

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 Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

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

1415



1—DEZEMBRO—1946



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia 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 GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Serviços Suburbanos, pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i> . . .	731
Pela imprensa	733
A heróica façanha do «Dily».	734
Recordações de Viagem, Andorra, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	735
Lusitânia-Expresso	736
O Primeiro Centenário do Banco de Portugal	737
O 28.º Aniversário da Companhia de Seguros «O Alentejo» . . .	739
Há 50 anos	740
Caminhos de Ferro	740
Parte Oficial	741
Espectáculos	743

Serviços Suburbanos

“DEFICITS” FERROVIARIOS

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

ENFADONHOS assuntos!! De antemão sabemos que os leitores desviarão a vista, aborrecidos, e talvez, pronunciem estas palavras: É demais!

Seja, embora. Nada nos desconcerta semelhante perspectiva. O nosso fim não é agradar aos leitores. É ficar bem com a nossa consciencia, pensando — talvez ingenuamente — que assim bem servimos os interesses do nosso país. Enquanto os nossos artigos merecerem a hospitalidade das colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* continuaremos sempre. Variaremos a glosa tanto quanto nos permitirem «engenho e arte» — os quais não são vastos — mas o mote será sempre o mesmo.

Ao começar este artigo à memória nos acode o já debatido, mas muito típico, caso da Companhia do Oeste, em França, a qual sucumbiu ao peso dos «deficits» em 1908. O prodigioso movimento da gare de S.^t Lazare provocava a admiração dos estrangeiros, os quais viam nele um «eldorado» para a Companhia. Pois nesse «eldorado» se estava cavando a ruína da empresa!

O Estado Francês, o qual herdou essa ingrata rede, não conseguiu sequer diminuir os prejuizos, não obstante estar á testa dela uma sumidade ferroviária, ou como tal considerada (Dautry).

Em 1930 o «deficit» foi de 633.700.854 frs.! Será interessante pôr diante dos olhos dos leitores — ainda os teremos?! — a comparação dos resultados das seis grandes redes francesas nesse mesmo ano.

RÉDES	RESULTADOS
<i>Nord</i> «Deficit»	31.287.192 frs.
<i>Est</i> «Superavit»	62.968.836 »
<i>Orleans</i> «Deficit»	50.219.798 »
<i>P. L. M.</i> »	373.712.631 »
<i>Midi</i> »	196.162.359 »
<i>Etat</i> »	633.700.854 »

Observemos, logo de início, que as duas redes onde os resultados foram melhores são precisamente aquelas nas quais as percentagens de receitas P. V. são mais elevadas em toda a França — *Nord*, 81 %, *Est*, 84 %. (Na C. P. 50,2 %!).

A rede de Leste teve um benefício de 62.968.836 frs. e a do Estado (sucessora do Oeste) um prejuizo de 633.700.854 frs. Analisemos as causas dessas diferenças. A rede de Leste transportou 64.667.512 toneladas de mercadorias e a do Estado apenas 32.223.657. A primeira transportou sómente 123.512.163 passageiros e a segunda transportou 207.617.953, a maior parte dos quais passageiros sub-urbanos — o espectro dos caminhos de ferro. A rede de Leste explorou com o coeficiente de 81, 49 % e do Estado 106, 25 %!

Estas diferenças explicam claramente os resultados enunciados.

Na gare de S.^t Lazare se preparava rapidamente a ruína da Companhia de Oeste, em França, da qual foi vítima por fim o Estado Francês; nos suburbios de Lisboa e Porto, de concerto com a pobreza das receitas P. V., se prepara, mais ou menos

lentamente, a ruína da C. P., da qual será vítima o Estado Português.

E, quanto mais se «coordenarem» os transportes de passageiros, mais se agravará a situação.

Remédios imediatos para atenuar o mal, já ditos e reditos. Em primeiro lugar, supressão do gravoso imposto ferroviário sobre as receitas de mercadorias P. V. a partir de 1 de Janeiro de 1947. Nunca nos convenceremos que o sr. Ministro das Finanças não possa encontrar meio de compensar uma perda de receita pouco superior a 35.000 contos no orçamento português.

Que sua ex.^a, de acordo com o seu colega das Obras Públicas, medite no que ora está sucedendo na Companhia do Norte. Não faltaram prudentes e oportunos avisos. Mas o som das tubas laudatórias, fortemente assopradas, tudo confundiu e baralhou.

Em segundo lugar, enquanto não se alcança a necessária eliminação dos tramueis a vapor, autorizar um substancial aumento das tarifas suburbanas, as quais são simplesmente ruinosas. Os efeitos *reais* estão muito longe de atingir a gravidade que se supõe. Os protestos da ínfima minoria lesada é que serão tão íntensos como o som das tubas usadas pelos habeis constructores das linhas da Trindade e da S. da Hora à Trofa. Em assunto de tanta gravidade, não deve, porém, o Governo recuar perante eles.

Vamos apresentar uma comparação interessante. O preço da passagem em tramuei eléctrico da Praça da Liberdade à Foz é de 1\$20 e a distância de 6 quilómetros. A tarifa por quilómetro é, portanto, de \$20. O preço da passagem do Porto a Espinho, líquida do imposto ferroviário, é de 2\$73 e a distância de 22 quilómetros. A tarifa por quilómetro é de \$12,4. Mas as consequências desta acentuada diferença são ainda muito mais graves do que parecem, porquanto as despesas de exploração por passageiro — quilómetro no caminho de ferro são muito mais elevadas do que no tramuei eléctrico. As tarifas no primeiro

deviam ser mais altas do que no segundo. Estes os motivos porque as companhias de eléctricos de Lisboa e do Porto progridem sempre, ao passo que a C. P. vê subir as suas receitas brutas mas minguar os lucros.

Em nome de que princípios se obriga a C. P. a explorar com tão baixas tarifas de passageiros, pondo em risco a sua própria existência?! Outras causas mais fáceis de remediar infligem dificuldades à população do país e, todavia, persistem sempre.

Comodas e rápidas automotoras, de certo com estas baixíssimas tarifas vão desenvolver cada vez mais o gosto pelas viagens suburbanas e aumentar as dificuldades dos caminhos de ferro, as quais já não são pequenas.

Alguns dirigentes de organismos ferroviários manifestam grandes dúvidas sobre a possibilidade de os caminhos de ferro serem substituídos, em um futuro próximo, por meios de transporte em estradas na condução rápida de passageiros suburbanos. Como já dissemos várias vezes, tal não é a nossa opinião. Os económicos tramueis eléctricos, devidamente prolongados, e a camionagem, desenvolvidos na medida das necessidades, devem ser suficientes para substituir os caminhos de ferro. Actuam estes empregando longas, pesadas e incómodas unidades seguindo-se em longos intervalos; actuarão aqueles por meio de leves e cómodas unidades seguindo-se a curtíssimos intervalos. Se todos os meios de acção, descobertos pelo homem até hoje, têm sempre podido desenvolver-se na medida dos serviços a prestar porque hão-de os tramueis eléctricos e a camionagem, os quais se têm mostrado mais maleáveis do que os caminhos de ferro, fazer excepção a essa regra geral?!

Em nossa opinião, e salvo o devido respeito, o raciocínio dos dirigentes ferroviários carece de lógica.

O que é indispensável é romper resolutamente com a rotina — a terrível rotina.

Afigura-se-nos também, sem todavia termos bases seguras para fazer uma afirmativa formal, que muitos dos dirigentes dos vetustos e respeitáveis caminhos de

ferro não estão ainda suficientemente convencidos dos prejuizos trazidos pelos serviços suburbanos. E serão, porventura, seduzidos pela grande massa de receitas *brutas* que entra nas caixas dos organismos ferroviários, mas que só traz prejuizos.

Em nosso entender a rotina e o sentimento ainda entram por muito no angustioso problema com o qual se debatem os caminhos de ferro.

O tramuei eléctrico é um utensílio de incalculável valor para o transporte económico de passageiros suburbanos. É um crime económico mantê-los encerrados nos limites das cidades.

E ao bico da pena nos acode uma observação. Admitamos que se reconhecia na prática que a economia das novas automotoras era tão grande, em relação aos presentes combóios a vapor, que se tornava necessário nesse caso dar um enorme desenvolvimento às automotoras. Ninguém lhe negaria essa possibilidade. Porque negá-la aos tramueis e à camionagem?!

Felizmente para os caminhos de ferro tal não sucederá, podemos garanti-lo, e as automotoras ficarão constituindo apenas um incidente na atribulada vida dos serviços suburbanos.

Os excelentes serviços dos carros de oito rodas entre a Praça da Liberdade e Ermezinde deviam ser prolongados desde já até S. Romão. Seria uma excelente experiência, e esse pequeno troço ficaria constituindo um magnifico «laboratório de experiências» para os engenheiros de tramueis, porventura alguns pouco credulos nas virtudes desses órgãos de transporte quando perdem a qualidade de «cidadãos». E talvez haja também alguns tímidos. Para todos esse prolongamento constituiria decisiva experiência. Vivamente aconselhamos a Câmara do Porto a tentá-la.

Se ela se realizasse os passageiros iriam almoçar de eléctrico a casa, em vez de tomarem um longo e pesado combóio a vapor. O primeiro desempenharia essa missão com toda a calma e com toda a segurança; o segundo só consegue realizar esse come-

timento impondo grandes canseiras ao infeliz pessoal de tracção, ao pessoal do trem e aos próprios passageiros, todos empenhados em que se não perca meio minuto, ou mesmo um quarto de minuto, em qualquer paragem.

Não suprimiu a actual situação um grande número de comarcas, impondo aos habitantes das aldeias grandes percursos a pé para atingir as sédes restantes?! Pois o que ora se pediria ao publico, a bem da economia nacional, quer pagando desde já um preço um pouco mais elevado pelas passagens, quer, quando fosse chegada a ocasião, mudando de meio de transporte, é um sacrifício bem menor, e muito mais importante para a economia do país.

Para já é também necessário providenciar para que o serviço de mercadorias se torne mais económico na exploração.

Após algumas quinzenas de descanso voltaremos ao assunto... se no-lo permitirem.

Ainda havemos de falar um dia em «sacrifícios do Estado pela marinha mercante» e «sacrifícios do Estado pelos caminhos de ferro».

PELA IMPRENSA

Direcção de «A Voz»

O ilustre engenheiro e nosso prezado amigo sr. L. Fernando de Sousa, deixou a partir de 26 de Novembro, a direcção de *A Voz*, em virtude de ter cedido com seus irmãos as posições que tinha na Empresa daquele jornal.

Em sua substituição assumiu a direcção interina daquele diário o nosso querido amigo e camarada Pedro Correia Marques que, há vinte anos, vinha exercendo ali com raro brilho o cargo de redactor principal.

Ao director cessante bem como ao novo director apresentamos os nossos cumprimentos.

A heróica façanha do „Dily„

realizada há 12 anos

recordou-se mais uma vez num jantar de homenagem ao sr. major Humberto da Cruz

Comemorando o 12.º aniversário da viagem aérea a Timor feita pelo sr. major Humberto da Cruz, realizou-se no dia 23 do mês passado um jantar de homenagem áquele distinto aviador. Ao banquete, a que assistiram algumas dezenas de amigos e admiradores do sr. major Humberto da Cruz, presidiu o sr. major Luís Alberto de Oliveira, que tinha à sua direita o homenageado, e os srs. Carlos Bleck e major Duval Portugal; e à esquerda os jornalistas D. Fernanda Reis, Luís Ferreira e Mário Rosa.

O sr. major Luís Alberto de Oliveira, que era o ministro da Guerra quando o «raid» foi organizado, iniciou os brindes, felicitando o heróico aviador pela precisão do vôo que o levou às longinquas paragens do Extremo Oriente. Recordou esse facto como uma aventura épica, sem duvida das mais brilhantes páginas da aviação portuguesa. Em nome da comissão organizadora do jantar falou depois o sr. Antas Teixeira, da *Revista da Marinha*, evocando o nome do mecânico Gonçalves Lobato, companheiro do sr. major Humberto da Cruz na magnífica proesa do «Dily», — uma simples avioneta de turismo, de fraca potência, que levou aos portugueses de Dili, Macau, Gôa, Bombaim e Diu o abraço da Mãe Pátria. Lembrou o vôo Lisboa-Angola-Lisboa que o homenageado realizou com Carlos Bleck e o raid Lisboa-Moçambique.

«Que pena é — disse — não se recordarem todas as viagens com aquele carinho que elas bem nos

merecem e que era até nosso dever dispensar-lhes. Talvez que este exemplo frutifique e possamos comemorar nas datas próximas as nossas viagens feitas naquela época heróica em que não havia ainda «Skymasters» ou «Constellations», e em que se voava em modestas «cascas de nozes» a cento e poucos mais quilómetros à hora... Mas voava-se! Voou-se de Lisboa ao Rio de Janeiro em dois magníficos saltos sobre o Atlântico Sul, um de dia e outro de noite! Aviões portugueses foram à Madeira, à Guiné, a Macau, à India, a Angola, a S. Tomé, a Timor, a toda a parte onde havia bandeiras portuguesas tremulando aos ventos. Se perguntássemos a todos os nossos heróicos aviadores qual era o seu principal objectivo ser-nos-ia respondido: estudamos as ligações aéreas do futuro, lutamos por elas!».

Recordou ainda a manhã de 25 de Outubro de 1934 e a tarde de 7 de Novembro dêsse mesmo ano: o momento do inicio da grande e arriscada viagem aérea e a data da chegada triunfal a Timor.

Falaram depois os srs. capitão Benjamim de Almeida; Carlos Alexandrino da Silva, representante do jornal suíço *La Dépêche de l'Air*; majores Amado da Cunha; António David; Alfredo Duval, e Mário Rosa, do *Diário de Notícias*, que agradeceu as referências feitas à Imprensa.

No final o sr. major Humberto da Cruz agradeceu a homenagem. Durante o jantar foram recebidos inúmeros telegramas de saudação vindos de vários pontos do país.

CEL

É a marca dos condutores eléctricos cuja qualidade de fabrico é a garantia de uma boa instalação eléctrica

FABRICADOS PELA

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

E DISTRIBUIDOS PELA:

SODIL

Sociedade Distribuidora, L.^{da}

RUA NOVA DA TRINDADE, 15-C — LISBOA

RECORDAÇÕES DE VIAGEM

ANDORRA

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

VI

SEMPRE o conhecimento dos lugares menos visitados e quase ignorados, que são por isso mesmo de maior interesse, me atraiu e despertou o desejo de os ver ainda estudante dos primeiros anos do liceu, ao aprender a geografia da Europa, chamou a minha atenção Andorra, pequeno principado entre a Espanha e a França, e de que apenas ouvira falar do seu isolamento, dando o aspecto duma quase inacessibilidade, facto que me despertou ainda mais a intenção de uma visita. Decorreram, porém, alguns anos, antes que pudesse satisfazer essa aspiração, e em Novembro de 1935 foi-me dado ir a Andorra.

Por volta das 8^h da manhã, por um dia de Sol mediterrâneo, belo e luminoso, partia da estação do norte em Barcelona, depois da modelar organização da Casa do Turismo Catalão ter-me prestado as indicações necessárias acerca de horários e de hotéis. A linha férrea afasta-se da cidade condal por S. André de Palomar, percorrendo os fer-teis campos catalães, bem aproveitados e todos cultivados, lembrando um rincão português, para, decorridos alguns quilómetros, subir em direcção de Vich. O aspecto pirenaico descortina-se a partir de Ripoll, com a massa gigantesca e severa da sua oregonia contrastando com os vales verdes de côr bem acentuada. As carruagens eram cómodas e suaves, os passageiros não se acumulavam, permitindo assim apreciar um panorama pitoresco, verificando-se pelos telhados de ponta das estações e dos edifícios, que se tratava de uma região de neve no inverno.

Este transpirenaico liga com os caminhos de ferro franceses e foi inaugurado ⁽¹⁾ em Julho de 1929, tendo como estações fronteiriças Píngcerdá e La Tour de Carol. Linha de difícil construção, com importantes rampas e curvas apertadas, encontra-se totalmente eletrificada.

A viagem efectuada agradavelmente, sem pó, o dia lindo, tudo causava boa disposição quando che-

guei, cêrca das 14^h, a Puigrerdá, lugar de veraneio muito conhecido, mas que fica um pouco distanciado da estação. Uma camioneta branca, um tanto velha e com pouca comodidade devido ao uso, venceu numa hora o trajecto até Urgel, percorrendo um vale apertado, rodeado de altas montanhas, com os cimos salpicados de branco indicativos da neve. A temperatura era própria do verão de S. Martinho, que no sul da Europa é uma realidade. A camioneta parou na praça de Urgel, cidade que se divide em dois lugares: a cidade velha expandida em volta de uma antiga sé, e, à distância de um quilómetro, a cidade nova com edifícios modernos e um quartel, próprio de uma região fronteiriça, pois a importância da cidade não o justifica. Além da sé vetusta, pouco tem que ver Urgel, que é o centro mais importante de comunicações do lado espanhol com Andorra.

Esperei cêrca de meia hora por uma camioneta, ainda mais velha que a anterior mas não de todo má, e na companhia de lavradores, todos de boné e trajando de escura, recomeçou a viagem. A língua usada é o catalão, com todo o seu poder enérgico mas agradável. Finalmente a fronteira andorrana surgiu, parando a camioneta para um guarda civil espanhol, de aspecto severo e de correcto uniforme, verificar a identidade dos passageiros, nessa estultíssima orientação policial que a Grande Guerra de 1914-1918 restabeleceu em todos os países, sem utilidade e em prejuizo do turismo. Como o guarda conhecia todos os andorranos, apenas pediu o meu passaporte que imediatamente mo devolveu. Do lado de Andorra não existe qualquer fiscalização, nem mesmo aduaneira, apenas um poste com a palavra Andorra indica a entrada nesse país.

Significa etimologicamente a expressão An-

⁽¹⁾ A descrição deste transpirenaico encontra-se na *Illustration*, n.º 4508 de 27 de Julho de 1929.

dorra⁽¹⁾, na opinião de Francisco Vallerola, seguida pelo Senhor P.^o João Corts, água ou rio, o que se adapta perfeitamente à natureza deste principado, que não é uma república como tantas vezes erradamente se afirma, pois é uma das monarquias mais antigas da Europa e de fronteiras imutáveis através dos séculos. Possui dois soberanos, costume vulgar na época medieval: o chefe de Estado francês e o bispo de Urgel em Espanha, mas praticamente o governo é exercido pelo Conselho Geral de 24 membros.

Não foi sem emoção que comecei a contemplar a paisagem andorrana, constituída por um vale bastante apertado, seguindo a estrada às curvas as margens do rio Valira. As terras estão todas aproveitadas dentro do possível nos Pirinéus e pequenas aldeias, como S. Julião de Sória e S. Colomba, cujos edifícios tão característicos dão um aspecto muito rural, não faltando inúmeros burros e cavalos empregados como meio de transporte, embora abundem os automóveis. Um povoado mais importante surgiu na volta do caminho, pois tratava-se da capital ou seja Andorra-a-Velha, com alguns estabelecimentos comerciais, correio francês e correio espanhol. A paragem foi curta e a 1.500 metros terminava a viagem em Escaldes, estância termal com magníficos hotéis.

Pude então percorrer Escaldes, que é uma reprodução desenvolvida do Gerez em Portugal, um vale apertado semelhante, o rio Valira em vez do rio Cávado, montanhas com os píncaros cobertos de neve e um sentimento pastoril acentuado pela presença de rebanhos em grande quantidade. Em Andorra o verde campesino é mais forte que o do Gerez, as montanhas mais grandiosas, e a arborização menos intensa. Todavia pelo Gerez tem-se uma visão sintética de Andorra.

Andorra-a-Velha lembra uma antiga vila medieval e tranquila, a que a iluminação eléctrica dá um aspecto moderno, e a nobreza do seu passado sente-se na Casa do Vale, sede do governo, impondo respeito, enquanto, junto à igreja paroquial, de origem antiga mas com as comodidades dos nossos dias, chama para a oração. Ao lado desta povoação do passado, a um quarto de hora de caminho, encontra-se Escaldes, que significa águas quentes, com todas as características modernas, hotéis de luxo, e centro de turismo frequentado no verão por espanhóis e franceses.

Manifesta Andorra um acentuado ruralismo e ao mesmo tempo os edifícios quase todos de dois ou três andares dão-lhe uma imagem urbana, espírito pacífico dos seus habitantes, uso quase exclusivo do catalão, esplêndidas paisagens montanhosas, importantes centrais hidro-eléctricas, acesso fácil, comodidades modernas para um repouso de verão, constituindo uma imagem risonha que é grato sempre recordar. Entre duas nações tantas

Lusitânia-Expresso

Com o fim de beneficiar o serviço ferroviário nacional e ampliar o tráfego internacional, até agora muito reduzido em consequência da guerra, a C. P. vai introduzir grandes alterações nos horários dos combóios.

Por isso, a partir de 6 de Dezembro, o comboio n.º 101 (Lusitânia Expresso) que faz o serviço Lisboa-Madrid, e volta, passou a efectuar-se de Lisboa-R, às segundas, quartas e sextas-feiras, mantendo porém, o horário em vigor, que é o seguinte: partida do Rossio às 19 e 20, com paragem em Santarém, Entroncamento, Abrantes; Torre das Vargens e Marvão-Beirã, respectivamente, às 20 e 33; 21; 21 e 33; 22 e 33, e 23 e 59; chegada a Valência de Alcântara, às 0 e 35.

No regresso continuará com os actuais dias e horários de circulação, isto é: às quartas, sextas-feiras e domingos. Parte de Valência de Alcântara às 5 horas, parando em Marvão-Beirã, Torre das Vargens, Abrantes, Entroncamento, Santarém e Entre-Campos: respectivamente, às 5 e 22; 5 e 46; 7 e 47; 8 e 25; 9 e 10, e 8; chegando ao Rossio às 10 e 20.

A marcha do Lusitânia-Expresso é modificada para não afectar a próxima circulação do Sud-Expresso, que vai ser restabelecida entre Lisboa e Paris.

vezes inimigas e rivais, não conhece Andorra as calamidades da guerra e os habitantes disfrutam duma tranquilidade feliz e invejável, encontrando-se integrados na civilização actual sem perderem o seu carácter próprio e protegidos pela sua padroeira, Nossa Senhora de Meritxell a quem se encontra consagrada Andorra, desde 24 de Outubro de 1873.

(1) Acêrca de Andorra existe larga bibliografia, mas limito-me a citar: Manuel Chevalier, Andorra, Chambéry 1925; Gaston Combarous, Les Vallés a Andorre, Montpellier 1933; Francisco Pallerola y Gabriel, El Principado de Andorra y su Constitucion, Lérida 1912, Senhor Padre Juan Corts Peryret, Geografia e História de Andorra, col. Sabor, Barcelona 1945.

O Primeiro Centenário do Banco de Portugal

As cerimónias comemorativas do centenário do Banco de Portugal revestiram-se dum brilhantismo invulgar. O notável acontecimento reuniu em Lisboa muitas das mais prestigiosas figuras da Finança internacional que traziam o honroso encargo de representar os Bancos dos seus países. Pela primeira vez juntavam-se em Portugal para solenizar uma data, que ha-de ficar consagrada nas páginas da vida económica da nação, os directores do Banco da Noruega, do Banco da Holanda, o vice-governador do Banco de Inglaterra, o Presidente do Conselho de Administração do Banco do Estado de Marrocos, o delegado do Instituto Espanhol de Moeda Estrangeira, os vice-presidentes do Banco da Suécia, e do Banco Nacional Suíço e muitos outros delegados de estabelecimentos de crédito com sede em várias cidades europeias.

O Governo, como é natural, associou-se às festividades da comemoração, dando assim um significado de alto relêvo a este facto.

Os cem anos do Banco Emissor, que agora se completam, vincam de maneira eloquente, não apenas as nobilíssimas tradições do nosso primeiro estabelecimento de crédito mas o grande e sólido prestígio duma Instituição que tem colaborado dedicadamente no fomento de todas as actividades que participam dos altos interesses do País.

* * *

Data do século XVII a primeira providência para se fundar um Banco em Portugal. É o alvará de 21 de Dezembro de 1653, que aceitara a proposta do irlandês Diogo Presten em ordem a salvar a crítica situação do Tesouro. Em 26 de Junho de 1655, publica-se outro alvará. Foi autorizada a «criação de um Banco em Lisboa para o bem comum e desempenho da Fazenda Real». Esta primeira tentativa gorou-se por falta de subscritores.

No reinado de D. Pedro II funda-se um Banco pela carta régia de 4 de Maio de 1688. Em 24 de Janeiro de 1800 criou-se uma Caixa de Desconto. Porém só em 1821 foi instituído em Portugal o primeiro organismo que pode considerar-se um Banco, no sentido rigoroso do termo.

As Côrtes discutiram de 13 a 27 de Dezembro de 1821 um parecer relativo à crise da circulação.

Do debate resultou a carta de lei de 31 de Dezembro de 1821, pela qual foi criado o *Banco de Lisboa* — Banco de empréstimo, depósito e desconto que, «desterrando a usura e promovendo a comodidade das transacções entre os particulares, fosse simultaneamente aplicável à amortização do papel-moeda». Este Banco teve a sua sede no lugar onde está hoje o novo edifício da Câmara Municipal.

Em princípios de 1846, já no começo claro da crise monetária que a nossa história económica regista naquele ano, estava ainda no poder o Ministério cartista presidido por Costa Cabral, depois Conde e Marquês de Tomar. Por decreto de 25 de Setembro de 1844 foi criada a companhia *Confiança Nacional*. O *Banco de Lisboa* subscreveu com a quantia de 600 contos de réis. Dois membros da direcção do Banco entraram para a administração da Companhia.

A revolução de Abril de 1846, a revolução do Minho, derrubou o Gabinete cartista. Depois do Ministério moderado (Duque de Palmela) que durou pouco, entregou-se o poder aos setembristas (Sá da Bandeira, Mouzinho de Albuquerque).

Em 23 de Maio (ainda no tempo do Governo cartista) fôra ordenado por um decreto a suspensão do pagamento das notas do *Banco de Lisboa* por tempo de três meses. Em 26 sobe ao poder o Gabinete do Duque de Palmela. Neste dia a *Companhia Confiança Nacional* representou ao Ministério pedindo a suspensão do pagamento das notas promissórias, solicitação que em 22 o seu presidente fizera. O Governo concordou com o parecer do Tribunal do Tesouro Público e em 29 de Maio concedeu à Companhia, por três meses, a moratória pedida, o que, segundo o parecer dos historiadores e economistas, foi um erro, em virtude da situação fundamentalmente distinta das duas associações: o *Banco de Lisboa*, que sempre procedera com rectidão e a *Confiança Nacional*, que se lançara em especulações e usura.

A crise acentuava-se cada vez mais. As moratórias foram prorrogadas. O curso forçado das notas era um facto. Governo e Banco «atribuíam-se reciprocamente a responsabilidade» da grave situação em que se vivia.

Em 6 de Outubro de 1849 dá-se o golpe de Estado que atirou abaixo os setembristas. Reatam-se as tradições do Governo cartista. Ocupa agora as

cadeiras do poder um ministério de força, presidido pelo Duque de Saldanha que, dizia-se, se formara «com o fim de realizar a fusão do Banco com a Confiança».

Não se respeitavam as providências sobre o curso forçado das notas. O decreto de 14 de Novembro de 1846 estabeleceu fortes penas (degredo) e multa de 50\$000 a 500\$00 réis) applicáveis aos que rejeitassem as notas do Banco enquanto tivessem curso forçado. Todavia a crise agravava-se.

Em 18 de Novembro de 1840 publicou-se o decreto «fundindo o *Banco de Lisboa* e a *Companhia Confiança Nacional*, sob a denominação de *Banco de Portugal*, matéria que fôra discutida e aprovada no Conselho de Estado em 17 e 18.

Como diz o prof. doutor Caeiro da Mata no seu notável estudo publicado no n.º 2 do «Boletim do Banco de Portugal», «a mudança de nome foi julgada necessária, principalmente para se distingui-

rem as notas com curso forçado das pagáveis à vista, aquelas do Banco de Lisboa e estas do Banco de Portugal».

Pela carta orgânica de 26 de Dezembro de 1846 constituiu-se definitivamente o *Banco de Portugal*.

Foi assim que nasceu o actual Banco emissor de Portugal. Atravessou durante longos anos as tempestades provocadas pelas crises internas e externas e sobretudo pelo abuso dos governos que sugavam para as suas despesas os recursos que o Banco desejava empregar no fomento do comércio, industria e agricultura.

Passados 100 anos comemora agora o Banco de Portugal o primeiro centenário da sua fundação. Saído da confusão da crise de 1846 encontra-se hoje na posição de um dos mais sólidos institutos emissores do Mundo. Isto deve ser motivo de alegria para todos os Portugueses e de legítima satisfação para os seus corpos directivos e para o Governo da Nação.

Companhia

«Cimento

T E J O »

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

TELEFONES 2 8953 — 2 8552

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO

TELEFONE 1551

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiço.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5\$50 em selos do correio, nome e morada

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

O 28.º Aniversário da Companhia de Seguros «O Alentejo»

A passagem do 28.º aniversário da Companhia de Seguros «O Alentejo» foi comemorada com um banquete, que se realizou no dia 18 do mês passado. A essa festa assistiram mais de oitenta convivas, na maioria empregados da importante empresa seguradora, funcionários superiores e colaboradores. Todos confraternizaram num ambiente de alegria e de solidariedade impecável, que teve um realce muito particular de elegancia, e um character de jantar íntimo a vincar a perfeita coesão existente entre aqueles que na empresa desempenham os mais altos cargos e aqueles que exercem as demais funções.

Presidiu o sr. dr. Álvaro Barata, presidente da assembleia geral, que tinha à sua direita os srs. almirante Tito de Moraes, António Piano, Manuel Silva e major Helder Ribeiro, e à esquerda os srs. Mário Pereira, Inácio Mendes, comandante Marcelino Martins e eng. Canas Martins.

Aos brindes, em nome da direcção da Companhia, falou em primeiro lugar o sr. dr. Álvaro Barata, que começou por saudar com palavras afectuosas os administradores. Pôs em relevo o constante desenvolvimento da Companhia e o progresso que ela atingiu acompanhando o volume cada vez maior dos contratos de seguros, verificado hoje em todos os organismos congéneres.

Referiu-se ao modelar funcionamento da vasta e complexa empresa, onde cada empregado é um colaborador precioso, activo, dedicadíssimo e disciplinado. Eles contribuem como funcionários que sabem cumprir o seu dever sem pressões nem exigencias, antes como um estímulo criado pelas excelentes relações entre os que dirigem e os que executam, para o conceito em que se tem a Companhia «O Alentejo» como instituição modelar. Saudava, pois, todos os empregados sem distinção de categoria, agradecendo-lhes a contribuição do seu esforço e da sua boa-vontade.

Seguiu-se no uso da palavra o sr. almirante Tito de Moraes, que focou também a prestante cooperação de todos os funcionários. Agradecia à Imprensa, que considera como uma grande força — a colaboração que esta tem oferecido à empresa, e disse associar-se de alma e coração às homenagens prestadas ao sr. António Piano. Saudou depois o sr. dr. Álvaro Barata, grande espirito de iniciativa que tem prestado à Companhia inestimáveis serviços. Não esquecia os diversos chefes de secção, e os delegados da empresa. Cumprimentava-os agrade-

B I R O

O NOVO INSTRUMENTO PARA ESCREVER

Fabricado em Inglaterra pela
MILES MARTIN PEN, C.º L.º

UMA REVOLUÇÃO NA ARTE DA ESCRITA

NÃO TEM APARO! NÃO REQUERE MATA-BORRÃO!
NÃO PRECISA DE SER CHEIA DE TINTA! —

A única patentada no mundo inteiro
e que não pode ser imitada —

A **BIRO** tem tinta para 80
horas de serviço
consecutivo podendo es-
crever 200.000 palavras.
Uma vez esgotada a
carga, será esta
substituída por
outra nova con-
tra o paga-
mento de

Quando
não dê sa-
tisfação IME-
DIATA será
substituída grá-
tis. —

Tira várias cópias
em papel químico

Á VENDA NAS PRINCIPAIS PAPELARIAS
AO PREÇO DE **350 escudos.**

35\$00.

Distribuidor para Portugal e Colónias

António Campos

Travessa Nova de S. Domingos, 9, 1.º-D.º

LISBOA Telef. 27347



cendo-lhes as provas de dedicação que deram sempre. Terminou erguendo um viva pela «O Alentejo» que foi entusiasticamente correspondido pela assistência.

Alguns empregados da Companhia leram expressivas saudações e o funcionário mais novo um curto discurso sublinhando igualmente o magnifico entendimento mútuo que liga a Administração ao pessoal.

Uma empregada da Companhia entregou ao sr. dr. Álvaro Pereira um lindo ramo de flores, pronunciando breves palavras. Por último, em nome de todos os funcionários falou o sr. António Vilhena que, após ter acentuado a simpatia e a rectidão com que a empresa resolve todos os assuntos que dizem respeito ao pessoal, afirmou:

A «O Alentejo», em pleno desenvolvimento e aumento da sua carteira, pode considerar-se uma companhia próspera e os seus administradores atribuem este desenvolvimento à colaboração franca e leal daqueles que a servem, colocando-se por simpática modéstia, em segundo plano. Certamente se o contrário se verificasse, isto é, se a «O Alentejo» algum dia deixasse de marchar progressivamente nunca aos seus funcionários seria atribuída a razão do facto».

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Dezembro de 1896)

O Sud-express

Vae finalmente começar a vigorar no dia 4 o novo horario do *Sud-express*, chegando este comboio a Lisboa uma hora mais cedo, ás 10 e meia! Já não é sem tempo!

Por teimosia ou indolencia do sr. director da fiscaliza. ção da direcção do Oeste de Hespanha, tendo-se recusado até agora a approvar a nova marcha dos trens, na parte de Salamanca á fronteira, e como o seu collega do Norte não é tão indolente ou teimoso, o comboio vinha com a marcha nova até Salamanca e ali esperava a bagatella de 55 minutos para só partir pela tabella antiga.

Desde 4 do corrente, pois, os passageiros, partindo de Paris-Orleans ás 8 h. e 14 m. da noite, chegarão a Lisboa na segunda manhã ás 10 e meia, isto é, com 39 horas de marcha, contando já as diferenças do meridiano.

A respeito da bella disposição tomada, de fazer que este comboio tome passageiros na *gar* d'Orleans, temos ainda que notar uns detalhes, mas falta-nos hoje espaço e ficará para o proximo numero.

Accordo Patriotico

As companhias hespanholas dos caminhos de ferro acabam de dar um exemplo de verdadeiro patriotismo, concedendo aos militares doentes ou feridos, procedentes da ilha de Cuba ou das Filipinas, o transporte em 2.^a classe pelo preço da terceira.

O texto da concessão é o seguinte:

1.^o As companhias de caminhos de ferro concedem aos militares feridos ou doentes, procedentes do Ultramar, ou que saiam dos Sanatorios para regressarem ás suas terras, ou a outro qualquer ponto, e que tenham de viajar em 3.^a classe, conforme as condições previstas no *Regulamento dos transportes militares*, o transporte em 2.^a classe sem aumento de preço.

2.^a As companhias obrigam-se ao transporte nas condições indicadas e nos comboios mixtos ou correios, com excepção dos expressos, de um numero que não exceda 40 praças por comboio.

3.^o Será exigida a apresentação do passaporte, pedindo-se ao ministro da guerra para que ordene aos commissarios da admisnistração militar, que designem nas listas d'embarque, que são feridos ou doentes procedentes do Ultramar.

4.^o As estações respectivas designarão nos supplementos quaes os feridos ou doentes procedentes de Cuba ou das Filipinas.

Esta obra de caridade, feita pelas companhias de caminhos de ferro hespanholas, é devida á imprensa d'aquella nação, e em especial ao nosso prezado collega de Madrid *Crónica de ferrocarriles*, que teve a iniciativa, e a quem enviamos a nossa saudação pelo brilhante resultado obtido.

Entre collegas

Lembramos á *Engenharia e Architectura* que, certamente por esquecimento, ao transcrever o artigo do nosso numero passado do nosso redactor, o sr. engenheiro Xavier Cordeiro, não citou o jornal de que o tirou.

Não siga os processos do *Seculo* que, para ser jornal bem informado, até a gravura da estação central do Porto nos copiou, dando-a como sua.

COMPRE



Cooper Espes-
sura Regu-
lar 006 — Pa-
cote de 5
laminas 5\$00

Cooper Azul,
Super Delga-
da 004 — Pa-
cote de 4 lami-
nas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lamina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO DE MACEDO, LD.^a

Rua de S. Nicolau, 23, 1.^o — LISBOA — Telefone P B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

CAMINHOS DE FERRO

Regime de trabalho dos Ferroviários

Por portaria de 25 de Fevereiro último foram criadas comissões arbitrais, encarregadas de promover a execução e aperfeiçoamento do regime de trabalho dos ferroviários.

Verificando-se agora a necessidade de rever a definição das suas atribuições a fim de assegurar-se o seu mais proveitoso e intensivo concurso na resolução dos problemas sociais desse tão importante sector, o Governo, pelo Subsecretariado de Estado das Corporações e Previdencia Social, ouvido o Ministro das Obras Publicas e Comunicações, resolveu publicar um diploma estabelecendo que às mesmas comissões compete: apreciar as reclamações que sejam apresentadas sobre a applicação das disposições legais em vigor relativas às condições de trabalho e remuneração; pronunciar-se sobre os assuntos referentes à classificação do pessoal informando as reclamações que forem formuladas; prestar as informações e dar os pareceres que lhes forem solicitados pelo Instituto Nacional de Trabalho e Previdência; tentar a conciliação, quando se pretenda obter o reconhecimento dos direitos emergentes do contrato de trabalho; e apresentar ao mesmo Instituto as sugestões que entenderem adequadas à boa execução e aperfeiçoamento das regras em vigor sobre condições e remuneração do trabalho.

Todos os assuntos propostos às comissões serão submetidos pelo presidente à sua apreciação e por elas informados dentro do praso de trinta dias.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 227, I série, de 7 de Outubro, publica o seguinte:

Portaria n.º 11:507

Tornando-se necessário regulamentar as disposições do decreto-lei n.º 35:877, de 25 de Setembro de 1946: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, aprovar o respectivo regulamento, que faz parte integrante desta portaria.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 7 de Outubro de 1946. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Augusto Cancellia de Abreu*.

Regulamento para a admissão à circulação e exploração na rede ferroviária nacional de contentores recomendados e condições técnicas a que estes devem satisfazer

CAPÍTULO I

Condições para a admissão à circulação e exploração

Artigo 1.º São considerados «recomendados» os contentores:

a) Que satisfaçam às condições técnicas de admissão constantes do presente regulamento;

b) Que, embora não satisfazendo àquelas condições, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro entenda excepcionalmente considerar como tais.

Art. 2.º A verificação da qualidade de «recomendado» é feita pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro e comprovada pela aposição, numa das faces exteriores das paredes laterais do contentor, de sinal indicativo dessa qualidade: o sinal **R**, em que o rectângulo, com 115 milímetros de base e 85 milímetros de altura, é feito a traço de 8 milímetros de largura.

§ único. Sem prejuízo de serem considerados «recomendados», é dispensada a verificação, e consequente comprovação por aposição de qualquer sinal, para os contentores que sejam propriedade de empresas ferroviárias estrangeiras e que satisfaçam os requisitos ditados pelo organismo internacional competente a que tenha aderido qualquer das empresas ferroviárias nacionais.

Art. 3.º Para a verificação a que se refere o artigo 2.º deve ser apresentado requerimento à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, directamente pelas empresas ferroviárias, quando proprietárias dos contentores, ou, em qualquer outro caso, por intermédio da empresa ferroviária em que, nos termos do artigo 6.º, se deseje fazer a matrícula dos contentores.

Art. 4.º Os interessados na construção, modificação ou aquisição de contentores para os quais desejem a qualidade de «recomendados» poderão requerer à Direcção Geral de Caminhos de Ferro a aprovação antecipada, sem prejuízo de posterior verificação, nos termos dos artigos 2.º e 3.º.

§ 1.º Os requerimentos de aprovação antecipada devem ser apresentados à Direcção Geral de Caminhos de Ferro directamente pelas empresas ferroviárias, quando forem elas as interessadas, ou, em qualquer outro caso, por inter-

médio da empresa ferroviária em que, nos termos do artigo 6.º, se deseje fazer a matrícula dos contentores.

§ 2.º Os requerimentos de aprovação devem ser acompanhados dos desenhos e peças escritas contendo todos os elementos elucidativos sobre o tipo de construção ou modificação e qualidade dos materiais a empregar.

§ 3.º Entre as peças desenhadas deverão figurar:

1.º Um desenho de conjunto na escala de 1: 5;

2.º Desenho dos principais pormenores de construção e dos acessórios inamovíveis, dando ideia das ligações das diversas partes componentes e dos dispositivos a adoptar para a manutenção e manobra do contentor.

Das peças escritas constarão a descrição e a justificação da resistência do contentor, com as indicações da tara, a da capacidade de carga e a firma do interessado e a respectiva sede.

§ 4.º Sempre que se trate de contentores destinados ao transporte de determinadas mercadorias perigosas — tais como cisternas ou tanques para condução de matérias inflamáveis, explosivas ou infectas —, de contentores isotérmicos, frigoríficos ou de qualquer outra natureza especial, deverá essa circunstância ser mencionada clara e expressamente no requerimento de aprovação e dela feita menção nos desenhos a que se refere o § 3.º.

Art. 5.º No caso previsto na segunda parte do § 1.º do artigo anterior a empresa ferroviária por intermédio da qual o requerimento é apresentado deverá remetê-lo à Direcção Geral de Caminhos de Ferro devidamente informado.

Art. 6.º Os contentores cuja qualidade de «recomendado» tenha sido comprovada nos termos do artigo 2.º e que sejam propriedade de entidades domiciliadas no País estrangeiras às empresas ferroviárias só beneficiarão dessa qualidade desde que sejam matriculados em uma empresa ferroviária nacional.

§ 1.º As empresas ferroviárias não poderão recusar-se à matrícula dos contentores «recomendados».

§ 2.º Os interessados podem requerer que a matrícula dos seus contentores seja transferida de uma para outra empresa ferroviária.

§ 3.º Os contentores que não sejam utilizados durante o período consecutivo de dois anos na empresa ferroviária em que estão matriculados serão abatidos ao efectivo dos matriculados nessa empresa, cancelando-se a sua matrícula.

§ 4.º O proprietário do contentor cuja matrícula haja sido cancelada, nos termos do parágrafo anterior, pode pedir nova matrícula.

Art. 7.º A utilização na rede ferroviária nacional de contentores pertencentes a entidades domiciliadas no estrangeiro só é permitida na qualidade de «recomendado» mediante autorização do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, no caso previsto no § 1.º do artigo 3.º do decreto-lei n.º 35:877, e em qualquer outro caso mediante autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, dada à entidade domiciliada na metrópole sob cuja responsabilidade os contentores permanecem no País.

§ 1.º Esta autorização poderá ser retirada em qualquer momento se se reconhecer que do seu uso resulta ou pode resultar perturbação para a disciplina dos transportes.

§ 2.º Da decisão a que se refere o parágrafo anterior, quando tomada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, cabe recurso para o Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 8.º Os contentores que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro reconhecer, por sua iniciativa ou por solicitação das empresas ferroviárias, terem deixado de possuir alguma ou algumas das características de «recomendados» perdem essa qualidade.

§ 1.º Esta perda de qualidade será comunicada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro à empresa ferroviária proprietária ou em que o contentor estiver matriculado.

Neste último caso, a empresa ferroviária deve, por sua vez, avisar de tal facto o proprietário do contentor.

§ 2.º A perda de qualidade que implica a eliminação do sinal **R** surte efeito, no primeiro caso, no segundo dia seguinte ao da recepção da comunicação e, no segundo caso, no terceiro dia seguinte ao da emissão do aviso pela empresa ferroviária.

Art. 9.º Sempre que a um contentor seja retirada a qualidade de «recomendado» ela só pode ser readquirida depois de feita a verificação e comprovação pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nos termos do disposto no artigo 2.º entendendo-se, neste caso, que não tem efeito a excepção consignada no § único do mesmo artigo.

Art. 10.º As condições e taxas de exploração em serviço público de contentores «recomendados» de propriedade de agentes transitários ou da respectiva Câmara ou por eles ou por ela tomados de aluguer no estrangeiro deverão ser previamente submetidas pela Câmara dos Agentes Transitários à aprovação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Quando os contentores forem propriedade das empresas ferroviárias aquelas taxas e condições serão submetidas a aprovação do Governo, nos termos da legislação em vigor.

Art. 11.º A autorização de transporte e utilização de contentores «recomendados» que não sejam pertença das empresas ferroviárias deverá ser solicitada à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em requerimento individual ou por grupos de unidades do mesmo tipo e desenho.

Art. 12.º A autorização a que se refere o artigo anterior será anual e dada por alvará para cada contentor e a sua renovação será feita por meio de carimbo, uma e outra sem pagamento de quaisquer emolumentos.

CAPÍTULO II

Condições técnicas de admissão

Art. 13.º Conforme a sua capacidade, os contentores classificar-se-ão em dois grupos:

GRUPO I — Contentores de capacidade superior a 3 metros cúbicos.

GRUPO II — Contentores de capacidade superior a 1 metro cúbico e igual ou inferior a 3 metros cúbicos.

§ único. Os contentores de qualquer dos grupos podem ser, quanto ao seu tipo e características:

Ordinários ou normais e especiais.

Os *ordinários* ou *normais* são os que se destinam ao transporte de mercadorias em geral; os *especiais* aplicam-se ao transporte de determinadas mercadorias, obedecendo, portanto, a sua construção e tipo aos fins a que se destinam.

Art. 14.º Os *contentores ordinários* ou *normais* do grupo I podem ser abertos ou fechados; os do grupo II devem ser fechados.

Art. 15.º As dimensões máximas dos contentores de qualquer dos dois grupos são as que constam dos quadros e indicações a seguir:

A) Contentores do grupo I:

a) *Ordinários* ou *normais*:

Tipo	Comprimento	Largura	Altura no eixo
1.º — TIPO PESADO			
Tipos fechados	3 ^m ,250	2 ^m ,150	2 ^m ,550
	2 ^m ,150	2 ^m ,150	2 ^m ,550
Tipos abertos	3 ^m ,250	2 ^m ,150	1 ^m ,125
	2 ^m ,150	2 ^m ,150	1 ^m ,125
2.º — TIPO LIGEIRO			
Tipos fechados	1 ^m ,500	2 ^m ,150	2 ^m ,550
	1 ^m ,050	2 ^m ,150	2 ^m ,550

A capacidade máxima de carregamento deve ser tal que o peso total (carga + tara) seja:

De 5 toneladas para os contentores de tipo pesado;

De 2,5 toneladas para os contentores de tipo ligeiro; com uma tolerância de 5 por cento a mais sobre o peso total.

b) *Especiais*:

Poderão ser de três tipos:

1) Fechados ou abertos, com características de construção análogas às dos contentores ordinários e sem dispositivos especiais, mas de dimensões superiores às dos contentores ordinários de maior capacidade, podendo servir para o transporte de mercadorias muito volumosas e de peso relativamente pequeno;

2) Tipo reservatório (cisternas, cubas, botijões, etc.);

3) Tipo fechado ou aberto com características de construção ou arranjos especiais apropriados à natureza das mercadorias a transportar.

A capacidade de carregamento para todos estes contentores deve ser tal que o peso total (carga + tara) não exceda 5 toneladas, com uma tolerância de 5 por cento. O volume interior pode ser, em casos especiais, igual ou inferior a 3 metros cúbicos.

B) *Contentores do grupo II*:

As suas dimensões mais recomendáveis são as que constam do quadro abaixo:

Volume	Comprimento	Largura	Altura
1 metro cúbico	1 ^m ,450	0 ^m ,800	0 ^m ,900
2 metros cúbicos	1 ^m ,650	0 ^m ,950	1 ^m ,300
3 metros cúbicos	1 ^m ,900	1 ^m ,100	1 ^m ,425

O valor máximo autorizado das dimensões destes contentores, não podendo, porém, dar lugar no conjunto a capacidade superior a 3 metros cúbicos, é o seguinte:

Comprimento	2 ^m ,250
Largura	1 ^m ,200
Altura	1 ^m ,800

A capacidade dos contentores de qualquer das categorias do quadro anterior deve ser tal que o peso total (carga + tara) não seja superior a 1,5 toneladas, com uma tolerância de 5 por cento.

Art. 16.º O leito, as paredes e as tampas ou cobertura dos contentores devem ter a resistência necessária para suportar sem deformação permanente os esforços devidos à carga ou às pressões exteriores.

Art. 17.º Os contentores, tanto normais como especiais, deverão possuir quatro argolas permitindo suspendê-los por meio de correntes de lingagem munidas de ganchos.

Estas argolas devem oferecer uma abertura útil na qual possa inscrever-se um quadrado de 50 milímetros de lado.

Art. 18.º Os contentores poderão ser munidos de rodados para se deslocarem por via ordinária. As rodas deverão ter um dispositivo que permita calçá-las e torná-las inamovíveis durante o transporte em vagão. As dimensões e tipos de rodas deverão ser os estabelecidos ou admitidos pela empresa ferroviária proprietária do contentor ou em que este seja matriculado, de acordo com as prescrições do organismo internacional competente a que tenha aderido qualquer das empresas ferroviárias nacionais.

Art. 19.º Se a altura dos contentores o permitir, de modo a não serem ultrapassadas as cêrcias de carregamento dos caminhos de ferro da rede nacional, poderá ser autorizada a sobreposição de dois contentores, se estes tiverem nas cabeceiras barras ou suportes de apoio com a resistência necessária para sustentar o peso do contentor superior.

Art. 20.º Nas paredes de cabeceira dos contentores do grupo I devem existir dispositivos adequados a permitir, de um lado o reboque ou impulsão do contentor montado sobre rodas, do outro, a engatagem a outros contentores nas mesmas condições.

Art. 21.º Os contentores de serviço nacional serão pintados, empregando-se as cores que os seus proprietários preferirem; mas, quando seja apresentado requerimento de aprovação antecipada nos termos do artigo 4.º e seus parágrafos, essas cores, bem como quaisquer discos, desenhos ou propaganda que os seus proprietários desejem inscrever, serão sempre indicadas e especificadas nos respectivos desenhos e documentos de que trata o § 4.º daquele mesmo artigo.

Art. 22.º Os contentores deverão ter sobre as faces exteriores das paredes laterais e, tanto quanto possível, no terço superior destas as seguintes inscrições, bem visíveis e patentes, pintadas de qualquer cor que se destaque nitidamente do fundo:

- 1.º Nome do proprietário;
 - 2.º Número de ordem e indicativo de série ou categoria.
- Os elementos para estas inscrições serão fornecidos pelas empresas ferroviárias, tanto pelo que respeita aos de sua propriedade como aos de que recebam matrícula;
- 3.º Tara, em quilogramas;
 - 4.º Capacidade de carga, em quilogramas;
 - 5.º Volume interior, em metros cubicos;
 - 6.º Número e designação dos acessórios amovíveis;
 - 7.º Os sinais: **N**, se se tratar de contentores destinados ao tráfego nacional; **I**, se se destinarem a ser admitidos ao serviço internacional; **P**, contentor não for propriedade de empresa ferroviária.

Os sinais **N** e **P** terão as dimensões de 115^{mm} × 85^{mm} e traço de 8 milímetros de largura: o sinal **I** terá as dimensões de 80^{mm} × 40^{mm} e traço de 10 milímetros de largura.

8.º Iniciais da empresa ferroviária em que estão matriculados ou em que se pretende a matrícula.

§ 1.º Os tipos e tamanhos das letras, exepcto no que se refere ao nome do proprietário ou suas iniciais, serão os indicados pela empresa ferroviária proprietária dos contentores ou que receba a sua matrícula e colocadas pela ordem que esta estabelecer.

§ 2.º Além das inscrições indicadas anteriormente, as quais são obrigatórias, poderão os proprietários fazer pintar dísticos de propaganda ou indicadores da utilização dos seus contentores, ou de prevenção para o público, ou outros, desde que sejam autorizados pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, mas de modo que não impeçam ou dificultem a visibilidade, nem confundam a leitura das inscrições obrigatórias.

Art. 23.º Os contentores «recomendados», para serem admitidos em serviço internacional, devem obedecer às condições técnicas ditadas pelo organismo internacional competente a que tenha aderido qualquer das empresas ferroviárias nacionais.

Art. 24.º Os contentores que, ao abrigo da alínea b) do artigo 1.º, não satisfaçam às condições técnicas de admissão previstas no presente regulamento e para as quais seja requerida a qualidade de «recomendados» devem apresentar as indicações constantes do artigo 22.º, com a omissão do sinal **I** se não possuírem as características necessárias para poderem ser admitidos ao tráfego internacional.

CAPITULO III

Disposições diversas

Art. 25.º Para organização e manutenção devidamente actualizadas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro do registo de todos os contentores «recomendados» de entida-

des domiciliadas no País, as empresas ferroviárias, além de lhe darem imediatamente conhecimento, para efeito de verificação de todos os contentores de sua propriedade que pretendam fazer entrar ao serviço e de todos os de que recebam matrícula, comunicarão também todas as alterações que forem ocorrendo.

Art. 26.º Por cada verificação necessária à comprovação da qualidade de contentor «recomendado» é devido o emolumento de 50\$.

§ único. O emolumento de que trata este artigo será pago em dinheiro, por meio de guia passada pela secretaria da comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Art. 27.º As dúvidas suscitadas na aplicação desta portaria, bem como as omissões a ela respeitantes reveladas durante a sua execução, serão resolvidas por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 7 de Outubro de 1946. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Augusto Cancellia de Abreu*.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15 e 21 — «Amor tempestuoso».
OLIMPIA — Às 15 e 21 — «As jóias do Czar».
COLISEU — Às 21,45 — Companhia de circo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

S É D E E M L I S B O A
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

MALA REAL INGLEZA

(ROYAL MAIL LINES, LTD.)

CARREIRAS PARA O BRAZIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o

Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o — Telefones: 23232-4-5

E. PINTO BASTO & C.^a, L.^{da}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o — Telefones: 26001 (6 Linhas)

AGENTE NO PORTO

TAIT & C.^o

Rua Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Sede para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRAIA 4

Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA

Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 2 1868

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodida-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.
FALA-SE — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
FRANCÊS todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

Funerais dos mais simples aos mais luxuosos

Trasladações para todos os cemitérios,
províncias, etc. Coroas, urnas, arma-
ções, etc. Preços resumidíssimos, sem
receio de concorrência

AGÊNCIA SILVA

de Augusto Carlos da Silva

Funerais particulares dos Hospitais
e do Instituto de Medicina Legal

SUCURSAL:

60-A, Rua de Campolide, 60-B — Telefone 45808

SEDE:

32, Rua dos Remédios, 34 (ao Terreiro do Trigo)

Telefone 2 1278 — LISBOA

Chamadas a toda a hora da noite



SEGUROS

AVIÃO—CAMINHOS DE FERRO
TAXAS

Procure **António Gomes**

Telefone 2 3116

VAI VIAJAR?

LEVE O

Manual do Viajante em Portugal