

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: PB 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: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1478



16—JULHO—1949



ANO LXII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR :

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

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
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAIOS



S U M Á R I O

Caminho de Ferro do Japão, por <i>CARLOS BIVAR</i>	463
Problemas Sociais, pelo prof. <i>VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i>	465
Em Barcelona	465
A Carris e as suas elevadas tarifas, por <i>GUERRA MAIO</i>	466
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	468
Linhos Estrangeiras	469
Viagens e Transportes	470
Caminhos de Ferro Coloniais	470
Há 50 anos	471
Parte Oficial	471
Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones	472

Caminho de Ferro do Japão

Por CARLOS BIVAR

PREAMBULANDO a notícia da quilometragem ferroviária atribuída pelas estatísticas de ante-guerra, ao celebrado *Nippon*, cuja psicologia singular dos seus habitantes, manifestada no exotismo dos seus costumes e na subtil sensibilidade das suas *musumés*, que tantos poemas e romances tem inspirado à literatura do passado e à do presente, encantando maestros de entre os quais se destaca o consagrado Giacomo Puccini, autor da emocionante ópera «Madame Butterfly».

O rouxinol, cantando as suas melodias por entre os bosques, surpreende o turista, lemos num texto antigo, ao mesmo tempo que a mosca da noite, dourada, reluzindo na sua estrutura magnificamente matizada, se suspende dos cabelos das damas constituindo um ornamento muito querido e procurado, possuindo o condão de tornar amorosas as outras moscas que, no dizer dos poetas, ela instiga ao suicídio obrigando-as a consumirem-se pelas chamas.

Como, naturalmente, deveria suceder, foram os portugueses que, instalados nas costas do Malabar, e em Maláca, irradiando a sua acção guerreira e mercantil pelos confins do Oriente, penetraram nas terras lendárias de Cipango, maravilhadas pelo veneziano Marco Polo.

Os japoneses assinalam o facto do viajante português, Fernão Mendes Pinto, ter apresso às praias da costa nipónica no ano de 1542. Sete anos depois, desembarcava, por seu turno, de bordo de um juncos, o pregador do Colégio de S. Paulo de Goa, Mestre Francisco, apóstolo que depois veio a ser São Francisco Xavier o qual, como é sabido, introduziu o cristianismo naque-

las terras até então ignorantes das pregações evangélicas.

Principiou a penetração colonizadora portuguesa pelo estabelecimento de uma povoação onde edificaram um asilo para crianças indigentes e uma leprosaria. Mais tarde fundaram, em Kiu-Siu, próximo de Nangazaki, uma outra povoação que se engrandeceu a ponto de alcançar a categoria de cidade.

No século XVI a literatura portuguesa figura já, representada por diversas obras impressas traduzidas em língua nipónica, lidas nas principais cidades e universidades do império.

Anteriormente, porém, a esta época o Jipun dos chineses e Japão dos portugueses mantinha-se envolvido nas brumas do incerto, embora a fama das suas riquezas ecoasse pelas regiões onde os mercados ricos estavam instalados ostentando nos escaparates dos seus bazares e nas exposições das suas grandes feiras os productos da silvicultura dos *daïmio*, príncipes feudais, gosando de vários privilégios e os das variadas indústrias, algumas mundialmente famosas.

O império japonês conservou durante várias centúrias os seus portos fechados ao comércio estrangeiro com os quais não lhe convinha manter relações. Mas, mais tarde, pisado que foi o solo japonês pelos pioneiros portugueses, pôde então identificar-se a denominação dos dois misteriosos impérios: o Celeste e o do Sol Nascente, o Gran Cattay e o Cipango.

Mas o Jipun dos chineses era simplesmente o Nippon, o Japão transportado para a linguagem geográfica ocidental pelos navegadores portugueses do sé-

culo XVI, como de resto era seu costume usual aportuguesar a nomenclatura das diversas terras que iam descobrindo e, assim Taiwan, Ilha Formosa, Bokoto, Ilha dos Pescadores, devem indubitavelmente, figurar como componentes desse costumeiro.

Tudo isto se passava na melhor das possibilidades até aos anos de 1630-37, em que o imperador Niote, desconfiado da gravidade da evangelização intensiva que a população ia assimilando, mandou expulsar e perseguir os cristãos, medidas que foram adoptadas pelos seus sucessores até aos anos de 1854-58, em que os nipons tomaram a resolução de se converter às modernas normas mercantis abrindo aos europeus e americanos os seus principais portos comerciais de Nagasaki, Yokohama e outros mais.

* * *

O Japão, ao resolver converter-se, em parte, à civilização europeia, tratou de conquistar dela tudo o que pudesse conduzi-lo à realidade do seu sonho de domínio, tornando-se grande potência. Explorou, nesse sentido, o vasto campo industrial bélico cultivando paralelamente o psicológico, alcançando durante os dois últimos séculos o seu desiderato de temida potência militar, cujas consequências o mundo

está actualmente sofrendo, não se vislumbrando, por enquanto, qual a situação que o futuro reservará ao antigo Império do Sol Nascente, cuja superfície é de 382.253 quilómetros quadrados com uma população, cujo censo de 1940 lhe atribui 73.114.308 habitantes japoneses. A capital Tókio (Tókio, antiga Yedo) é povoada por 6.780.000 almas.

Após o colapso de 1945, cujas peripécias a imprensa de todo o mundo largamente relatou e, certamente, se conservam na memória de todos os que delas tiveram conhecimento, o Japão renunciou à guerra, não possuindo na hora actual exército ou marinha de guerra.

Caminhos de Ferro — A primeira linha férrea construída no Império foi inaugurada no ano de 1872, numa extensão de 18 milhas, ligando Tókio a Yokohama. Antes da última guerra a estatística (1936-37), atribuia-lhe uma rede de 10.893 milhas pertencentes ao Estado e 4.361 à indústria privada num total de 15.254 milhas ou sejam 24.548 e tal quilómetros. A electrificação atingia no ano de 1937 uma extensão de 4.458,5 quilómetros ou 2.771 milhas.

Obras consultadas:

Apontamentos para um novo Índice Cronológico — Carlos Roma Machado, pág. 38, 39.
Lendas da India, vol. IV, pág. 619. Précis de l'Histoire Universelle — Anquétal, vol. V, pág. 193. «Statesman's Year Book».



PROBLEMAS SOCIAIS.*O corpo é sempre o sacráio dum espírito...*

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

DE entre os problemas sociais têm-me merecido especial atenção os de carácter cívico. E o apontamento de hoje é extraído do meu «Diário» e vale como protesto a tantos e tantos insultos e abusos de confiança e ofensas corporais, que os periódicos registam todos os dias.

Os casos deste teor, que se verificam, país fora, mal recomendam a educação dos portugueses, porquanto é típica a sua generalidade.

O que me impressionou, pois, para lançar tal protesto?

Um facto irritante. Estava com alguns amigos habituais num Café. E, por inverosímil questão (um dos meus camaradas dispôs duma cadeira, vaga na mesa ao lado, ao que se opôs um rapaz dessa outra mesa!) deparo com os meus amigos a defenderem-se dos palavrões arrítmicos atirados pelo insurrepto vizinho, ái dos seus dezanove anos, alto e esguio qual fita de nastro!

O moço usava gravata, no entanto; e guardava livros que lhe davam jeito de estudante. Era-o talvez. A certo ponto, e lógicamente, o mais velho de meus camaradas, pessoa respeitabilíssima, culta e de posição social, adverte-o e mostra-se como espantado com a verbosidade despropositada do jovem. E, vai daí, a fera, que usava gravata, levantou-se num impulso felino para soquear o respeitável senhor a que aludi. Este, que é um oceano de nervos, empalideceu e ficou quedo... Eu ficaria quedo também! E fiquei abismado com tão flagrante cena de incivismo — cena que é frequente, em ruas e recintos e combóios ou carros eléctricos, que mais não seja em ataques de vergonhosa esgrima de insultos...

Pensei sobre o caso, analizando.

Desde a mais tenra idade que me horroriza a ideia de ferir ou matar ou a ideia de ser ferido ou morto! Homens como eu são incapazes de exterminar um inseto inofensivo, quanto mais imaginar-se autores de qualquer lesão corporal no seu semelhante.

Concebo que o insulto, por que processo seja, à integridade física do ser humano (e até animal) é a negação básica do ser inteligente e humano.

O corpo, belo ou feio, é sempre o sacráio dum espírito que o anima e dum espírito que é luz, consciência, lei, justiça, virtude e pecado.

E o espírito é todo esse universo grandiloquo e sublime, enquanto é inviolável o frágil receptáculo, em que a Natureza o albergou.

Portanto, ferir ou lesar de qualquer modo o sacráio do espírito é assassinar um universo, criador de beleza sem fim e abismos insondáveis!

O homem nunca pensou no magno problema do seu próprio corpo e fundamental papel que ele representa, insubstituivelmente.

— Oh! Se o homem pensasse!

Aprenderia a respeitar o seu semelhante como respeita a velha ideia de Deus ou sua própria mãe carinhosa.

E' monstruoso este paradoxo:

— O homem imagina, como cientista, médico ou sociólogo, meios vitais para realizarem o bem estar ideal do ser na sociedade e, afinal, o mesmo ser, por mero impulso de loucos instintos que se desencandeiam, como tempestades varadas de raios, afinal o ser é ele próprio que lesa e ataca e é capaz de destruir o seu semelhante.

Provado está que a mentalidade humana, nos seus caprichos e carácter e ambições, precisa de uma dose forte de saneamento. Já não por métodos religiosos ou tradicionalistas — esses pouco robustecem a consciência de hoje — mas, sim, com métodos educacionais e pedagógicos de estrutura moderna, elaborados por educadores e pedagogistas também afeitos às necessidades imperiosas de actuação valorizadora do homem, ser social.

E fique-se neste lema: Se é o espírito que ataca e ofende (e é o sempre!), seja o espírito (e ele só) a exercer a defesa ou vingança. O espírito tem as suas armas, algumas tão subtils! Nunca deve o corpo sofrer as situações criadas pelo espírito. Isto, claro está, no exercício rotineiro de nossa vida cívica.

Domine-se, pois, o instinto animal!

Em Barcelona

realiza-se, de 23 a 30 de Outubro próximo,
o XXVII Congresso Internacional de Química Industrial

Sob os auspícios da «Société de Chimie Industrielle», de Paris, realiza-se na última semana do próximo mês de Outubro, o XXVII Congresso Internacional da Química Industrial.

Estes congressos celebram-se todos os anos, mas em diversos países, a eles concorrendo destacadadas figuras da indústria química de todo o mundo.

A Carris e as suas elevadas tarifas

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

I

OS «eléctricos» de Lisboa gosaram, durante muitos anos, da exagerada fama de serem os melhores e os mais modernos da Europa. Efectivamente, tendo eles aparecido quando em outras cidades europeias começavam a envelhecer, tinham que ser da última moda e para lamentar seria que assim não fosse. Todavia não eram superiores aos de Estrasburgo, Manchester, Estokolmo, etc. Mas se, na verdade, eles enfileiraram entre os mais modernos do seu género, bateram o «record» dos mais caros, sendo, nos primeiros 20 anos da sua exploração, as suas tarifas sómente acessíveis à gente rica.

A Companhia Carris, nunca soube, ou nunca quis, explorar racionalmente os seus serviços e enquanto, por essa Europa fora, nas cidades com uma população igual à de Lisboa havia uma tarifa única, em regra 10 centimos (um vintém da nossa moeda), em Lisboa estabelecia-se um jogo de zonas, algumas tão curtas que tocavam o domínio do ridículo. Por exemplo, da esquina da Avenida da Liberdade / Alexandre Herculano ao Rato, da Rotunda ao Saldanha, do Camões ao Rato, etc. Para se ir da praça de D. Pedro à Estrela, tinha que se esportular meio tostão, ou fosse, em moeda espanhola, francesa ou belga, 25 centimos, o custo, nessa época, do metropolitano de Paris, percursos de lés a lés, e ida e volta!

Sim, bem sei, a tracção em Lisboa, devido aos seus numerosos outeiros era cara — dizia a Companhia — mas entre um vintém e meio tostão havia a sua diferença.

Como disse, as tarifas dos «eléctricos» em Lisboa eram só para gente rica ou remediada, por que o operário, o empregado comercial e o pequeno funcionário, só tinham um recurso: andar a pé.

Ainda me recordo, quando administrava a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» em 1914, que os tipógrafos chegavam, por vezes, esfalfados e a suar em bica, para entrarem à hora da abertura das oficinas. Interrogados sobre o visível cansaço matinal, respondiam com amargura: que morando na Estrela não se podiam pagar o luxo de vir de «eléctrico». Era efectivamente assim, porque ganhando oito tostões por dia, se tirassem da fórmula 100 reis para o transporte, ficava-lhes a fórmula desfalcada de 12 1/2 por cento, o que estava

em desproporção com os seus colegas franceses ou belgas, cujos transportes lhes custavam, no máximo, quatro por cento.

Anos passados, aí por 1922 ou 1924, tendo um jornal de Lisboa censurado a Carris pelas suas tarifas muito elevadas, esta veio dizer que, ao câmbio do dia, eram mais baratas que as de Paris. Aqui havia um deplorável esquecimento. Era dizer que as distâncias em Paris eram consideravelmente maiores, que o operário, o empregado comercial, dispunham de um poder de compra muito superior ao de Lisboa e que a Companhia do Metropolitano pagava aos seus empregados 35 francos diários, o dobro do que a Carris pagava aos seus. Numa palavra, os vencimentos em Paris eram de tal sorte elevados, em relação aos de Lisboa, e as tarifas dos eléctricos e do Metropolitano tão baixas, que das férias e dos vencimentos dois por cento chegavam para os transportes, proporção que ainda hoje se mantém.

Duas maneiras há de exploração comercial — levar caro e ganhar muito dinheiro com um mínimo de receitas ou, como dizem os americanos: «Vender barato para vender muito». Aquela fórmula é certamente a mais cómoda mas nunca a mais racional, sobretudo quando se trate de serviços públicos, com monopólios.

A Carris nunca leu pela cartilha do serviço intenso, para ganhar dinheiro pela quantidade. Imagino como deve agora andar contrariada, por a Câmara Municipal lhe não deixar actualizar as tarifas, pela base de 1914.

Ora os preços actuais dos bilhetes, já acessíveis às massas trabalhadoras e às classes médias — estas as modernas e indefeitas vítimas das reivindicações sociais — sendo em conta, ainda não são baratos. São mesmo mais caros em relação aos das outras cidades europeias, onde as possibilidades de pagamento são muito maiores. Um operário ou um médio funcionário, ganhando 40 ou 50 escudos diários e que more na zona de \$80, tem que gastar 1\$60 por dia nos transportes, ou seja numa média de 4 %, quando no estrangeiro, como disse, em distâncias muito maiores, não vai além de 2 %.

Com os «eléctricos» dá-se o mesmo que com os cinemas e com os teatros, que precisam de um mínimo de espectadores para cobrirem as despesas; o

resto é tudo lucro. Por isso avalio, com os carros sempre abarrotados de passageiros, quão elevadas devem ser as receitas da Companhia, em contraste com as de 1914 em que fora da ida e do regresso do trabalho, nem metade da lotação ia ocupada.

E depois o número de carros em circulação é de tal ordem que há sítios, como por exemplo na Avenida da Liberdade, em que não há lugar para mais.

Desde que, devido ao aumento das férias e dos vencimentos as massas trabalhadoras conquistaram o direito de andar de «eléctrico», apoderou-se da Carris uma ideia, digamos possuiu-se dum pesadelo que a deve ter trazido aflita. Os passageiros com pressa e as pessoas atrevidas deram em se pendurar nos carros, não pagando a passagem. Ah não, deve dizer a C. C. F. L., tudo menos isso, quem andar de carrinho tem que pagar. E não olhando a despesas deu em transformar os seus carros, abaùlando-os e tirando-lhes toda a ferragem onde o passageiro pusesse os pés ou se pudesse agarrar. Os carros novos, dentro desse princípio, não são mais que caixotes com rodas, a circular pela cidade.

E lá se foi a fama, fantasiada aliás, de serem os carros mais belos e elegantes da Europa.

Mas se a C. C. F. L. levou ao máximo no seu início a sua gananciosa exploração, no que respeita ao transporte de crianças é qualquer coisa de desconcertante. Ai d'aquelas que aparentem ter mais de três anos, que têm logo o revisor à perna a exigir-lhes o pagamento do bilhete, ao contrário do que se pratica no estrangeiro e até entre nós, na C. P., onde o limite da passagem gratuita é de quatro anos, com uma benévolia tolerância, em ambos os casos.

Por isso não é de estranhar que vejamos tão poucas crianças nos «eléctricos», o que é bem para lamentar, pois essas pequenas viagens dão-lhes alegria e boa disposição.

De uma vez assisti a um caso divirtido, que não resisto a citá-lo. Num carro em que eu viajava, entrou

uma senhora francesa, com duas graciosas meninas, uma de seis anos e outra de trez, sentando-se com elas num banco de dois lugares. Veio o revisor que exigiu o pagamento de trez lugares; protesto da senhora que entendia só devia pagar dois, acrescentando que em Paris era assim.

— Isso é em Paris. Aqui é outra coisa, respondeu o revisor.

— Sim, bem vejo que é outra coisa, não é preciso que m'o diga, respondeu a passageira, no seu mau português, pondo a criança ao colo.

O revisor caindo em si, disse-me na plataforma que a senhora tinha razão, mas ele não podia fazer outra coisa, porque se viesse o fiscal não lhe poupava a multa, um escudo, por cada passageiro encontrado sem bilhete, e se este fosse uma criança, 25 tostões.

Como fórmula de protecção da família hão de concordar que a Carris deve tirar privilégio de invenção.

Eu não apelo para a Câmara Municipal, pois sei bem que a Carris tem a seu favor um contrato imperativo nos seus direitos, mas para o seu bom senso e vamos lá, para o desejo que deve ter de bem servir a capital, realizando receitas, pelo afluxo de passageiros e não pelo exagero das tarifas.

Também não quero mal à Câmara Municipal nem ao governo que fez o contrato com a Carris. Uma e outra entidades, aprovaram as tarifas iniciais em relação aos «americanos», em que se pagava 120 reis da Baixa a Belém, enquanto que Carris as estabelecia a 80, com serviço melhor e mais rápido. Infelizmente não trataram de saber os preços dos eléctricos por essa Europa fora, de contrário teriam procedido de outra maneira.

Resta referir-me ao serviço dos auto-carros em que a companhia Carris está repetindo o erro inicial da exploração dos seus «eléctricos», isto é, obter receitas com tarifas proibitivas.

Hoje fiquemos por aqui.



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

João Pereira da Rosa e «O Século»

O grande diário da manhã «O Século» entrou nos primeiros dias de Julho em plena festa. João Pereira da Rosa, seu ilustre director, completava por essa ocasião 50 anos de actividade jornalística. Tendo entrado, aos 13 anos, para os serviços auxiliares do expediente daquele popular matutino, João Pereira da Rosa ali se fez homem e ali, graças a várias circunstâncias, criou a sua personalidade, tão flagrante e tão viva que o próprio jornal, um dia, não pôde furtar-se à sua influência. O facto é, na verdade, curioso. Até certo ponto, é o jornal que forma o jornalista; de certa altura é diante é o jornalista que, por sua vez, molda nas suas mãos, com os materiais que lhe deram o ser, um novo jornal.

«O Século», ao longo da sua existência, tem tido vários directores, mas foi João Pereira da Rosa que lhe deu, melhor do que ninguém, a sua personalidade desbordante. «O Século» e João Pereira da Rosa constituem, de há muito, uma unidade perfeita, admirável. Já não podemos separar os dois nomes. São duas existências que caminham a par.

Só uma vez, em 1918, numa reunião da imprensa diária, em que eu representava um jornal da tarde, conheci de perto João Pereira da Rosa. De palavra fácil e persuasiva, o grande jornalista conquistou desde logo a minha admiração. Nunca mais nos encontrámos. Nunca mais tive também a oportunidade de lhe falar. E, no entanto, ligam-me ao «Século» sentimentos de gratidão. Tinha eu 21 anos, quando, por intermédio de Oldemiro César, colaborei na edição da noite desse jornal. Um dos meus artigos ali publicados, lembro-me bem, tinha por fim exaltar uma exposição de arte avançada, em que figuravam o arquitecto José Pacheco, já falecido, Almada Negreiros e António Soares. Esse artigo deu que falar. Dois dias depois, Rocha Júnior, outro grande jornalista profissional que «O Século» consagrara, veio comentá-lo publicamente, nas mesmas colunas do «Século da noite». Graças àquele meu artigo, fui recebido quase triunfalmente no Martinho onde entrei na intimidade de Guilherme de Santa Rita-Pintor e de Fernando Pessoa, de cujo convívio encantador ainda sinto saudades.

João Pereira da Rosa fez-se homem no «Século»

e ali tirou, por seu esforço próprio e não por fácil herança, a sua carta de nobreza. O seu jornal é ao mesmo tempo um órgão do povo e a voz da própria nação. Pela sua redacção, têm passado alguns dos maiores jornalistas portugueses de todos os tempos, como Augusto de Castro, e ali trabalham ainda alguns dos mais ilustres profissionais da imprensa, como Adelino Mendes, Acúrcio Pereira e Matos Sequeira. Mas, oficina de grandes jornalistas, o «Século» é também uma escola de solidariedade humana. A Colónia Infantil de Férias, que é uma criação de João Pereira da Rosa, só por si bastaria para encher de glória um jornal e enobrecer uma época da sociedade portuguesa. Com ela, podemos demonstrar eloquentemente que nem tudo é egoísmo neste mundo.

Camões, Aquilino e Norberto de Araújo

O recente livro de Aquilino Ribeiro, «Camões, Camilo, Eça e alguns mais», provocou, da parte de Norberto de Araújo, uma conferência, na Câmara Municipal de Lisboa, na qual este ilustre jornalista procurou provar que o autor dos «Lusíadas» não era bem aquilo que o grande romancista de «A via sinuosa» afirmara no seu ensaio. Conheço o trabalho de Aquilino e lamento que Norberto de Araújo não tenha publicado em folheto a sua controvérsia. Conhece-se tão pouco a vida de Camões, ignora-se mesmo em que dia e em que terra nasceu, que serão de agradecer todas as contribuições que façam luz definitiva sobre os pontos obscuros do grande épico. Fidalgo? Plebeu? Não importa. O que importa num homem de génio é a sua obra.

José Agostinho de Macedo tentou com o enfadonho «Oriente», fazer esquecer «Os Lusíadas». Repetiu, afinal, a fábula da rã e do boi. Garrett, mais tarde, com um belo poema, abre as portas do romantismo e traz de novo à lembrança dos portugueses o nome esquecido do poeta que celebrou os descobrimentos marítimos.

Depois, Teófilo Braga, que Afonso Lopes Vieira tanto admirava, faz do nome e da obra de Camões um estandarte de propaganda política. Com efeito, é em volta de Camões que o partido republicano se consolida e alarga.

Mas Camões está acima de todas as ideologias, porque é a própria voz dos nossos mais altos destinos.

Linhas Estrangeiras

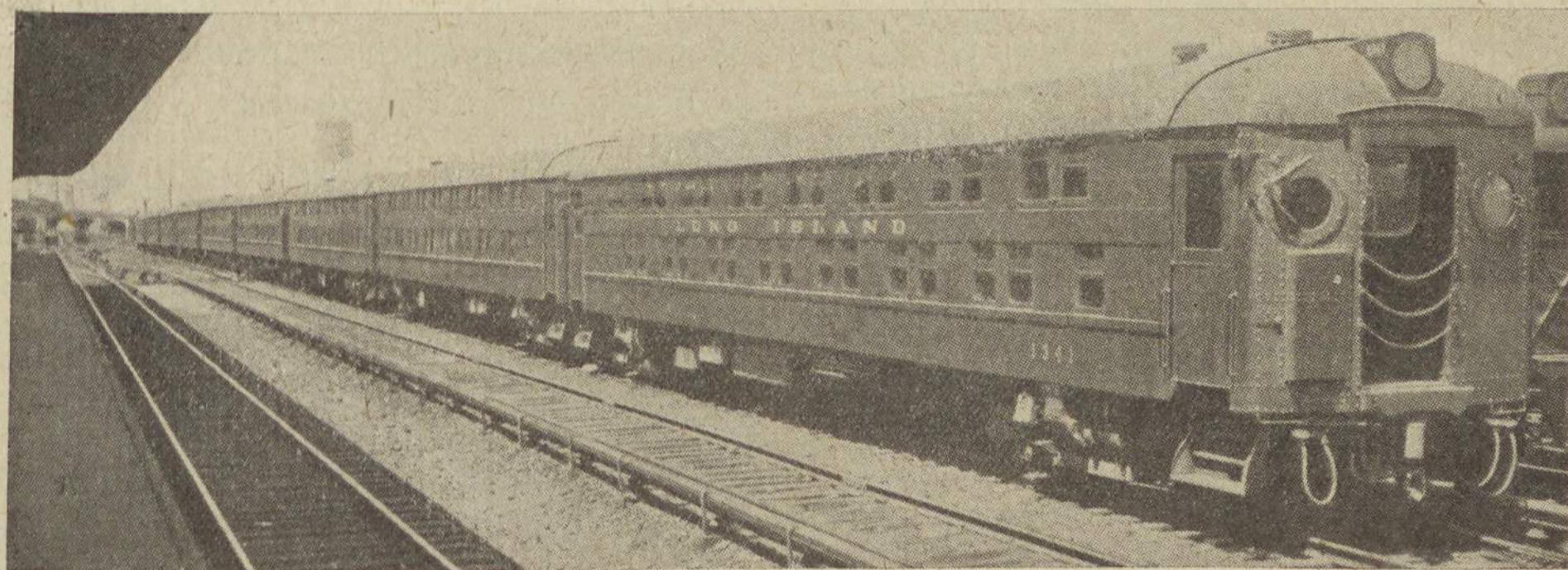
ALEMANHA

O serviço de transportes anglo-americano em Francfort acaba de anunciar que quatro países europeus entregaram 4.500 vagões de carga às autoridades ferroviárias das zonas de ocupação britânica e americana da Alemanha. Nas últimas seis semanas foram recebidos 2.750 vagões da Checoslováquia, da Bélgica, da Itália e da Áustria. Essas entregas, feitas de acordo com contratos firmados em Agosto e Setembro do ano passado, representam cerca de 30 por cento do total de 16.900 vagões encomendados pela administração bizona a esses quatro países e à Hungria.

As entregas por cada país foram: — Áustria, 255; Checoslováquia, 2.360; Itália, 1.586; Bélgica, 300. A Hungria ainda não forneceu vagões. Foi também anunciado que em Janeiro do corrente ano começou a realizar-se um programa para o fabrício de 12.000 vagões nas zonas de ocupação britânica e americana e que até agora já foram entregues às autoridades ferroviárias 2.544 unidades.

AMÉRICA DO NORTE

Entraram em serviço, na linha electrificada da área suburbana de Nova York, novos modelos de carruagens de dois pisos.



As novas carruagens da «Long Railway», postas recentemente em serviço

Estas carruagens, que oferecem ao passageiro todas as comodidades, são construídas em alumínio. O ar é condicionado. De um corredor ao meio sobe-se para o segundo piso.

A lotação de cada carruagem é de 132 passageiros, contra 72 do modelo antigo. Este sistema vem resolver de maneira notável o problema dos transportes.

BRASIL

Uma entidade britânica obteve um contrato, no valor de dois milhões de libras esterlinas para electrificar 85 quilómetros de linha férrea no Brasil.

Entre o material rolante encomendado figuram 15 locomotoras de 3.000 CV. e três comboios de unidades múltiplas.

INGLATERRA

Os caminhos de ferro britânicos estão realizando experiências no entreposto de Whitemoor (Região Oriental) sobre o emprego da rádiotelefonia para dirigir o tráfego de mercadorias. Espera-se que o sistema resulte de considerável valor para manobras de reboque em tempo de cerração.

As experiências estão a ser feitas com máquinas de reboque eléctricas Diesel.

A instalação radiotelefónica, construída pela firma Pye, de Cambridge, Inglaterra, consiste em um sistema completo, receptor-transmissor, de V. H. F. (very high frequency: muito alta frequência), montado na torre de direcção do tráfego.

As autoridades ferroviárias esperam que o sistema acelere consideravelmente o movimento de comboios de mercadorias para Whitemoor, o maior entreposto ferroviário da Grã-Bretanha.

SUÍÇA

Segundo o relatório e contas do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, referente ao ano transacto, depois de um movimento crescente que durou de 1936 a 1947 e que elevou o número de pessoas transportadas anualmente de 107 para 213 milhões, o serviço de passageiros

registou, em 1948, pela primeira vez, uma baixa de 5,32 milhões de passageiros (2,5%) tendo sido o número de pessoas transportadas, no ano passado, de 207,68 milhões. Em virtude das alterações das tarifas que entraram em vigor em 1948, as receitas tiveram um aumento de 6,66 milhões de francos (2,5%) sobre as do ano de 1947, elevando-se, por consequência, a 276,62 milhões de francos.

Viagens e Transportes

Começaram a ter paragem em Afife os comboios rápidos que ali passam às 11,32 e 16,10. O facto representa um considerável melhoramento para a população daquela terra, que aproveitou a oportunidade da paragem do primeiro comboio para uma grande manifestação de simpatia à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O benefício destas paragens atinge não só o povo de Afife mas igualmente os povos das terras circunvizinhas, como Ancora, Riba de Ancora e Soutelo.

— No dia 30 de Junho, pelas 13 e 14 horas, saiu de Campolide, em marcha especial para Sintra, um comboio rebocado por um tractor «Diesel», dos que a C. P. adquiriu recentemente. Trata-se da experiência da última unidade duma encomenda de doze.

Estes tractores têm dois motores da potência de 380 H. P. e destinam-se a manobras nas estações e ainda a reboque de comboios de pequena tonelagem, podendo atingir 50 quilómetros à hora.

Na viagem experimental tomaram parte o director geral da C. P., eng.º Espregueira Mendes; secretário geral, eng.º Branco Cabral; o subdirector Pedro de Brion; Pablo Raimundis, director da General Electric e vários funcionários da C. P..

— No sentido de facilitar as viagens internacionais, nomeadamente com a França, a composição do «Sud-Express» foi aumentada de uma carruagem de lugares de 1.ª classe, a partir de 1 do corrente, o que contribuirá para o desenvolvimento do intercâmbio turístico, sendo de esperar um bom acolhimento do público à tão louvável iniciativa.

O «Sud» parte da estação do Rossio às 2.ª, 4.ª e 6.ª feiras, às 11 e 25, e chega a esta mesma estação aos domingos, 4.ª e 6.ª feiras às 17 e 56.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — «Filmes variados»

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «A rapariga dos meus sonhos».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Filmes de aventuras».

PARQUE MAYER — «Divertimentos, atracções».

JARDIM ZOOLÓGICO — «Exposição de animais».

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

No dia 30 de Junho foi inaugurado o ramal ferroviário de Moatizé, em Téte.

Às 4 horas, o comboio inaugural deixou a estação de Dona Ana, conduzindo o governador geral, sr. comandante Gabriel Teixeira, o sr. bispo da Beira e muitas outras personalidades, entre as quais representantes dos jornais de Moçambique, da Rodésia e da África do Sul. A locomotiva, que ostentava as bandeiras portuguesa e da colónia, foi tripulada pelo inspector Nicolau Cardoso, pelo maquinista Anibal Pereira Ramos e pelo fogueiro indígena Armindo.

Em todas as estações do percurso, o comboio foi saudado com muitas palmas de europeus e de indígenas.

Toda a viagem realizou-se a uma velocidade média horária de 50 quilómetros. A chegada à estação do Entroncamento foi assinalada por uma grandiosa manifestação, tendo sido oferecidos ramos de flores aos srs. governador-geral e bispo da Beira. Perto da localidade de Caldas Xavier, aquele prelado celebrou missa campal, por intenção dos ferroviários falecidos.

Na viagem de regresso, repetiram-se as mesmas manifestações de regozijo, sendo aclamados, com vivo entusiasmo, os nomes dos srs. Presidentes da República e do Conselho e o do sr. ministro das Colónias.

— Encontra-se em construção o caminho de ferro que ligará Lourenço Marques à Beira, tendo já saído daquela cidade a brigada encarregada de proceder a esses trabalhos.

Esta linha terá início no Guijá e o seu «terminus» em Vila Pery.

A ideia desta ligação foi exposta recentemente pelos representantes estrangeiros na Conferência dos Transportes da África Central, realizada em Lisboa, mas desde há muito estava a ser estudada pelas competentes entidades de Moçambique.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Julho de 1899)

Inauguração do primeiro troço do ramal de Portimão

Realisou-se no dia 10 a inauguração ao serviço público do primeiro troço d'este ramal, comprehendido entre Tunes e Algôs.

Um velho amigo da nossa folha, tão dedicado quanto estimado, prestou-se a arrostar os calores e as fadigas de uma viagem a Faro expressamente para ter o prazer de ir no primeiro comboio e nos dar a honra de nos representar n'essa modesta inauguração.

O comboio inaugural, constando da machina n.º 14, um fourgon e uma carruagem de cada classe, partiu de Tunes às 5 horas e 15 da manhã, chegando um quarto de hora depois ao fim do percurso, 4.700^m distante da estação d'origem do ramal, parando apenas em Alvalêde, ao kilómetro 2,600.

N'este apeadeiro pouca gente havia; em Algôs esperava o novo trem bastante povo e auctoridades locaes, estando a estação embandeirada. Houve foguetes e vivas, notando-se que entre os nomes saudados não se ouvirem os dos srs. conselheiros Elvino de Brito e Pedro Lopes, director da linha, justamente aquelles a que a localidade mais deve a linha que a serve.

O povo é muitas vezes assim...

A linha parte do entroncamento no sentido norte, descrevendo uma grande curva para tomar a direcção do sul. Não ha concordancia para os comboios que vão de Lisboa, tendo que se fazer reversão em Tunes.

Para o serviço em direcção a Faro é que a ligação é directa.

O nome da estação de entroncamento que em toda a parte se escreve com *e* está designada com *i* — Tunis — na estação, devido a ser de origem arabe, a mesma palavra que serve de nome á capital da Tunisia.

Algôs é uma aldeola sem importancia, por agora; o caminho de ferro lh'a dará.

No primeiro comboio e no regresso, ás 5 horas e 40 minutos da manhã, que são os 8 A e 7 da tabela, seguiram alguns empregados superiores, entre os quaes o nosso amigo sr. Honorato de Sousa, chefe do movimento, e poucos passageiros.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 128, II série, de 4 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 25 do corrente mês de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aviso ao público, aditamentos à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, e classificação geral de mercadorias, destinados a unificar o regime tarifário, segundo a tarifa especial interna n.º 1, P. V., aplicável a todas as linhas exploradas pela referida Companhia.

O «Diário do Governo», n.º 132, II série, de 9 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 28 do corrente mês, o projecto de aditamento aos quadros de distância de aplicação na linha da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual se atribuem distâncias próprias aos apeadeiros de Alcafache, Limede, Cadima e Costeira.

O «Diário do Governo», n.º 134, II série, de 13 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1, grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual é alterada a redacção dos artigos 1.º e 2.º e da alínea c) do artigo 3.º da mesma tarifa quanto às mercadorias a transportar, preço de transporte e estação de destino.

O «Diário do Governo», n.º 127, II série, de 3 de Junho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 84, de abertura de um poço e mina para abastecimento de água à estação de Ferrão (distribuição ao E. P. e W. C.), de que é adjudicatário Alvaro Ribeiro da Fonseca, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones

Convénio entre os CTT e a C. P.

A Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, representada pelo seu administrador-geral, abaixo assinado, devidamente autorizado, em conformidade com o artigo 4.º do Decreto Lei n.º 31:421, de 26 de Julho de 1941, e designada no presente convénio por CTT, e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, representada por dois membros da sua administração, em harmonia com os estatutos aprovados pelo Decreto n.º 36:445, de 31 de Julho de 1947, e também abaixo assinados, e designada no presente convénio por C. P., reconhecendo a necessidade de rever as condições e taxas de transporte e ainda o processo de pagamento dos serviços efectuados por conta dos CTT, acordam no convénio que se regerá pelas cláusulas seguintes, que foram aprovadas por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 26 de Fevereiro de 1949.

CAPÍTULO I

Designação dos transportes e serviços

Artigo 1.º Os transportes e outros serviços que a C. P. efectuar, ao abrigo deste convénio, por conta dos CTT serão classificados em duas categorias: serviços regulares e serviços eventuais.

Art. 2.º Os serviços regulares, bem como os respectivos preços, são os seguintes:

1.º Serviço de transporte de ambulâncias postais e cedência de compartimentos nas carruagens e de espaços nas embarcações fluviais:

a) O transporte das ambulâncias (com ou sem vagões de intercomunicação) de propriedade dos CTT será pago aplicando a base de \$50 por cada tonelada-quilómetro bruta rebocada (total da tara mais carga máxima inscrita).

Esta mesma remuneração será paga pela utilização, pelos CTT, dos veículos mistos existentes nas linhas de via estreita para transporte e serviço ambulante de correio.

A C. P. compromete-se, sempre que não haja inconveniente nem prejuízo dos restantes serviços públicos, a colocar as ambulâncias postais que circulam em serviço nos seus comboios afastadas das locomotivas por um veículo, pelo menos, a fim de facilitar a carga e descarga e de defender as remessas e a manipulação postal da proximidade da locomotiva.

Os CTT, no entanto, envidarão todos os esforços para substituírem os veículos do serviço postal, quando se torne necessário e na medida do possível, por outros veículos de sua propriedade, de tipo metálico, mais leve e resistente.

b) A utilização de compartimentos nas próprias carruagens de passageiros será paga aplicando a base de \$35 por compartimento-quilómetro. Cada espaço que a C. P. reservar nas embarcações fluviais será contado em cada viagem como um compartimento no percurso de 10 quilómetros.

A C. P. fornecerá aqueles compartimentos de preferên-

cia em carruagens de portas, quando as haja, em 2.ª ou 3.ª classes, mas tal fornecimento será limitado aos comboios em cuja composição não entrem os veículos citados na alínea a) precedente. No entanto, podem aqueles compartimentos, uma vez que disso não resulte inconveniente para a eficiência dos serviços postais e para o necessário resguardo dos sacos de correio, ser fornecidos noutras espécies de veículos dotados dos requisitos indispensáveis à realização do transporte dos referidos sacos e fixados por entendimento prévio entre as duas partes interessadas.

c) Nas carruagens-ambulâncias postais, nos compartimentos reservados e nos espaços reservados ao serviço postal nas embarcações fluviais só pode transitar o pessoal dos CTT encarregado da execução do serviço postal e sua fiscalização, devidamente munido das respectivas autorizações de circulação, pertencendo à C. P. o direito de revisão nos veículos e compartimentos do correio consignado na tarifa geral e sem prejuízo do disposto nos artigos 41.º e seguintes do Decreto n.º 5:786, de 10 de Maio de 1919.

Estas autorizações de circulação não dão direito a viajar noutras condições e serão válidas por anos civis; terão o nome, assinatura e categoria do portador; serão passadas pela Direcção dos Serviços de Exploração dos CTT e visadas pela Direcção-Geral da C. P. As mesmas autorizações de circulação dão direito ao acesso aos cais de passageiros, quando em serviço.

A revisão destas autorizações de circulação compete aos empregados da C. P., que poderão solicitar-las todas as vezes que o entenderem, assim como a exibição do cartão dos CTT ou do bilhete de identidade, para efeitos de identificação do respectivo titular, pela fotografia constante dos mesmos.

Os funcionários dos CTT que viajarem sem esta autorização de circulação ou com qualquer bilhete de identidade que não satisfaça às condições supra indicadas ficam sujeitos às disposições estabelecidas nos regulamentos da exploração dos caminhos de ferro para os passageiros encontrados sem bilhete em carruagem de 1.ª classe, independentemente da comunicação aos CTT para efeitos disciplinares.

2.º Execução pela C. P., de carga, trasbordo e descarga de sacos postais.

A C. P. fará, com pessoal ao seu serviço nas estações fixadas de acordo com os CTT, a carga, trasbordo e descarga de sacos postais.

Este serviço será remunerado pelos CTT ao preço de 8\$ por cada hora e por agente a ele afecto, conforme o tempo gasto, sendo feito sob a direcção e exclusiva responsabilidade dos CTT.

3.º Ocupação de recintos nas estações:

a) A cedência, a título precário, dos recintos das estações ferroviárias que, de comum acordo, forem ocupados pelos CTT será remunerada ao preço uniforme de 8\$60 por metro quadrado ou fração e por período indivisível de um ano.

b) Salvo casos especiais, a ocupação destes recintos será limitada ao máximo de 30 metros quadrados em cada estação, ficando a guarda e limpeza dos mesmos a cargo exclusivo dos CTT.

4.º Revisão em serviço das ambulâncias e dos vagões postais, de modo a garantir a sua circulação.

Esta revisão, feita pela C. P., compreende o seguinte:

a) A lubrificação, com substituição e reparação de chumacos, carcaças, bronzes e obturadores;

b) A limpeza geral de todos os órgãos exteriores e lavagem exterior da caixa;

c) O exame e afinação de freios, com substituição dos artigos de borracha e cepos;

d) O aquecimento (estufas) durante o mesmo período em que é feito nas carroagens da C. P. (inclusivé carvão e água, assim como a limpeza de fornalhas, e exclusive a substituição de grelhas);

e) O abastecimento de água aos reservatórios;

f) A iluminação, manutenção e conservação das baterias.

Este serviço será pago aplicando a base de \$00(4) a cada unidade considerada para a remuneração a que se refere a alínea a) do n.º 1.º deste artigo 2.º.

Art. 3.º No último trimestre de cada ano serão fixadas para cada um dos transportes e serviços indicados no artigo anterior as unidades e importâncias a considerar em cada rubrica, e que vigorarão, sem alteração, no ano seguinte, salvo se, no decorrer desse ano, a variação das unidades for superior a 5 por cento; neste caso, as importâncias correspondentes a essa variação serão corrigidas e pagas, pela parte favorecida, no fim desse ano.

De cada vez será elaborado um mapa discriminativo.

Art. 4.º Os serviços eventuais e respectivos preços são os seguintes:

1.º Transporte de pessoal dos CTT em serviço:

a) O transporte de pessoal, desde que pelos CTT seja estabelecida a respectiva requisição de transporte, segundo o modelo em uso, beneficia da redução de 50 por cento sobre os preços da tarifa geral.

b) A C. P. concederá passes anuais de livre circulação aos funcionários dos CTT encarregados dos serviços de inspecção e fiscalização constantes de lista a elaborar de acordo entre as duas partes, não podendo a sua quantidade exceder a seguinte:

Quatro válidos na rede geral;

Quatro válidos na antiga rede e Sul e Sueste;

Três válidos no Minho e Douro, Corgo, Tua, Sabor, Litoral do Minho, Guimarães, Famalicão, Vale do Tâmega e ramal de Leixões;

Dois válidos nos percursos Porto-Serpins e Figueira da Foz, Beira Alta, Santa Comba Dão-Viseu e Aveiro-Espinho (via Vale do Vouga).

c) A C. P. concederá, para serem usados exclusivamente pelo pessoal colocado nas ambulâncias postais, bilhetes de assinatura impessoais com a redução que concede aos restantes funcionários do Estado sobre os preços da tarifa aplicável, em qualquer classe e percurso, quando requisitados pelos CTT, a fim de o mesmo pessoal tomar o respectivo serviço ou dele regressar.

d) A C. P. concederá bilhetes de assinatura impessoais, em 3.ª classe, para carteiros colocados no serviço de distribuição urbana ou suburbana, com a redução de 50 por cento sobre o preço da tarifa de assinaturas e a cujas condições ficam sujeitos, a fim de irem tomar o respectivo serviço ou dele regressarem.

Outrossim concederá, nas mesmas condições, bilhetes de assinatura impessoais aos serventes dos CTT encarregados da limpeza das ambulâncias em percursos a determinar pelas duas entidades.

2.º Transporte de materiais dos CTT:

Quando requisitado pelos CTT nos modelos em uso, o transporte de materiais gozará da redução de 50 por cento sobre os preços da tarifa geral.

A redução antes indicada não abrange as despesas devidas por qualquer capítulo da tarifa de despesas acessórias e incide exclusivamente sobre o preço do transporte propriamente dito, segundo as respectivas bases da tarifa geral.

Contudo, serão aplicadas, de ofício, a estes transportes as tarifas especiais em vigor quando o seu preço, por inteiro, for inferior ao preço da tarifa geral com 50 por cento de redução e desde que sejam cumpridas as condições de aplicação dessas tarifas.

3.º Transporte de sacos postais em vagões fechados do caminho de ferro:

a) Este serviço será pago aplicando a base de \$25 por cada tonelada-quilómetro bruta rebocada.

A tonelagem a considerar corresponderá à soma da tara com a carga.

Fixam-se, nas circunstâncias actuais, para aplicação deste convénio os valores seguintes, em vagões de dois eixos:

	Tara	Carga	Total
Vagões até 9 toneladas de tara	7	5	12
Vagões de mais de 9 toneladas de tara	10	12	22

b) Sempre que não seja possível fornecer vagões para transporte de sacos postais de serviço nacional atrelados às carroagens-ambulâncias, a C. P. compromete-se a fornecê-los, quando requisitados pelos CTT, nos comboios por que faz seguir as mercadorias de grande velocidade e que, de comum acordo, forem designados, e, neste caso, permitirá que nos furgões destes comboios transite um funcionário dos CTT (devidamente munido da autorização de circulação a que se refere a alínea c) do n.º 1.º do artigo 2.º deste convénio), encarregado de, durante o percurso, proceder à recepção e entrega dos sacos transportados nos vagões.

c) A C. P. fará seguir, sempre que lhe seja possível, sem prejuízo do serviço público de passageiros, os vagões contendo exclusivamente sacos de correspondência (SC) de ou para o estrangeiro pelos comboios de passageiros cuja marcha permita a circulação de vagões deste tipo.

d) A C. P. e os CTT combinarão as condições necessárias para garantir a segurança do fecho dos vagões, usando-se, sempre que seja possível, selos ou cadeados fornecidos pelos CTT e por estes aplicados.

4.º Transporte de sacos postais nos furgões dos comboios em serviço nacional:

a) Este transporte será pago à razão de 1\$00 por saco, seja qual for o percurso.

b) A C. P. limitará a quantidade de sacos a admitir nos furgões de cada comboio, conforme o peso e o volume dos referidos sacos, não assumindo, porém, qualquer responsabilidade resultante de deficiente actuação dos seus agentes, mas colaborará com os CTT para definir quaisquer responsabilidades referentes a atrasos, avarias, extravios, etc.

A C. P. poderá, sempre que o reputa necessário, solicitar dos CTT o acompanhamento das remessas por agentes postais.

5.º Transporte, em vazio, de ambulâncias postais que, por conveniência dos CTT, tenham de ser deslocadas:

Quando requisitado pelos CTT nos modelos em uso para o transporte de materiais, aplicar-se-á a base de \$10 por tonelada-quilómetro bruta (tara inscrita) rebocada.

6.º Transportes e serviços diversos:

a) O transporte de postes em vagonetas, a criosotagem de postes, as despesas a fazer com a fiscalização do atra-

vessamento aéreo da via férrea e da circulação de comboios por ocasião da montagem de linhas e outros serviços eventuais desta espécie, como seja a colocação de receptáculos postais nas estações e nos furgões, a instalação e sinalização de postes de serviço dos CTT nos cais das estações, a colocação de aparelhos para a permutação de sacos com os comboios em andamento, serão tratados directamente entre os CTT e a Divisão de Via e Obras da C. P. e o pagamento será feito conforme for acordado para cada caso, reservando-se os CTT o direito de fornecer o material necessário.

b) Semelhantemente, as pequenas e grandes reparações nas ambulâncias serão tratadas pelos CTT com a Divisão do Material e Tracção da C. P. e pagas segundo o acordado para cada caso.

c) É gratuito o estacionamento das ambulâncias postais que, com prévio acordo da Divisão da Exploração da C. P., sejam consideradas como reserva nas estações onde os CTT o julguem conveniente. Concede a C. P. a quaisquer outras ambulâncias e aos vagões utilizados no serviço postal ou no transporte de materiais dos CTT um prazo quádruplo do fixado na tarifa de despesas acessórias para a carga e descarga gratuita dos vagões, fazendo-se-lhe, portanto, a cobrança tarifária por estacionamento, se o houver, a contar da expiração do referido prazo quádruplo.

7.º Utilização dos carros da C. P. e dos CTT para transporte de sacos postais nas estações ferroviárias:

a) Nas estações a fixar de comum acordo entre os CTT e a C. P. poderá esta autorizar, sempre que lhe seja possível, a utilização de carros de sua propriedade para o transporte de sacos postais nos cais.

b) Este serviço será pago aplicando a base de 1\$00 por hora à totalidade de horas que, em cada mês e relativamente a cada estação, representar o tempo real de ocupação dos carros.

As fracções de hora que se verifiquem nesse total serão sempre arredondadas para a unidade imediatamente superior.

c) Fica exceptuada de qualquer pagamento a utilização de carros que tenha lugar em estações onde se efectuem trasbordos remunerados pelos CTT nos termos deste convénio.

d) A C. P. obriga-se a notificar os CTT, com a antecedência mínima de noventa dias, sempre que, por qualquer motivo, tenha de suspender em alguma estação a autorização concedida.

c) Mediante prévio acordo entre a C. P. e os CTT, reserva-se a este a faculdade de, quando o julguem conveniente, porem em serviço carros dos mesmos CTT para execução do transporte de sacos postais nos cais de qualquer estação onde estejam sendo utilizados carros da C. P.

8.º Outros transportes e serviços não designados:

Serão estabelecidos, requisitados e pagos conforme for combinado para cada caso.

CAPÍTULO II

Encaminhamento das remessas postais

Art. 5.º Na medida em que a C. P. for estabelecendo transporte diferenciado de passageiros e mercadorias, os CTT irão paralelamente estabelecendo a separação entre os serviços de correspondência (SC) e os de encomendas (SE).

a) O transporte de sacos de correspondência (SC) será encaminhado para os comboios de passageiros conforme as possibilidades destes e o grau de urgência desses transportes.

O transporte das ambulâncias será encaminhado para os comboios recoveiros directos e semidirectos ou, na sua falta, para os combcios mistos, tendo em atenção as possi-

bilidades dos serviços ferroviários e as necessidades dos serviços postais.

O transporte de encomendas (SE) em vagões isolados será encaminhado para os comboios que transportem as remessas ferroviárias de grande velocidade e sem prejuízo do transporte destas.

b) Pelos serviços de exploração dos CTT e da C. P. será elaborado, e sempre que preciso, actualizado, um programa de transportes postais que, baseado nos princípios atraçados, permita, dentro das possibilidades e necessidades dos dois serviços, obter, quer num quer outro, a indispensável eficiência.

c) Os serviços de entrega e recepção de sacos postais, dos comboios para os cais das estações ou vice-versa, devem ser efectuados sempre de forma a não prejudicar o serviço de circulação de comboios.

Em caso algum poderá ser demorada a partida dos comboios pelo facto de não se encontrarem concluídos aqueles serviços, devendo, contudo, ser recomendado pela C. P. aos seus agentes o melhor espírito de cooperação em casos anormais.

CAPÍTULO III

Execução do serviço público de telecomunicações nas estações da C. P.

Art. 6.º Logo que sejam revogadas pelo Governo as disposições legais que impõem à C. P. a execução do serviço telegráfico e telefónico de correspondência pública pelas suas linhas privativas, ficarão a C. P. e os CTT autorizados a executar, em cooperação, determinados serviços de carácter público de acordo com as seguintes bases, e tudo sem prejuízo do serviço telegráfico privativo do caminho de ferro e designadamente do relativo à segurança da circulação dos comboios:

1.º A utilização das linhas de telecomunicações da C. P. para expedição ou recepção de telegramas de correspondência pública (particulares e oficiais) ficará limitada às estações ferroviárias a designar por acordo prévio entre as duas partes, sobretudo onde não haja próximo estações ou postos telegráficos dos CTT;

2.º Aos passageiros em trânsito nos comboios poderá ser facultada a expedição (e, quando possível, a recepção) de telegramas particulares nacionais redigidos em português de forma clara, para serem transmitidos a determinadas estações, com a colaboração das redes de telecomunicações da C. P. e dos CTT, de acordo com normas a fixar previamente.

3.º As taxas a cobrar do público pelos telegramas referidos neste artigo, bem como a sua partilha entre os dois organismos cooperantes e ainda as normas especiais de execução do serviço, constarão do acordo a elaborar em pormenor pelos dois organismos interessados.

Art. 7.º O acordo existente entre a C. P. e os CTT para a prestação de serviço ao público pela rede telefónica nacional nas estações da C. P. será revisto e actualizado sempre que convenha às duas partes, tendo-se em atenção as seguintes bases:

1.º A execução dos serviços e o programa da instalação de postos telefónicos dos CTT nas estações da C. P. para fins de utilidade pública serão definidos por acordo entre as duas partes interessadas, em conformidade com as possibilidades dos serviços cooperantes e com os planos financeiros fixados pelo Governo para a expansão da rede telefónica nacional;

2.º A instalação, conservação, transferência de local ou levantamento dos postos telefónicos a que se refere a base anterior serão levados a efeito por conta dos CTT; à C. P. caberá assegurar a execução do serviço telefónico nas con-

dições regulamentares em vigor, competindo-lhe as remunerações e regalias atribuídas aos encarregados dos postos telefónicos públicos da rede dos CTT. A C. P. designará a entidade incumbida da execução do serviço;

3.ª As instalações serão feitas a título precário, podendo a C. P. ou os CTT dar por terminado o respectivo acordo, no todo ou em parte, em qualquer altura, mediante aviso prévio feito com antecedência de sessenta dias, sempre que qualquer das partes verifique inconvenientes nessas instalações;

4.ª Nos casos em que a C. P. não possa assegurar a execução do serviço referido na base 2.ª concederá facilidades aos CTT para estes instalarem postos telefónicos públicos nas estações ferroviárias, mediante acordo a esta belecer para cada caso.

CAPÍTULO IV

Processo e pagamentos de contas

Art. 8.º A C. P. apresentará mensalmente, para pagamento, na Direcção dos Serviços Financeiros dos CTT todas as contas relativas aos encargos deste convénio. Quaisquer diferenças encontradas nestas contas serão imediatamente estudadas e, caso procedam, regularizadas na primeira conta da espécie que a C. P. processar.

a) O montante anual que for fixado para cada um dos transportes e serviços abrangidos no artigo 2.º (serviços regulares) será pago em duodécimos e até quinze dias depois de ser apresentada a respectiva conta.

b) O pagamento das contas relativas aos transportes e serviços compreendidos no artigo 4.º (serviços eventuais) será feito até trinta dias depois da apresentação das contas.

c) As contas por serviços regulares relativas a Dezembro e as contas por serviços eventuais até ao mês de Outubro de cada ano económico serão apresentadas antes de 31 de Dezembro, devendo ser pagas pelos CTT até 14 de Fevereiro do ano seguinte.

CAPÍTULO V

Disposições gerais

Art. 9.º Sem prejuízo do já disposto neste convénio sobre matéria de responsabilidades, os CTT e a C. P. comprometem-se mútuamente a assumir a responsabilidade dos danos sofridos pelo material da outra parte, quando se prove que esses danos derivaram de acto culposo dos respectivos agentes.

A avaliação dos prejuízos causados ao material de qualquer das partes, quando a extensão desses prejuízos o justificar, será feita por uma comissão de peritos, constituída por delegados dos CTT e da C. P., em número igual.

Art. 10.º Igualmente sem prejuízo do já disposto neste convénio sobre matéria de responsabilidades, a C. P. obriga-se a colaborar nas investigações e a ser parte na responsabilidade por extravios, perdas e violações de sacos postais quando, em resultado dessas investigações, se apure concretamente, pelas duas partes, que essas anormalidades se produziram por culpa dos agentes da C. P. durante o tempo em que os sacos estiveram à guarda exclusiva dos mesmos agentes.

Art. 11.º As questões que se suscitarem sobre a execução deste convénio, por efeito de interpretação das suas disposições, serão resolvidas por árbitros, um nomeado por cada parte. Não chegando estes a acordo, será um terceiro árbitro de desempate nomeado por eles, quando na escolha concordarem. Na falta de acordo, seguir-se-ão as disposições do Código do Processo Civil referentes á arbitragem, e nomeadamente as do seu artigo 1565.º, devendo o tribunal

arbitral funcionar na comarca de Lisboa, com exclusão de qualquer outra.

As decisões arbitrais nos termos deste artigo obrigam definitivamente as duas partes, não podendo delas haver recurso judicial.

Art. 12.º O presente convénio, que tem aplicação uniforme em todas as linhas exploradas pela C. P., entrará em vigor na data da publicação no *Diário do Governo* do visto do Tribunal de Contas e será válido até ao fim do presente ano, considerando-se renovado por períodos de um ano, se não for denunciado com antecedência mínima de noventa dias antes da expiração de cada período.

Art. 13.º Independentemente da denúncia, este convénio poderá ser revisto anualmente, durante o último trimestre de cada ano, a pedido de qualquer das partes, não só para alteração das bases, como para modificar qualquer das suas disposições, e ainda para regular casos omissos e aperfeiçoar, quanto possível, os serviços dos CTT ou da C. P. As alterações provenientes desta revisão só terão execução depois de autorizadas nos termos do § 1.º do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 31:421, de 26 de Julho de 1941.

Art. 14.º No caso de denúncia do presente convénio, as suas disposições continuarão em vigor, para todos os efeitos, até que seja aprovado pelo Governo um novo convénio para o que ambas as partes se comprometem a apresentar, em conjunto ou em separado, o respectivo projecto dentro do prazo de noventa dias a contar da data da denúncia.

Art. 15.º O presente convénio anula o celebrado em 1 de Setembro de 1941 e seus actos adicionais, de que foram outorgantes a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e bem assim quaisquer acordos ou convénios celebrados com as companhias cujas linhas foram encorporadas na C. P., e nomeadamente os convénios celebrados em 12 de Setembro de 1941, em 25 de Setembro de 1941, em 16 de Setembro de 1941 e em 8 de Maio de 1942 e seus actos adicionais, de que foram outorgantes, de um lado, a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones e, do outro, respectivamente, a Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (linhas do Vale do Vouga), a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Art. 16.º A C. P. continua dispensada do pagamento do imposto ferroviário sobre as verbas correspondentes aos transportes a que o presente convénio se refere, bem como pelos passes e assinaturas referidos no n.º 1.º do artigo 4.º.

Art. 17.º O encargo máximo anual deste convénio, relativamente aos serviços regulares e eventuais referidos no capítulo I, será de 10:000.000\$00, que deve ser satisfeito pelas seguintes rubricas orçamentais dos CTT: artigos 7.º, n.º 3), 15.º, n.º 3), 18.º, n.º 3), 30.º, n.º 3), e 37.º, n.º 2).

Feito em duplicado, ficando um exemplar em poder dos CTT e o outro, também selado, em poder da C. P.

O presente termo está escrito em dez meias folhas de papel selado, que pelos outorgantes vão rubricadas, e foi pago o selo devido, na importância de 40\$00.

Assinado aos 31 de Março de 1949. — O Administrador Geral dos CTT, *Luís de Albuquerque Couto dos Santos*. — Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os membros do Conselho de Administração: *F. Leite Pinto* — *Mário Costa*.

(Foi visado pelo Tribunal de Contas em 8 de Abril de 1949, sendo devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22:257).

Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, 12 de Abril de 1949. — O Administrador-Geral dos CTT, *Couto dos Santos*.

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}
CASA FUNDADA EM 1865
Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em
PRAIA DO RIBATEJO, CAXARIAS, PAMPILHOSA
DO BOTÃO E CARRIÇO.

EXPORTADORES DE MADEIRAS
PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Teleg. — Thocruzilhos
Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo
Escritório em Lisboa — 4, Largo do Stephens, 5
End. Teleg. — Snadek — Telefone n.º 21868

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Pereira Machado — Estômago, fígado e intestinos — às 2,50 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,50 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,50 horas
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS



PARA IMPERMEABILIZAÇÃO DE PAREDES, FUNDAÇÕES, REBOCOS, ETC.

EMPREGUE CIMENTO «LIZ» — HIDROFUGADO «N»

Um produto nacional que substitui com vantagens técnicas e económicas todos os hidrofugos conhecidos

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS
Peçam instruções para o seu emprêgo

Sede: Rua do Cais de Santarém, 64, 1.º — LISBOA

Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.º — PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante
em Portugal

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONÔMICA DE LISBOA
TEL. 28000

ELVAS

TEM FINALMENTE O
HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS