam-se cachimbos, alimentavam-se os cavalos! e, por fim, seguiam-se as viagens com o risco de assaltos preparados por bandoleiros, que exigiam a bolsa ou a vida dos viajantes, já estropeados pela fadiga!

* * *

Em 1769 descobre-se a máquina a vapor, e todo o mundo fala no invento do engenheiro francês Cugnot — uma máquina de três rodas que, depois de trabalhar dez minutos, aguardava que se formasse o vapor, para continuar o trajecto...

Passados cem anos, já providos de grandes chaminés, os veículos a vapor aperfeiçoam-se, mas giram ainda sobre três rodas, atingindo a velocidade máxima de 10 quilómetros à hora!

Fazem-se estudos, modificam-se os motores, transformam-se as carrocerias, e em 1919 inauguram-se os primeiros automóveis-postais, com dezoito lugares para passageiros. O serviço dos correios começa a fazer-se em grandes automóveis, que são aproveitados pelos viajantes que vivem em terras onde o caminho de ferro ainda não chegava, em 1920, já os auto carros postais começam a circular nas estradas alpestres

de Grimsel, de Furka, Obesalp e St. Bernardino. Não tarda que os carros-postais comecem a constituir elementos turísticos de grande interesse. Feitos para circular com todo o tempo, os



As diligências eram às vezes assaltadas

novos auto-carros podem descobrir-se, o que permitirá admirar as montanhas; os vidros descem, e até os lugares se alargam, embora estreitando os corredores durante a marcha; com assentos confortáveis, levam as malas do correio e com o espanto dos passageiros, é o mecânico que vende os bilhetes e conduz, por entre precipícios fantásticos, os pesados auto-carros, fornecendo aos viajantes indicações sobre as curiosidades das regiões atravessadas.

Os passageiros têm plena confiança na solidez e qualidade destes auto-carros gigantes fabricados nas oficinas «Saurer» e dotados com motores «Diesel», inventados e estudados por Rudolfo Diesel. Mas têm também a maior confiança nos condutores, que além de prestarem o serviço militar, devem possuir o certificado de registo criminal limpo, aprendizagem completa de mecânico e idade entre 22 e 28 anos. Depois do exame médico rigoroso e de cumprirem um estágio exigente, os condutores, já senhores dos veículos de cem cavalos que lhe confiaram, ficam aptos a percorrer aquelas estradas estranhas e perigosas que, vistas de longe, lembram linhas quebradas precipitando-se em abismos indescritíveis.

O combóio, o barco e o carro postal, circulando em íntima ligação, são, por assim dizer, os três pontos de apoio do turismo suíço. Se, na verdade, para fazer turismo, se tornam indispensáveis bons hotéis, a verdade é que não pode haver turismo sem um perfeito serviço de transportes. Os chamados serviços combinados que, na Suíça, são verdadeiramente modelares — orientam os turis-

tas, fornecem-lhes bilhetes para quaisquer percursos, e transportam as malas, sem incómodo para os passageiros.

A Suíça, verdadeiro país de turismo, tem nos carros postais, não só um dos melhores transportes, mas um dos seus maiores agentes de propaganda.

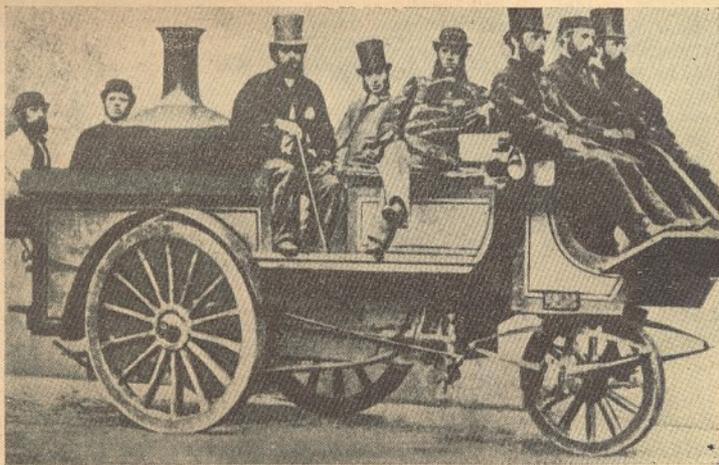
Os automóveis amarelos, alegres e brilhantes, que cruzam as perigosas estradas suíças, são verdadeiros mirantes dos quais se desfrutam os mais deslumbrantes panoramas.

Atraentes, simpáticos, populares, quando o seu toque inconfundível se ouve nos estreitos desfiladeiros, toda a gente corre a saudar os viajantes, como sucedia no tempo distante das diligências.

Com o rodar dos anos, as diligências desapareceram e com elas desapareceu o velho «Postillon», personagem curioso cujas vestimentas garridas causaram a alegria das povoações.

Em seu lugar, foram criados os modelares carros postais, que permitem a realização das mais deslumbrantes viagens através das estradas suíças.

Pode ser que ainda exista quem admire o pitoresco da antiga diligência do Gothard, rebocada por lindos cavalos brancos, que inspirou o celebrado pintor Rudolf Keller, mas, em compensação, melhoraram consideravelmente os transportes por estrada, a tal ponto que, em poucas horas, se podem apreciar com comodidade, segurança e economia, as mais impressionantes curiosidades da velha Helvécia.



Eram assim os primeiros veículos a vapor

O ferroviário mais antigo da Península é português e vive no Porto

QUANDO, muito recentemente, se realizou, no Porto, o Congresso de Horários, um alto funcionário da C. P., ao apresentar o ferroviário português sr. Marcelino Silva ao Director da RENFE, fê-lo nos seguintes termos:

— Marcelino Silva, o mais antigo ferroviário da Península.

Com efeito, o sr. Marcelino Silva, comprovado amigo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e a quem todos nós, nesta casa, consagramos a mais respeitosa simpatia e a melhor consideração, é hoje o ferroviário mais antigo da Península, tendo entrado ao serviço dos caminhos de ferro portugueses, quando se iniciaram as obras da linha que ligaria Ermazinde ao Douro.

O *Diário Popular*, na sua edição de 16-9-1951, dedica ao sr. Marcelino Silva um interessantíssimo artigo que, com a devida vénia, vamos reproduzir nas colunas da nossa revista.

Ferrovário aos 10 anos e 5 meses!

«Vive no Porto, onde ainda se encontra ao serviço activo, o mais antigo ferroviário da Península, sem ser, porém, o mais velho em idade. Vida plena de trabalho e de sacrifício, para ascender, como tem ascendido, mercê apenas do seu mérito próprio, o sr. Marcelino Silva, chefe de serviço no desempenho das funções de chefe da 1.ª circunscrição de exploração, completou já 57 anos ao serviço dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Neto de ferroviário, filho de ferroviário, irmão de três ferroviários, pai de um antigo director dos Caminhos de Ferro de Moçamedes e tio de ferroviários, o sr. Marcelino Silva é, assim, um dos elos de uma cadeia de quatro gerações de ferroviários, passando à situação de reformado daqui a dois anos, mercê da imposição legal. Tinha 10 anos e 5 meses quando seu avô conseguiu que o general Justino Teixeira, então director dos Caminhos de Ferro do Minho-e-Douro, despachasse o requerimento em que era nomeado, com data de um mês antes por engano do general, para o exercício das funções de praticante. Desde então, não mais serviu senão as comunicações ferroviárias portuguesas, quer ao serviço do «Minho e Douro», quer, depois, por arrendamento das linhas do Estado, da Companhia Portuguesa. Praticante, factor, fiel, chefe de estação, subinspector, inspector, inspector principal, subchefe e chefe de serviço — 57 anos de vida de trabalho que, porém, em nada, praticamente, conseguiram alterar o frescor das suas faculdades e o vigor dos seus músculos.

Aos 13 anos, infringindo-se a lei, presta serviço como chefe de estação

O pormenor mais curioso da vida do sr. Marcelino Silva é o facto de, aos 13 anos de idade, ter sido investido nas funções de chefe de estação, acto absolutamente contra a lei mas que as exigências de momento absolutamente justificaram.

Sobre as obras em curso na linha, próximo da estação da Ermida, havia desabado um enorme pedregulho que teimou em ali se manter o melhor de três dias resistindo a todas as tentativas de o arrancarem como se impunha. Entre Ermida e Porto de Rei, o trânsito foi, imediatamente, interrompido, ficando, assim, prática e temporariamente, inutilizado esse troço da linha do Douro.

Para a Ermida, seguira, além de altos funcionários, o próprio director geral. Vinha o pequeno Marcelino a caminho do Porto, onde o aguardava o pai, quando um inspector o colheu de surpresa, talvez certo da negativa, e depois de ter-se retirado alegando doença o chefe da estação e de ter provado não servir um factor, bêbado, a quem se chamara, disse-lhe — Silvinha, és capaz de tomar conta disto?

Mês de Fevereiro então decorrente, frio e chuvoso, nada intimidou o «catraio», que nem dispunha de roupa de cama nem de qualquer outra comodidade e se aguentou, heróica e brilhantemente, durante os dias em que os seus serviços foram necessários e úteis. Funções idênticas voltou a exercê-las também, depois, aos 16 anos, então já durante largos meses e absolutamente integrado no sistema hierárquico de promoções do serviço.

«Não há bela sem senão», — como diz o povo — e o sr. Marcelino Silva também tem topado momentos e situações difíceis no decorrer da sua longa carreira. O mais difícil foi em Julho de 1916, nos tempos ásperos das sublevações constantes e da desordem nas ruas, quando esteve a ponto de ser «linchado» por grande multidão amotinada que, no Pocinho, não queria deixar seguir para o Porto um comboio carregado de trigo, trabalho que ele mesmo executou, agarrando-se às alavancas da locomotiva, para dar exacto e integral cumprimento às ordens superiores que nesse sentido havia recebido. E não era fácil ser «herói», então...»

São curiosos, na verdade, estes traços biográficos de um ferroviário português que soube sempre honrar a sua profissão, para a qual entrou muito garoto ainda.

O sr. Marcelino Silva foi agraciado com a Comenda da Ordem do Mérito Industrial. O Governo português premiou, assim, uma vida consagrada ao trabalho e ao seu país.

PROBLEMAS INSTANTES

Uma linha férrea para Fátima

P o r G U E R R A M A I O

RESOLVIDO e eficientemente o problema das estradas, que o Governo da Revolução Nacional tomou em deplorável abandono e estando o da Marinha mercante em franca prosperidade, temos agora que resolver o dos caminhos de ferro e no qual assenta o mais alto pilar dos transportes de que a Nação vive e de que tem absoluta necessidade para a sua expansão económica e comercial.

Depois de escorrida muita tinta em estudos e alvites sobre a nossa precária rede ferroviária, nomeou-se uma comissão para estudar o magno problema, a qual, em 1931, apresentou um trabalho que teria sido bom e aceitável 20 anos antes, mas, naquela data, com o prodigioso desenvolvimento dos transportes motorizados, graças ao excelente estado das estradas que, num esforço titânico, em pouco tempo o Governo realizou, tomou fôros duma infantilidade e de ausência completa de senso comum.

Em 1931, a nossa rede ferroviária, incompleta e cheia de aleijões, cifrava-se por 3.411 quilómetros, dos quais 698 de via estreita. O famoso estudo, talhado à larga, comportava a construção de 3.713 quilómetros, compreendendo 2.077 de via reduzida, ou fosse mais do dobro!

É claro que o projecto está dormindo — e já lá vão 20 anos — o sono dos justos, nos escaninhos do respectivo Ministério e apesar de aparecerem, de quando em quando, umas mal definidas notas na Imprensa de que se está elaborando um novo plano ferroviário, principalmente no sentido de se fecharem as malhas

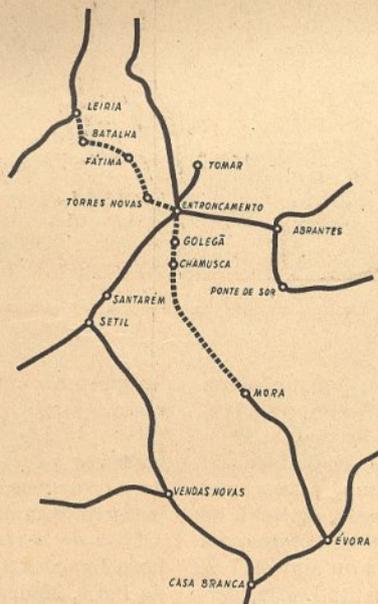
da rede actual, deploravelmente em aberto, o que é certo é que até agora nada se disse de concreto a esse respeito.

Não é meu propósito fazer a crítica daquele plano, mas somente lembrar a construção duma artéria ferroviária de capital importância, que não fazendo parte dele, mas que as circunstâncias impõem com urgente necessidade. Uma artéria transversal da linha do Norte à de Oeste, com o objectivo principal de servir o Santuário de Fátima, lugar de intensa peregrinação nacional e estrangeira e que, há pouco, teve uma consagração universal. Sim, eu bem sei que Fátima tem a servi-la uma excelente estrada, ligando-a, em óptimas condições, ao Norte e ao Sul, assim como aos centros locais de turismo, Tomar, Batalha, Leiria, etc., que tem uma estação com o seu nome na linha do Norte, até aqui chamada Chão de Maças, a

21 quilómetros, um serviço de auto-carros, cómodos e confortáveis, etc., mas tudo isso não vale uma estação ferroviária, já não digo junto dos degraus do Santuário, mas o mais próximo possível, de maneira que cada um possa lá ir, pelos seus próprios meios, como acontece em Lourdes e noutros locais de peregrinação.

O passageiro quer partir de Lisboa, do Porto, de Coimbra e doutras cidades importantes do País em carruagens directas e quer ter no estrangeiro em combóios internacionais que o levem a Fátima, sabendo, de antemão, onde tem que fazer immediato transbordo e com horários sabidos com antecedência.

Imagine-se por um instante um turista ou um peregrino,



chegado com a família à actual estação de Fátima, a horas em que lhe apetece o repouso, ouvir do chefe da estação, que ali não há hotel, que o Santuário fica a 21 quilómetros e que a essa hora tardia não há auto-carro e que tem que ficar até de manhã nos bancos da sala de espera, se um automóvel tresmalhado ali não aparecer. E depois, se esse automóvel vier, como poderá alójarse em Fátima, onde não há mais que umas tristes hospedarias?

Ah! o turismo, o turismo em Portugal de que tanto se tem dito, mas por que tão pouco ou nada se tem feito!...

Bem longe fica Lourdes de Paris, de Lyon e de Marselha, mas de cujas cidades partem diariamente numerosas carruagens directas e magníficos combóios rápidos; e até agora para facilitar o acesso ao famoso lugar de peregrinação, se estabeleceram carruagens directas de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, de Hendaia a Roma, com ligação com o

«Sud-Express» isto é com Lisboa e com Madrid.

Posta assim a questão, que só algum apaixonado do volante ou empresário de serviço de auto-carros pode contrariar, vejamos de onde devia partir e onde devia chegar uma linha transversal servindo Fátima. Do Chão de Maças, do Setil, de Santarém, do Entroncamento, para entroncar com a linha de Oeste no Valado, Leiria ou algures? A escolha não é difícil. Entroncamento-Leiria, ser-

vindo na passagem, Torres Novas, Fátima e Batalha. Seriam uns 50 quilómetros a construir, em terreno assaz fácil e sem obras de arte de vulto. Se a linha fosse do Chão de Maças ao Valado, no que se poupariam uns 15 quilómetros, teria a desvantagem não só de ter que se criar um entroncamento na linha do Norte, mas de não se poder dar a Fátima cómodas ligações com Lisboa, ALENTEJO e com a vizinha Espanha, isto sem falar no inconveniente de se não dar acesso imediato a Leiria, com o centro do distrito, assim como à Batalha, o nosso mais importante monumento nacional.

Eu podia argumentar com aquela fórmula estafada dos pretendentes a novas linhas férreas, que a região a servir era rica e fertilíssima, etc., mas bastará dizer que é necessário servir Fátima com uma linha férrea, pois dentro em pouco deve ser um atractivo permanente e mundial de peregrinação.

Sob o ponto

de vista nacional, enquanto o tráfego não justificasse o estabelecimento de comboios rápidos e directos de Lisboa e do Porto a Fátima, poderia—uma vez a linha construída—fazer-se um serviço de carruagens directas, o que os turistas e os peregrinos muito apreciariam. E com a facilidade, à falta de carruagens directas do estrangeiro, de boas ligações no Entroncamento com os expressos de Paris, Madrid e Sevilha.



LEIRIA - A cidade vista da arcaria do Paço Real

A linha em questão poderia ser completada com um ramal do Entroncamento a Mora a fim não só de dar vida à linha que hoje termina nesta vila, mas estabelecer ligações cómodas de Évora e Baixo Alentejo com Fátima, Norte e Oeste do País, servindo na passagem, Montargil, cimos de Ourém, hoje ainda deploravelmente afastados do caminho de ferro, Chamusca e Golegã, dois centros agrícolas muito importantes, mas cujo tráfego se escoava pela estrada, sem vantagem alguma para a economia do País.

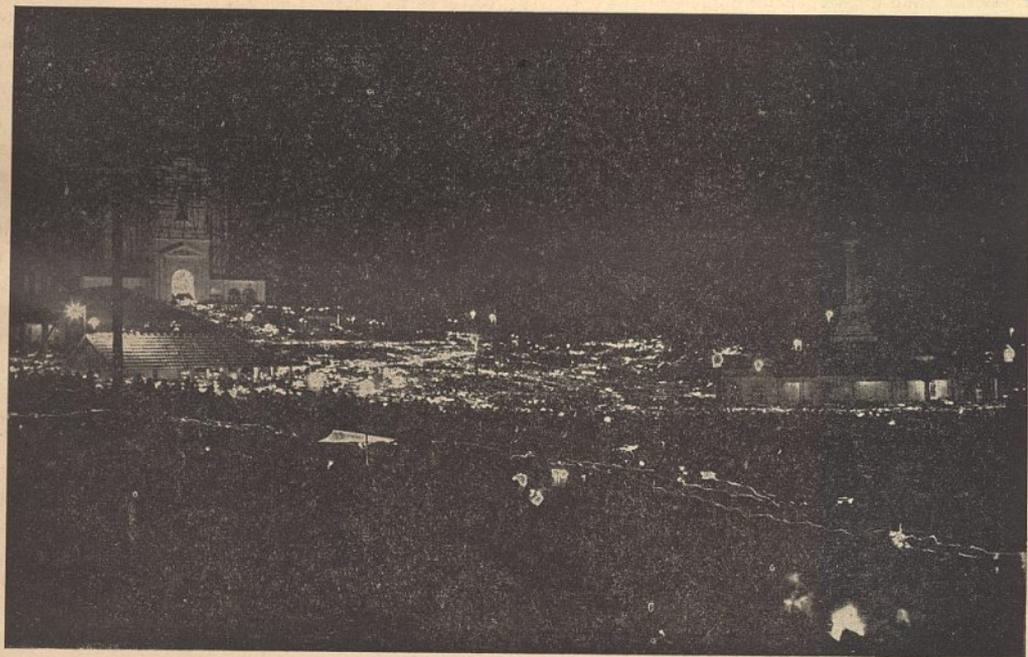
Não ignoro que desde o começo do século, está previsto o prolongamento da linha de Mora, à Ponte de Sor, mas se tal objectivo tinha a vantagem de se pouparem uns 30 quilómetros de linha a construir, esbarra-se no inconveniente de ter que se estabelecer uma nova estação de entroncamento na linha de Leste, o que é de considerar. Depois os cimos de Ourém, Chamusca e Golegã, mereciam bem os sacrificios a fazer.

Para terminar devo dizer que a linha do Entroncamento a Leiria, tinha ainda a vantagem de se fazer uma nova estação junto a esta cidade, pois a actual, a dois quilómetros e meio, é um embaraço

terrível para as suas ligações, com a Figueira da Foz, Coimbra e além. Evidentemente para esse resultado teria que se desviar um pouco para Leste a linha de Torres. Obra, porém, de pouca monta sobre tudo diante dos benefícios recolhidos. Dessa maneira, a bela Leiria, teria junto ao seu casario, uma estação, de onde partiriam comboios directos não só para a Batalha, e, como disse, para a Figueira e Coimbra, mas igualmente para as Caldas da Rainha e Torres Vedras, cujas estações ficam dentro dos seus muros.

Não tiveram, é bem de ver, os pioneiros dos nossos caminhos de ferro a visão do automobilismo, mas guiados, certamente pelo errado conceito de que as estações ficando longe da cidade obrigariam o casario desta a estender-se até lá, cometeram erros de que estamos sofrendo as consequências; por exemplo, Leiria, Coimbra (esta com um projecto interessante para a resolução do caso), Vila Viçosa, Luso, Loulé, e tantas outras cidades ou vilas importantes.

O turismo só se fixa e se desenvolve com facilidades e não com embaraços, os quais, no nosso País, são infelizmente muitos.



FATIMA — Procissão das Velas

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Janeiro de 1902)

Ponte sobre o Tejo de 840 metros, em 14 tramos

O sr. engenheiro Vasconcellos Porto, nosso distincto collaborador, acaba de publicar em separata o projecto d'esta importante obra, que havia já saído na *Revista de obras publicas e minas*.

As raras qualidades d'este laborioso engenheiro, que tem o segredo da applicação do tempo, e que, sendo um pratico com manifesta propensão para dirigir a execução dos trabalhos d'engenharia, é ao mesmo tempo um engenheiro de gabinete versando proficientemente os mais complexos calculos de resistencia de materiaes e de estabilidade de construcções, ficam mais uma vez evidenciados neste projecto.

Constitue elle um exemplo notavel, uma norma a seguir pelas pessoas que tiverem de elaborar estudos d'esta natureza, um verdadeiro modelo classico que pode por-se a par de outros que honram a engenharia portuguesa, ao lado do projecto da ponte internacional do Minho, por exemplo, que tambem vem a lume na mesma revista e foi elaborado pelo illustre engenheiro Simões de Carvalho.

E' um projecto completo.

Abre com o estudo da vasão e a justificação da variante no traçado, da escolha sobre a orientação do aterro insubmersivel que constitue um verdadeiro dique sobre os campos do Tejo, dos seus affluentes Ribeira da Muje e da valla da Azambuja.

Não é um simples calculo do caudal, da velocidade da corrente e da vasão respectiva; é até um trabalho de hydraulica agricola.

Segue-se o estudo da ponte metallica, assente em 13 pilares e 2 encontros com 14 vão de 60 metros.

Os apoios são fundados a ar comprimido com caixões de ferro cheios do formigão hydraulico.

Acima das aguas os pilares medem 10^m, o que dá a cota de 4^m,815 acima do nivel da maxima cheia, que foi a de 1876.

A pressão que os pilares transmittem ao solo em que assentam é apenas de 3^k, por c. q.

Descontando o impulso devido á immersão e á resistencia devido ao attrito, reduz-se a 1 k. 73 por c. q.

A viga do tabuleiro está fixa no pilar central, podendo dilatar-se livremente para os dois extremos sobre os rolos respectivos.

E' de aço macio, em quadrupla ronda reforçada com prumos nos nós.

As duas madres, que tem 6,717 de altura, ficam á distancia de 5^m,040 de eixo a eixo.

O tabuleiro é inferior. As carlingas medem 5^m,040, estão a 3^m,323 de distancia e são travadas com as longrinas que distam 1^m,800 umas das outras.

O contra-vento é inferior e horizontal. A sobrecarga que se considerou foi a d'um comboio typo composto de uma locomotiva com o seu tender.

Admittiu-se para coefficiente de resistencia para os banzos 9, para a rotula carlingas e longrinas 7,5 deduzindo-se na sua secção os espaços relativos aos relotes. Para o lançamento adoptou-se o coefficiente de trabalho 9.

Postas as bases seguiram os calculos de estabilidade. Momentos de flexão sobre os diversos pilares.

Adoptou o methodo de Clapeyron para a determinação

dos momentos de flexão. Pela construcção das parabolos dos momentos, achou a curva involtoria dos maximos momentos, bem assim, as secções transversaes das madres, respectivos momentos de inercia e modulos de resistencia.

Separadamente se determinaram os esforços transversaes pela carga permanente e movel, e os esforços das aspas da rotula.

As carlingas calcularam-se para a carga permanente de 100 k. por metro corrente, de dois pesos de 660 que lhes vem das longrinas e do peso movel do comboio typo.

A sua secção é tal que o trabalho por mm. quadrado fica sendo 7^k,43.

As longrinas que tem o comprimento de 3^m,333, ficam trabalhando a 7^k,41.

Os rolos de dilatação calcularam-se para a pressão maxima exercida sobre os pilares, que é de 253.174 k., o que dá 50.635 sobre cada um d'elles.

Com o diametro de 0,160 e o comprimento de 0,550, o coefficiente de compressão é de 66 k. apenas.

O balaceiro superior trabalha a 6,15, e o inferior a menos.

O calculo dos contra-ventos foi feito com todas as minucias, tanto para o caso da ponte livre como para o de ser percorrida por um comboio.

As peças dos contra-ventos como se projectaram trabalham a 5^k,1 e 5^k,6.

Os quadros de travamento, que recebem a pressão transmittida pelos contra-ventos superiores, foram identicamente calculados.

A flecha maxima no tramo da margem é de 0^m,0452 nos outros 0^m,0324.

Correspondem ao caso de ser um tramo o unico sobre-carregado.

Foram attendidos tambem os esforços que tem de desenvolver-se na occasião em que a ponte se lança, estudando-se as forças elasticas, os momentos de flexão e as reacções no aparelho de lançamento, e a sua influencia sobre os diversos elementos da ponte, estudo que hoje se considera tão importante como o proprio projecto da ponte.

Seguidamente verificou a viga pelo processo do engenheiro Xavier Cordeiro, uma das auctoridades reconhecidas na engenharia moderna, não só de Portugal, mas da Europa.

A informação do concelho tecnico de obras publicas diz que este trabalho é «completo e perfeito e revela a proficiencia do engenheiro que o laborou».

Fallece nos autoridade para dizer outro tanto. Só podemos repetir que nos parece um modelo magnifico a seguir pelos estudiosos e pelos mais versados nestes difficeis problemas, e uma excellente memoria a guardar na nossa estante ao lado dos tratados de resistencia.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21 — Nova Companhia de Circo.

EDEN — Às 21,30 — «A Filha do Danúbio».

OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — 2 filmes de assombro.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Dois rapazes encontraram em Wankesha um dente dum mastodonte pré-histórico na ocasião em que lavravam uma geira de terra. O dente tem oito metros de comprimento. Segundo os entendidos os mastodontes existiram em Wankesha há trinta e cinco mil anos.

(Do semanário *Micromegas* — Paris)

O czar da Rússia, Nicolau I, criou, em 1847, a *Ordem da Batata* para premiar os que intensificassem a cultura desse tubérculo.

(Da revista *El Agricultor Costarricense*)

O discurso da inauguração duma exposição de animais em Pasadena, Califórnia, esteve a cargo dum... papagaio que, no seu papel de orador, selimitou a gritar «Welcome!» (seja benvindo!) às pessoas que iam entrando.

(Do *Monthly Report* — Dublin)

No mesmo dia e em cerimónia dupla, casaram-se em Brookfield uma avó e sua neta, ela de 63 anos e esta de 21.

(De *El Mundo Limeño* — Lima)

O director do Jardim Zoológico de Singapura anda um pouco atrapalhado para alimentar um animal recentemente adquirido. É um gigante «papa-formigas» que só se sustenta de estes insectos, que devora em grandes quantidades. O director do Zoo não sabe onde ir buscar algumas barricas de formigas vivas que constituem a dieta do animal.

(De *Ceylon Observer* — Ceilão)

No intuito de estabelecer se realmente o uso de doces por crianças de menos de dez anos lhes estraga os dentes, um grupo de peritos ingleses escolheu um grupo de cem crianças a quem distribui diariamente toda a qualidade de doces e nas quantidades que elas queiram comer, e outras cem às quais não é permitido comer doces, sendo de crer que estas últimas olhem para as outras com lágrimas nos olhos...

(Da revista *Enfance* — Paris)

Segundo o zoólogo norte-americano Klinzer, aos leões agrada o perfume da alfazema, aos búfalos o almíscar, aos lóbos o do aniz. E afirma que para caçar esses animais é conveniente atraí-los com aqueles perfumes.

(De *Nuestra Epoca* — Barcelona)

O futebolista inglês Morris, meia direita do Clube Manchester United, acaba de receber pela sua transferência para o «Derble» vinte e cinco mil libras! Grandes e gloriosos escritores como Victor Hugo, Goethe e Shakespeare, altos espíritos que conquistaram a imortalidade, nunca receberam pela sua obra nada que se pareça com aquela quantia agora paga a um jogador de futebol.

(Da revista *Littérature et critique* — Paris)

Em Cosenzo, na Calábria, um magnífico touro de raça especial para reprodução adoeceu gravemente. Chamado o veterinário, este aconselhou uma operação. Embebida nos tecidos do estômago, o operador encontrou uma moeda etrusca.

(De *The Veterinary Bulletin* — Los Angeles)

Na Universidade de Kansas, com cerca de quatro mil estudantes, dos quais mais de mil raparigas, os rapazes decretaram que durante uma semana nenhum deles podia acompanhar raparigas ou convidá-las para qualquer função fora da Universidade. Nos primeiros dias, os rapazes cumpriram: nem olhavam para as raparigas, mas estas, aborrecidas com o isolamento decidiram «furar» o decreto. No terceiro dia, tão depressa saíram das aulas, vestiram-se com fatos de banho...

(Da revista *Confidences* — Lyon)

A maior escultura que se conhece num único bloco de marfim tem 20 centímetros de altura e foi encontrada há pouco nas minas dum castelo em Bonn. Representa um elefante ricamente ajazado, escoltado por cavaleiros. Data do século IV.

(Do semanário *Une Semaine dans le Monde* — Paris)

O professor de geologia dr. Lawson, teve há dias boa desculpa em não comparecer na sua aula. Casado há 18 anos só agora teve o primeiro filho, e muito naturalmente quis festejar o acontecimento. Tem 87 anos e a mulher 39.

(Da revista *Rosebleue* — Bordeus)

Em Copenhague está em estudo a aplicação a algumas linhas subterrâneas da cidade, o transporte de passageiros por meio de plataformas em movimento contínuo para os dois lados, usando o mesmo princípio das escadas automáticas em vários estabelecimentos.

(Do *Illus* — Viena)

Um repórter americano divulga esta estatística: antes do casamento a mulher dirigindo-se ao homem, emprega em média 10 palavras em cada expressão e depois do casamento 19. O homem, contudo, diminui a loquacidade: antes do casamento a proporção é de 5 e depois apenas de 2.

(Do *Courrier du Continent* — Paris)

Em Berne, uma montra que sempre atraía transeuntes devido às excelentes roupas de senhora ali expostas, atraiu ainda mais a vista do dono quando ali chegou uma manhã. As roupas haviam desaparecido, ficando os manequins nus. Gatunos haviam partido a montra e roubado tudo quante existia em exposição.

(Do semanário *Bis* — Zurique)

OS POETAS E O CAMINHO DE FERRO

A VIA FÉRREA

Por LUIS CAMBRONERO

Versão do espanhol por *Caldas Nogueira*

Dois carris em paralelo vão em busca de horizontes,
Pelos vales, pelos prados, pelos rios, pelos montes;
Vão buscando, sobretudo, os povoados e a cidade;
A cidade, donde partem; a cidade, aonde chegam;
A cidade, onde os comboios tantos volumes entregam!
Volumes e passageiros em enorme quantidade.

Vão rodando velozmente sobre filas de carril
Muitas rodas, muitos vagões, incontáveis, mais de mil,
Que atravessam nossas terras, nosso anseio, o nosso ser,
Espalhando pelos campos, na noite silenciosa,
As agudas estridências da máquina estrondosa,
Cujo silvo nos espaços chega a alma a estarrecer.

São redes em fio de aço que circundam toda a Terra,
Sobre terrenos, sem fundos de vale ou cumes de serra,
Porque então é já preciso dar um salto magistral
Sobre o vale, com a ponte que se vê toda apumada,
Ou com túnel, através de rocha dura e acamada,
Rasgando e furando as entranhas da serra colossal...

São comboios quais monstros gerados pela Ciência
E que os homens utilizam com suprema eficiência,
Como servidores da sua vida, da sua acção.
Outrora utilizavam longas fileiras de elefantes,
Transportando mercadorias, malas e viajantes,
Porque o tempo era adequado a tal locomoção.

Mas o ritmo desta vida de tal modo está mudado,
Que o transporte haverá de ser muito mais acelerado,
E, ainda às vezes, nem rodando sobre o solo bastará;
Pelos ares sòmente conseguimos o nosso intento
De avançar, porque até parece mesmo que o Firmamento
Nos acolhe... e suas divinas faculdades nos dá!

Os carris dos comboios são os nervos nacionais;
E uma pátria sem carris, com suas forças naturais
Sòmente, não subsiste como devia subsistir.
Se a um homem o deixarem sem os nervos, poderia
Seu cérebro repartir-lhe pelos membros a energia?
E que faria sem mover-se, nem exprimir-se, nem sentir?...

Quando vemos os carris dum sistema ferroviário,
Devemos vê-los pensando em seu valor extraordinário
Na vida dos homens e na própria alma nacional:
Devemos pensar na lida insana do humilde fogueiro,
Do hábil maquinista e do científico engenheiro
Que constrói aquele sistema com seu cálculo integral.

in «Ferroviários» de Madrid

A Locomotiva

Da penedia o dorso se espedaça,
Acelera-se o rio espavorido;
Abrem o seio escuro bipartido
A selva e o monte; o trem de ferro passa...

Sibila e corre a máquina; esvoaça
Dos pássaros o bando foragido...
Bufa o monstro, e do bojo enegrecido
Golfa rôlos de túrbida fumaça...

Rijo, forte e veloz; é uma Ideia
Condensada em metal, em ferro espesso;
Não recúa, não cáí, não titubeia!

E vôa e rasga o luminoso ingresso,
O ramo arterial, a grossa veia
Por onde corra o sangue do Progresso

RAIMUNDO CORREIA

Graham's Port

À venda nos melhores Bars, Hotéis e Restaurantes do País

DISTRIBUIDORES:

Lisboa — José Luiz Simões, Largo do Chiado, 17

Coimbra — M. Alves Serejo, Terreiro de St.º António, 6

Figueira da Foz — Agência Central de Representações, Passeio Infante D. Henrique, 30

Linha de Cascais — Estabelecimentos Paulino d'Almeida, Ld.ª, Monte Estoril

Agentes: **Guilherme Graham Jnr. & C.ª**

Rua dos Fanqueiros, 7 - LISBOA Rua dos Clérigos, 6 - PORTO

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA Prosseguem activamente os trabalhos do desvio de Tejares na linha de Fuentes de Oñoro a Salamanca, para se evitar a ponte sobre o Veltes, em precário estado e que não convém substituir. E' possível que o novo ramal, que tem apenas 5 quilómetros, esteja pronto em breve e que o serviço se faça por ele em Maio próximo e com a passagem de locomotivas pesadas, as quais abreviarão consideravelmente o percurso Vilar Formoso-Medina del Campo.

Actualmente dirige os serviços da «Renfe» na secção Oeste, o distinto engenheiro sr. Ricardo Soares Blanco, onde tem empregado o melhor da sua actividade e competência no aperfeiçoamento da circulação ferroviária.

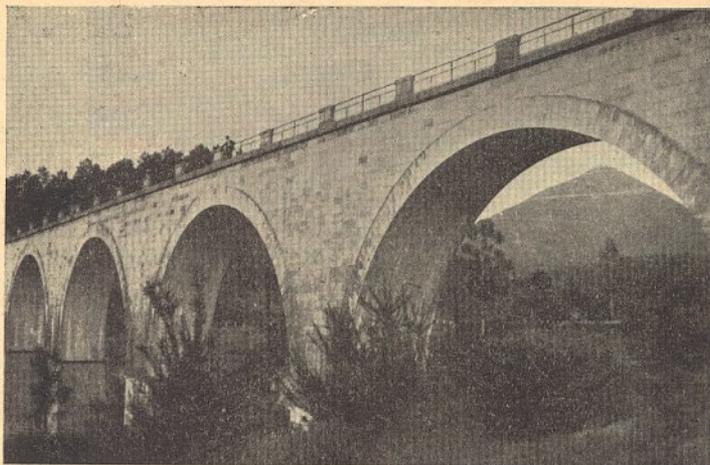
AUSTRIA O Boletim de Informações Económicas da Áustria noticia que o concurso internacional que foi aberto no Egipto para o fornecimento de material ferroviário ascende ao valor de 15 milhões de libras egípcias e compreende a aquisição de 40 locomotivas, 130 carruagens para passageiros, 1.150 vagões para mercadorias, 2 milhões de travessas e 1.000 toneladas de carris. A Áustria conseguiu arrematar uma encomenda de 117 vagões cobertos para transporte de mercadorias, com o valor aproximado de 10 milhões de xelins.

Caixa de Previdência de Profissionais da Imprensa de Lisboa

Sob a presidência do sr. Herculano Nunes, reuniu-se em 26 do mês findo a assembleia geral da Caixa de Previdência de Profissionais da Imprensa de Lisboa, para discussão e votação do orçamento para o ano de 1952, que foi aprovado, e eleição dos novos corpos gerentes, que ficaram assim constituídos: Assembleia geral — Presidente, Herculano Nunes; Guedes de Amorim, Viana de Almeida, Firmino Marques da Costa, Tavares da Silva e Elmano de Laje Simões Coelho. Direcção — Artur Portela, J. M. Boavida Portugal, Carlos d'Ornellas, Fausto Vilar e João Leal da Silva. Conselho fiscal — Fernando Teixeira, João Mimoso Moreira e António da Costa Leão.

Foi também aprowado um voto de louvor à direcção cessante pela forma como administrou a colectividade durante a gerência de 1951.

A posse dos novos corpos gerentes tem lugar amanhã, às 16,30.



Linha do Vale do Tâmega Ponte de Matamá e Monte da Senhora da Graça

Celorico de Basto

Por ADRIANO DE SOUSA CASTRO

A linha do Vale do Tâmega proporciona ao viajante as mais gratas surpresas. Partindo da Livração, na linha do Douro, vai até Arco de Baúlhe, no concelho de Cabeceiras de Basto. Com a extensão de cinquenta quilómetros, serve uma região montanhosa, de grande fertilidade. A vegetação abundante concorre para a sua beleza.

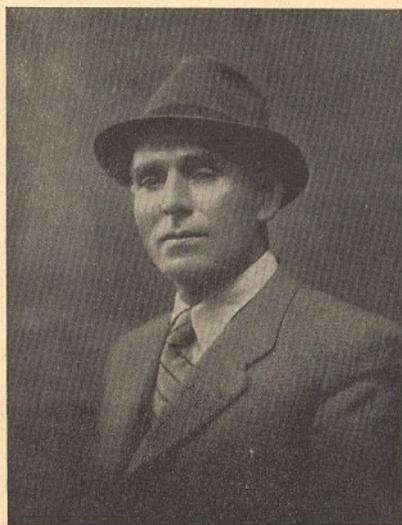
O caminho de ferro, apetrechado com bom material circulante, tem sido um dos principais factores do progresso agrícola e comercial do concelho.

Celorico de Basto foi elevada à categoria de vila por foral de D. João V e está edificada num vale extenso e fértil.

Os seus vinhos verdes são conhecidos e apreciados em todo o País, constituindo, pela sua excelência, a principal riqueza da terra.

Com condições turísticas de primeira ordem, além das suas paisagens encanta-

doras, Celorico de Basto oferece aos visitantes, como atracções, o Castelo de Arnoia, de onde se abrange um vasto panora-

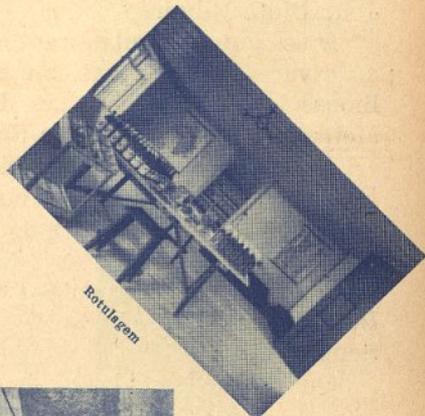


O sr. Alvaro da Costa Bastos

Um solar...



Uma organização...



Sala de provas

GRANDES VINHOS.

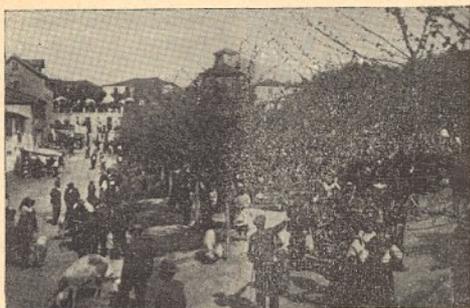
CAVES
CAMPO

EXPORTADORES DE:

VINHOS VERDES

CELORICO DE BASTO - PORTUGAL





Fermil de Basto em dia de feira

ma, o Mosteiro do mesmo nome e a Casa Solar de Ribas.

A vila, onde se construíram excelentes edifícios, é bastante populosa. Na Praça Albino A. Pereira encontra-se um busto a João Pinto Ribeiro.

Dois nomes, entre tantos, desejamos arquivar nestas páginas com as nossas melhores homenagens: os srs. Dr. Francisco Meireles e Alvaro da Costa Bastos.

Aos esforços e amor bairrista do sr. dr. Francisco Meireles deve o concelho a restauração do Hospital de S. Bento de Arnóia, onde prestam serviço os distintos médicos srs. drs. Alexandre Pinto da Veiga, Bernardino Alves Leite e José Maia de Sousa e Silva.

Quanto ao sr. Álvaro da Costa Bastos,

há que registar e louvar não apenas o seu espírito dinâmico e empreendedor, de rara visão, que fez dele um grande industrial, mas, também, a sua magnanimidade, como protector do Asilo de Desvalidos e sócio benemérito dos Bombeiros Voluntários.

Celorigo de Basto, além do Asilo dos Desvalidos, acima citado, possui outras instituições de assistência, como sejam a Associação de Beneficência Celorigense e a Sopa dos Pobres.

O vinho verde, que é dos melhores do País, o azeite, a cortiça, a caça, a agricultura, a destilação da aguardente vínica, as madeiras, são as principais actividades comerciais e industriais do concelho.

Quem for de longada até à populosa freguesia de Basto, não deve limitar a sua visita à contemplação das suas paisagens, pois ali fabricam-se doces regionais que só por si valeriam a pena de um passeio.

* * *

Celorigo de Basto, cabeça de um concelho importante, é uma vila em franco progresso.

A sua principal povoação é Fermil, onde, a 8 e 14 de cada mês, se realizam as famosas feiras, que constituem o índice da sua importância agrícola e comercial.



Estação do Caminho de Ferro de Celorigo de Basto

Exportadora Lusa das Terras de Basto, L.^{DA}

VINHO BRANCO DE MESA
VERDEBASTO
E
MARÃO

CELORICO DE BASTO — Portugal

Vinhos Moura Bastos

ARMAZENS DO PORTO
(LOJA NOVA)
SILVA & PEIXOTO

CELORICO DE BASTO
Secções de Fazendas, Mercerias, Ferragens, Drogaria,
Louças, Papelarias, materiais de construção, etc., etc.
Depositário de tabacos — Correspondentes bancários

Fundição, Serralharia Civil e Mecânica
Vila Nova do Corgo — Celorico de Basto
ESMERALDO GOMES DE CARVALHO
Telefone: 8 Fermal — Teleg.: Fasztudo-Fermal

Fabricante da Bomba-Lusa — Bomba para roça por tracção animal.
Rendimento de 5.000 a 30.000 por hora e para elevação até 60m —
Bombas de todos os sistemas e para todos os fins desde a motor às
de trasfega — Pressas para azeite e vinho de todos os sistemas
TODOS OS UTENSILIOS AGRICOLAS
Enviem-se orçamentos para as respectivos montagens da nossa responsabilidade

BRUNO LEAL DE ARAUJO, FILHOS, L.^{DA}

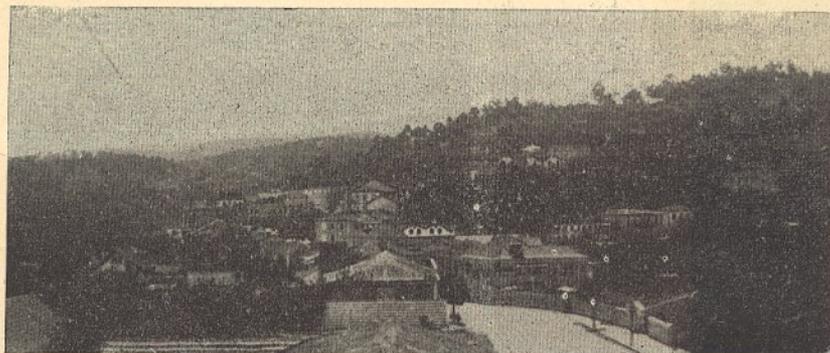
Fábrica de Ferragens e artigos de Aluminio

TELEFONE 4910

(MARCO DE CANAVEZES)

LIVRAÇÃO

(PORTUGAL)



CELORICO DE BASTO — Vista geral da vila

Elvira Teixeira de Moura & Filhos

Casa do Cabo — CELORICO DE BASTO

FABRICO ESMERADO DE ENTRETRELAS NACIONAIS

Gerência de

Gentil Sereno Marinho da Cunha

FÁBRICA DO CALVÁRIO

Móveis, Mobiliário e Material Escolar

ESTOFOS, DECORAÇÕES, COLCHOARIA

ANTÓNIO PEREIRA DA COSTA

Telefone 10

FREAMUNDE — DOURO

Auto Abastecedora Eléctrica de Fermal

de **M. TEIXEIRA PALHARES**

Mercearia — Fazendas — Louças — Ferragens — Drogas — Miudezas

Comércio Geral — Agente da SONAP — Serviço permanente

Gazolina, Gasóleo, Petróleos, Babolinas, Oleos e Massas consistentes
AR e AGUA — Pneus, Câmaras de ar MABOR — RECAUCHUTAGEM

TELEFONE 19

FERMIL DE BASTO

CASA NEVES

— DE —

Martinho & Neves, L.da

Fermal de Basto

O maior sortido em fazendas para homem e senhora — Riscados fantasias, cotins, panos brancos e atalhados — Chapéus, guarda-chuvas, miudezas e mercearia fina

AGENTES BANCÁRIOS
SEMPRE OS MELHORES PREÇOS

Açoráguas, Limitada

Exportadora de Águas Mínero Medicinais e de Mesa
Sede: — Furnas S. Miguel (Açores) — Delegação no Continente:
MATOSINHOS — R. Roberto Ivens, 1110

Telegramas: «Açoráguas»

Telefone: 726



Secção de rotulagem e de embalagem

Água da
Helena
levíssima
água de mesa



Água da
Serra do
Trigo
mínero medicinal de mesa



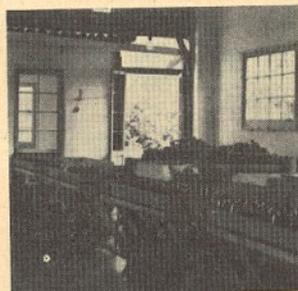
Entrada para as instalações e um turno de empregados



Vista panorâmica das instalações

GASOSAS NATURAIS

Nascentes no Vale das Furnas ILHA DE S. MIGUEL (Açores), uma das regiões mais notáveis no mundo como centro de Águas Medicinais e de Mesa. Recomendadas pelos principais Médicos hidrologistas. Distribuidores: Em LISBOA—Revendedora de Águas L.da., Azinhaga da Torrinha (ao Régo) Telef. 7 0396. No PORTO — J. de Vasconcelos Monteiro, Filhos & C.ª. R. de S. João, 120 e 124. Telef. 2 2028. Em LUANDA: Rogério de Abreu, C. Postal, 650. Direcção comercial: Açoráguas, Limitada CELORICO DE BASTO (Portugal)



Secção de lavagem, vendo-se ao fundo a de enchimento



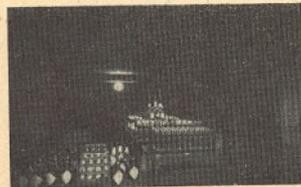
Escritórios (interior)

Vinhos Verdes e Maduros Caves Montanhez



Precioso
Azul
e
Céu Azul

Edifício dos Escritórios



Secção de Rotulagem

Vino espuma
Ouro Basto
Brandies
e
Aguardentes

Secção de Cubas



Deliciosas Castas em Consagradas Marcas

SOC. VINÍCOLA DE BASTO L.ª

Sede — CELORICO DE BASTO — Teleg.: Vinícola — Telef. 6 P. B. X.
Filial — MATOSINHOS — R. Roberto Ivens, 1090 — Telef. 726

AGENTES EM TODA A PARTE



Recortes sem comentários

Um retrato de Gomes da Costa que estava exposto foi retirado e recolhido a uma arrecadação

Do sr. Carlos d'Ornellas director das revistas *Gazeta dos Caminhos de Ferro e Viagem*, recebemos uma carta em que diz:

«Permita-me que venha ocupar um pouco de espaço no seu jornal, para expor um assunto que pode ser considerado de relativa importância, mas que acho justo e oportuno que seja resolvido em homenagem a um herói português.

Refiro-me ao Marechal Gomes da Costa, que esteve alguns anos exilado nos Açores, tendo vivido um ano em Ponta Delgada, onde, envolvido no prestígio que lhe advinha da sua gloriosa carreira militar, conquistou amigos e dedicações em todas as classes micaelenses.

Aproveitando a sua estadia ali, o ilustre artista Domingos Rebelo pintou a óleo o retrato, em tamanho natural, do glorioso herói das campanhas de Africa e da Flandres, maravilhosa obra de arte que esteve algum tempo em exposição, acabando o artista por ofertá-lo ao marechal, que, mais tarde, o ofereceu ao Museu de Artilharia, em Lisboa, hoje dirigido pelo sr. dr. Carlos Leitão de Barros.

Gomes da Costa ainda o chegou a ver figurar numa das salas dedicadas à primeira Grande Guerra e, após o seu falecimento, não se sabe porquê, foi o retrato retirado para uma arrecadação onde, até hoje, aguarda destino.

Tendo eu conhecimento deste facto, e como soldado que fui desse glorioso chefe, a quem não abandonei nem antes nem após o 28 de Maio, não podia calar-me, manifestando-lhe, sr. director, o meu desgosto por tal facto que, espero, seja reparado pelas entidades que superintendem neste caso de justiça ao ilustre morto, companheiro do inolvidável e grande Mousinho.

Assim esperam os subordinados do grande marechal Gomes da Costa, os amigos, e até as sentinelas que estiverem de serviço no dia em que o retrato for repostado no seu lugar e que, por certo, não deixarão de prestar continência em homenagem ao falecido herói de Portugal.

(Do *Diário de Lisboa*, 12-10-951)

O retrato de Gomes da Costa que figurou no Museu Militar

O sr. Carlos Gomes da Costa, filho do falecido marechal Gomes da Costa, enviou-nos a seguinte carta:

«Sr. Director — Profundamente impressionado com a local publicada no *Diário de Lisboa* de 12-10-951, acerca do retrato a óleo do Marechal Gomes da Costa, meu pai, retrato que, por motivos não explicados, foi retirado das salas do Museu Militar para uma arrecadação, a aguardar destino, peço licença para secundar a sugestão do articulista, meu velho amigo sr. Carlos d'Ornellas, no sentido de se repor o quadro no local que lhe compete.

Aguardando a publicação destas linhas, tenho a honra de me subscrever, com os protestos da minha alta consideração, etc. — *Carlos Gomes da Costa*.

(Do *Diário de Lisboa*)

O retrato de Gomes da Costa vai ser exposto no Museu Militar

Publicámos no dia 12 de Outubro de 1951, uma carta do sr. Carlos d'Ornellas, na qual se estranhava que um retrato do Marechal Gomes da Costa tivesse recolhido à arrecadação do Museu Militar de Lisboa, em lugar de figurar numa das salas de exposição do mesmo museu, onde, aliás, já esteve exposto, dentro do ambiente que evoca a participação portuguesa na Grande Guerra.

A propósito do que se continha nesta carta, escreve-nos agora o sr. coronel João da Conceição Tomás Rodrigues, director do Museu Militar de Lisboa, para prestar alguns esclarecimentos, com o pedido da sua publicação, o que fazemos a seguir, muito gostosamente:

a) Quem dirige o Museu Militar (antigo Museu de Artilharia) é o signatário destas linhas, e não o capitão Carlos Leitão de Barros, que nele exerce as funções de subdirector;

b) O quadro a óleo representando o Marechal Gomes da Costa, nunca esteve em exposição nas salas do Museu. Quando tomei posse do cargo de director já o encontrei em

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

arrecadação, mas devidamente acutelado, como ainda hoje se conserva, e como pode ser visto por quem o sollicite;

c) E' minha intenção propor a organização duma sala «Campanhas do Ultramar», onde o referido quadro melhor estaria, do que nas salas da Grande Guerra, que apenas expõem os comandantes do Corpo de Exército e de Divisão, tendo exercido essas funções em efectividade: de resto, o quadro em referência, não poderia ficar junto dos que lá estão, que constituem um friso onde não poderia enfileirar um retrato a óleo com as dimensões do quadro em referência;

d) A ser superiormente aprovada a minha ideia, igual destino, isto é, também para a sala das «Campanhas do Ultramar», tenciono dar a outros retratos de oficiais com valiosos serviços no Ultramar, e cujo relevo de acção é merecedora do nosso reconhecimento».

(Do *Diário de Lisboa*)

O caso do retrato do Marechal Gomes da Costa

Ainda a propósito do caso do retrato do Marechal Gomes da Costa, que se encontra no Museu Militar, recebemos do sr. Carlos Gomes da Costa a seguinte carta, cuja publicação nos pede:

«Sr. director — Ainda sobre o caso do quadro a óleo representando o Marechal Gomes da Costa, guardado numa arrecadação do Museu Militar, caso que motivou uma carta do sr. Carlos d'Ornellas seguida de uma outra do sr. director do mesmo Museu, ambas publicadas no vosso conceituado jornal, peço licença para apresentar alguns reparos que a última me suscita.

Embora eu não tivesse afirmado que o quadro recolhera a uma arrecadação depois de exposto, limitando-me a apoiar uma simples sugestão do sr. Carlos d'Ornellas, não tenho dúvida em informar que vi a notável obra do pintor Domingos Rebelo, talvez há 20 ou 22 anos, numa das salas do Museu, embora admita a possibilidade de ele ter-me sido mostrado por uma deferência especial. Não devemos, portanto, responsabilizar o actual director por esse eclipse. Mas, de uma ou de outra maneira, o quadro em causa está na arrecadação há duas décadas.

A justificação oferecida pelo sr. director não resiste a um exame superficial. De um dos argumentos deduz se que o marechal teria comandado as duas divisões expedicionárias a França em situação de interinidade, sendo essa a razão por que o retrato não deve figurar nas salas da Primeira Grande Guerra onde, segundo o sr. director do Museu, só se encontram os retratos dos generais que exerceram funções em efectividade. Não me consta que tivesse sido em interinidade que o Marechal comandou as duas divisões. Porém, ainda que assim fosse, não consigo compreender como é que a interinidade, que não diminui nem exclui os mesmos riscos e responsabilidades das situações effectivas, envolve o anátema das arrecadações; para mais, dando-se a circunstância de que foi o Marechal, entre os generais portugueses da Grande Guerra, *aquelle que mais tempo se conservou na frente de batalha.*

Um tal critério levaria um humorista irreverente a propor a organização de duas salas distintas: numa, ficariam os comandantes effectivos; noutra, os interinos...

Mas, seja como for, o sr. director, ao confirmar que o quadro se encontra na arrecadação, como alma no purgatório, tranquiliza os eventuais admiradores de meu Pai, assegurando que está bem acutelado. Esta asserção já é um alívio. Não se pode desejar tudo.

Agradecendo a publicação desta linhas, com que dou o assunto por terminado, tenho a honra de me subscrever, etc. — *Carlos Gomes da Costa*».

(Do *Diário de Lisboa*)

Passageiro de avião envenenado

LONDRES, 17 — Pela primeira vez na história da aviação o piloto dum avião comercial viu-se obrigado a envenenar um passageiro perigoso... O envenenado é um leopardo que se destinava ao Jardim Zoológico de Amesterdão, e o envenenador o capitão William Key que o trazia a bordo do avião desde Nova Delhi.

Em São Benito o avião desceu para meter gasolina. A fera aproveitou para sair da jaula e pôs-se a passear pela carlinga. Chamou-se a policia e um agente teve a ideia de fazer fogo contra o animal a quem feriu ligeiramente. O leopardo, furioso, começou a dar cabo dos estofos. O capitão Key lembrou-se então de lhe atirar com um bom pedaço de carne com estricnina.

«Espero que o Jardim Zoológico substitua o animal, mas se for transportado no meu avião, hei-de ter o cuidado de verificar se o enjaulam nas devidas condições — foi o comentário do capitão ao acontecimento, que despertou a curiosidade de todos quantos se encontravam no aeródromo de São Benito. — (F. P.)

Imprensa

«NOVIDADES»

Entrou, em 15 de Dezembro, em novo ano de publicação, o diário católico *Novidades*, da illustre direcção de Monsenhor A. Avelino Gonçalves, a quem, por tal motivo, apresentamos os nossos cumprimentos, extensivos a todos os seus colaboradores e corpo redactorial.

«DIÁRIO DE NOTÍCIAS»

Em 29 de Dezembro entrou no seu 88.º ano de publicação o *Diário de Noticias*, que festejou o aniversário com várias festas em todo o País, merecendo especial menção a que foi levada a efeito no Coliseu dos Recreios, dedicada às crianças dos Asilos e das Escolas.

Ao *Diário de Noticias*, a quem os doentes dos Hospitais e os encarcerados das cadeias civis tiveram um Natal feliz, a *Gazeta* apresenta os seus melhores cumprimentos.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Prosseguem os trabalhos de alargamento da via e de prolongamento do caminho de ferro de Moçâmedes. Na região de Ganguelas, vão começar os estudos para a construção do troço da via férrea até Matala. A extensão da linha atinge já 505 quilómetros, ou seja, 248 de Moçâmedes a Sá da Bandeira, tendo depois os dois prolongamentos desta cidade para Gampos e para Quipungo, respectivamente, 124 e 133 quilómetros.

Fábrica de Louça de Sacavém LIMITADA

Av. da Liberdade, 49 a 57 — LISBOA

MODERNAS FAIANÇAS
DE FANTASIA
E USO DOMÉSTICO

TEL. P. B. X. 24958 E 23902

LOUÇA SANITÁRIA
MOSAICOS
AZULEJOS

Filiais no Porto e em Coimbra
A MARCA DE GARANTIA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

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



AGÊNCIA TURÍSTICA PORTUGUESA

P A S S A P O R T E S
— V I S T O S —
P A S S A G E N S A É R E A S

E X C U R S Õ E S
A U T O C A R R O S
C A P R I S T A N O S

FRETAMENTO DE AVIÕES
VIAJE COM A MELHOR
AGÊNCIA PORTUGUESA

Casa Atlântica de Viagens, L.^{da}
Rua Capelo, 4-A — Telef. 32294-29471

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4. LARGO DE STEPHENS, 5

End. Telég. — Snadek — Telefone n.º 21868

Manual do Viajante em Portugal-II Volume

(PROVÍNCIAS DE PORTUGAL)

Viajando pela Europa (Itália)

Obras de CARLOS D'ORNELLAS
postas à venda recentemente

Pedidos à

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

L I S B O A

M E T A I S

LATÃO	ARAMES
COBRE	CHAPAS
BRONZE	TUBOS
ALUMÍNIO	BARRAS
ZINCO	VARÕES
FERRO	VERGALHÕES
AÇO	CANTONEIRAS
CHUMBO	CALHAS
ESTANHO	TÊS

REDES E TEIAS METÁLICAS

OFICINA ESPECIALIZADA
EM TODOS OS TRABALHOS DE ARAMEIRO

Senna Botto & Leitão, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1889

SEDE EM LISBOA:

14 e 30, Rua Nova do Almada, 38 a 44
140, Rua da Conceição, 146

Tele } fone P. B. X. 2 6054 — 2 8904
gramas SENNAOTO

FILIAL NO PORTO:

31, Rua do Almada, 35

Tele } fone 2 8170
gramas SENNAOTO

COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

///

SEDE

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8952 — 2 8953



CAÇADORES

Adquiram o seu material na casa especializada que lhes oferece as maiores garantias e a certeza de felizes caçadas

ESPIGARDAS
A preços mais baixos do que têm sido anunciados
Pólvoras, Buchas, Apetrechos para caçadores
— A melhor variedade a preços de concorrência —

SEMPRE AS MAIORES NOVIDADES

A. M. SILVA

ARMEIRO

RUA DA BETESGA, 1 — Telef. P. B. X. 31313/4 — LISBOA

ARMAS — MUNIÇÕES — CAÇA — PESCA — DESPORTO

Melhores descontos para revenda

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º

Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136

Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhação eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

Publicações recebidas

Fundo Especial dos Caminhos de Ferro— Relatório e Contas da Gerência do Ano Económico de 1949

Pela Direcção-Geral de Caminhos de Ferro do Ministério das Comunicações acaba de ser distribuído o Relatório e Contas da Gerência do Ano Económico de 1949 da Comissão Administrativa do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro, a que preside o sr. Eng. Rogério Vasco Ramalho e de que é vogal-secretário o nosso prezado amigo e ilustre colaborador sr. Eng. Carlos Manitto Ferreira Torres.

A Comissão Administrativa ao apresentar as contas da gerência do exercício de 1949, informa que a receita e a despesa haviam sido orçadas em 90.206.000\$00, incluindo na primeira a verba de 25.000.000\$00 proveniente dum presumível recurso ao empréstimo de 50.000 contos, a que se refere o Decreto-Lei n.º 37.022, mas que os seus valores efectivos não chegaram a atingir metade do previsto, cifrada a primeira em esc. 41.945.809000 e a segunda em 41.940.222\$70, o que provém, principalmente, de que a receita do Imposto Ferroviário, orçada em 65.000.000\$00, não foi realizada, por via das entregas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (extractora na cobrança), em mais do que esc. 36.595 134\$00, e em que a utilização do empréstimo não excedeu esc. 4.320.833\$10.

Reportando-se à melhoria do apetrechamento ferroviário das linhas do Estado, o Relatório diz-nos que em 1948 se inverteram em estudos, construções, melhoramentos, material circulante, etc., das mesmas linhas esc. 55.483.335\$70, ao passo que em 1949 apenas esc. 25.737.720\$30 puderam ser aplicados em análogos investimentos, não porque houvesse diminuído a sua necessidade mas porque escassearam os competentes meios.

Quanto ao empréstimo de 50.000 contos e sua respectiva utilização, o Relatório apresenta-nos ainda os seguintes dados:

50% do custo de locomotivas Diesel-eléctricas	11.669.581\$30
5 tractores Diesel de manobras.	4.070.451\$00
Despesas de transportes, seguro, etc. de quatro tractores Diesel de manobras	409.564\$40
Despesas de fiscalização da construção de 3 tractores Diesel de manobras	7.537\$50
Trabalhos de empreitadas, saneamentos, salários, etc., do pessoal das Obras	656.475\$20

À digna Comissão Administrativa do Fundo

Especial do Caminho de Ferro, agradecemos a oferta de um exemplar do seu Relatório.

Relatório e Parecer da Comissão revisora de Contas da Associação Industrial Portuguesa — Gerência de 1950

Oferece leitura de grande interesse o Relatório da Gerência de 1950 da Associação Industrial Portuguesa, pois, através das suas páginas, ficamos na presença das diversas actividades e das grandes possibilidades do País.

O problema dos Transportes mereceu também a atenção deste Relatório, sendo muito justas as considerações feitas acerca dos nossos caminhos de ferro.

O problema das Carquejeiras do Porto e como a Liga de Profilaxia Social tem procurado resolvê-lo

O ilustre jornalista e escritor portuense Hugo Rocha, ao ocupar-se, numa das suas crónicas, do problema das Carquejeiras do Porto, que o presente opúsculo da Liga Portuguesa de Profilaxia Social procura solucionar, criando uma forte vaga de opinião, escreveu:

«Tem a Liga Portuguesa de Profilaxia Social, a benemérita instituição portuense que se votou, com êxito manifesto, a combater tudo quanto é miserável, nocivo e degradante, um plano para a abolição daquela tarefa de escravos ou forçados que avilta a cidade Porto. Esse — sei-o bem — poderá ser posto em prática se a Municipalidade o patrocinar. Porque se espera, então? O drama das carquejeiras do Porto, que se representa, principalmente, na Calçada da Corticeira, é indigno do nosso tempo.»

O presente opúsculo traz-nos outros depoimentos de escritores ilustres sobre esse problema, que bem merece ser resolvido, como todos os problemas humanos.

El problema ferrocarrilero de México — por Vicente Fuentes Diaz — 1951

Recebemos, por oferta, nesta Redacção, um livro de grande interesse, subscrito por Vicente Fuentes Diaz e intitulado «El Problema ferrocarrilero de México». Dividido em dez capítulos, este livro não só faz a história dos caminhos de ferro mexicanos, mas ocupa-se também largamente dos problemas políticos e económicos que lhes dizem respeito.

Foi em 16 de Setembro de 1850 que se inaugurou o primeiro troço de linha no México, entre Veracruz, grande porto marítimo, e El Molino, com uma extensão de 13 quilómetros. É uma data histórica essa, pois que, com o referido troço, inicia-se no país o caminho de ferro.

Os caminhos de ferro do México atravessaram, naturalmente, períodos de crise. A sua reabilitação fez-se, porém, sob o regime do Presidente Alemán,

com o auxílio do governo federal e aquisição de materiais.

Aos futuros governos pertence a responsabilidade de continuar ou de anular o esforço que se tem empregado no sentido de melhorar os caminhos de ferro do México.

Agradecemos a Vicente Fuentes Diaz a oferta dum exemplar desta obra.

Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite — Ano de 1950

Recebemos nesta Redacção o «Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite» referente ao exercício de 1950. Como sempre, trata-se de um documento de grande interesse, que nos coloca na presença de uma das mais importantes actividades nacionais.

O acontecimento mais importante do ano em referência, no Arsenal do Alfeite, foi, além de outras obras, o lançamento à água do novo navio petroleiro «São Mamede». Importante, não apenas pela construção em si, mas também pela vantagem económica que trouxe ao país.

São, com efeito, grandes as vantagens de carácter económico e social que resultam das construções navais feitas em Portugal.

Um navio é um mundo — lê-se no Relatório presente. Desde os laminados de aço aos produtos cerâmicos, da marcenaria à tecelagem, tudo é empregado na construção e apetrechamento dos navios.

Admitindo que numa construção — continua a esclarecer-nos o Relatório — são levados directamente para o estrangeiro 40% do seu valor em materiais adquiridos, como motores e material laminado, etc. — embora destas transacções resultem, em geral, já lucros para os intermediários nacionais — restariam 60% que não acarretariam exportações de cambiais e que, por conseguinte, movimentariam o mercado interno com os consequentes benefícios.

Na mão de obra, porém, é que esses benefícios se tornam mais evidentes. Numa construção, um terço vai para o seu custo, e esse terço é que vem integralmente sustentar e dar condições de vida a centenas, senão milhares, de famílias portuguesas.

A propósito, o Relatório lembra que, em cada 10 mil contos pagos a uma empresa estrangeira, deixaram de se entregar 3 mil contos de salários a portugueses.

O sr. Eng. Joaquim Perestrelo de Vasconcelos, autor da Introdução ao Relatório, chega às seguintes conclusões:

1.º Os estaleiros de construção naval nacionais podem baixar o preço da sua construção, desde que seja estabelecido um programa de construções;

2.º O número de estaleiros existentes é suficiente para fazer frente à renovação da frota de pesca;

3.º Enquanto se não provar a necessidade de desenvolver a construção naval entre nós, não deverá

ser autorizada a instalação de novas carreiras ou docas de construção;

4.º Na medida que o Governo achou justo o esforço feito pela indústria de construção naval com o fim de diminuir o preço dos navios, deverão estabelecer-se prémios de construção ou outro sistema análogo, de forma a proteger o Armador, também na medida que se achar justa, da diferença de preço apresentada pela concorrência estrangeira;

5.º Dado que a indústria de construção naval concorre, como qualquer outra, para o desemprego, do respectivo fundo poderia vir designadamente o auxílio referido no numero anterior.

Foi grande a actividade do Arsenal do Alfeite em 1950, tendo sido reparados 150 navios, com a deslocação total de 127.050 toneladas.

Na economia nacional o Arsenal representa um elemento valioso, de primeira ordem, pois contribui para manter centenas, senão milhares de famílias portuguesas.

Ao fecharmos esta notícia, desejamos arquivar nestas colunas as distinções com que, no ano em referência, foram galardoados alguns engenheiros e operários do Arsenal.

O falecido Presidente da República, Marechal Carmona, concedeu os graus de comendador e cavaleiro, respectivamente, aos seguintes engenheiros e operários do Arsenal do Alfeite, que pelos seus méritos e serviços se distinguiram no exercício das suas actividades: eng. Félix José Hopfer Romero, Director fabril interino; eng. Luís Miranda Perestrelo Pinto de Sousa Coutinho, que dirigiu a construção do navio; eng. Ivan Louis Widen, que tem colaborado na construção dos navios petroleiros, e António Nunes da Silva, Álvaro de Abreu Godinho e Domingos Maria Azevedo, operários que demonstraram uma grande competência profissional.

Por terras de Sena — Uma contenda —
Pelo Dr. António Dias

O sr. dr. António Dias, escritor e investigador muito distinto, publicou recentemente, na revista «Beira Alta», um interessante trabalho, bem documentado, sobre a grande contenda que Penalva de Riba d'Alva, das antigas Terras de Sena, quando pertenceram à Comarca de Viseu, sustentou com S. Gião, por motivo dum capítulo da Correição que o Licenciado Gaspar Luís lançou no respectivo livro, com o fim de constringer os habitantes desta última localidade a irem às Procissões solenes do ano, que se realizavam em Penalva d'Alva, sede do Município.

O trabalho bem mereceu a honra de uma separata, dando-se, assim, maior divulgação a um assunto curioso, tipicamente regional.

«História da Tauromaquia»

Com aquela regularidade, que é índice de excelente organização, a editorial *Artis* acaba de publicar

o fascículo 14 da *História da Tauromaquia*, que Jaime Duarte de Almeida vem dirigindo e ilustrando com seu apurado gosto de artista.

O presente fascículo, como os anteriores, vem enriquecido com numerosas gravuras reproduzindo desenhos e quadros célebres, alusivos a toureiros e fases curiosas da lide tauromáquica. Em «hors-texte», um belo e sugestivo desenho de Goya e uma litografia de D. Juan de la Cruz,

Loulé — Roteiro-guia, histórico, turístico, comercial e industrial do concelho — Por *Raúl R. Pinto*

A vila de Loulé — uma vila populosa, progressiva e rica, que é quase uma cidade — tem neste volume que o sr. Raúl R. Pinto compilou inteligentemente, com aquele amor baírrista que é uma feição característica de todo o bom louletano — um magnífico elemento de propaganda, quer sob o ponto de vista histórico e monumental, quer sob o ponto de vista industrial e comercial.

É com prazer que se folheia uma publicação deste género, que demandou muito trabalho, e que só com uma persistência e um grande amor baírrista se podia ter levado a cabo.

Ao sr. Raúl R. Pinto agradecemos os exemplares oferecidos a esta Redacção e a dedicatória amável que se dignou inscrever num deles.

«Império»

Iniciou a sua publicação em Lourenço Marques uma revista mensal ilustrada, com o título «Império», de que é director o sr. Dr. Mendes da Fonseca. Magnificamente colaborada, a nova revista propõe-se dar a conhecer aos portugueses do Ultramar as realizações notáveis que se vão operando, dia a dia, na Mãe-Pátria e levar ao conhecimento dos portugueses da Metrópole os sacrifícios, a luta heróica contra a própria natureza, as vitórias e as derrotas na ocupação sistemática dum Império e a epopeia de um povo que ainda hoje, como ontem, em todos os continentes, — como muito bem escreveu o sr. dr. Mendes da Fonseca — marca a sua presença inconfundível.

A revista *Império* insere, na página de abertura, a fotogravura do Ministro das Colónias, sr. Comandante Sarmiento Rodrigues.

Á nova revista, que nos deu o prazer da sua visita, desejamos uma longa vida.

União dos Sindicatos dos Ferroviários —
Relatório e Contas da Direcção
— 1.º Exercício — Ano de 1950

Acaba de ser distribuído o Relatório, referente ao ano de 1950 e 1.º exercício, da União dos Sindicatos dos Ferroviários, aprovado nas reuniões da Direcção,

em 30 de Março, e do Conselho Geral, em 14 de Abril, do corrente ano.

Abre o Relatório com algumas palavras de reconhecimento e de regozijo dirigidas ao sr. Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, pelo interesse que sempre demonstrou pelos problemas de assistência ao trabalhador, não se tendo esquecido, nesse interesse, da classe ferroviária, ao criar, por alvará de 19 de Novembro de 1949, o organismo «União dos Sindicatos dos Ferroviários».

Sobre as vantagens da criação desse organismo, o Relatório pronuncia-se assim:

«De facto, pensando na assistência até aqui dispersa, com falta de unidade no seu conjunto, e ainda com a agravante de que alguns Sindicatos por si só mal podiam (ou até nem podiam) prestar assistência aos seus associados; e, pensando ainda que essa assistência, agora a todos extensiva, adiantou, um passo, bem largo, no campo das nossas realizações sindicais, somos forçados a concluir da vantagem da criação deste novo organismo, «União dos Sindicatos dos Ferroviários», que, dada a concentração da organização da assistência, forçosamente há-de resultar uma diminuição de encargos para os Sindicatos e em grau superior de eficiência.

Além disso, sabido por todos nós que os ferroviários portugueses não estão abrangidos por nenhuma Caixa de Previdência — com as modalidades da nova assistência — é mais um facto que nos convence da necessidade e utilidade da concentração da assistência num só organismo».

O primeiro exercício, que bem pode considerar-se experimental, mereceu da própria direcção este comentário:

«O facto de, nos nossos serviços de assistência, se verificar certa insuficiência, não significa que o sistema da concentração na «União dos Sindicatos dos Ferroviários» seja total ou parcialmente condenável, mas apenas que a máquina carece de aperfeiçoamento. Ela carece acima de tudo de mais dinheiro!»

Dos 30.200 ferroviários que constituem a população associativa dos Sindicatos Unidos, cerca de 37,66% beneficiaram dos serviços de assistência, consultando os médicos do novo organismo, quer utilizando os vários serviços de análises, especialidades, radiografias e hospitalizações. E esses beneficiários são constituídos pelos próprios associados ou (e é a maioria) pelas pessoas de família dos nossos associados.

Pela leitura das contas vê-se que o número de operários que beneficiaram dos serviços de assistência do novo organismo foi bastante grande.

Agradecemos o exemplar que nos foi remetido, e formulamos votos por que a União dos Sindicatos dos Ferroviários continue a prestar os serviços de Assistência para que foi criado.

Saboaria e Perfumaria
C O N F I A N Ç A

S. A. R. L.



S A B Õ E S
S A B O N E T E S
P E R F U M A R I A S



LISBOA—BRAGA—PORTO

FÁBRICA DE TECIDOS
BRACARENSE, L.^{DA}



FABRICO DE TECIDOS
DE ALGODÃO E MIX-
TOS. ESPECIALIDADE EM
COLCHAS E CACHE-NEZ



Avenida Artur Soares — BRAGA

Eduardo da Conceição Amorim & Filhos

CASA FUNDADA EM 1855

Paramentos e Artigos de Igreja

Premiada na Exposição Industrial no
Palácio de Cristal do Porto e
Medalha de Ouro na Exposição
Internacional do Rio de Janeiro de 1923



91, Rua do Souto, 97 - BRAGA (Portugal)
Telefone 2725

CASA ESPERANÇA

FUNDADA EM 1888

DE

José da Silva Esperança
& Filho, Sucr.

VIDRAÇA BRANCA, FOSCA E DE CORES
VIDROS PARA AUTOMÓVEIS, CRISTAIS
PARA MONTRAS, OFICINA DE LAPIDAÇÃO
E ESPELHAGEM

LOIÇAS SANITÁRIAS—BANHEIRAS
AZULEJOS — MOSAICOS — TUBOS
DE GRÉS

Grande variedade em loiças, vidros,
cristais, espelhos, molduras, tapetes,
:-: capachos, oleados e talheres :-:

ARTIGOS DE FANTASIA PRÓPRIOS PARA BRINDES

160, RUA DO SOUTO, 162

(Esquina da Rua de Jano)

B R A G A

TELEFONE

2 5 2 4

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.^{da}

FUNDADA EM 1824

SEDE — Largo da Biblioteca, 17 — LISBOA

PORCELANAS — Domésticas, Industriais, Decorativas, Eléctricas

DEPÓSITOS

LISBOA

Largo do Chiado, 18

PORTO

Rua Cândido dos Reis, 18

Tinturaria Cambournac

Largo da Anunciada, 11 e 12

Telefone 26415

— LISBOA —

LIMPA A SECO,

LAVA,

TINGE

e impermeabiliza toda a qualidade de
vestuário, assim como reposteiros

e carpetes

CONSULTEM OS NOSSOS PREÇOS

CARLOS

PAPELARIA CARLOS

■■■

Artigos de escritório
Material de desenho
e canetas com tinta

■■■

Rua Aurea, 34-38 - Telef. 20244

L I S B O A

LUSALITE

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

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

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

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

Corporação Mercantil Portuguesa, L.^{da}

Rua de São Nicolau, 123-LISBOA — Telef. 22091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

AGÊNCIA DE VIAGENS **Zepa, L.^{da}**

Rua Capêlo, 22—Rua Anchieta, 3

(Mesmo em frente do Governo Civil)

LISBOA — Telefone 31.253

PASSAPORTES — VISTOS CONSULARES
— PASSAGENS POR TERRA, MAR E AR — RESERVA DE HOTEIS — EXCURSÕES — ESTUDO DE ITINERARIOS, ETC.

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA
E PASSAGEIROS

CARREIRAS PARA:
AFRICA OCIDENTAL
E ORIENTAL, BRASIL
E AMÉRICA DO NORTE

Escritórios:

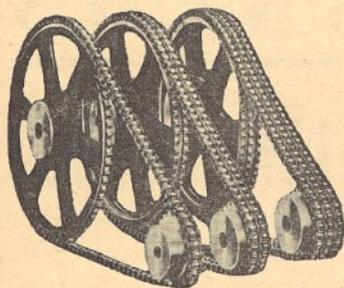
LISBOA — Rua de S. Julião, 63

Telefones 3 0131 a 3 0138

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2 2342

CORRENTES RENOLD



A transmissão
mais prática

ECONOMIA
DE ESPAÇO

ECONOMIA
DE FORÇA

TRANSMISSÃO
POSITIVA

com cerca de 99%
de eficiência

■ FUNCIONAMENTO SUAVE

■ LONGA DURAÇÃO

HARKER, SUMNER & C.^A, L.^{DA}

14, LARGO DO CORPO SANTO, 18

LISBOA

152, RUA JOSÉ FALCÃO, 156

PORTO

EMBALAGENS DE MOBÍLIAS MUDANÇAS

PARA TODOS OS PAÍSES

EM LIGAÇÃO COM AS CONGÉNERES
MAIS IMPORTANTES DE TODO O MUNDO

VASTO ARQUIVO DE REFERENCIAS

ORÇAMENTOS GRÁTIS

RAÚL GALAMAS, L.^{DA}

68, Rua da Madalena, 70 — LISBOA

Teleg. RAGALAMAS — Telef. 28600

VIUVA FERRÃO, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1859
LITOGRAFIA DE LISBOA

Estampagem sobre folha de Flandres e Fábrica Mecânica de embalagem em folha de Flandres

LATAS

para todos os produtos, Azeite, Óleos, Manteiga, Conservas, Café Especialidades Farmacêuticas, etc.

LATAS DE FANTASIA PARA GÊNEROS E USOS DOMÉSTICOS

CAPSULAS «Corôa» para garrafas e refrigerantes»

SELOS METÁLICOS para encomendas postais, sacas, etc.

CHAPAS PARA BATOQUES para cascos e barris

Consultem sempre a mais antiga e importante casa da especialidade

ESCRITÓRIO E FÁBRICA

Rua do Cais do Tojo, 35 LISBOA

Empresa Insulana de Navegação

R. NOVA DO ALMADA, 11-1.º — LISBOA

Telefone 22271-2-3

Teleg. BENSAUDE

Cerreiras regulares entre Lisboa, Madeira e Açores

Saídas a 8 e 23 de cada mês. Paquetes LIMA e CARVALHO ARAUJO

Agentes em Lisboa: GERMANO SERRÃO ARNAUD

CARGA

Av.ª 24 de Julho, 2, 2.º

Telef. 20214/15

PASSAGENS

Rua Augusta, 152

Telef. 20216

No Porto: SOCIEDADE GERAL DE REPRESENTAÇÕES, L.DA

Na Madeira: BLANDY BROTHERS, & C.O, L.DA

Em S. Miguel: BENSAUDE & C.A, L.DA

TINTURARIA PIRES BRANCO

DE

Carlos Alberto Branco dos Santos

CASA FUNDADA EM 1835

Calçada do Carmo, 45 e 47

Telefone 2 1860 — LISBOA



TINGE, LAVA E LIMPA A SÊCO
TODA A QUALIDADE DE TECIDOS

Impermeabilização de gabardines



Engomagem rápida de jatos e vestidos, com gabinetes de espera para os Ex.^{mas} Clientes

Pathé-Baby Portugal, L.^{da}

Fornecedores de Material cinematográfico sub-Standard para todos os fins

Aparelhos mudos e sonoros

ALUGUER DE FILMES

Laboratórios cinematográficos para filmes estreitos

Cópias ≡ Legendas ≡ Montagem

ESTÚDIOS PARA FILMAGENS

Modelos da classe—«PAX» e «GEM»

9,5 ou 16 m/m

PEDIDOS A

Pathé-Baby Portugal, Limitada

LISBOA

PORTO

R. S. Nicolau, 22

Rua Santa Catarina, 345

Electro Lisboa, L.^{da}

CANDEEIROS — FOGAREIROS

FOGÕES — FRIGORÍFICOS

RÁDIOS DAS MELHORES MARCAS

A PRESTAÇÕES EM COLABORAÇÃO
COM AS C. R. GÁS E ELECTRICIDADE

246, RUA AUGUSTA, 248 — Telef. 20568

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

REPARTIÇÃO DE EXPLORAÇÃO

Portaria n.º 13:718

O «Diário do Governo», n.º 219, I Série, de 23 de Outubro, publica o seguinte:

Sendo necessário remodelar a tarifa de despesas accessórias, em vigor desde 1 de Setembro de 1928, quer no intuito de uniformizar as suas disposições, dispersas por numerosos aditamentos aprovados posteriormente, quer para actualizar algumas das suas taxas, ainda cativas da aplicação de multiplicadores e adicionais, por forma a simplificar a sua aplicação: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, aprovar a tarifa de operações accessórias, anexa a esta portaria, para aplicação nas linhas férreas do continente português abertas ao serviço público, com excepção das de tranvias urbanos, a qual substitui a tarifa de despesas accessórias, aprovada pela Portaria n.º 5:553, de 25 de Julho de 1928, e seus aditamentos em vigor.

Ministério das Comunicações, 23 de Outubro de 1951.—
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Tarifa de operações accessórias nas linhas férreas do continente português abertas ao serviço público, com excepção das de tranvias urbanos

ARTIGO 1.º

Objecto

Esta tarifa regula as operações accessórias do transporte nas linhas férreas do continente português abertas ao serviço público, com excepção das de tranvias urbanos.

ARTIGO 2.º

Registo

Pelo registo de cada expedição de qualquer natureza é devida a taxa de 3\$.

ARTIGO 3.º

Aviso de chegada

1. O caminho de ferro avisa, por telegrama, com as limitações referidas nos n.ºs 4, 5 e 6, os consignatários das remessas da chegada destas à estação de destino, sendo devidas por esse aviso de chegada as taxas seguintes:

Por cada remessa de vagão completo 5\$00
Por cada remessa de detalhe 1\$00

2. Para efeito de aplicação das taxas do n.º 1, são consideradas remessas de detalhe as remessas de veículos.

3. Se o aviso for feito por telegrama e a sua entrega exigir a condução por próprio entre a estação telégrafo-postal e o domicílio do consignatário, é devida, além da taxa que lhe corresponder pelo n.º 1, a taxa de 10\$. Ao expedidor cabe a exclusiva responsabilidade da indicação daquela exigência.

4. Se da estação ferroviária do destino da remessa ao posto telegráfico mais próximo mediar distância superior a 5 quilómetros e não houver comunicação telefónica entre essa estação e esse posto, ou possibilidade de a obter por telefone público instalado até 100 metros da estação ferroviária, o caminho de ferro, mantendo a cobrança das taxas fixadas no n.º 1, poderá utilizar o serviço postal para o envio do aviso de chegada ao consignatário.

5. O caminho de ferro pode, em qualquer caso, e mantendo também a cobrança das taxas referidas no n.º 1, adoptar forma de transmissão do aviso de chegada diferente das previstas nos n.ºs 1, 3 e 4, desde que por esse modo seja adiantada ou, pelo menos, não seja atrasada a sua entrega.

6. O caminho de ferro não avisa da chegada de:

Bagagens;

Recovagens despachadas com guias de bagagem;

Cães despachados com bilhete;

Outros animais domésticos, quando transportados nas carruagens, acompanhando os passageiros;

Biciclos despachados com bilhete;

Remessas consignadas a domicílio;

Remessas despachadas ao abrigo de diplomas em que se estabeleça que o caminho de ferro não faz aviso de chegada;

Remessas de que se desconheçam as moradas dos consignatários.

7. O caminho de ferro não responde pela entrega dos avisos de chegada que expedir pelo correio ou pelo telégrafo, nem pelas consequências de qualquer erro ou omissão nos nomes ou moradas dos consignatários, salvo se forem cometidos pelos seus empregados, na transcrição dos dizeres das declarações de expedição que as estações recebam ou na transcrição do que constar da escrituração com a qual sejam transmitidas remessas que percorram linhas exploradas por empresas diferentes.

8. O fim principal dos avisos de chegada é abreviar os prazos de entrega. O facto de os avisos de chegada, por qualquer motivo, não serem recebidos pelos consignatários não isenta estes do pagamento do que for devido por armazenagem das suas remessas ou por estacionamento dos vagões, nem lhes dá o direito de reclamarem, se o caminho de ferro, decorrido o prazo legal, usar da faculdade, que lhe confere a tarifa geral, de vender em hasta pública as remessas não retiradas.

9. Na falta de senha é facultada a entrega da remessa em troca do respectivo aviso de chegada.

10. Na falta da senha e do aviso de chegada é facultada a entrega da remessa em troca de duplicado do aviso de chegada, a fornecer pela estação de destino da remessa. Por cada duplicado do aviso de chegada é devida a importância de 1\$.

11. Para que o aviso de chegada ou o duplicado deste possa substituir a senha de qualquer remessa é indispensável que contenha a assinatura do consignatário, reconhecida por notário ou abonada por firma e carimbo de qualquer casa comercial, cuja idoneidade seja reconhecida pelo chefe da estação, ou que o consignatário apresente o seu bilhete de identidade do arquivo de identificação, cujo número deve ser indicado no aviso de chegada ou no duplicado deste, considerando-se nestes casos o aviso de chegada ou o duplicado deste aviso como documento de prova único, verdadeiro e autêntico da boa entrega da remessa a quem

de direito. Quando se trate de remessa de dinheiro, valores ou objectos de arte, a assinatura do consignatário no aviso de chegada ou no duplicado deste tem de ser reconhecido por notário.

12. É facultado aos chefes de estação, sob sua responsabilidade, dispensar a forma de autenticação indicada no n.º 11, se reconhecerem a identidade do consignatário, excepto quando se trate de remessa de dinheiro, valores ou objectos de arte.

ARTIGO 4.º

Manutenção de remessas

1. A manutenção compreende as operações de evoluções e manobras, carga e descarga, transbordo entre linhas de bitola diferente e transmissão entre linhas exploradas por empresas diferentes.

2. As taxas de manutenção são as previstas no quadro Taxas de manutenção e aplicam-se de harmonia com as disposições seguintes:

- a) Não são devidas as taxas correspondentes às operações de carga ou de descarga que, nos casos referidos nos n.ºs 4 e 6, forem realizadas por conta e risco dos expedidores ou consignatários e com gente sua;
- b) As taxas incidem sobre o peso que serviu de base ao cálculo do preço de transporte ou, quando este cálculo for por unidade, sobre tantas unidades da mesma espécie quantas as nesse cálculo consideradas. Exceptuam-se a taxa de transmissão entre empresas diferentes e as taxas de carga e descarga e de transbordo da parte da bagagem transportada gratuitamente, que são calculadas por remessa.

3. Havendo reexpedição, as taxas são sempre aplicadas às duas expedições, consideradas independentemente.

4. Os expedidores ou consignatários de remessa de vagão completo, ou pagando como tal, têm a faculdade de, nas estações de procedência e de destino, efectuar, por sua conta e risco e com gente sua, a carga ou descarga destas remessas.

5. Para usarem da faculdade prevista no n.º 4, os expedidores devem indicar bem explicitamente, nas declarações de expedição, que ficam a seu cargo ou a cargo dos consignatários as operações de carga ou de descarga, entendendo-se que a ausência de indicação significa que a operação ou operações ficam a cargo do caminho de ferro. É dispensada esta indicação nos casos referidos nos n.ºs 6 e 8, em que a carga e a descarga são respectivamente da incumbência e obrigação do expedidor e do consignatário.

6. Incumbe aos expedidores e consignatários efectuar, por sua conta e risco e com gente sua, a carga e a descarga, nas estações de procedência e de destino, das remessas constituídas por:

- Volumes de mais de 3:000 quilogramas;
- Mercadorias a granel em remessas de vagão completo ou pagando como tal;
- Matérias infectas;
- Matérias explosivas em remessas de vagão completo ou pagando como tal;
- Animais em remessas de vagão completo ou pagando como tal;

Veículos cujo preço de transporte é calculado por unidade.

7. Se, eventualmente, o caminho de ferro tiver de efectuar qualquer operação de carga ou de descarga das remessas referidas no n.º 6—o que só pode fazer em estações que disponham de meios próprios para as levar a efeito—, são devidas as respectivas taxas.

8. É obrigatória para expedidores e consignatários a carga e descarga dos transportes fúnebres, nas estações de procedência e de destino.

9. A capacidade dos vagões pode ser utilizada por completo, contanto que o peso do carregamento não exceda o máximo regulamentar de cada vagão, o volume não ultrapasse as dimensões da cêrcea e as condições de carregamento não comprometam a segurança do transporte.

10. Quando num vagão carregado com remessa de vagão completo, ou pagando como tal, restar espaço que seja aproveitado para carregar remessa de detalhe, à remessa de detalhe não é aplicável a isenção das taxas de carga e descarga a que se refere a alínea a) do n.º 2.

11. Quando se trate de veículos e o caminho de ferro julgue necessário, para segurança ou conveniência do transporte, que as rodas sejam separadas dos veículos, os expedidores não podem recusar-se a esta operação.

12. O material de caminho de ferro destinado a ser transportado circulando rebocado sobre as próprias rodas é entregue pelos expedidores na estação de procedência e recebido pelo consignatário na de destino sobre carris.

LIVRARIA

LUSO-ESPAÑHOLA, L.^{DA}

Rua Nova do Almada, 88 — LISBOA
TELEPHONE: 24917

Rua do Carmo, 14 — PORTO
TELEPHONE: 24076

Rua da Sofia, 78-1.º — COIMBRA
TELEPHONE: 2799

Junqueras, 8 — BARCELONA

EDIFÍCIO DARKE

Avenida 13 de Maio, 23 — Sala 414
RIO DE JANEIRO

LIVROS TÉCNICOS

Sobre ENGENHARIA, CAMINHOS DE FERRO, etc.

Taxas de manutenção

Designações	Unidade	Preço total	Preço total	Transbordo entre linhas de bitola diferente	Trans- missão entre empresas diferentes — Por cada empresa
		das evoluções e manobras — Por cada empresa	das duas operações de carga e de descarga — Por cada empresa (1)		
1.º Bagagens:					
a) Parte do peso transportado gratuitamente	Por cada remessa	—\$—	1\$50	1\$00	—\$—
b) Parte excedente à transportada gratuitamente	Tonelada	8\$00	20\$00	25\$00	—\$—
2.º Mercadorias:					
a) Dinheiro, valores e objectos de arte (excepto aqueles cuja taxa de transporte não for calculada pelo peso, pelos quais não são devidas taxas)	"	8\$00	10\$00	16\$00	—\$—
b) Remessas de detalhe	"	8\$00	10\$00	16\$60	—\$—
c) Volumes de mais de 3.000 quilogramas.	"	8\$00	10\$00	16\$00	—\$—
d) Remessas de vagão completo, ou pagando como tal	Por cada remessa	—\$—	—\$—	—\$—	25\$00
3.º Transportes fúnebres	Tonelada	8\$00	10\$00	16\$00	—\$—
4.º Animais (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos às taxas do n.º 2):	Por cada remessa	—\$—	—\$—	—\$—	25\$00
a) Cães despachados com bilhete e outros animais domésticos, quando transportados nas carruagens acompanhando os passageiros	Caixão, urna ou caixa	15\$00	—\$—	25\$00	—\$—
b) Remessas de detalhe:	Por cada remessa	—\$—	—\$—	—\$—	25\$00
Boi, cavalo, muar, jumento, garrano ou potro (macho ou fêmea)			Não são devidas taxas		
Vitelo ou porco (macho ou fêmea)	Cabeça	1\$50	1\$50	2\$50	—\$—
Carneiro, chibo, cabrito, cordeiro ou borrego, báculo ou leitão (macho ou fêmea)	"	\$60	1\$20	1\$50	—\$—
c) Remessas de vagão completo ou pagando como tal:	"	\$60	\$80	1\$20	—\$—
Animais designados na alínea b).	Vagão (2)	20\$00	40\$00	50\$00	—\$—
Animais ferozes ou bravios e quaisquer animais não designados na alínea b).	Por cada remessa	—\$—	—\$—	—\$—	25\$00
5.º Veículos (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos às taxas do n.º 2.º)	Vagão (2)	30\$00	60\$00	80\$00	—\$—
6.º Material de caminhos de ferro circulando rebocado sobre as próprias rodas	Por cada remessa	—\$—	—\$—	—\$—	25\$00
	Veículo	15\$00	40\$00	50\$00	—\$—
	Por cada remessa	—\$—	—\$—	—\$—	25\$00
	Tonelada	(3) 1\$00	—\$—	—\$—	—\$—
	Por cada remessa	—\$—	—\$—	—\$—	25\$00

(1) Taxas da carga e descarga:

a) Destas taxas atribui-se 50 por cento à carga e 50 por cento à descarga;

b) Quando as remessas sejam constituídas por volumes de mais de 3.000 quilogramas ou por mercadoria a granel em regime de vagão completo, ou pagando como tal, e a carga ou descarga seja feita pelo caminho de ferro, a taxa correspondente é acrescida das despesas a que porventura der lugar qualquer daquelas operações;

c) Quando as remessas sejam constituídas por veículos de mais de 3.000 quilogramas, a taxa correspondente fica sujeita ao mínimo de 40\$. Desta taxa atribui-se 50 por cento à carga e 50 por cento à descarga.

(2) Seja qual for a quantidade de animais carregados.

(3) A taxa por evoluções e manobras de material de caminhos de ferro circulando rebocado sobre as próprias rodas fica sujeita ao mínimo de 20\$ por cada empresa.

ARTIGO 5.º

Transferência de remessas entre cais da mesma estação

1. Quando os consignatários requisitem a transferência de remessas entre cais da mesma estação, são devidas por estas operações as taxas de evoluções e manobras e as de carga e descarga previstas no artigo 4.º.

2. A carga e a descarga necessárias para efectuar a transferência de que trata este artigo estão sujeitas às mesmas faculdades, incumbência e obrigatoriedade expressas nos n.ºs 4, 6 e 8 do artigo 4.º.

3. Quando, nos termos do n.º 2, os consignatários efectuem por sua conta e risco e com gente sua as operações de carga e descarga das remessas não são devidas as respectivas taxas.

4. Estas transferências não são efectuadas quando

delas possa advir inconveniente para o serviço do caminho de ferro.

ARTIGO 6.º

Cargas e descargas dos vagões dentro do recinto das estações em local não destinada a esse fim

1. Quando, a pedido dos expedidores ou consignatários, os vagões sejam carregados ou descarregados fora dos cais cobertos ou descobertos, ou das linhas affectas a estas operações, mas dentro do recinto das estações, é devida a taxa de 12\$50 por cada vagão que seja carregado ou descarregado.

2. São também de aplicar às cargas e descargas dos vagões dentro do recinto das estações as disposições dos n.ºs 5 a 13 do artigo 7.º.

ARTIGO 7.º

Carga e descarga dos vagões fora do recinto das estações

1. Quando, a pedido dos expedidores ou consignatários, os vagões sejam carregados ou descarregados fora do recinto das estações são devidas, consoante a distância do local da carga ou descarga à agulha de saída da estação, as taxas seguintes:

	Por vagão e operação	Mínimo de cobrança
a) Até 100 metros	15\$00	15\$00
b) Mais de 100 metros até 500 metros	65\$00	130\$00
c) Mais de 500 metros	130\$00	260\$00

2. As taxas de transporte das remessas são calculadas consoante a situação do local da carga ou descarga dos vagões, nos seguintes termos:

- a) *Local situado até 100 metros da agulha de saída da estação.* — As taxas são calculadas como se a remessa procedesse da ou se destinasse à estação;
- b) *Local situado a mais de 100 metros da agulha de saída da estação.* — As taxas são calculadas como se a remessa procedesse da ou se destinasse à estação anterior ou posterior no sentido do seguimento da remessa, conforme, respectivamente, se trate de carga ou descarga.

3. Quando o local da carga ou descarga esteja situado em linha de manobras inserida fora da agulha de saída da estação, é devida pela colocação do vagão à carga ou descarga na referida linha a taxa de 15\$ por vagão e operação, sujeita ao mínimo de cobrança de 30\$. As taxas de transporte são calculadas como se a remessa procedesse da ou se destinasse à estação.

4. Para ter aplicação a taxa prevista na alínea a) do n.º 1 é necessário que o perfil da linha permita a colocação dos vagões à carga ou descarga com simples manobras à mão e que a condução dos vagões para o local onde os expedidores ou consignatários pretendem efectuar a carga ou descarga, assim como a sua recondução ao local designado pelo caminho de ferro, sejam feitas por conta e risco dos expedidores ou consignatários e com gente sua. Quando se não verificarem todas estas condições, procede-se, para todos os efeitos, como se a colocação dos vagões para carga ou descarga se efectuasse ao abrigo da alínea b) do n.º 1.

5. Quando a condução dos vagões para o local onde os expedidores ou consignatários pretendem efectuar a carga ou descarga é feita por conta e risco destes e com gente sua, os prazos de estacionamento dos vagões começam a ser contados a partir do momento em que os vagões são postos à disposição dos expedidores ou consignatários.

6. Os vagões não devem seguir para o local indicado pelo expedidor ou consignatário:

- Sem pagamento das taxas previstas neste artigo, quando se trate de vagões a carregar;
- Sem pagamento de todos os débitos ao caminho de ferro, quando se trate de vagões a descarregar.

7. As operações de carga ou descarga são sempre efectuadas por conta e risco dos expedidores ou consignatários e com gente sua, dentro do prazo fixado para esse fim pelo caminho de ferro, prazo que não deve ser excedido. Estas operações são efectuadas segundo indicações dos agentes do caminho de ferro que as dirigem.

8. Nas declarações de expedição não é de considerar a indicação do número de volumes ou qualquer outra, quando a conferência se não possa fazer sem tocar na carga dos vagões.

9. Se, pelo seu volume ou natureza, as mercadorias a transportar não puderem ser carregadas de modo a ficar bem garantida a segurança da marcha dos comboios, o caminho de ferro não se encarrega do seu transporte.

10. No caso de os expedidores ou consignatários não terem cumprido as disposições deste artigo, são retirados os vagões como se as operações estivessem concluídas e devidas as taxas previstas neste artigo, sem que aos expedidores ou consignatários assista direito a reclamação.

11. O caminho de ferro declina qualquer responsabilidade pela utilização de terrenos pertencentes a terceiros, competindo ao requisitante obter a necessária autorização.

12. As cargas ou descargas efectuadas em apeadeiros que não tenham linhas de resguardo e para os quais não haja disposições especiais são, para todos os efeitos, consideradas como feitas em plena via.

13. A execução dos serviços previstos neste artigo não é obrigatória para o caminho de ferro.

ARTIGO 8.º

Guindastes instalados nas estações

1. Pela utilização por parte do público dos guindastes instalados nas estações são devidas as taxas seguintes:

	Por tonelada indivisível
Guindastes manuais	3\$00
Guindastes providos de motor mecânico:	
Volumes de peso até 3:000 quilogramas	5\$00
Volumes de mais de 3:000 quilogramas	10\$00

2. É gratuita a utilização dos guindastes instalados nas estações, quando a necessidade do seu emprego resulte do facto de o caminho de ferro não ter fornecido para o transporte vagão adequado.

3. O caminho de ferro declina qualquer responsabilidade pelos acidentes pessoais ou materiais ocasionados pelos expedidores ou consignatários ou pelo respectivo pessoal em consequência da utilização dos guindastes.

4. Os expedidores ou consignatários são responsáveis pelas avarias ocasionadas nos guindastes, por eles ou pelo respectivo pessoal.

ARTIGO 9.º

Vagões-guindastes e outros aparelhos especiais de carga e de descarga

A utilização de vagões-guindastes e de outros aparelhos especiais de carga e de descarga é efectuada mediante ajuste prévio.

MATERIAL DE DESENHO

Papéis heliográficos, vegetais, tela, etc. — CÓPIAS DE DESENHO
Máquinas de copiar desenhos, lâmpadas e acessórios
Tês mecânicos e candeieiros articulados
(Desconto aos revendedores)

ANTÓNIO ALVES

L. Biblioteca Pública, 13

Telefone 27420 — LISBOA

ARTIGO 10.º

Armazenagem

1. É gratuita a armazenagem do que se destina a constituir remessas e das remessas constituídas durante os prazos seguintes:

a) Nas estações de procedência e destino:

Bagagens — duas horas consecutivas;
 Animais acondicionados ou não — quatro horas (não se contando o tempo em que as estações estão encerradas);

Gêneros sujeitos a fácil deterioração — vinte e quatro horas consecutivas;

Matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas e matérias infectas, cujo transporte não está previsto na tarifa geral — vinte e quatro horas consecutivas;

Outras mercadorias e veículos — quarenta e oito horas (não se contando os domingos e feriados).

b) Nas estações de trajecto:

Remessas de animais acondicionados ou não — quatro horas consecutivas;

Outras remessas — vinte e quatro horas consecutivas;

2. Não desfruta de armazenagem gratuita tudo o que for retirado das estações sem haver constituído remessa.

3. Os prazos previstos no n.º 1 contam-se:

a) Nas estações de procedência. — Desde o depósito nas estações do que se destina a constituir remessa

b) Nas estações do trajecto. — Desde o momento em que as remessas comecem a ser demoradas, por motivo alheio à iniciativa ou responsabilidade do caminho de ferro;

c) Nas estações de destino:

Bagagens. — Desde a hora da chegada do comboio para o qual era válido o bilhete utilizado para o despacho. No caso de novo transporte das bagagens do primitivo destino para qualquer estação anterior em que o passageiro tenha desembarcado, por abandono de percurso, o prazo conta-se desde a hora da chegada a esta estação do comboio que as tenha transportado.

Remessa de animais acondicionados ou não:

De detalhe. — Desde a hora da sua chegada à estação;

De vagão completo. — Desde a hora em que forem descarregadas.

Remessa de mercadorias e de veículos:

De detalhe. — Desde as 0 horas do dia seguinte ao da chegada das remessas em que a estação esteja aberta para serviço de entrega dessas remessas;

De vagão completo. — Desde as 0 horas do dia seguinte àquele em que as remessas forem descarregadas e em que a estação esteja aberta para serviço de entrega dessas remessas.

4. As taxas são as previstas no quadro Taxas de armazenagem.

5. Além das taxas de armazenagem previstas no quadro Taxas de armazenagem, ficam a cargo dos expedidores ou consignatários de remessas de animais quaisquer gastos com a guarda, sustento, etc., ocasionados pela permanência destes nas estações.

6. O caminho de ferro não responde pelos acidentes ou danos, sejam quais forem, que sofram os animais enquanto permanecerem nas estações.

Taxas de armazenagem

Designação	Unidade (indivisível)	Por período de vinte e quatro horas (indivisível)
1.º Bagagens	50 quilogramas	\$50
2.º Dinheiro, valores e objectos de arte (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos à taxa do n.º 3.)	(a) 1.000\$00	15\$00
3.º Mercadorias não constituindo ainda remessa ou constituindo remessa ou fracção de remessa de detalhe	100 quilogramas	\$50
4.º Mercadorias constituindo remessa ou fracção de remessa, de vagão completo	Tonelada	2\$50
5.º Matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas e matérias infectas, cujo transporte não está previsto na tarifa geral	100 quilogramas	1\$50
6. Transportes fúnebres	Caixão, urna ou caixa	70\$00
7. Veículos (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos à taxa do n.º 3.º)	Veículo	20\$00
8.º Material de caminhos de ferro circulando rebocado sobre as próprias rodas	Tonelada	2\$00
9.º Animais (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos à taxa do n.º 3.º)	Cabeça	\$30

Mínimo de cobrança. — As taxas previstas neste quadro estão sujeitas ao mínimo de cobrança de 2\$, excepto quando se trate de veículo de mais de 3:000 quilogramas, em que a taxa correspondente fica sujeita ao mínimo de 20\$.

(a) O valor a considerar para aplicação da taxa é o declarado.

ARTIGO 11.º

Depósito ou arrecadação de volumes portáteis

1. O caminho de ferro toma a seu cargo e sob sua responsabilidade o depósito ou arrecadação de volumes portáteis nas suas estações.

2.º Pelo depósito ou arrecadação de volumes é devida a taxa de 1\$ por volume e período indivisível de vinte e quatro horas, contado a partir das 0 horas do dia em que for efectuado o depósito.

3. Não se aceitam em depósito:

Animais vivos;
 Dinheiro, valores e objectos de arte;

Matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas e matérias infectas;
Volumes de peso unitário superior a 20 quilogramas.

4. O caminho de ferro responsabiliza-se apenas pelos volumes depositados, abstrahindo do seu conteúdo.

5. No caso de extravio, a indemnização a pagar restringe-se ao máximo de 200\$ por volume.

6. O caminho de ferro não é obrigado a conservar estes volumes em depósito por mais de quinze dias, reservando-se o direito de proceder à sua venda, em conformidade com o estabelecido na tarifa geral.

7. O caminho de ferro entrega aos depositantes documento comprovativo da recepção dos volumes. A devolução dos volumes é feita em troca do referido documento.

ARTIGO 12.º

Requisição de vagões

1. Os vagões para transporte são requisitadas nas declarações de expedição, mediante depósito de 20\$ por vagão, devendo os expedidores apresentar tantas declarações de expedição quantos os vagões requisitados. Excepcionalmente, é dispensado o depósito de 20\$ quando se trate de requisições de vagões para transporte de remessas de gado a expedir, em dias de mercado ou de feira, em estações que sirvam os locais dos mesmos.

2. No acto da requisição o expedidor pode indicar o dia a partir do qual deseja que o vagão lhe seja fornecido. Neste caso o caminho de ferro não fornece o vagão antes da data indicada.

3. As requisições com data fixada para o fornecimento de vagão, a que se refere o n.º 2, devem ser feitas com o máximo de oito e o mínimo de três dias de antecedência da data a partir da qual se deseja que o vagão seja fornecido.

4. Os vagões que não forem requisitados nas condições dos n.ºs 2 e 3 podem ser fornecidos tão prontamente quanto as circunstâncias o permitam.

5. Em troca do depósito é entregue ao requisitante um documento, que o caminho de ferro recolhe ao restituir a quantia depositada.

6. Se o caminho de ferro já tiver posto o vagão à disposição do requisitante e este, tácita ou expressamente, desistir da sua utilização, considera-se anulada a requisição e a importância do depósito reverte para o caminho de ferro, que pode dispor do vagão.

7. A importância do depósito deve ser restituída ao requisitante quando for efectuada a expedição ou, quando o requisitante desistir do fornecimento do vagão, antes de o mesmo ter sido posto à sua disposição.

8. A restituição do depósito que, acidentalmente, não for feita no acto da expedição da mercadoria ou quando da declaração de desistência pode ser solicitada à estação em que foi feita a requisição no prazo máximo de vinte dias, contado desde a data da expedição ou da declaração de desistência.

9. Findo o prazo estipulado no n.º 8, o reembolso da importância do depósito só pode ser solicitado aos serviços centrais do caminho de ferro dentro do prazo de noventa dias, contado desde a data da expedição ou da declaração de desistência. Se, findo este prazo, não tiver sido solicitado o reembolso, a importância do depósito reverte para o caminho de ferro.

10. O caminho de ferro não é obrigado a fornecer vagões de carga superior a 10 toneladas ou de qualquer tipo especial. As requisições de vagões de tipo especial serão satisfeitas quando as circunstâncias o permitam.

11. Os mínimos de carga dos vagões completos previstos na classificação geral têm aplicação unicamente aos va-

gões de tipo comum, isto é, de carga normal não superior a 10 toneladas.

12. Quando, a requisição dos expedidores, seja fornecido o vagão de carga normal superior a 10 toneladas, a carga mínima de vagão completo prevista na classificação geral é adicionada de tantas fracções de um décimo dessa carga quantas forem as toneladas de carga normal de cada vagão superiores a 10. No caso, porém, de o fornecimento de vagão de carga normal superior a 10 toneladas ser de iniciativa do caminho de ferro os mínimos de carga de vagão completo previstos na classificação geral não são alterados.

ARTIGO 13.º

Estacionamento de vagões

1. É gratuito o estacionamento de vagões nas estações de partida e de chegada das remessas quando a carga ou descarga não exceder os prazos seguintes:

Quantidade de vagões	Prazo — Horas úteis
1 ou 2	5
3 ou 4	7
5 ou 6	9
7 ou 8	11
Mais de 8	13

2. Como excepção ao disposto no n.º 1, é gratuito o estacionamento dos vagões quando a carga ou descarga ficar concluída no próprio dia em que os vagões são postos à disposição dos expedidores ou consignatários, mesmo que seja excedido o prazo estipulado no número anterior.

3. Cada vagão a carregar ou a descarregar com mercadorias a granel e cada vagão cuba ou vagão cisterna é considerado como dois vagões.

4. O prazo referido no n.º 1 conta-se desde o momento em que os vagões são postos à disposição dos expedidores ou consignatários nos locais em que possa efectuar-se a carga ou descarga.

5. Para efeito da contagem dos prazos previstos no n.º 1 consideram-se apenas os vagões que pelo caminho de fer-



ro forem postos ao mesmo tempo à disposição do mesmo expedidor ou do mesmo consignatário.

6. Para efeitos do n.º 4, os vagões consideram-se postos à disposição dos consignatários nos locais em que possa efectuar-se a descarga:

- a) Se o aviso de chegada for feito pelo telégrafo — quatro horas depois da entrega, para transmissão, do telegrama ou do telegrama telefonado na estação telégrafo-postal;
- b) Se o aviso de chegada for feito por próprio—duas horas depois da sua recepção;
- c) Se o aviso de chegada for feito pelo correio — às 14 horas do dia seguinte ao da sua emissão.

7. Se, por culpa do caminho de ferro, os vagões não puderem ser postos à disposição dos consignatários nos locais em que possa efectuar-se a descarga na hora prevista no n.º 6, a contagem do prazo para a descarga começa no momento em que, de facto, os vagões forem postos à sua disposição.

8. Quando o expedidor tenha requisitado vagão com encerado para cobrir mercadoria que o não possa dispensar, não é obrigado a carregar enquanto lhe não for fornecido o encerado.

9. São devidas taxas de estacionamento nos casos seguintes:

- a) *Nas estações de procedência.*—Quando os vagões requisitados nos termos do artigo 12.º não estiverem carregados e prontos a seguir, por motivo estranho à responsabilidade do caminho de ferro, dentro do prazo referido no n.º 1;
- b) *Nas estações de destino.*—Quando, competindo a descarga ao consignatário ou devendo este coadjuvá-la, não estiver, por motivo estranho à responsabilidade do caminho de ferro, a descarga concluída e os vagões desembaraçados para outros transportes dentro do prazo referido no n.º 1;
- c) *Nas estações de procedência, do trajecto ou de destino:*

Quando, à passagem na fronteira, qualquer vagão, seja ou não completo o seu carregamento, for retido mais de quarenta e oito horas consecutivas, para efeito de desembarço alfandegário, depois de ser posto à disposição do encarregado deste desembarço;

Quando, por vício próprio do objecto do transporte, defeito ou deficiência de embalagem ou impedimento de autoridade estranho à responsabilidade do caminho de ferro, qualquer vagão, seja ou não completo o seu carregamento, sofrer retenção não prevista. Neste caso, se a retenção se verificar nas estações de procedência ou de destino, o estacionamento começa a vencer-se logo que expire o prazo gratuito referido no n.º 1; se se verificar no trajecto, o estacionamento começa a vencer-se logo que se torne efectiva a retenção do vagão. O encargo das respectivas taxas corresponde à remessa que der causa ao estacionamento.

10. As taxas de estacionamento são as seguintes:

- a) 30\$ por cada vagão e pelo período que decorre desde o momento em que forem devidas estas taxas até às 24 horas do dia em que começa a contagem;
- b) 100 por cada vagão e por cada período indivisível de vinte e quatro horas consecutivas, a contar do termo do período referido na alínea a).

11. O caminho de ferro tem a faculdade de proceder à descarga dos vagões na estação de destino. Quando usar desta faculdade e a carga for efectuada durante os prazos de estacionamento gratuito referidos no n.º 1, não é devida a taxa por descarga, sendo, no entanto, devida a taxa de armazenagem que eventualmente corresponda; quando a descarga dos vagões for efectuada depois de terminados os prazos de estacionamento gratuito referidos no n.º 1, são devidas as taxas de descarga e de estacionamento que correspondam e é devida também a taxa de armazenagem que eventualmente corresponda.

12. O caminho de ferro pode dispor dos vagões já fornecidos se os expedidores não começarem a proceder ao seu carregamento dentro das dezoito horas consecutivas seguintes àquela em que os vagões forem postos à sua disposição. Neste caso o estacionamento é devido desde que findarem os prazos fixados no n.º 1 para carga até que o caminho de ferro use do direito previsto neste n.º 12.

ARTIGO 14.º

Resguardo de mercadorias

1. O resguardo das remessas de vagão completo, ou coro tal consideradas, constituídas ou a constituir ao abrigo da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade e compostas de mercadorias para o transporte das quais, segundo a classificação geral de mercadorias, animais e veículos, o caminho de ferro só se obriga ao fornecimento de vagões descobertos é do cuidado dos expedidores ou consignatários, podendo, para tal efeito, ser utilizados vagões fechados, encerados de propriedade do caminho de ferro ou encerados de propriedade dos expedidores ou consignatários.

2. Os vagões fechados e os encerados de propriedade do caminho de ferro são requisitados nas condições seguintes:

- a) As requisições dos vagões fechados e de encerados para resguardo de remessas carregadas são feitas nas declarações de expedição; as requisições de encerados para resguardo de mercadorias armazenadas são feitas verbalmente ou por escrito;
- b) As requisições dos vagões fechados e dos encerados são satisfeitas sempre que seja possível;
- c) Pela utilização de vagão fechado ou de encerado são devidas as taxas seguintes:

Vagão fechado ou encerado para resguardo de remessas carregadas:

Por vagão ou encerado e quilómetro. . .	\$30
Mínimo de cobrança por cada vagão ou encerado	30\$00

Encerado para resguardo de mercadorias armazenadas

Por encerado e período indivisível de oito horas consecutivas	15\$00
Mínimo de cobrança por encerado	30\$00

- d) Quando forem devidas taxas de estacionamento dos vagões carregados com remessas resguardadas

com encerados de propriedade do caminho de ferro, é também devida a seguinte taxa de estacionamento do encerado:

Por encerado e período de estacionamento, contado como para os vagões . . . 20\$00

- e) As taxas pela utilização de vagão completo ou encerado para resguardo de remessa carregada são calculadas para o percurso total da remessa;
- f) Quando o caminho de ferro for forçado a transbordar a remessa de um para outro vagão, pode ser utilizado encerado em vez de vagão fechado ou vice-versa;
- g) Os encerados consideram-se devolvidos ao caminho de ferro logo que sejam retiradas as remessas que resguardavam ou logo que a mercadoria que resguardavam deixe de estar armazenada; em ambos os casos se antes disso não tiverem já sido dis pensados.

3. A utilização de encerados de propriedades dos expedidores ou consignatários é feita nas condições seguintes;

- a) São gratuitos o transporte e a permanência de encerados de propriedade dos expedidores ou consignatários quando resguardem as suas remessas, carregadas sobre vagão ou armazenadas na estação;
- b) Os expedidores que resguardarem as remessas com encerados de sua propriedade podem requisitar nas respectivas declarações de expedição a sua devolução à estação de procedência. Esta devolução é feita em pequena velocidade, sem mais formalidades, seguidamente à descarga dos vagões, sendo devida a taxa de 2\$ por cada encerado e por cada empresa e a taxa de registo e aviso de chegada que corresponderem;
- c) As remessas dos encerados devolvidos que permaneçam nas estações por período superior ao da armazenagem gratuita, previsto no artigo 10.º, ficam sujeitas à taxa de armazenagem;
- d) O caminho de ferro não assume responsabilidade por avarias ou trocas dos encerados de que trata este n.º 3;
- e) Quando os expedidores das remessas resguardadas com encerados de sua propriedade não pedirem a devolução destes nas respectivas declarações de expedição, consideram-se esses encerados como parte integrante das remessas, e por isso o caminho de ferro os entrega aos consignatários dessas remessas, declinando qualquer responsabilidade pelo destino que lhes for dado. Neste caso, a querer fazer-se a devolução, ela efectua-se nas condições gerais das tarifas aplicáveis.

ARTIGO 15.º

Repesagem

1. A pedido dos consignatários, o caminho de ferro é obrigado a efectuar a repesagem das remessas na estação

de chegada, desde que esta disponha de meios próprios para a levar a efeito. Esta operação pode também ser efectuada por iniciativa do caminho de ferro.

2. A repesagem das remessas é gratuita, salvo nas condições indicadas no n.º 3.

3. São devidas as taxas previstas no quadro Taxas de repesagem quando a repesagem for feita a pedido do consignatário e a diferença, para mais ou para menos, entre o peso registado na documentação e o encontrado na repesagem, acrescido do peso correspondente à quebra natural, seja inferior a 3 por cento do peso encontrado na repesagem, acrescido do peso correspondente à quebra natural.

4. Quando a diferença encontrada nos termos do n.º 3 for igual ou superior a 3 por cento, tenha a repesagem sido efectuada a pedido do consignatário ou por iniciativa do caminho de ferro, as taxas de transporte e manutenção são devidamente rectificadas para as que correspondam ao peso encontrado à chegada, acrescido do peso correspondente à quebra natural.

5. Quando, a pedido dos consignatários, se efectue repesagem na estação de chegada, não é contado, para efeitos de estacionamento do vagão e do encerado, o tempo que decorra desde a apresentação do pedido até que termine a operação de repesagem, salvo se for devida, nos termos do n.º 3, a taxa de repesagem.

ARTIGO 16.º

Desinfecção de vagões que tenham servido ao transporte de gado, de estrume ou de matérias infectas

1.º A desinfecção que, nos termos do regulamento dos Serviços de Sanidade, tiver de ser feita aos vagões utilizados no transporte de gado, de estrume ou de matérias infectas é efectuada pelo caminho de ferro.

2. As taxas devidas pela desinfecção de vagões são as seguintes:

a) Gado:

Remessas de vagão completo — por cada vagão empregado no transporte:

Vagões de um só piso.	30\$00
Vagões de mais de um piso, por cada piso.	20\$00

Remessas de detalhe:

Por cada remessa e por cada empresa e, dentro de uma mesma empresa, ainda por cada linha de bitola diferente por que a remessa transite . . . 2\$50

b) Estrume ou matérias infectas:

Por cada vagão empregado no transporte 30\$00

Taxas de repesagem

Designações	Unidade	Taxas
1.º Remessa de detalhes.	Fracção indivisível de 100 quilogramas.	1\$00
2.º Remessas de vagão completo:		
a) Quando haja báscula na estação de chegada	Vagão	20\$00
b) Quando não haja báscula na estação de chegada:		
Remessas constituídas por mercadorias a granel ou por outras cuja manipulação exija o emprego de aparelhos especiais	Fracção indivisível de 100 quilogramas.	1\$20
Outras remessas	Fracção indivisível de 100 quilogramas.	1\$00

3. As taxas da alínea a) do n.º 2 são de aplicar ainda mesmo que o gado seja transportado em gaiolas, grades ou outra espécie de embalagem.

Ministério das Comunicações, 23 de Outubro de 1951.—
O Ministério das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Portaria n.º 13719

Tendo sido reconhecida a conveniência de completar as disposições da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade com as indicações que devem constar dos volumes a transportar: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do artigo 2.º do Decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que seja aditado à tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade, aprovada pelo Decreto com força de lei n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, e remodelada pelo Decreto-Lei n.º 37:351, de 24 de Março, de 1949, um novo artigo, que terá o n.º 105—*bis*, do teor seguinte:

Indicações nos volumes a transportar

Art. 105.º—*bis*. Para evitar trocas, erro no seguimento das remessas e consequentes atrasos e prejuízos para o público e para as empresas, a aceitação de volumes destinados a constituir remessa fica subordinada às condições seguintes:

- a) Cada volume deve ter a indicação do nome e morada do consignatário e da estação de destino. Excepcionalmente, se se tratar de remessas constituídas por cinco ou mais volumes da mesma natureza, é suficiente a indicação, em cada volume, do nome da estação de destino e as iniciais do consignatário;
- b) A existência das indicações referidas na alínea a) não impede que os expedidores ponham nos volumes quaisquer marcas suas, as quais serão por eles fielmente reproduzidas nas respectivas declarações de expedição;
- c) Quando as remessas sejam despachadas a domicílio, além das indicações a que se referem as alíneas anteriores torna-se necessário acrescentar ao nome da estação de destino a palavra «Domicílio»;
- d) As indicações referidas nas alíneas anteriores são feitas, de preferência, nos próprios volumes, a fogo ou a tinta. Quando, devido à natureza da embalagem, não seja prático usar tal processo, as indicações são feitas em etiquetas de madei-

ra, sólidamente presas aos volumes. Para as bagagens poderá aceitar-se um rótulo impresso ou manuscrito bem legível e colado ou metido em porta-rótulo apropriado. Em qualquer dos casos o processo usado deve permitir indicações nítidas, visíveis e que se mantenham indelíveis desde que os volumes são recebidos dos expedidores até à sua entrega aos consignatários;

- e) Torna-se necessário que os expedidores inutilizem quaisquer indicações que os volumes contenham relativas a transportes efectuados anteriormente.

§ 1.º São exceptuadas das disposições anteriores:

- a) As remessas de vagão completo ou pagando como tal;
- b) Os volumes que constituem remessas a transportar ao abrigo de tarifas que prevejam disposições especiais quanto às indicações a fazer;
- c) Os transportes fúnebres;
- d) Os encerados pertencentes ao expedidor, quando devolvidos nas condições previstas na tarifa de operações acessórias.

§ 2.º Para facilitar a carga ou a descarga de volumes e evitar multiplicidade de etiquetas, convém que as mercadorias a transportar sem acondicionamento especial sejam, quanto possível, agrupadas em feixes, em atados ou em enfiadas.

§ 3.º As empresas, quando disponham de etiquetas, podem vendê-las nas estações.

Ministério das Comunicações, 23 de Outubro de 1951.—
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

BOCEL AMERICANO

- * Muito confortável e o mais central da capital.
- * Magnífico serviço com pessoal competente.
- * Appartements, água corrente e aquecimento central em todos os quartos.

PREÇOS MUITO MODERADOS

Rua 1.º de Dezembro, 73—LISBOA

Telefone 20975—Telegramas AMERIOTEL

PREPARE-SE V. EX.ª PARA COMBATER O FRIO COMPRANDO:

CARPETES, TAPÊTES, PASSADEIRAS E ALCATIFAS NA
SOCIEDADE DE TAPEÇARIAS, LDA.

onde encontrará um sortido completo de qualidades nacionais e estrangeiras, para todas as preferências e para todos os preços

Rua Augusta n.º 126-130

Tel. 2 6669