

-6 SET. 1955

49

11.º do 68.º Ano

Lisboa, 16 de Agosto de 1955

Número 1624

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

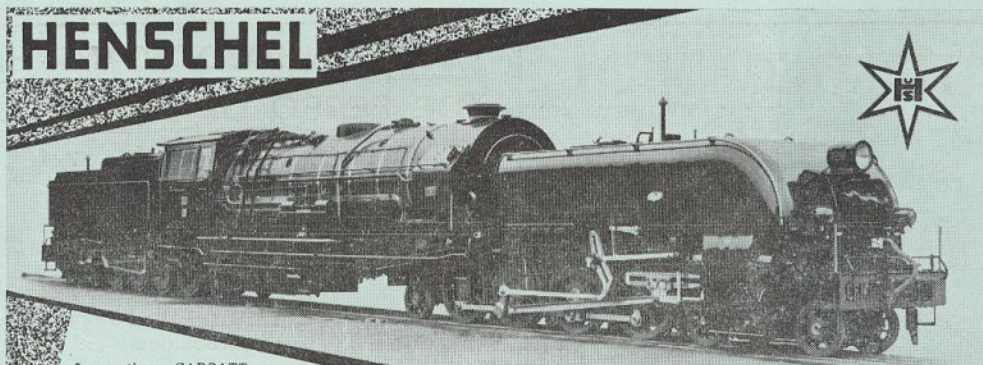
REVISTA QUINZENAL

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 2068—LISBOA

HENSCHEL



Locomotivas «GARRATT»
fornecidas em 1954 ao

CAMINHO DE FERRO DE MOÇÂMEDES

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção

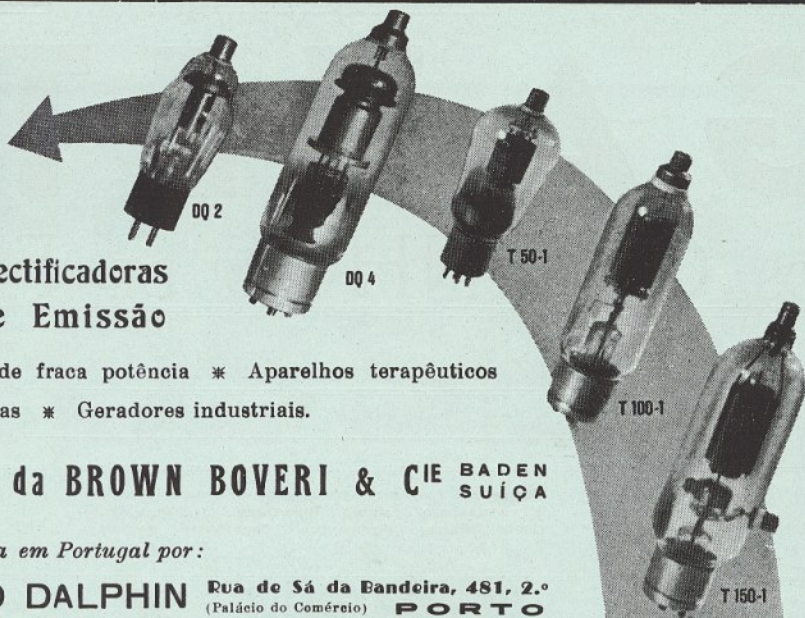
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas

Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors

Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN EM **KASSEL**

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



Válvulas Rectificadoras Triodos de Emissão

para emissores de fraca potência * Aparelhos terapêuticos
de ondas curtas * Geradores industriais.

Construção da **BROWN BOVERI & C^{IE}** BADEN
SUIÇA

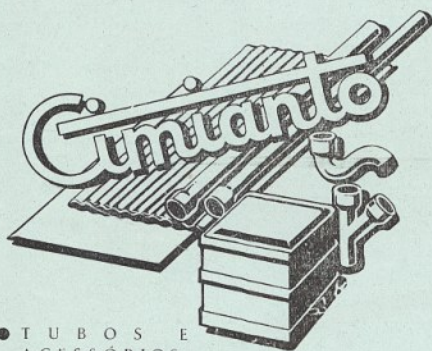
Representada em Portugal por:

EDOUARD DALPHIN Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º
(Palácio do Comércio) **PORTO**

Preços vantajosos. Segurança de serviço. Rendimento elevado. Longa duração utilizável até ondas muito curtas
Para cada potência de emissão o tipo de válvula que mais convém. Fornecimento rápido.

Peça V. Ex.ª indicações sobre a aplicação adequada das nossas válvulas nos vossos emissores de rádiodifusão

FIBROCIMENTO



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

Serviços técnicos especializados

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

ESCRITÓRIOS E ARMAZÉM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14

Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128 — LISBOA

AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAÍS

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE — Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA



LOBITO-LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qlms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÀFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, E. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: -LOBITANGA-
LISBOA // LONDRES // LOBITO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

1624



16 — AGOSTO — 1955



ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO :

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

COLABORADORES :

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



S U M Á R I O

O acordo colectivo de Trabalho entre a C. P. e o seu pessoal, foi já assinado	293
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	299
Caminho de Ferro do Limpopo	300
General Raúl Esteves	302
O que todos devem saber	302
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	303
Recortes sem Comentários	304
Há 50 anos	306
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	306





O presidente da União dos Sindicatos dos ferroviários lendo o seu discurso

O acordo colectivo de Trabalho entre a C. P. e o seu pessoal, foi já assinado

NO gabinete do sr. Ministro das Corporações, efectuou-se no dia 29 do mês passado a assinatura do acordo colectivo de trabalho para o pessoal ferroviário, celebrado entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a União dos Sindicatos Ferroviários e os Sindicatos Nacionais de Engenheiros Auxiliares, dos Profissionais de Enfermagem e dos Electricistas.

Assistiram, além dos Ministros das Corporações e das Comunicações, os srs. dr. Mário de Figueiredo, conde de Penha Garcia, engenheiros Mário Costa e Nogueira Soares e Dr. Mário Reimão Nogueira, do Conselho de Administração da C. P.; engenheiros Espregueira Mendes e Branco Cabral, respectivamente, director-geral e secretário-geral da mesma Companhia; Guilherme Tomás, Sebastião Barreiros, Joaquim Lourenço de Sousa, Eloy Trindade da Silva, Zacarias Fuertes, Custódio Rodrigues Duarte e João Inácio Martins, da União dos Sindicatos dos Engenheiros Auxiliares, Lopes Peixoto, Mário Gonçalves e Manuel Leitão Branco, dos Sindicatos dos Engenheiros Auxiliares, Electricistas e Profissionais de Enfermagem.

O presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, após ter saudado o Ministro das Corporações e agradecido ao Governo a sanção do acordo, declarou:

«Na história da vida ferroviária é a primeira vez que isto sucede, e, por isso mesmo, é possível que a minha modesta forma de agradecer não corresponda verdadeiramente àquilo que o acordo significa para a classe ferroviária! É possível ainda que eu como humilde trabalhador que sou não saiba exprimir com aquela beleza de frases, nem saiba mesmo pôr em relevo o alto apreço que um acontecimento desta ordem bem merece.

Mas, todos sentimos já que vão felizmente longe os tempos em que as regalias quase sempre pequeninas — e a fixação dos direitos e deveres só se alcançavam com tumultos e greves sem nenhuma utilidade para ninguém!

Hoje, na nossa época de paz e sossego, nesta época do grande obreiro que é Salazar, foi possível a V. Ex.^a, sr. Ministro, ultimar com superior decisão e autoridade o acordo de trabalho em que já o seu ilustre antecessor tanto se tinha esforçado para levar a bom termo.

Os ferroviários portugueses representados pela sua União, e esta — por mim, ao presenciarem agora todo o auxilio que mereceram do Governo e ao verificarem o alto espirito de justiça com que os ilustres governantes da nossa terra olham as questões dos trabalhadores, não podem deixar de saudar na pessoa de V. Ex.^a todo o Governo da Nação! Nem podem calar o contentamento que deles se apodera ao subscreverem um acordo que — justo é dizê-lo — representa também por parte da entidade patronal uma vontade de colaboração com os seus servidores.

Por outro lado, a grande e inestimável valia deste acordo para os ferroviários está em tornar possível (com este acto) libertar os trabalhadores de certas anomalias e até de certos excessos da empresa arbitrariamente cometidos e por isso mesmo reprováveis.

Esta hora, sr. Ministro, é portanto, uma hora alta para a

classe ferroviária, que com orgulho vê a disciplina imprimida pelo Governo às actividades portuguesas, limitando exageros, curando de excessos e desequilíbrios, olhando até pela própria vida das empresas de caminho de ferro e prestigiando assim a numerosa classe ferroviária.

Não vou entrar no agradecimento deste ou daquele ponto, vincados tão eloquentemente no acordo, mas não pode deixar de impressionar profundamente todo e qualquer ferroviário o valor global deste instrumento de trabalho que levou o Governo da Nação a despender muitas dezenas de milhares de contos para acudir às necessidades sentidas dos trabalhadores ferroviários.

Há, todavia, um facto que se impõe destacar (à margem deste acordo) não só pela sua excepcional importância, como ainda pela consoladora tranquilidade que a todos os ferroviários oferece; esse facto, repito, merece um agradecimento especial, a V. Ex.^a Sr. Ministro, e a todo o Governo da Nação; refiro-me ao decreto que em breve sairá (assim nos garantiu V. Ex.^a) concretizando que os esquemas das várias Caixas de pensões e reformas, serão inalteravelmente mantidos para aqueles que delas hoje já fazem parte.

Tudo isto são, sem dúvida, medidas justas tomadas pelo Governo; são sem dúvida, medidas que se impunham e já há muito aguardadas pela classe ferroviária; mas, porque representam mais do que uma simples boa-vontade da parte do Governo, porque representam até sacrifício, bem merecem que o agradeçamos sentidamente a V. Ex.^a, Sr. Ministro, vindo ao mesmo tempo salientar — em contrapartida — que nas melhores, como nas piores horas (mas principalmente nestas últimas) o Governo contou e pode contar sempre com a disciplina e o patriotismo dos ferroviários portugueses.

O sr. Prof. Dr. Mário de Figueiredo proferiu a seguir o seguinte discurso:

«Depois de trabalho muito laborioso tanto por parte da C. P. como por parte do Governo e do seu conhecimento por por parte dos representantes qualificados dos trabalhadores, foi possível chegar-se à fixação das cláusulas do acordo colectivo de trabalho que acaba de ser assinado na presença e com a sanção de S. Excelências, os Ministros das Comunicações e das Corporações.

Se se trata da regulação por acordo dos conflitos de interesses entre a entidade patronal e os trabalhadores da empresa e se o regime acordado tem a sanção do Governo, não há lugar para discutir os princípios gerais que o informam nem a justiça das soluções encontradas para aqueles conflitos.

Por mim não as discutirei e limitar-me-ei a agradecer ao Governo o ter tornado possível à empresa levar a efeito este acordo.

Uma empresa deficitária, como a nossa, e sem perspectivas próximas de encontrar o seu equilíbrio económico, não podia colaborar em reformas que lhe agravassem o «deficit» mesmo que essas reformas lhe aparescessem como um imperativo da justiça.

Agravar o «deficit», em vez de procurar eliminá-lo, seria precipitar-se na falência e provocar a desordem com injustiças mais graves do que as existentes antes.

Podia a companhia reconhecer a justeza das reclamações do seu pessoal e a necessidade de acudir à sua precária situação; nem por isso podia dar-lhes satisfação por não encontrar os meios para o fazer.

O seu dever era antes procurar o caminho que a conduzia ao equilíbrio económico.

Isso tem feito por intermédio da transformação dos meios de exploração, para que lhe não têm faltado as ajudas do Governo, e pela não admissão de pessoal novo ou promoção do pessoal em serviço.

Porque a sua exploração constitui um serviço público da maior importância sob muitos aspectos, esse serviço não pode parar nem, sem graves perturbações, poderiam fechar-se linhas, embora de tráfego reduzido; nem mesmo, sem fortes reacções, poderia deixar-se de cuidar pelas condições de segurança ou de oferecer ao público o mínimo de conforto correspondente ao nível de vida que os progressos do País trouxeram.

É fácil convencer o Governo de que não pode deixar de ajudar a empresa a dar satisfação às exigências a que acaba de aludir. Nem é preciso convencê-lo, porque ele é o primeiro a dar conta daquelas necessidades e a não desejar que os transportes ferroviários apareçam como uma nota destoante no conjunto dos progressos do País.

Já não é igualmente fácil convencê-lo, dado certo ambiente que se criou no País de que o efectivo dos seus quadros de pessoal não é exagerado e de que, por isso, já não são possíveis reduções de despesa com o pessoal. Agora, com a reorganização dos serviços e dos quadros que o Governo pôde considerar e com a fixação dos limites do pessoal além dos quais não pode passar-se, já não poderá deixar de reconhecer-se que não há, por parte da Companhia, prodigalidades no guarnecimento daqueles quadros. E como o pessoal é tão essencial à vida da empresa como a máquina e o carril, o Governo não regateou os meios nem regateará os subsídios indispensáveis à execução do acordo colectivo pelo qual entendeu se realizava a justiça possível.

Representa isto uma grande tranquilidade para a Empresa e um motivo de forte agradecimento seu ao Governo.

O Governo tornou possível que se fizesse o que a Companhia por si não podia fazer.

Não tem, pois, razão quem afirma que a Companhia explorava o seu pessoal. Não lhe aumentou os vencimentos porque não podia; mas nunca deixou de, dentro das suas possibilidades e do condicionalismo dos vencimentos fixados, dar satisfação às reclamações justas que lhe eram formuladas nem de fazer uma interpretação impregnada de sentido social das regalias que seus regulamentos e ordens do serviço atribuíam ao seu pessoal. Executará o acordo com o mesmo espírito, o que quer dizer que não olha para o acordo como um instrumento de libertação de trabalhadores, mas como uma forma de realização da justiça que lhes é devida e em que colaborou sem sofrer imposições que nunca lhe foram feitas e também sem deixar de aceitar as sugestões que foram feitas e lhe pareceram razoáveis.

Recebi muitas vezes os representantes dos trabalhadores. Recebi-os sempre que me procuraram. Falei-lhes com verdade e com simplicidade. Ouvi, com o acolhimento de quem é trabalhador, filho de trabalhadores, as suas reclamações por mais vivos que fossem no modo como as exprimiam. Recebi-os sempre, como homens que tratam as suas questões com outro homem, que também tem as dele e não como pedintes que, por não poderem trabalhar, pedem uma esportula em vez de um salário justo. Suponho ter dado garantias de que não vai aplicar-se o acordo como uma disciplina imposta à Empresa, mas como uma regra querida por ela.

Vossas Excelências, senhores Ministros, sabem pelos contactos que têm tido com a Empresa qual é a sua orientação e o desejo permanente de se integrar na do Governo tanto no que respeita à sua transformação técnica como no que toca à defesa dos interesses do pessoal.

Todos conhecemos o desejo e o esforço do Senhor Presidente do Conselho no sentido de serem postos os meios, em todas as formas de actividade, capazes de fazer respirar no País o clima europeu de elevação do nível de vida e o particular e desvelado interesse com que considera os problemas do trabalho e dos trabalhadores. Por isso, todos nós, com o País, lhe estamos muito reconhecidos, e temos empenho em lhe dar a consolação de que estamos trabalhando para converter em realidade as suas ansiedades,

O social é o carácter da vida moderna. Mas não se pode afogar com ele o económico sem o afogar também.

Ao económico tem procurado dar satisfação o sr. Ministro das Comunicações, proporcionando à Empresa facilidades que têm podido pô-la no caminho da recuperação; ao social tem procurado dar satisfação o Ministério das Corporações, tomando contacto com a vida do pessoal e acolhendo com mais do que simpatia as suas reivindicações justas. Fê-lo o Ministro Soares da Fonseca, e está a fazê-lo Vossa Excelência, sr. Ministro.

Homem de acção, formado no ambiente do Instituto Nacional do Trabalho, levou o seu activismo para o Ministério da Educação Nacional. Todo o País conhece a obra que ali realizou. Regressado ao ambiente em que se formou para orientar e resolver os problemas do trabalho e da organização corporativa, ninguém duvida do seu ardor e todos esperam que ele venha a desabrochar nos melhores frutos. Que Deus o

Agradeço-lhe, como amigo e como Ministro; e tanto mais vivamente quanto é certo que tal convite me dá ensejo de expor ao País as medidas tomadas no departamento do Estado a meu cargo com vista a obter os meios financeiros sem os quais a empresa ferroviária não poderia fazer face aos novos encargos resultantes deste acordo.

Um acordo colectivo de trabalho, devendo traduzir sempre o pleno entendimento entre o capital e o trabalho e o mútuo respeito dos interesses de um e de outro, não pode deixar de contribuir decisivamente para a maior produtividade das empresas.

Mas, se na generalidade dos casos aquele entendimento é imprescindível à economia nacional e ao bem público, na concessionária única da rede ferroviária nacional assume especial importância, pois não estão em jogo apenas interesses económicos, mas a própria defesa do País, a que o caminho de ferro é essencial.



O Presidente do Conselho de Administração da C. P., Professor Dr. Mário de Figueiredo, lendo o seu discurso. À sua direita, os Ministros das Corporações e Comunicações e o director geral da C. P. sr. Eng.º Espregueira Mendes

ajude e a nós todos para que cheguemos depressa ao termo para que nos dirigimos.

A tarefa é árdua, porque o termo para que nos dirigimos se vai afastando à medida que nos aproximamos dele. A nossa batalha tem uma finalidade, mas é uma batalha sem fim! Temos no Governo e em Vossas Excelências, senhores Ministros grandes condutores. Não pararemos no caminho que conduz aquela finalidade. Os altos que as circunstâncias impuseram, não serão paragens mas tempos de preparação para continuar».

O sr. coronel Gomes de Araújo, Ministro das Comunicações, falou a seguir:

«Muito me honrou, Vossa Excelência, senhor Ministro, ao convidar-me para assistir à assinatura deste acordo colectivo de trabalho.

As comunicações de transporte—por terra, por mar e pelo ar—representam para a vida da Nação o mesmo que o sistema circulatório para a vida humana. Do seu bom funcionamento depende a possibilidade do progresso do País e portanto do bem-estar geral; e tanto assim é que os países devastados pela guerra começaram a sua reconstrução pela recuperação das comunicações.

Entre nós, as enormes somas dispendidas nos últimos vinte e cinco anos com os transportes provam eloquentemente o interesse que estes têm merecido à Administração.

Dentre as comunicações por terra, o caminho de ferro, dadas as suas possibilidades de assegurar, como nenhum outro meio, o transporte de grandes massas de passageiros e mercadorias, deve ser considerado a sua espinha dorsal.

Tudo quanto se faça em seu benefício—é a Bem da Nação! Nos caminhos de ferro portugueses, embora estejamos ain-

da longe de atingir o nível indispensável, foi possível, com a concessão de empréstimos e subsídios reembolsáveis e não reembolsáveis, renovar boa parte do material circulante e melhorar a via, do que resultaram condições de exploração mais económicas para a empresa—só em combustível poupam-se já por ano 80.000 contos—e maior comodidade e segurança para os utentes.

Mas, não obstante, a exploração da companhia apresenta-se deficitária: Nos dois últimos anos, o «deficit» rondou os 90.000 contos.

* * *

Paralelamente à efectivação do programa de realizações materiais que está em pleno curso—os primeiros serviços electrificados das linhas de Sintra e do Norte devem ser inaugurados em 1956—estudou a C. P. a reorganização dos seus serviços e a reforma dos quadros do pessoal, por forma a estruturar uns e outros de acordo com os objectivos duma exploração económica.

Resolvidos estes problemas, já se estava em condições—mas só então—de rever as remunerações do pessoal, onde se impunham certos ajustamentos. Da forma por que foi feita esta revisão falou o sr. Ministro das Corporações.

Por mim, quero apenas dizer aquilo que todo o ferroviário sabe, mas que importa o País conheça: a C. P., vivendo desde há anos em regime deficitário, que só não é muito mais accentuado graças às medidas atrás referidas, não estava manifestamente em condições, por maior que fosse o seu desejo de atender os justos pedidos do seu pessoal, de fazer face aos encargos resultantes do aumento dos respectivos vencimentos e salários e do acréscimo da contribuição da empresa para a Caixa de Previdência e para o abono de família, computados em mais de 60.000 contos, sem agravar em medida correspondente o «deficit» anual.

Assim, não devendo a revisão das remunerações protelar-se por mais tempo, dois caminhos se ofereciam para a sua efectivação:

—Ou encerrar linhas deficitárias (o que aliás se fez nalguns países) de modo a conseguir economia suficiente para arcar com as novas despesas;

—ou criar receitas bastantes para o mesmo efeito.

Dado que com a primeira solução não só podia ser afectada a economia de algumas regiões, como ainda seguramente sofreria o próprio pessoal ferroviário, pois parte seria despedido e o que ficasse ao serviço veria os quadros reduzidos e as possibilidades de acesso limitadas, optou-se pela segunda: ou seja, procurou-se encontrar, em certa medida, na criação de novas receitas, compensação para os encargos referidos acima.

Essa compensação vai buscar-se, em primeiro lugar, aos utentes do caminho de ferro, elevando, por um lado, as tarifas de passageiros, entre 5 e 12 por cento, e agravando, por outro, o custo dos serviços prestados pela C. P. aos C. T. T.

Da primeira medida deve resultar um aumento de receitas da ordem dos 25.000 contos; da segunda, 12.000.

Não é possível, sem grave risco de comprometer o equilíbrio entre a oferta e a procura destes transportes, ir mais longe.

Como e onde encontrar, porém, a diferença para os 60.000 contos indicados ou, pelo menos, parte deles?

E' fora de dúvida que as carreiras de transportes automóveis classificadas de concorrentes transportam tráfego que normalmente pertenceria ao caminho de ferro.

Dada a manifestada utilidade que têm, para as populações das localidades vizinhas do caminho de ferro, mas com dificuldades de ligação a este, a lei admite a sua existência, não sem que através de medidas de natureza diversa, procure impedir que a respectiva exploração agrave as grandes dificuldades financeiras da empresa ferroviária, concessionária dum serviço essencial à economia e à defesa do País.

Para tal fim, lançou-se mão, fundamentalmente, do imposto de camionagem—instituído com o objectivo de estabelecer o equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos transportes terrestres—e da fixação dum limite mínimo tarifário.

Assim as carreiras concorrentes pagam o dobro do imposto de camionagem devido pelas carreiras afluentes, complementares e independentes e a respectiva tarifa mínima por passageiro-quilómetro é superior em 10 por cento à base do cálculo dos preços de transporte de passageiros na terceira classe de caminho de ferro.

Pelo que toca aos utentes, o facto de a tarifa das carreiras concorrentes ser mais elevada que a ferroviária tem inteira justificação na medida em que, devido à maior maleabilidade do transporte automóvel, a utilização daquelas carreiras representa maior comodidade para eles.

Relativamente às empresas, o intenso tráfego das carreiras concorrentes mostra que a aludida diferença tarifária não afecta a sua economia.

Ora, a manutenção do desnível existente entre a tarifa mínima das carreiras concorrentes e a base para o cálculo do preço de transporte de passageiros na terceira classe do caminho de ferro, conduz a elevar aquela em medida correspondente ao agravamento sofrido por este.

Visto, porém, que as empresas exploradoras destas carreiras desfrutam dum situação financeira desafogada, aquela elevação, no caso de para elas reverter a correspondente receita, viria acrescentar os seus lucros, já suficientemente remuneradores, quando é certo que o aumento de receita previsto com a alteração das tarifas ferroviárias mal chega, como referi, para fazer face a 50 por cento dos novos encargos.

Nestas condições, entendeu o Governo que a receita de exploração das carreiras concorrentes de passageiros, na medida em que advier da elevação da respectiva tarifa mínima por passageiro-quilómetro, deve reverter para o Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Para esse fim, se cria nesta data um adicional ao imposto de camionagem pago por aquelas carreiras.

Não se pode prever, neste momento, qual a receita proveniente desse adicional. Sabe-se, no entanto, que fica muito aquém do necessário para compensar a diferença entre as receitas agora criadas e o montante dos novos encargos.

Espera-se, porém, que a Administração da C. P. sempre vigilante e atenta, apoiada na dedicação conhecida e tradicional dos ferroviários, no novo material de exploração já adquirido ou em curso de aquisição, e na transformação da rede (electrificação), possa pela realização de economia, não só fazer-lhes face como até reduzir sensivelmente o «deficit» que se está registando de ano para ano.

De toda a maneira, a solução encontrada traduz-se num sacrifício que se pede ao País, pois será este quem, dum forma ou doutra, terá de suportar os encargos resultantes do acordo que hoje se assina.

A causa é, porém, justa; só isso justifica tal sacrifício. Que o País a compreenda e que os ferroviários compreendam por sua vez aquele sacrifício.

O Governo confia nos ferroviários e manifesta esta confiança no momento, que julgo apropriado, em que a empresa celebra um acordo colectivo de trabalho com o seu pessoal.

Que este dia seja de alegria para ele e de fé na sua acção, pois dela depende, de certo modo, que o Governo se não veja obrigado, mais cedo ou mais tarde, a encerrar linhas ou troços de linhas citados.

O último discurso foi do sr. dr. Veiga de Macedo, Ministro das Corporações. Disse:

1 — O Acordo Colectivo de Trabalho agora assinado pela Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro e pelos diri-

gentes dos organismos corporativos que representam o pessoal ferroviário, vinha, de há muito, a ser negociado sob a superior orientação do meu illustre predecessor. É assim de justiça afirmar que a maior parte das cláusulas deste novo instrumento regulador de trabalho, incluindo todas as respeitantes às categorias profissionais e aos ordenados, se encontrava já estabelecida quando, há cerca de três semanas, assumi as funções de Ministro das Corporações e Previdência Social.

Nem por isso decorreram fáceis as tarefas que tive de realizar, pois à última hora surgiram divergências sérias entre as partes contratantes sobre alguns pontos essenciais do Acordo. Foi possível, felizmente, encontrar fórmulas de conciliação dos interesses em presença, e isso permitiu concluir as negociações, que, de resto, não deviam, sob pena de graves prejuízos para o pessoal ferroviário, prolongar-se por mais tempo.

Devo uma palavra de agradecimento e de apreço ao Ex.^{mo} presidente do Conselho de Administração da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro, Doutor Mário de Figueiredo, cujo alto espírito, claro sentido das realidades e necessidades sociais e perfeito conhecimento dos assuntos em causa, em muito facilitaram a minha missão.

Aos dirigentes sindicais outorgantes e aos seus colegas de direcção, significo ainda o meu contentamento pela forma como souberam defender a sua classe e cooperar com o Ministério na busca das melhores soluções, de entre as possíveis, para os problemas agora resolvidos. Faço votos por que a classe saiba agradecer aos homens que tão dignamente a representaram no decurso de longos meses de trabalho porfiado — que agora culmina neste acto, porventura o de maior transcendência social de entre todos aqueles em que os ferroviários portugueses têm sido interessados.

Não devo também esquecer o esforço, a abnegação e a competência que, desde início, o assistente dos Serviços de Acção Social, dr. Pereira Bernardes, pôs no estudo dos problemas sociais dos ferroviários e na preparação e negociação do Acordo. Aqui lhe deixo, por isso, a bem merecida palavra de justiça e de louvor.

2.º — O Acordo celebrado virá, porém, a agradar a todos? A resposta tem de ser negativa, neste caso, e sê-lo-ia também em qualquer outro análogo. Convém não esquecer que em todos os tempos e em todas as classes sempre houve e haverá quem não fique satisfeito com as reformas, mesmo as mais vantajosas.

Não se tem, por outro lado, a pretensão de pensar que o trabalho realizado seja completo e perfeito nos seus múltiplos aspectos. Pode, no entanto, dizer-se que o presente Acordo vem trazer aos ferroviários um conjunto de regalias da maior projecção.

Não vou aludir, em pormenor, a esses benefícios. Referi, apenas, em curtas palavras, algumas melhorias alcançadas.

Os Sindicatos Nacionais passarão, de futuro, a tomar parte mais activa na fixação das condições de trabalho e na definição das categorias profissionais e até na apreciação dos regulamentos internos da Companhia.

Cria-se uma Comissão Corporativa, onde as divergências suscitadas na aplicação do Acordo serão estudadas e discutidas pelos representantes da entidade patronal e dos Sindicatos. Simplifica-se o sistema de categorias e classes profissionais, e de tal forma que as actuais 1215 situações do pessoal da Companhia se reduzirão a 172. Limita-se o número de estagiários e o tempo de estágio de modo a evitar abusos ou descuidos. Estabelece-se o princípio da proibição do despedimento sem justa causa, devendo esta ser provada através de processo disciplinar. Melhora-se o regime do horário de trabalho nas estações, concede-se descanso semanal a todos os guardas das passagens de linha, e proíbe-se a acumulação de mais de duas horas de folga. Confere-se direito a licença de três dias, sem perda de remuneração, no caso de morte de

parentes próximos. Reduz-se o período para a contagem do tempo de trabalho efectivo nos serviços de funcionamento permanente. Amplia-se o limite de idade para a admissão nos quadros efectivos e para a promoção dos agentes em serviço anteriormente a 1949. Instituem-se abonos por exercício nas categorias superiores, por serviço de engatagem e por chefia de linha. Melhoram-se vários abonos e prémios, como o de percurso. Cerca de 740 ferroviários beneficiarão nos seus ordenados de um aumento de 50 por cento, chegando alguns a atingir 50 por cento. Mais de 4.700 assalariados ou empregados verão crescer a sua remuneração de 20 a 30 por cento, e cerca de 4.550 melhorarão os seus ordenados em 15 a 20 por cento. Os aumentos entre 10 e 15 por cento aproveitarão ainda a 3.110 ferroviários. Apenas em relação a 700 se mantêm as actuais remunerações.

É principalmente de salientar que a Empresa se vincula à obrigação de proceder, no prazo de três meses, à promoção de cerca de 1.500 ferroviários e de admitir o pessoal exigido pelas necessidades e conveniências dos serviços. Este é, talvez, dos benefícios, o de maior importância consagrado no Acordo e resulta da proposta que fiz para eliminar a mais funda divergência entre os sindicatos e a Companhia.

A nova convenção colectiva de trabalho caracteriza-se, pois, pela sensível melhoria de vida que traz à grande família ferroviária, pela realização de mais uma perfeita justiça relativa entre as diversas categorias e classes profissionais, e pela reforma acentuada dos serviços da Empresa no sentido da sua simplificação e normalização.

Vários aspectos das relações entre o pessoal e a Companhia serão ainda objecto de estudos complementares, através da definição das categorias e de remodelação e actualização dos regulamentos internos de serviço, da disciplina, de assistência médica... Até ao fim do ano, deverão esses estudos estar concluídos, sendo de esperar que os trabalhos, que de perto acompanharei, bem como a ulterior execução do Acordo, decorram no plano da compreensão mútua e da cooperação franca e efectiva.

Assim se demonstrará, uma vez mais, que não há problemas insolúveis ou interesses irreductíveis, quando os homens se orientam pelos princípios da concórdia, da coerência e da justiça.

A vitória destes altos valores constitui mesmo a nota mais característica do novo Acordo e há-de ser sempre, no fim de contas, o supremo objectivo a alcançar por uma política social digna deste nome.

3.º — Foi já enviado para o «Diário do Governo» um Decreto-Lei, emanado deste Ministério, que bem merece uma referência particular, por ser através dele que se resolve a complexa questão da previdência dos ferroviários, há longos anos pendente. Esse diploma, sem cercar quaisquer interesses, confere melhorias substanciais a alguns milhares de trabalhadores. Fundem-se numa única instituição as treze caixas existentes, assegurando-se, contudo, a todos os inscritos a manutenção dos actuais benefícios, e dão-se poderes ao Ministro das Corporações para, no momento julgado oportuno, integrar a Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril na nova instituição de Previdência dos ferroviários. Estende-se a protecção da previdência na invalidez, velhice e morte segundo o esquema geral em vigor para os trabalhadores do comércio e indústria, ao pessoal ferroviário — cerca de 4.000 pessoas — presentemente excluído do seguro social. Estabelece-se a retroacção de direitos a favor dos ferroviários que presentemente tenham benefícios inferiores aos do esquema geral agora adoptado, e prevê-se a possibilidade da contagem do tempo já decorrido aos que, pela primeira vez, são abrangidos pela previdência. Conferem-se ao pessoal a admitir garantias normais do seguro social e garante-se a todos, no caso de cancelamento, a conservação dos direitos da previdência adquiridos ao serviço da respectiva empresa. A nova

Caixa concederá abono de família a todo o pessoal, incluindo o eventual ou adventício, continuando a cargo da Companhia a prestação dos benefícios do seguro na doença — assistência médica e subsídio. Torna-se uniforme a contribuição dos inscritos na Caixa de Aposentações dos Ferroviários, em consequência da dispensa de contribuição do pessoal para o abono de família, dispensa que no referido diploma também se determina. Simplifica-se o regime de financiamento da previdência e liberta-se a Empresa do encargo imediato da constituição de reservas, impondo-se, porém, à exploração a responsabilidade pela integração das pensões e subsídios. Em conclusão: dá-se satisfação, através do mencionado diploma, a uma das mais vivas e velhas aspirações do pessoal ferroviário, que vê assim consolidada a sua efectiva segurança social.

4 — Quis o sr. Ministro das Comunicações, acedendo tão amavelmente ao convite que com muito gosto lhe dirigi, honrar este acto e esta Casa com a sua presença, que reconhecidamente agradeço. A esse agradecimento junto os protesto da mais alta consideração pelo carácter, isenção e superiores qualidades de governante, do coronel Gomes de Araújo,

A sua clara palavra mostrará ao País e ao pessoal ferroviário que as regalias a este agora concedidas impõem à Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro e à Nação o encargo anual da ordem dos 60 mil contos. Tão pesado sacrificio ha-de levar, por certo, aos milhares de operários e empregados dos

caminhos de ferro, a certeza de que se fez tudo o que era possível para melhorar a sua situação e corresponder aos seus anseios.

Não se desejam agradecimentos — até porque a justiça não se agradece. Mas é lícito esperar que todos reconheçam ter-se ido até onde era possível ir, numa companhia que se encontra em situação económica difícil e que tem de achar sempre o aperfeiçoamento dos seus serviços e a melhoria do rendimento do seu trabalho como forte exigência de interesse nacional.

Para finalizar, só uma palavra mais. O Senhor Presidente do Conselho acompanhou, com o maior interesse e carinho, os trabalhos de que resultaram a celebração do Acordo e a publicação do diploma legal sobre a previdência dos ferroviários. Mais uma vez graças ao alto espírito do Chefe do Governo, se dá assim um passo em frente na satisfação das legítimas aspirações dos trabalhadores.

Assinalo o facto, na certeza de que o seu conhecimento será consolador para todos os trabalhadores portugueses, e ainda porque ele constitui mais uma garantia de que se prosseguirá fielmente, e tanto quanto possível com ritmo mais vivo, na execução de uma política social baseada nos mais elevados princípios de justiça e enobrecida pelos mais puros sentimentos de fraternidade humana.



O Ministro das Comunicações, lendo o seu discurso

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Carmen Miranda

A notícia do falecimento, em Los Angeles, da famosa artista luso-brasileira Carmen Miranda, surpreendeu-nos e comoveu-nos. Carmen Miranda tinha duas pátrias: Portugal onde nasceu, e o Brasil, a que muito devia. Supomos que nunca se naturalizou brasileira, sabendo-se que os brasileiros não têm muita simpatia por aqueles portugueses que renegam a sua pátria de origem, de que eles próprios tanto se orgulham. Carmen Miranda, numa entrevista, afirmou um dia que era portuguesa e que se sentia feliz por o ser, ao mesmo tempo que testemunhou o seu reconhecimento pela sua segunda pátria, a que tanto devia. O Brasil também ficou a dever-lhe muito. As canções mais típicas do povo brasileiro foram admiradas pelos norte-americanos e percorreram triunfalmente todo o mundo.

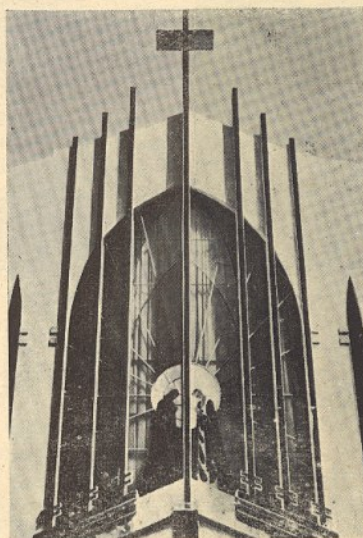
Sem ser muito bonita tinha, porém, o dom do seu encanto pessoal. Era comunicativa, tinha personalidade. A personalidade é o segredo da glória de todos os artistas.

Carmen Miranda, que saiu de Portugal contando poucos meses de idade, nunca conheceu a sua pátria. Um empresário de Lisboa quis trazê-la até nós, mas um contrato, a que a artista estava obrigada, impediu-a de vir a Portugal e de ser alvo de uma apoteose do nosso público.

Um casal meu amigo, que vive em Nova Iorque — ele, brasileiro e ela, norte-americana, mas ambos filhos de portugueses dos Açores — conheceram de perto Carmen Miranda e o marido. A vida de artista de cinema, apesar de fascinante, é dura. As cenas mais deliciosas, mais espontâneas e mais fáceis — para o público, é claro — são, no entanto, as que mais se repetem, as que exigem, da parte do director, mais atento cuidado.

O trabalho violento de Carmen Miranda dava cabo daquele coração. Ao regressar dos «estúdios», sentia-se mais morta do que viva. A arte é exigente. Para divertir o público, o artista vive uma existência de sacrifício. Carmen Miranda morreu muito nova ainda. Morreu de doença súbita do coração. Como Franz Lehar, ela viveu para distribuir, generosamente, com a sua arte, a alegria para toda a gente. Essa é a missão de todos os verdadeiros artistas, divertir o público, dar-lhe o seu coração, procurar fazê-lo feliz. Carmen Miranda andava no coração de todos nós. Ela bem o sabia. E sentia-se feliz por isso.

Portugal Monumental



PORTO—Pormenor da fachada da capela de N. S.ª de Fátima

CANTINHO DA MINHA CASA . . .

*Cantinho da minha casa
Silêncio doce, profundo...
Bendita a porta da rua
Que me separa do mundo!*

*Lá fora só há maldade;
Não há nada verdadeiro...
— Tudo se faz por vaidade
E se troca por dinheiro...*

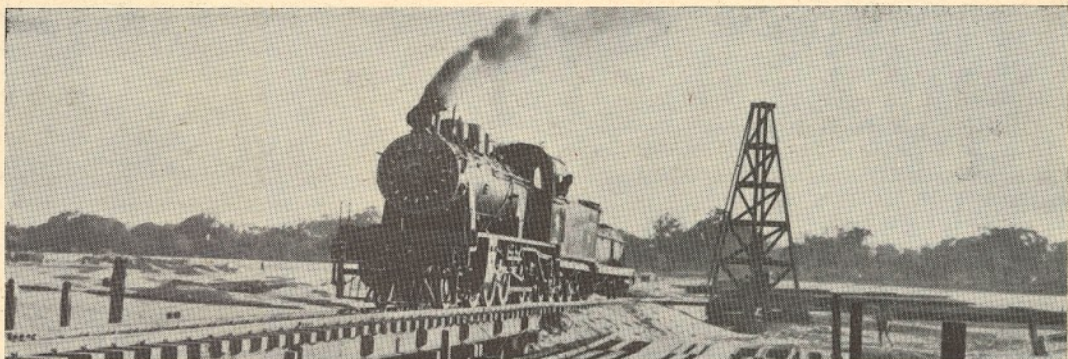
*Tanto apelo, tanto brado,
Tanto gesto a presumir...
E até a própria Verdade
Parece que anda a mentir!...*

*Quanto sorriso, ocultando
O veneno da traição!
Quantos lábios adoçando
Todo o fel do coração!*

*Ó minha casa bendita,
Só em ti acho guarida!
Por muito pobre que sejas,
Es o céu da minha vida!*

*Bendita pela pobreza,
Pelo silêncio profundo;
E pela porta da rua
Que me separa do mundo!*

Vasconcelos César



Um aspecto da construção da linha do Limpopo

CAMINHO DE FERRO DO LIMPOPO

Foi inaugurado em 1 do corrente o caminho de ferro do Limpopo, que liga a Rodésia com Lourenço Marques, atravessando uma extensa região da nossa Província de Moçambique, o que muito a valorizará economicamente.

Acerca da sua importância o sr. Prof. Raúl Ventura, actual Ministro do Ultramar, em 18 de Junho de 1953, quando ainda Subsecretário de Estado, proferiu no Secretariado Nacional de Informação as seguintes palavras:

«O caminho de ferro do Limpopo enfileira dignamente ao lado dos resgates e mais providências de largo alcance de que Moçambique tem merecidamente beneficiado nos últimos tempos. A futura limitação da capacidade do porto da Beira, a dificuldade de aumentar além de certos limites a capacidade de transporte ferroviário da Beira à Rodésia, a igualdade de distâncias desde o centro da Rodésia à Beira e a Lourenço Marques, a excelência e as disponibilidades deste porto, a facilidade de um traçado ferroviário nas margens do Limpopo, a valorização do Sul do Save, a rapidez da construção e o moderado custo, tudo isto, servido por política de inteligência e confiança entre os Governos português e britânico, levou ao rápido acordo sobre esta ligação ferroviária, que está sendo executada e deve entrar em serviço no fim de 1955, com mais de 300 quilómetros no território de Moçambique.

Na Conferência dos Transportes efectuada em Joanesburgo, em Outubro de 1950, o assunto tinha sido debatido, demonstrando a necessidade absoluta de levar a efeito tão importante obra, tendo o secretário geral da Conferência declarado que «entre as questões estudadas pela 2.ª Comissão e que foram objecto de recomendações, está a de uma outra via mais directa para ligar a rede ferroviária da Rodésia ao porto de Lourenço Marques e mesmo, talvez, aos portos sul-africanos», acrescentando ter a Comissão tomado conhecimento de que, a pedido do Governo Português e do Reino Unido, a Administração de Cooperação Económica ia proceder a um estudo económico de outra ligação ferroviária entre aqueles dois países.

Por acordo efectuado em 20 de Junho de 1951, entre os dois governos foi encarregado a firma de Nova York, Knappen Tippetts Abbett Engineering, de se pronunciar sobre a escolha entre as seguintes soluções:

- a) Melhoramento da linha Bulawayo-Salisbury-Beira.
- b) Estabelecimento de uma nova ligação Bulawayo-West Nicholson-Beitbridge-Lourenço Marques.
- c) Solução alternativa segundo o trajecto Bulawayo-Bannockburn-Guijá-Lourenço Marques.

Um ano depois os técnicos da firma entregavam o seu relatório, no qual consideravam viáveis as

soluções apresentadas, mostrando-se, no entanto, de opinião mais favorável à 3.ª hipótese, depois de comparados os custos de construção, despesas de exploração, características de traçados, material circulante, lucros da exploração, etc., concluindo que o porto de Lourenço Marques e o troço da linha em exploração entre Lourenço Marques e Moamba satisfazem ao aumento do tráfego, que resultará da nova ligação; preconizavam ainda a rectificação da via entre Moamba e Guijá, a construção de cerca de 400 milhas de linha férrea entre Guijá e Bannockburn, rectificações no troço Bannockburn-Somabula e a montagem de uma segunda via entre Somabula e Bulawayo.

As obras foram orçadas pelos referidos técnicos em cerca de 57 milhões de dólares, dos quais caberiam 16 milhões ao Governo de Moçambique; a aquisição de material circulante importaria, no nosso caminho de ferro, em 40 milhões de dólares. Segundo eles, a Administração dos Caminhos de Ferro poderia colher lucros na exploração da nova linha, os quais, depois de deduzidas as anuidades de amortização do capital empregado, montariam a 2.411.000 dólares no primeiro ano, 3.767.000 no quinto, 5.087.000 no décimo ano, correspondente a um tráfego de trânsito internacional que totalizaria, respectivamente, 1.391.500, 1.795.000 e 2.155.000 toneladas de 2.000 libras.

Estudos feitos posteriormente dão como exagerados estes números, todavia espera-se que os resultados económicos da exploração sejam satisfatórios.

Os primeiros estudos para a ligação ferroviária da rede de Lourenço Marques com a da Beira a Untali, iniciaram-se em 1947, concluindo-se no ano seguinte.

Como o traçado reconhecido se aproximava da fronteira com a Rodésia do Sul, nas imediações da povoação do Pafúri, aproveitaram-se os trabalhos efectuados para o estudo definitivo da ligação Lourenço Marques-Rodésia do Sul; estes estudos terminaram em Setembro de 1951 tendo os projectos dos vários troços sido aprovados nos anos de 1951 a 1953.

A nova linha parte da estação do Guijá, a cerca de 212 quilómetros de Lourenço Marques, na margem direita do rio Limpopo, segue essa margem do rio até à barragem em construção, passa sobre ela para a margem esquerda e dirige-se para uma linha de alturas, divisória da bacia hidrográfica daquele rio e de uma extensa zona de planícies, cruzadas por por pequenas e numerosas linhas de água de regime torrencial, que lhe fica a norte. Logo que é atingida a linha de alturas, o traçado segue-a numa extensão de cerca de 207 quilómetros até à confluência do Limpopo com o Uanetzi, nunca se afastando mais de 20 quilómetros daquele rio. Ali, a via férrea

infecte para o interior, acompanhando outra linha de alturas, e atravessa a fronteira junto ao marco 14, entre as bacias de Uanetzi e do Lundi, a uma distância de 534 quilómetros de Lourenço Marques. Mede, pois, aproximadamente, 322 quilómetros a linha que se construiu.

Os terrenos atravessados são, geralmente, de aluvião e prestam-se não só à cultura dos produtos alimentares preferidos pelos indígenas, como, possivelmente, à do trigo e do algodão. Contudo, a base da economia da região deve ser a criação de gado desde que se consigam bons pastos, e sobretudo, se resolva o problema do abastecimento de água.

A região servida pelo caminho de ferro tem boas perspectivas agrícolas, em virtude de se estar procedendo aos trabalhos de aproveitamento hidro-agrícola do Limpopo. Ali serão fixados alguns milhares de agricultores europeus e indígenas que, fixando-se na zona de influência da linha férrea, terão fácil escoante para a sua produção.

Nos projectos previu-se a construção de 6 estações e apeadeiros, de 341 casas para o pessoal, de 5 instalações de captação e distribuição de águas e de 119 pontões e aquedutos, além das instalações para o serviço de tracção. O volume de terras a movimentar calculou-se ascender a cerca de 2 milhões de metros cúbicos.

Até esta data estão gastos Esc. 755.955.282\$16, sendo 11.450.887\$33 com os estudos, 227.492.889\$28 com a construção e 517.011.405\$55 com o equipamento.

A construção efectuou-se em duas fases.

A primeira iniciou-se em 21 de Maio de 1953 e concluiu-se em Agosto do mesmo ano. Nela se levou a via férrea até à Aldeia da Barragem, numa extensão de cerca de 25 quilómetros. Garantiu-se, assim, o transporte dos materiais para as obras do aproveitamento do Limpopo. Entretanto, havia-se recebido a maquinaria de construção adquirida na América, pelo que se pôde trabalhar a seguir, afanosamente, na construção até à fronteira, que foi atingida pelo grupo avançado de terraplenagens em 20 de Março de 1954, isto é, com cerca de um ano de avanço sobre o prazo previsto. O assentamento da via sucedeu-se, quanto possível, às terraplenagens, apesar de condicionado pelas chegadas do material adquirido, tendo ficado concluído em fins de 1954.

Este caminho de ferro atravessará o rio Limpopo sobre a barragem em construção, cuja entrada em serviço se prevê para 1957. Para assegurar desde já a ligação entre as duas margens houve que construir uma ponte provisória sobre o rio.

Em virtude de virem ainda longe os trabalhos quando as brigadas portuguesas chegaram à fronteira, acordou-se que o nosso pessoal continuasse o assentamento da via em território rodésiano, o que se fez numa extensão de 30 quilómetros.

A actuação dos técnicos portugueses foi brilhante, havendo a destacar o engenheiro António Duque Martinho, sob as ordens do qual trabalharam cerca 500 europeus e 5.000 indígenas, tendo todos cooperado com dedicação digna de louvor.

A despesa com a construção e o equipamento do caminho de ferro está calculada em cerca de 860 mil contos e é suportada pelos fundos próprios do caminho de ferro, pelas receitas da província e por empréstimo da Metrópole. Recorreu-se, também, a um empréstimo concedido pelo Export-Import Bank, de Washington, na importância de 17 milhões de dólares.

Assinalando a abertura ao tráfego da nova linha de Caminho de Ferro, o Senhor Presidente do Conselho recebeu de Lord Malvern, primeiro Ministro da Federação das Rodésias e da Niassalândia, a seguinte mensagem:

«A nova linha de caminho de ferro que liga as Federações da Rodésia e Niassalândia ao porto de Lourenço Marques abre hoje ao tráfego. Esta linha, que levou que levou quase três anos a construir e que da nossa parte custou cerca de 10 milhões de libras, proporcionará aos produtos da Rodésia uma nova saída para o mar, e um porto adicional através do qual transitarão mercadorias para fazer face às rapidamente progressivas necessidades do nosso povo. É este um acontecimento de profundo significado no desenvolvimento económico da Rodésia e Niassalândia e aproveito a oportunidade, nesta histórica ocasião para transmitir a Vossa Excelência a expressão do contentamento do meu Governo por o projecto iniciado em 1951 estar tão satisfatoriamente concluído. Estamos certos que a nova linha constituirá mais um poderoso elo nos laços de amizade e interesses mútuos, que já existem entre a Rodésia, a Niassalândia e a África Oriental Portuguesa. Envio a Vossa Excelência os melhores votos do meu Governo pelas prosperidades de Portugal e da Província de Moçambique e envio igualmente a Vossa Excelência as minhas calorosíssimas felicitações pessoais ao concluir-se este grande empreendimento».

Sua Excelência o Presidente do Conselho respondeu a Lord Malvern, nos seguintes termos:

«Agradeço muito reconhecido a amável mensagem de Vossa Excelência. O Governo Português compartilha com Vossa Excelência e com o Governo da Federação da África Central da satisfação com que assiste à abertura de mais uma importante via de acesso da Federação ao mar, através da Província de Moçambique. Em poucos casos se terá visto mais notável exemplo de compreensão e absoluta confiança entre governos e territórios vizinhos na realização de empreendimentos de interesse comum. Sem outros títulos mais que o reconhecimento das necessidades, lançamo-nos uns e outros a estudos e tra-

balhos cujo custo ascendia a somas muito elevadas e não só conseguimos satisfazer o desejo comum de iniciar o tráfego em fins de 1955 ou princípios de 1956 como pudemos ganhar alguns meses mercê da competência e entusiasmo com que dos dois lados se atacou a resolução deste problema. Penso como Vossa Excelência que o empreendimento além de vantagens reais para a África Oriental Portuguesa, se revelará de interesse incalculável para o progresso da Federação das Rodésias e Niassalândia e representará um elo mais na cadeia de excelentes relações e íntima cooperação que temos felizmente mantido. O Governo português envia a Vossa Excelência nesta feliz ocasião os seus melhores votos pelas prosperidades da Federação, aos quais tenho a honra de juntar os meus mais respeitosos cumprimentos para Vossa Excelência. (a) Oliveira Salazar, Presidente do Conselho».

General Raúl Esteves

Na Igreja do Santo Condestável, em Lisboa, realizou-se, pelas 11 horas do dia 2 do corrente, uma Missa de Sufrágio por alma deste ilustre oficial general, mandada celebrar pelos comandante e oficiais do Batalhão de Caminho de Ferro.

Assistiram ao acto sua viúva e grande número de senhoras, estando também presentes, entre outras pessoas, os srs. Eng. Raúl da Costa Couvreur, General Frederico Vilar, Eng.º Mário Costa, Tenente-Coronel Cortez Lobão, Eng.º Luís Costa, Visconde de Santarém, Eng.º Fernando Arruda, General Domingos de Oliveira, Coronel Esmeraldo de Carvalhais, D. Rodrigo de Serpa Pimentel, Tenente-coronel Pereira Dias, João dos Santos Camarinhas, En.º Salema Garção, António Cabrita, antigo combatente do Batalhão, que representava a L. C. G. G. do Barreiro, Tenente-coronel João Pereira Dias e todos os oficiais do B. C. F., bem como alguns sargentos e praças.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» estava representada pelo nosso Director-gerente.

O que todos devem saber

Abolição de vistos entre Portugal e a Irlanda

Foi assinado ontem um acordo, por troca de notas, entre o Ministério dos Negócios Estrangeiros e o Ministro da Irlanda em Lisboa, estabelecendo a abolição de vistos entre Portugal e a Irlanda.

O acordo entrará em vigor no 15 do próximo mês de Agosto.

A partir dessa data, os cidadãos portugueses, munidos de passaportes válidos, não necessitam de visto para entrar na Irlanda em viagem de trânsito, negócio ou recreio e, reciprocamente, os cidadãos irlandeses, munidos de passaportes válidos, não necessitam de visto para entrar em Portugal Continental e Ilhas Adjacentes, em viagens de trânsito, negócios ou recreio.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Observadores australianos descobriram que uma «fonte de rádio» coincide com a nebulosa do Caranguejo, formada por imensa massa de gases incandescentes, último vestígio de uma explosão estelar que se deu no ano 1043 antes da nossa Era. Recentemente cientistas ingleses conseguiram receber uma emissão radiofónica da grande nebulosa Andrómeda, universo-ilha que é o nosso vizinho mais próximo, embora a luz, na sua velocidade de 300.000 quilómetros por segundo demore 750.000 anos em percorrer a distância que nos separa dele.

(Do *Journal of British Astronomical Ass.* — Londres)

Em Manfredoni descobriu-se, em virtude de uma denuncia uma «escola profissional» onde se aprendia a manejar a faca, de modo a usá-la com perfeição na... execução de encomendas de crimes de morte. As autoridades conseguiram prender oito «alunos».

(Do *Diário De Stem* — Amsterdam)

Existem actualmente em Inglaterra apenas 35 pessoas cujo rendimento líquido anual é superior a seis mil libras, pelo que existem consequentemente naquele país somente 35 milionários.

(Do *diário De Limburger Koerier* — Limburgo)

Um professor da Universidade de Columbia anunciou recentemente o projecto de um relógio atómico que apenas se atrasará cerca de um segundo num período de 300 anos.

(Da *Revista Geográfica de Chile* — Santiago)

Rose Graf organizou em Viena um curso especial de beleza para «vendedoras», dactilógrafas, secretárias, etc. «A Beleza não é um privilégio das ricas» diz a organizadora do curso.

(Do *diário Nieuwsbead* — Roterdam)

Vários cientistas, estão deitando nos mares em redor da Grã-Bretanha diversas matérias radioactivas a fim de tentarem descobrir as causas das cheias que se verificaram na costa oriental inglesa há dois anos.

(Do *The Mariner's Mirror* — Greenwich)

Na Nova Zelândia há, nada menos do que 20 clubes de nudismo que se encontram espalhados pelo país, em locais não divulgados.

(Do *semanário De Bazuin* — Haia)

Em Inglaterra acaba de aparecer um barco cujo casco é de fibra de vidro reforçada com matéria plástica. Os remadores de Oxford já o experimentaram, com bons resultados.

(Da *revista Comércio y Navegacion* — Barcelona)

O dr. Chataing descobriu que o fruto de uma obscura árvore de Porto Rico contém uma quantidade fantástica de vitamina C — tanta que pode transformar por completo a economia dessa ilha. Um copo de sumo extraído da sua fruta,

semelhante à cereja — contém 85 vezes a quantidade de vitamina C que há num copo de sumo de laranjas!

(Do *Bulletin de la Société Neuchateloise de Géographie* — Neuchatel)

Elizabeth Plach é a primeira mulher alemã a diplomar-se doutor em teologia católica. No mesmo dia em que se doutorou casou-se, seguindo com o marido para o Japão.

(Do *semanario De Linie* — Roterdam)

Numa pedreira situada perto de Nilo, encontrou-se um *pachydiscus*, o maior molusco do mundo. Ao fossil falta-lhe a câmara de habitação que corresponde à parte da concha em que vivia o animal. O búzio procede de uma sequência rochosa formada no fundo do mar, no fim da Era Secundária. Tem, portanto, noventa milhões de anos.

(Do *Bulletin de l'Institute d'Egypte* — Cairo)

Na reunião da Sociedade de Estudos e Pesquisas, do Cairo, anunciou-se que já é possível determinar se uma pessoa tem tendência para a arteriosclerose; bastam duas provas de laboratório: uma mede o tamanho das partículas de gorduras no sangue, a outra determina quanto colesterol circula na corrente sanguínea.

(Do *diário An-Nassim* — Tuez)

A Canadian Pacific Railway possui 35.000 quilómetros de via férrea, 79.000 vagões de mercadorias, 3.000 carruagens de passageiros e 1.900 locomotivas.

(De *The Contemporary Review* — Londres)

Instalaram-se em Copenhague marcos postais automáticos que, assim que recebem uma carta e a importância para pagamento da respectiva franquia, se encarregam, sem qualquer auxílio humano, de colocar o selo, carimbá-lo e expedir imediatamente a carta, através de um sistema de ar comprimido, para a estação de correio mais próxima.

(Do *Nieuwe Haarlemse Courant*)

A exploração dos planetas estará em pleno andamento no fim do próximo ano. Tudo indica que em 1980 a primeira astronave poderá pousar na Lua e voltar à Terra. Alguns dos astros do sistema solar já estarão extintos no ano 2.000. A meteorologia será uma ciência exacta.

(Do *Journal de l'Astronomie* — Paris)

Uma fábrica americana de instrumentos musicais, aproveitando com oportunidade a campanha contra os ruídos, lançou no mercado um piano silencioso que dá aos futuros pianistas a possibilidade de se exercitarem durante horas seguidas sem martirizarem os ouvidos dos parentes.

(Do *diário Volkshrant* — Amsterdam)

Recortes sem Comentários

Engoliu a broca dum dentista

VIENA, 29—Um Tribunal de Viena decidiu que o doente que engoliu a broca de um dentista, quando lhe era chumbado um dente e teve de ser submetido a uma série de operações para a extrair terá de pagar ele próprio estas operações. Processou o dentista, que disse no seu depoimento que o homem bateu-lhe com tanta força na mão direita quando a broca o magoou que ela lhe caiu na boca. Disse-lhe imediatamente para cuspir, mas ele já tinha engolido a broca.—(R).

Alfaiataria e Albardeiro

CORUCHE, 17 Julho.—O sr. Cabral veio recentemente estabelecer-se nesta vila com uma alfaiataria. Arranjada a casa — um primeiro andar — colocou ao centro da frontaria uma comprida e vistosa tabuleta a anunciar o seu mister. Dá-se, porém, a circunstância de no rés-do-chão, desde há muito tempo, se encontrar estabelecido o sr. Grilo, que faz albardas.

Ora o sr. Grilo, como já antes muitas vezes o tinha feito mesmo sem alfaiate, resolveu denunciar, mesmo por debaixo da tabuleta, uma grande e vistosa albarda... Mas o sr. Cabral entende e tem as suas razões, que isso pode dar lugar a lamentáveis confusões, pelo que já se queixou às autoridades. Sabe-se, todavia, que elas nada podem fazer, pois ambas estão no seu direito de anunciar. O certo é que a tabuleta continua... e a albarda também.

(Do Diário de Lisboa)

Fugindo aos Impostos

ROMA—A actriz cinematográfica Gina Lollobrigida foi colectada pelos fiscais de impostos pelo rendimento de 60 milhões de liras em 1954—42 milhões mais do que os seus próprios cálculos. A diferença foi revelada pelo plano governamental de publicar os rendimentos declarados de italianos ricos, num esforço para «os avergonhar», levando-os a pagar todos os seus impostos. Gina, porém, e o seu marido jugoslavo, Mirko Skofic, estão quase no fim da lista céptica dos angariadores de impostos.

O príncipe Alexandre Torliano, de 29 anos, o maior proprietário de terras da Itália, declarou aos fiscais de impostos que apenas ganhara 26 milhões de liras, mas, quando o avaliador cessou de fazer contas, o seu rendimento encontrava-se oficialmente calculado em 800 milhões de liras...

O professor Pietro Valdoni, um dos mais famosos cirurgiões da Itália, sofreu um «aumento» de mais de 500 por cento sobre o seu rendimento declarado de 19 milhões de liras, que a fiscalização dos impostos fixou em 75 milhões.

Foi uma mulher que declarou o mais elevado rendimento entre os cidadãos ricos de Roma—Maria Parodi Delfino, membro de uma família de industriais químicos, que declarou ter ganho 99.500.000 liras no ano passado. Mas o cálculo dos avaliadores, que será baseado parcialmente em informações dos seus vizinhos e amigos, não foi ainda anunciado.

(Do Diário dos Açores)

INDUSTRIAIS E COMERCIANTES AGORA À VOSSA DISPOSIÇÃO

«Injectometal»

UM PROCESSO — PARA REPARAÇÃO
INTEIRAMENTE A FRIO, DE PEÇAS
FUNDIDAS, PARTIDAS OU FENDIDAS

Injectometal é uma liga nova, injectável a FRIO sem emprego de massas, um processo inteiramente mecânico, para reparações de materiais de fundição, cuja soldadura é impraticável, perigosa e impossível.

As suas propriedades — alta resistência à tracção, compressão, choque, calor, fadiga, e oxidação — elevada elasticidade — baixo grau de expansão — óptima resistência à corrosão química, aconselham o uso de «INJECTOMETAL», em fracturas, roturas, fendas em motores fixos, semi-fixos ou móveis, etc., e fundições industriais as mais diversas.

Injectometal tem uma técnica. Devem consultar os especialistas de «INJECTOMETAL», que se deslocarão imediatamente onde quer que seja. A reparação «INJECTOMETAL» faz-se quase sempre no próprio local, evitando assim a desmontagem da máquina a reparar.

Um preço baixo para um processo
de alta eficiência

DIRIJA-SE A:

REPARAÇÕES INJECTOMETAL (INTERNACIONAL), LDA.

RUA DO TELHAL, 4, 3.ª Frente — Telef. 3 4001 — LISBOA

SÃO DOMINGOS

Premiado com medalha de ouro
no I Concurso Nacional de Vinhos de Marca

Vinho
espumante
natural
e Brandy



Caves do Solar de São Domingos
SEMEDO & FILHOS, L.ª

Sede: FERREIROS — ANADIA — Telef. 168

ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA:

Rua de Campo de Ourique, 75

Telef. 6 63622

Explosão numa estação ferroviária em Paris

PARIS, 26 — Houve uma grande explosão na estação do caminho de ferro (mercadorias), de Paris-Lião-Mediterrâneo. O sinistro causou um morto e quatro feridos graves. Vários operários procediam a um tratamento de peras com oxigénio, afim de apressar o amadurecimento. Supõe-se que se produziu uma reacção química durante a operação, provocando a explosão de uma caixa onde a fruta, encerrada há muito, teria libertado ácidos sob a forma de gases. — (F. P.).

A carestia dos bois

O preço que, actualmente, tem no mercado o gado bovino, é um acontecimento extraordinário, e que faz pasmar muita gente! Será este excessivo preço um bem, ou um mal?

Muito dizem que é um bem, e até lastimam que a guerra da Crimeia não dure muito, porque ela é a causa de nos entrar tanto dinheiro em casa! Eu chamo-lhe um mal verdadeiro, porque, na minha opinião, a actual carestia do gado vacum, não provém da abundância de dinheiro, mas sim da falta de gado.

A carestia dos bois prende, segundo creio, com o desenvolvimento que tem tido a agricultura, com o aumento da população, e com o desejo de cómodos e regalos que se vai desenvolvendo, a par da civilização, nas nações do Ocidente.

Hoje produzem cereais e batatas imensos terrenos que não há muitos anos eram pastios para criação de gado, e daqui vem que nesta província transmontana, por exemplo, a criação do gado bovino diminuiu mais de metade do que era há vinte e cinco anos!

...Devem autorizar-se as câmaras municipais a forçar as povoações ou freguesias a fazer açudes comuns nos rios ou regatos, a fim de conduzir a água para ai regar infinitos terrenos que hoje são sáfaros e podem ser fertilíssimos. Desta forma vão fertilizar-se imensos terrenos nas margens dos rios, que hoje para nada servem por sua esterilidade. Eu não conheço rio em Portugal, cujas margens não possam ser levadas, quase, a um duplicado valor, com a medida que indico. E eu exclamo como o Ex.^{mo} Sr. José Maria Grande:

— Desejo ver as águas dos rios do meu país tão aproveitadas, que não chegue uma gota ao oceano. Com a adopção desta medida, poderemos ter prados para apascentar o duplo da criação bovina que ora se faz!

(D'O Comércio do Porto, há 100 anos)

Os carecas voltarão a ter cabelo?

HOPWOOD (Lancashire), 26—Um criado de um clube e um barbeiro desta cidade têm esperanças de que o actor e cantor Bing Grosby lhes enviará em breve um cheque de 25 mil dólares, pela cura «assegurada» da sua calvície.

O criado John Rowen e o barbeiro Ken Chadwick estão a preparar-se para enviar, por via aérea, a Bing Grosby uma garrafa contendo um líquido amarelo e perfumado, que afirmam solucionará todos os problemas do cantor.

John — que não vende o seu «remédio» ao público — descobriu-o quando procurava uma cura para a sua própria calvície. A sua careca — «que parecia um ovo» — começou a criar cabelos negros depois de várias semanas.

Em seguida, utilizou vários amigos como «cobaias». Todos eles disseram que lhes tinha crescido cabelo. — (R.).

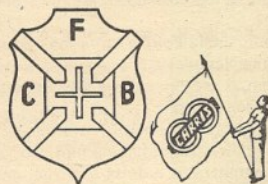
Lisboa desportiva

CLUBE DE FUTEBOL
OS BELENENSES

5

O Clube de Futebol «Os Belenenses» deixou há muito de ser um clube de bairro, para se tornar uma das maiores associações desportivas de Portugal. Fundado em 23 de Setembro de 1919, o Belenenses orgulha-se de ter saído vencedor, em futebol, na categoria principal, dos Campeonatos de Lisboa de 1921/22, 1925/26, 1928/29, 1929/30, 1931/32, 1943/44; dos Campeonatos de Portugal de 1926/27, 1928/29, 1932/33; do Campeonato Nacional de 1945/46; da Taça de Portugal de 1941/42; e da Taça de Lisboa de 1953/54 — isto para só falarmos no Desporto Rei, por se tornar impossível discriminar todas as vitórias deste clube, em Andebol (cinco campeonatos de Lisboa e um de Portugal), Voleibol, Basquetebol, Oquei em Campo, Ténis de Mesa, Ciclismo, Atletismo, etc.: inúmeros triunfos que lhe deram a glória de possuir mais de 760 taças e troféus conquistados com o maior brilhantismo desportivo.

O Belenenses anda presentemente empenhado na construção de um novo estádio que possa servir as necessidades e aspirações do clube cada vez mais instantes e prementes. A vontade inquebrantável da massa associativa, a boa orientação dos dirigentes e o valor de numerosos atletas que orgulhosamente ostentam nas camisolas a gloriosa Cruz de Cristo, hão-de superar todas as dificuldades que possivelmente surjam; e o Clube de Futebol «Os Belenenses» orgulhar-se-á, dentro em breve, de ter contribuído com mais um elemento da máxima importância para a valorização do Desporto português.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Agosto de 1905)

A vertigem dos transportes em Nova York

Em Nova York seja qual for o trajecto que se faça em tremvia, a viagem custa cinco cents—qualquer cousa como 45 réis—. Não há bilhetes nem revisores nem inspectores; o tempo é muito precioso para desperdiçá-lo em formalidades.

Sobe a gente para o tremvia aberto ou fechado, que ao som de campainhadas á bruta abre caminho pela Broadway, sem parar nem mesmo para deixar passar um enterro.

O conductor vem agarrado ao estribo. Quando o passageiro sobe paga o correspondente níkel, os taes 45 réis, ao cobrador, este pucha um cordão, e num quadrante, apparece um numero. E pronto. O carro lá vae na sua carreira desenfreada.

Se por acaso o passageiro quer bilhete de correspondencia grita *Transfer*, e então o conductor dá-lhe um pequeno bilhete de cartão que lhe permite tomar qualquer outro carro sem pagar mais cousa alguma.

Ha tambem o Manhattan Elevated Railway, que occupa as ruas com as suas horríveis superestructuras.

Por cima das nossas cabeças passam os comboios fazendo uma inferneira medonha, e impstando o ar com o fumo negro das suas locomotivas.

Os viaductos metallicos e o fumo dão ás casas um aspecto sordido e repugnante. O viajante naquelles comboios disfructa os mysterios da vida intima dos habitantes.

O centro commercial de Nova York é de uma animação e movimento de que não se póde fazer ideia. Veem-se ali dois espectaculos dos mais interessantes da actividade commercial humana. O primeiro é o que proporciona á immensa multidão que atravessa London Bridge todas as manhãs, entre as nove e as dez horas, em direcção á City. Esta é correcta, comedida, bem vestida. O segundo é o que se vê todas as tardes entre as cinco e as seis, é a multidão que se apressa para atravessar a ponte, de Brooklyn, esta é ainda mais curiosa, por movimentada; toda aquella immensa multidão grita, gesticula, como se estivesse endemoinhada.

Em Nova York os negocios começam das sete para as nove da manhã, e de verão, ás cinco horas todas as officinas fecham as suas portas.

O habitante de Nova York, como o de Londres ou de Paris é em geral boa pessoa; mas não pode perder tempo com cortezias. Se quer tomar logar num tremvia e para isso é necessário empurrar alguém e faze-lo ir parar no meio da rua, não hesita um momento. Quem lá está que se previna; elle não quer saber d'isso.

A acção é grosseira, mas todos se riem do caso, e ninguém se admira se lhe acontecer o mesmo.

O americano quando procede assim não tem intenção de offender; o que tem é pressa de chegar a casa.

E assim se explica o andarem os tremvias sempre cheios; lá dentro como sardinha em canastra; de fóra passageiros pendurados em cachos.

E' pouco commodo, nada *confortable* mas é rapido. E a rapidez é o ideal do americano.

As senhoras fazem o mesmo que os homens e defendem com equal denodo os seus logares.

É raro vêr-se um passageiro sentado levantar-se para dar o seu logar a uma senhora. Ella tambem não espera uma tal galanteria. Se puder empurrá-lo e deitá-lo á rua, muito bem; se não póde, agarra-se á valentona a uma columna do carro,

ás costas d'um banco, ao casaco do visinho, e ficaria muito sarpreendida se alguém lhe cedesse um logar.

Os numeroos *ferryboats*, vapores sem quilha que parecem cidades fluctuantes, atravessando incessantemente o Hudson de uma para outra margem, entre Nova York e Jersey City, enchem-se a ponto de fazer temer que se afundem com uma multidão de empregados que ás cinco horas da tarde se dirigem para suas casas.

Pela ponte de Brooklyn precipitam-se, desenvolvendo uma energia selvagem, milhares de pessoas enpurrando-se umas ás outras. Brooklyn é um bairro suburbano onde habitam os empregados que vencem salarios de operarios, mas trajam como patrões.

É para aquella ponte que corre todas as tardes uma immensa multidão de empregados e empregadas como se fosse um rebanho acosado pelos lobos, e aquella multidão amontão-se, redemoinha, acotovella-se, atropella-se na ancia indiscrível de passar.

Os tremvias percorrem sem cessar esta ponte. Chegam de Brooklyn como um ciclone descrevem uma curva do lado de Nova York e tornam a seguir numa velocidade vertiginosa outra vez para Brooklyn.

Trava-se então uma lucha epica.

É a verdadeira *struggle for life*. Parece que um cataclismo cosmico espalhou o pânico naquela multidão.

As pessoas acanhadas, comedidas, cheias de cortezia e urbanidade não devem pensar em metter-se naquelles tremvias. Correriam risco de vida. Só os fortes e os audazes podem sair incolumes d'aquella lucha de feras.

Não é raro haver mortes na refrega; mas não é caso que mereça importância. Uma simples noticia num jornal como se se tratasse do caso mais vulgar e banal d'este mundo.

É para facilitar o transito derivando-o para outra via, que se está construindo o metropolitano subterraneo.

Neste a tracção será eléctrica ou d'ar comprimido. A tarifa unica para qualquer percurso é de 45 réis, como nos tremvias á superficie.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

O «Boletim da Câmara dos Despachantes Officiaes», no seu número 41, referente a Março, regista o nosso aniversario nos seguintes termos, que muito agradecemos:

«Completo mais um ano de publicação esta conceituada revista que, já com a bonita idade de 67 anos, começou uma nova etapa da sua existência com o número 1.614, de 16 de Março, sendo digna de registo a regularidade que tem mantido.

Fundada por L. de Mendonça e Costa, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* encontrou em Carlos de Ornellas, seu actual director, um fiel continuador das nobres tradições daquelle ferroviário.

Como colaboradores, a referida Revista conta com categorizados elementos que bem garantem o valor da publicação.

O *Boletim da Câmara dos Despachantes Officiaes* saúda aquele quinzenário, desejando-lhe proganda vida».



COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Telog. EUROPÉA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA
Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA
AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º
Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4,5
E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª
Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)
AGENTE NO PORTO:
TAIT & C.º
Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

Material ferroviário

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de loco-
motivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.ª, L.ª
Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA
Telefone: 3 4331

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. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Luís Malheiro — Pele e sífilis — Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Matos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5,50 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,50 horas
Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Ateu Saldanha — Raios X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Janqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 15 h.

ANÁLISES CLÍNICAS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
de Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefons: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASOULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
Institutos Comercial e Industrial

TOSSE?

