

DEPOSITO LEGAL
MAR. 1958

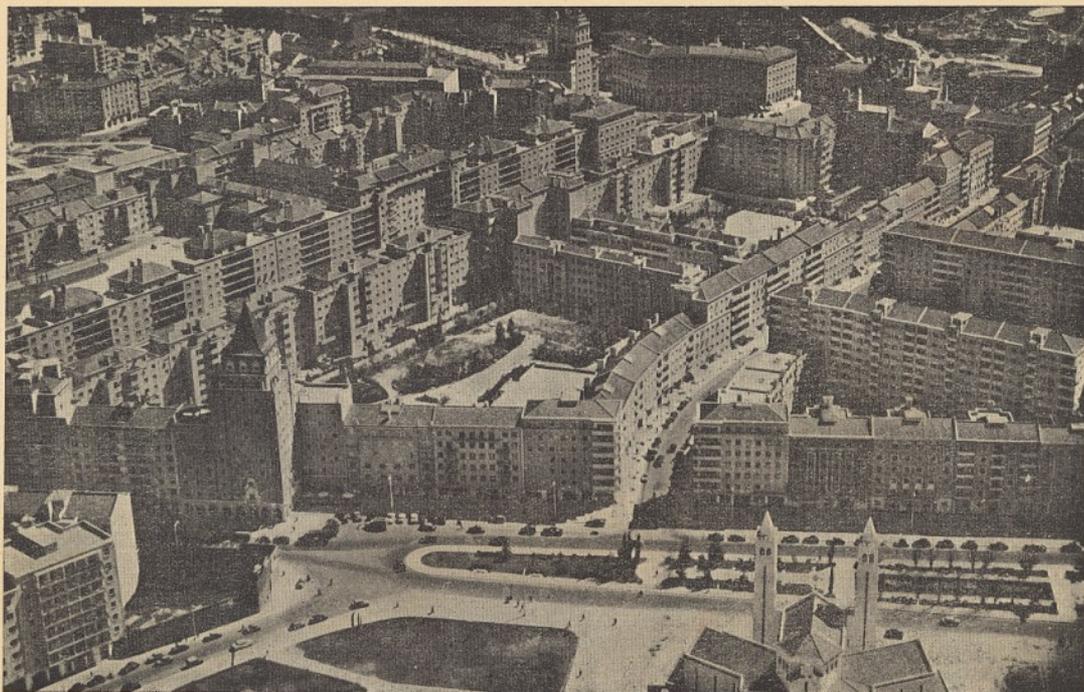


LIT. CASTRO-LISBOA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

11 DE MARÇO
DE 1958

1685
ANO LXX



LISBOA NOVA (AREIRO)

AS novas concepções de urbanismo exigem materiais de construção de melhor qualidade e preço mais reduzido. Só as organizações dotadas dos mais modernos equipamentos industriais e apoiadas pelos seus próprios laboratórios de investigação e ensaio podem garantir o êxito das grandes realizações.

Empresa de Cimentos de Leiria e Companhias Associadas



Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpis, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1685

1 — MARÇO — 1958

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

CASA AGRÍCOLA

DE

**Manuel Romão
de Brito Sobral**

COM

Fábrica de Moagem, Ramas, Máqui-
nas Agrícolas
Criação de Gado Lanígero, Gado
Bovino e criação de Porcos

**ALJUSTREL***Armazéns de Móveis Messinenses*
«MOURINHO»

Mobiliás completas, Móveis avulso, Espelhos,
Carpetes, Tapetes, Passadeiras, Lavatórios, Divãs,
Estofos, Oleados, Malas de madeira

Rua João de Deus

MESSINES**AVERN & BUCKNALL (CORKS) LTD.**

MANUFACTURERS AND EXPORTERS

OF ALL

KINDS OF CORKS & CORKSQUARES

Specializing in Corks for the
WINE & SPIRIT TRADE; FLANGE CORKS; BARREL
CORKS (Tonas) SHIVES (Tapadeiras) ETC.

Agents in all Countries Invited

SILVES—ALGARVE—PORTUGAL

Telephone 17 — Teleg. «BARRIS»

CASA AGRÍCOLA

DE

**Manuel Coelho
fernandes**

CRIAÇÃO DE PORCOS
E ENGORDA
GADO BOVINO
LANÍGERO E LAVOURA

**ALJUSTREL****João das Neves Nunes**

Agente da Robbialac Portuguesa

Carpintaria Electro-Mecânica, Madeiras,
Ferragens e Móveis

MESSINES**Guerreiro, Cabrita & Guerreiro, Lda.****Armazenista de Merceria**

Farinhas — Tabacos — Cereais — Adubos agri-
colas — Frutos secos do Algarve

Telefone N.º 5

Telegramas: GUERREIROS

S. Bartolomeu DE MESSINES

MERCEARIAS — FRUTOS SECOS — CEREAIS

EXPORTAÇÃO

Teófilo Fontainhas Neto

Armazenista

TELEF. 8

Messines — Algarve

«**KOMPAL**»

ESTE É O RÁDIO MAIS BARATO
E DE MELHOR RENDIMENTO

PREÇO ÚNICO COM PILHAS: 780\$00

Distribuidor exclusivo no ALGARVE:

ANTÓNIO HENRIQUE SILVA

S. B. MESSINES

(ACEITO AGENTES CONCELHIOS)

CASA FIGUEIRA

DE **Francisco A. Figueira**

Fazendas de Lã, Algodão e Linho

PERFUMARIAS E ARTIGOS DE NOVIDADES

Telefone 125

Rua de Mértola, 22

BEJA

Mário S. Vargas & C.^a, L.^{da}

≡ **CORTIÇA** ≡

PRANCHA, QUADROS,
APARAS E VIRGEM

S. MARCOS DA SERRA (ALGARVE)

TELEFONE 15

José Guerreiro Gomes

Frutos Secos — Cereais — Trituração de Alfarroba

— Farinhas para Alimentação de Gados



Abugos Químicos — Materiais de Construção

J. Bartolomeu de Messines — Telef. 41

Construções Metálicas do Guadiana

— DE —

Eng.º Norberto da Silva Pinho

ESTRUTURAS METÁLICAS = COBERTURAS
= DEPÓSITOS = CAIXILHARIA = POSTES =
PORTÕES = SOLDADURA ELÉCTRICA

OFICINAS:

Rua de Lisboa, N.º 71
Telef. 345 — APARTADO 47

BEJA

Luís Gomes Serrano

Armazenista de

SAL, CEREAIS E LEGUMES — SUCATAS DE FERRO
E METAIS — FERRAGEM AGRÍCOLA — CARVÃO DE
FORJA — MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

CAMIONETES DE ALUGUER
≡ **PARA TODO O PAÍS** ≡

RUA DA LAVOURA

Telefones N.ºs 264 e 683 — Apartado 29

BEJA

Manuel Marques Rocharte

Mercearias, Louças, Vidros, Abugos, Ferragens
agrícolas, Materiais de construção e Depositário
da Fábrica de Pólvoras **BARCARENA**
Lagar de Azeite

TELEF. 4 ALGARVE

S. Marcos da Serra

**CAFÉ CENTRAL
DE BAPTISTA & IRMÃO, LDA.**BOLOS E CHOCOLATES, LICORES E VINHOS
MERCEARIA FINA

Rua Serpa Pinto

CUBA

MANUEL ANTÓNIO CRAVINHO
OVOS E CRIAÇÕES ■ VINHOS E AGUARDENTES

TELEFONE 17

S. MARCOS DA SERRA

JOSÉ GONÇALVES DOS SANTOS

OFICINA DE FERRARIA, SERRALHARIA E CANALIZAÇÃO DE ÁGUAS

REPARAÇÕES EM ARMAS DE FOGO

FERRAGENS AGRÍCOLAS E DE CONSTRUÇÃO — DROGAS
E QUINQUILHARIAS

S. MARCOS DA SERRA — Algarve

**CAFÉ OUBENSE
DE ARTUR AMARO LANÇA**Agente da Mobil Oil Portuguesa — Agente da General
Electric Portuguesa — Agente dos Pneus Mabôr

Rua Serpa Pinto

Telefone 2

CUBA

Manuel António Ramos PerpétuoLanifícios, Algodões, Sedas, Atalhados,
Chapés e Camisaria

TELEFONE 9

S. MARCOS DA SERRA

**CASA MARINHO
DE
MÁRIO AUGUSTO FRANCO**ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS DE LÃ E ALGODÃO,
MIUZEZAS E CHAPELARIA

S. MARCOS DA SERRA

CASA RODRIGUES

de QUIRINO JOSÉ CATITA

CEREAIS, LEGUMES E LÃS

Telefones 32 e 673 — 232 (Residência) — Telegramas CASA RODRIGUES

Rua do Touro, Beja, 39 a 43

BEJA

José Cabrita Guerreiro

Fabricante de Reboles e pedras para afiar

Aldeia Ruiva — S. Bartolomeu de Messines

Joaquim Miguel Lopes Saramago

SEGUROS AGRÍCOLAS

CEREAIS, AZEITES E LEGUMES, REPRESENTAÇÕES COMER-
CIAIS, COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES

Telef. 90 - End. Teleg. Joaquim Saramago — BEJA

SOCIEDADE DE CORTIÇAS DO SUL, L.^{DA}

FABRICANTES DE

PRODUTOS DE CORTIÇA

TELEFONE N.º 13

Caixa Postal N.º 21

SILVES

ESPINGARDARIA «RORTA»

DE RAFAEL RUIVO VICENTE LOPES

Importação Directa Armas e Munições

Secção de Ourivesaria: OURO, PRATAS E JÓIAS

Rua Gago Coutinho

Telef. 42

BAIXO ALENTEJO — SABOIA — PORTUGAL

AFONSO JOSÉ DAS FONTES

TELEFONES: 49 (P. B. X.) - BEJA — 27 - CUBA — 04 75 91 - PAREDE

728 - Monte das Cardosas - BEJA - 10 - Val Vinagre - BALEIZÃO

Telegramas - AFONSO FONTES

CEREAIS E LEGUMES

Largo D. Nuno Álvares Pereira

BEJA

José Joaquim Ruivo

S. Marcos da Serra

Manuel Felício dos Santos

Com Carpintaria e Móveis

AGÊNCIA FUNERÁRIA

Encarrega-se de todos os serviços fúnebres

Praça Dr. Manuel de Arriaga, 3 - Tel. 42 - ALJUSTREL

Rádio Electricidade

DE TITO PERDIGÃO GODINHO

Oficina de REPARAÇÕES, TRANSFORMAÇÕES E MONTAGENS
Bobinagens em DÍNAMOS, MOTORES ELÉCTRICOS E ALTER-
NADORES, RÁDIO-TELEVISÃO

Rua 5 de Outubro, 56

ALJUSTREL

Geraldo Vargas Mascarenhas

Comissões — Consignações — Representações — Conta Própria

Oficina de Serralharia e Reparações

AGENTE DA GENERAL ELECTRIC

RÁDIOS General Electric e Morphy — Baterias ARGA

Bicicletas a motor, Motocicletas, Moto-Bombas, Óleos e Pneus

MESSINES (Algarve)

71 anos ao serviço dos Caminhos de Ferro

S U M Á R I O

71 anos ao serviço dos Caminhos de Ferro	111
O Problema da situação financeira dos Caminhos de Ferro, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	115
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	119
Notas de viagens. . . alegres, por <i>ANTÓNIO BANDEIRA</i>	120
Recortes sem comentários	123
Há 50 anos	125
Os nossos colaboradores.	125
Caminhos de Ferro Ultramarinos	126
Os nossos mortos	126



MEMÓRIA A COSTA
 (1910-1911) - O primeiro trem de passageiros dos Caminhos de Ferro

CAFÉ CENTRAL
DE BAPTISTA & IYMAO, LDA

ROD. 10 DE OUTUBRO, 1100 - LINDOIA - SP
RUA SERRA PLATA - LINDOIA - SP

Joaquim Miguel Lopes Saramago

SELECÇÃO AGROPECUÁRIA
CORREIO AEROP. 100 - LINDOIA - SP
RUA SERRA PLATA - LINDOIA - SP
Telef. 30-220. Teleg. Joaquim Saramago - REJA

MANUEL ANTONIO CHAYENHO

OVOS E CHIAÇÕES DE VIDROS E AQUARISTAS
TELEFONE 20
R. MARCOS DA SILVA

SOCIEDADE DE CORTIÇAS DO SUL Lda

FABRIL DE
PRODUTOS DE CORTIÇA
TELEFONE N.º 14
CASA FANTASIA N.º 21

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

- Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
- Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
- Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL
- Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
- Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
- General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

- REBELO DE BETTENCOURT
- ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

- GUERRA MAIO
- Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
- Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
- CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

- Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
- Eng.º ARMANDO FERREIRA
- Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
- Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
- Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
- Dr. MANUEL MÚRIAS
- Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
- Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
- Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
- EURICO GAMA
- Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES

CASA RODRIGUES

de QUINHO JOIELARIA
CRISTAL, LIGUARIA E Lda
LINDOIA, SP - TEL. 301 - LINDOIA - SP
RUA DO SERRA PLATA, 110 - LINDOIA - SP

Radio Electricidade

de SITO PERDIGÃO SOBRINHO
INSTALAÇÕES DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA
REPARAÇÃO DE TRÁZAS, MOTORES ELÉCTRICOS E AUTOS
RADIOGRAMAS, RADIO TELEFONIA
RUA S. DO OUTUBRO, 30 - ALJUSTREL

José Cabrita Guerreiro

"Fabricante" de vidros e quadros para vidro
Alfésia Ruiva - S. Bartolomeu de Messines

Cerálio Vargas Mascarenhas

Engenheiro, Especialista em Engenharia de Energia
FABRIL DE SERRA PLATA - LINDOIA - SP
RUA S. DO OUTUBRO, 30 - ALJUSTREL
RUA S. DO OUTUBRO, 30 - ALJUSTREL
REPARAÇÃO DE TRÁZAS, MOTORES ELÉCTRICOS E AUTOS
RADIOGRAMAS, RADIO TELEFONIA

71 anos ao serviço dos Caminhos de Ferro

Algumas palavras de homenagem à memória de Mendonça e Costa

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» entra este mês no 71.º ano de existência. Estamos, pois, nas vésperas de um acontecimento, que nos encherá de júbilo e que bem grato seria ao fundador desta publicação, se ainda pertencesse ao número dos vivos. Mas como os homens que souberam viver com dignidade e se dedicaram à construção de uma obra não morrem de todo, Mendonça e Costa continua vivo não só na nossa lembrança mas também na saudade de quantos o conheceram de perto e ainda honram, com a sua colaboração ilustre, as páginas desta publicação.

No número especial da «Gazeta» de 1de Janeiro, o sr. Eng.º Manuel J. Pinto Osório prestou justíssima homenagem a Mendonça e Costa não só na sua qualidade de ferroviário e fundador da «Gazeta dos Caminhos de

Ferro», mas também na de criador de um prestigioso órgão que bastantes serviços tem prestado ao País: a «Sociedade de Propaganda de Portugal».

Foi nestes termos que o sr. Eng.º M. Pinto Osório, nosso ilustre amigo e membro do Conselho Directivo da «Gazeta» se referiu à personalidade de Mendonça e Costa:

«Há setenta anos um homem de rara energia e visão clara do que poderia ser o turismo em Portugal, fundou um órgão que servisse à difusão das suas ideias, revolucionárias para o tempo. Na Sociedade de Propaganda de Portugal, de cuja direcção foi um dos mais operosos membros — de

par com o meu querido Vasconcelos Correia, que sempre recordo com imperecível saudade — e na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Mendonça e Costa desenvolveu



MENDONÇA E COSTA
quando fundou, em 1887, a «Gazeta
dos Caminhos de Ferro»

extraordinária actividade. Nas suas viagens ao estrangeiro recolhia elementos e conhecimentos que aproveitava para a sua propaganda. A extensão desta pode apreciá-la quem percorrer os números desta «Gazeta», desde o seu início, ou mesmo quem se limitar a ler a secção «Há cinquenta anos», que, por feliz inspiração da sua Direcção, esta revista insere em todos os seus números».

Referindo-se, ainda nesse número da «Gazeta», ao nosso próximo aniversário, o sr. Eng.º M. Pinto Osório classificava a longevidade desta publicação como «um facto notável», visto, — explicava em seguida este nosso ilustre amigo e colaborador — «tratar-se de uma revista de características especiais. Que nos recorde, só atingiu e ultrapassou esta longa idade a velha «Revista Militar», já centenária».

Nas vésperas de entrar em novo ano de existência, permitam-nos não só o orgulho

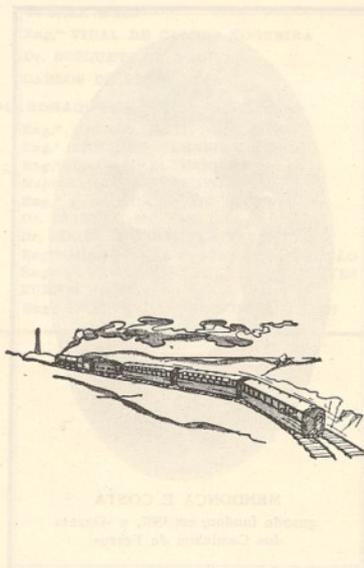
de ter conseguido dar continuidade à obra a que Mendonça e Costa tanto quis, mas também a alegria de contar no número dos nossos valiosos colaboradores alguns amigos pessoais do saudoso ferroviário que fundou esta publicação.

A esses antigos colaboradores, a quem a «Gazeta» deve a continuação do seu prestígio, vieram juntar-se, espontaneamente, o que muito nos sensibilizou, novos e distintos nomes.

A uns e outros, as nossas melhores saudações e o nosso reconhecimento.

Aos nossos assinantes e anunciantes, aos nossos amigos e a toda a Imprensa, da qual sempre temos recebido provas de boa e leal camaradagem, queremos também testemunhar a nossa gratidão.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», apoiada como está em boas e sólidas amizades, continua a honrar a sua posição e a memória do seu saudoso fundador.



O Problema da situação financeira dos Caminhos de Ferro

Por CARLOS DE BRITO LEAL

II

O que significam contas normalizadas

PARA evitar qualquer malentendido convém primeiramente precisar o que deve compreender-se por «contas normalizadas». Ao normalizarem-se as contas, procura-se resolver um problema que consiste em colocar o Caminho de Ferro, *tal como ele é*, no quadro geral das iniciativas directamente ligadas ao progresso da Nação, com as restrições que derivam da sua missão como uma empresa de carácter público ou da política geral dos transportes do Estado. Trata-se, pois, de uma operação puramente financeira que não procura exonerar o Caminho de Ferro de quaisquer encargos ou obrigações.

A operação tem assim, por objecto, estabelecer as contas das Redes de uma maneira idêntica às de uma empresa industrial ou comercial sem tentar dar qualquer remédio às dificuldades basilares que afectam o seu funcionamento. Uma outra operação, que é um problema de economia de transportes, de resto capital, consiste em fazer que a «empresa ferro» explore o Caminho de Ferro tal como ele deveria ser no quadro do conjunto dos meios de transporte do País.

Antes, porém, de abordar o exame das condições de aplicação de uma normalização de contas, será útil mencionar algumas particularidades de carácter fundamental.

Em princípio, a normalização das contas não poderá, por si, resolver o problema do equilíbrio das Redes, ainda que em muitos casos essa normalização possa vir melhorar, e até mesmo restabelecer certas situações financeiras. O Caminho de Ferro interessado só terá que felicitar-se, mas convém que não confie demasiado no valor de um tal resultado porque, obtida por intermédio de uma operação perfeitamente justificada, a melhoria em questão não dará a solução basililar ao problema da coexistência dos meios de transporte e deixará de subsistir, parcialmente ou em germe, os motivos fundamentais da

desordem e dos gastos excessivos na economia dos transportes.

Resumindo, a normalização das contas não fornecerá uma solução completa relativa à situação financeira dos Caminhos de Ferro.

Torna-se também necessário reconhecer que a normalização das contas deve ser adaptada à situação e às necessidades de cada país. Cada Estado, deverá normalizar mais ou menos as suas contas, como, de resto, procurará coordenar mais ou menos os seus transportes no quadro da sua soberania e da sua política económica. O essencial é que cada Estado reconheça a necessidade destas duas operações e se esforce por etapas, mas resolutamente, a pô-las em execução.

Também, a normalização das contas não visa estabelecer uma comparação entre as várias Redes. É bem sabida a quase impossibilidade de uma comparação entre as várias Redes, baseada no exame das suas contas. Com efeito inúmeros elementos, na sua maioria muito complexos, intervêm em tal comparação e que são sempre falseados por diferenças fundamentais entre as situações geográficas, demográficas, políticas e económicas, bem como os níveis tarifários, o custo dos impostos e até mesmo entre as soluções adoptadas para a coordenação dos transportes. Longe de ser uma operação de «uniformização» das contas no plano internacional, a sua normalização situa-se, pelo contrário, num plano *estritamente nacional* colocando o Caminho de Ferro, por meio de um ajustamento conveniente das suas contas, no quadro geral das empresas industriais e comerciais do País.

E é da maneira como essa normalização será adoptada a cada situação particular, que o seu valor e a sua eficácia poderão ser demonstrados.

Os princípios a que deve obedecer a normalização das contas

A U. I. C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro) ao proceder aos seus cálculos para o estabe-

lecimento de uma normalização das contas, tomou como base apenas um certo número de elementos importantes, *tão indiscutíveis e tão bem definidos quanto possível*, com um rigor de apreciação que traduz bem o cuidado de não interferir de qualquer modo com a coordenação dos transportes.

O carácter do programa geral a adoptar para cada caso, ainda que numerosos, deve ser o de um *programa mínimo*, sem excluir esta ou aquela operação complementar justificada para um determinado país. Ver-se-á que muitas Redes renunciam a fazer propostas sobre certas rubricas, deixando ao cuidado das Autoridades competentes regular a questão baseada num plano nacional, com as suas Administrações.

Ao observar-se a orientação geral do estudo, há três observações a fazer:

1.º — A normalização proposta é, bem entendido, de efeito duplo e pode conduzir a rectificações, maiores ou menores, de um acréscimo de despesas que podem ser previstas no caso de imputações julgadas actualmente insuficientes ou no caso de vantagens excepcionais concedidas aos Caminhos de Ferro.

2.º — Não se perdeu de vista que a normalização de certos sectores pode conduzir a repercussões sobre outros sectores a normalizar, susceptíveis, segundo o caso, de diminuir ou de aumento ou de diminuição e que ter-se-á que evitar empregos duplos que assim poderiam surgir.

3.º — Nos casos em que a normalização das contas conduz a uma identificação com as empresas industriais, principalmente nos casos que dizem respeito a pessoal, tomou-se como referência a indústria mais semelhante ao Caminho de Ferro, a Indústria Pesada cujos encargos podem ser bastante diferentes dos da Pequena Indústria.

Exame dos diversos elementos da normalização das contas: — No quadro da orientação geral, o exame dos diversos elementos da normalização das contas conduziu a U. I. C. às seguintes conclusões:

Pessoal em actividade. As Redes propõem-se tomar em conta na normalização das contas:

1.º — A remuneração do pessoal recrutado, excédendo as necessidades, devido a qualquer acto de autoridade dos Poderes Públicos, ou do pessoal mantido ao serviço em virtude de um acto de autoridade, ainda que ele possa ser licenciado nos termos do *statute* que lhe diz respeito.

2.º — As melhorias de salário ou aumentos de despesas patronais e sociais que poderão resultar de uma aplicação ao Caminho de Ferro, em

diferentes condições das que normalmente são aplicadas à Indústria, tais como, medidas de favor a antigos combatentes, veteranos militares, mutilados e inválidos da guerra, etc.

3.º — As indemnizações por aumento do custo de vida e subsídios de família (que podem ser considerados como um complemento directo do salário).

Reformas e Pensões: Para a maior parte das Redes, a verba despendida com pensões excede em muito a quota-parte dos salários despendidos com os empregados em actividade, verba que poderia ser considerada normal segundo o regime especial adoptado com o pessoal dos Caminhos de Ferro.

Numerosos factores dão origem a esta diferença: aumento relativo dos efectivos de reformados resultando, particularmente, dos esforços empregados para modernizar a exploração e aumentar as receitas, desastres, muitas vezes excepcionalmente pesados para a Redes, pensões por falecimento obtidas geralmente por intermédio das caixas de reforma, desvalorização da moeda, em certos casos resultantes de factores puramente políticos, etc. Todos estes factores, e em circunstâncias muito diversas, vêm afectar o Caminho de Ferro de uma maneira muito mais pesada do que sucede com a Indústria.

Assim, o fim em vista da normalização das contas das Redes ferroviárias, consistindo em assemelhar essas contas às de qualquer empresa industrial ou comercial do país, deverá, consequentemente, trazer como resultado nada opor a considerar como despesa normal a verba necessária para as reformas, as pensões para a totalidade do pessoal, conforme uma despesa calculada sobre a base do regime geral do país, tendo em conta também, eventualmente, a parte da despesa do regime geral que é tomada em conta nos orçamentos do Estado.

As Redes consideram, não obstante, que as vantagens resultantes do regime especial do Caminho de Ferro, a favor do seu pessoal, formam assim uma característica peculiar relativa a esse pessoal e, por isso, não devem ser consideradas como encargos particularmente impostos. Propõem-se, portanto, a calcular o encargo normalizado das reformas e pensões que deverá ser, no país em questão, o mesmo incorrido por um industrial cujo pessoal usufruísse *os mesmos salários e as mesmas condições de reforma que usufruem os empregados dos Caminhos de Ferro.*

Quanto ao método a aplicar para esse cálculo, deve precisamente ser escolhido de forma a realizar da maneira melhor a mesma contabilidade da Indústria, tendo em conta o regime particular das caixas autónomas da Indústria Pesada, se tais caixas existem, e, sempre que se disponha, todos os dados suficientemente precisos para uma tal contabilidade.

Finalmente, as vantagens concedidas pelos Pode-

res Públicos a favor de certos empregados dos Caminhos de Ferro, (antigos combatentes, feridos da guerra, etc.) são susceptíveis de correcções nos casos em que essas vantagens não são aplicáveis à Indústria.

Há também a considerar que, uma parte do pessoal dos Caminhos de Ferro não beneficia do regime especial de reforma dos funcionários da maioria das Redes. O encargo geral normal incorrido com reformas e pensões concedidas a este pessoal, deve ser o do regime geral, corrigido, e nesse caso incorporar as vantagens especiais livremente concedidas pelo Caminho de Ferro.

Contribuições e Impostos: Ao analisar-se esta despesa, verifica-se que, à primeira vista, parece tratar-se de um problema delicado porque a estrutura da fiscalização difere consideravelmente de um para outro país, em consequência da maneira complexa como são lançados os impostos indirectos, acrescentando a dificuldade de poder fazer-se comparações exactas entre os diversos sectores da Indústria, ou mesmo simplesmente entre os vários sistemas de transporte.

Os regimes particulares de cada Indústria e de cada meio de transporte, comportam, com efeito, não somente impostos especiais, mas também vantagens, e estas só dificilmente podem ser postas em balanço, se se deseja considerar que os impostos fiscais são, por vezes, um dos processos utilizados pelos Poderes Públicos para exercer a sua política económica e principalmente a sua política de coordenação dos transportes.

Nestas circunstâncias, as Redes não têm contado com este elemento de correcção nos cálculos de normalização das contas que têm sido apresentadas à Conferência. Mas, será sempre considerado legal que qualquer Governo julgue necessário estudar a normalização de certas contribuições e impostos por intermédio da sua própria Administração. Deve-se, contudo, prestar uma atenção especial nos casos em que uma determinada Rede beneficia de uma isenção ou redução de impostos, em relação à Indústria ou em relação a outros sistemas de transportes.

Conservação e Renovação:— Sob esta rubrica, a normalização de contas consiste em registar na conta de exploração (ou na conta de ganhos e perdas para certas Redes) as despesas de ordinário necessárias para a continuidade de actividade da empresa, para a renovação de material móvel e imóvel e para a amortização teoricamente calculada.

As despesas de renovação que figuram nas contas oficiais, podem ser:

- a) quando são inferiores às aqui definidas, no caso em que o Caminho de Ferro não pode dispor dos meios financeiros suficientes, ou ainda no caso em que lucra com uma renovação acelerada e que não se concluiu anteriormente.
- b) quando o Caminho de Ferro tem que recuperar

um atraso ou sempre que qualquer conjuntura aconselha uma renovação acelerada, as despesas incorridas para recuperar esses atrasos não devem ser incluídas nas despesas normalizadas em um exercício.

As despesas de conservação estão ligadas, até certo ponto, às de renovação, por exemplo: se a renovação está atrasada, as despesas de conservação são superiores ao que deveriam ser com uma renovação normal.

É somente fazendo uma análise rigorosa da situação de cada Rede que se pode determinar em que medida convém normalizar as despesas de renovação e consequentemente as de conservação.

Despesas com infraestruturas e instalações em comum com outros meios de transportes: As Redes consideram que o importante problema das despesas com infraestruturas deve ser incluído na coordenação dos transportes, desde que ele se situa no quadro da coexistência dos diversos sistemas de transporte, e na maneira como se procura igualar os seus impostos. Este problema não deve, pois, ser incluído, *à priori*, na normalização das contas, que não deverão prever qualquer modificação no regime adoptado acerca deste ponto nas legislações nacionais.

Em contrapartida, no que se refere a gastos de construção, de conservação e de vistorias, às instalações comuns ao Caminho de Ferro e a outros meios de transporte, as Redes consideraram que se deve fazer uma partilha equitativa e deve-se prever uma normalização até ao limite em que o Caminho de Ferro pode suportar uma parte anormal de estes gastos.

Encargos especiais a título de reconstrução. Prejuízos resultantes da guerra: Trata-se de tomar em consideração as repercussões que as despesas de reconstrução, ocasionadas pelos prejuízos resultantes da guerra, se fazem sentir presentemente e no futuro. Essas repercussões referem-se:

- a) A despesas directas de reconstrução que ainda figuram eventualmente nas contas de exploração de certas redes.
- b) A encargos financeiros que figuram eventualmente nas contas de exploração e de ganhos e perdas, devidos à reconstrução.
- c) A atrasos de renovação, de modernização, etc., prejudicados pela perda de valor dos fundos ordinariamente destinados a essa renovação e à modernização, atrasos que as Administrações devem procurar recuperar com uma melhoria do valor actual e futuro desses títulos.

É comparando as condições em que a reconstrução foi feita, ajudada pelo Estado, de um lado ao Caminho de Ferro, do outro à Indústria, que se

poderá julgar sòlidamente uma boa normalização das contas das Redes.

Há, todavia, que ter em vista que a situação é muito diferente de um para outro país e, por isso, as Redes propõem-se não adoptar regras uniformes.

A questão interessa particularmente o Caminho de Ferro Federal Alemão, que não recebeu qualquer contribuição exterior para os gastos de reconstrução muito elevados, e que ele tem suportado desde 1948. Trata-se de uma situação sem igual na Europa, que justifica a aplicação de medidas totalmente especiais no título de normalização das contas.

Encargos Financeiros: Pode haver motivo para normalização no domínio dos encargos financeiros quando a intervenção do Estado vem dificultar a comparação entre o Caminho de Ferro e a Indústria (a Indústria Pesada, bem entendido) e esta intervenção possa resultar em lucro de um ou de outro.

Tal pode ser o caso :

- subvensões para renovação, modernização e investimentos que tenham por objecto tornar menos pesadas as anuidades levadas em conta de exploração ou de ganhos e perdas ;
- pagamento por parte do Estado de certas amortizações financeiras, juro e capital, relativos a empréstimos efectuados.
- diferenças entre as taxas de juro no mercado e as taxas com que os empréstimos do Caminho de Ferro puderam ser contraídos, com o concurso directo (sob a forma, por exemplo, de empréstimos directos) ou indirectos (sob a forma, por exemplo, de uma garantia) do Estado.

No caso de auxílios financeiros concedidos ao Caminho de Ferro, não há, como bem se compreende, matéria para normalização, a não ser que auxílios análogos não tenham sido concedidos à Indústria e se esses auxílios não constituem a contrapartida de certos encargos ou obrigações reconhecidamente lançados sobre o Caminho de Ferro, e que não têm sido normalizados (por exemplo no caso que se refere a despesas de reconstrução).

Tarifas: As Redes propõem-se ter em conta :

- a redução de tarifas impostas pelos Poderes Públicos a favor de certos serviços do Estado, estranhos ao funcionamento do Caminho de Ferro (forças armadas, correios, auxílio a populações sinistradas, etc.).
- sob reservas das razões internas que podem obstar neste ou noutro país às reduções impostas de tarifas, fora da política geral dos transportes, a favor de pessoas com uma categoria especial (antigos combatentes, famílias nume-

rosas, estudantes, operários, funcionários do Estado, etc.) ou de determinados produtos (produtos destinados a exploração, produtos industriais destinados a regiões desfavorecidas, etc.).

Esta normalização é para ser feita na base das tarifas comerciais que teriam sido normalmente aplicadas, conforme a actual situação do tráfego. No caso em que não é possível uma referência directa a estas tarifas, convém fazer essa referência a tarifas análogas, ou mesmo aos preços de custo das mercadorias.

Assim, as Redes recusaram, pois, a reter nas contas normalizadas os efeitos de um nível de um conjunto de tarifas, ou as consequências da recusa dos Poderes Públicos em aceitar certas altas de tarifas propostas pelas Redes.

Em muitos casos, todavia, o estado do mercado, a situação comercial e concorrencial, permitiriam importantes melhorias e os Caminhos de Ferro teriam motivos para que uma normalização pudesse intervir sob este título, mas a introdução sistemática destes elementos teria provocado, no terreno dos princípios gerais, sérias dificuldades de apreciação.

Sem, contudo, se negar a validade e a boa razão de uma tal operação, a U. I. C. considera preferível deixar às Administrações ferroviárias interessadas, a liberdade de discutir os seus casos particulares com as Autoridades competentes do seu país, partindo do princípio de que todas as garantias foram tomadas para operar sòmente sobre bases indiscutíveis.

Um dos casos mais característicos neste problema é o de uma melhoria geral de preços, não acompanhada de um aumento correlativo das tarifas.

A este respeito, observar-se-á que o nível do conjunto de tarifas é um elemento determinante do equilíbrio financeiro dos Caminhos de Ferro. Admitindo mesmo, com efeito, que todas as medidas úteis foram tomadas, num determinado país, para a normalização de contas de um lado, e para a coordenação dos transportes do outro, o défice da Rede ferroviária poderá subsistir se, por motivos de ordem política ou social, os Poderes Públicos contrariam uma melhoria geral das tarifas que, entretanto, permitiria o equilíbrio realizado entre os vários meios de transporte.

A disparidade entre Administrações que pode resultar deste estado de cousas, é, certamente, um dos principais obstáculos para a contabilidade das suas situações financeiras.

Cedências não referentes aos transportes. Submissões especiais impostas pelos Poderes Públicos. As Redes propõem-se ter em conta :

- As cedências não referentes aos transportes em benefício das Administrações do Estado, tais como : pôr à sua disposição terrenos, lo-

cais, veículos, etc., gratuitamente ou a preços reduzidos.

- Sujeições especiais impostas para responder a certas necessidades de ordem pública, como por exemplo: material necessário para necessidades militares; manter em exploração linhas estratégicas; manter em reserva um parque de locomotivas a vapor; stocks de defesa nacional, etc.

Como bem se compreende, as Redes estão dispostas a tomar em conta as vantagens que poderiam elas próprias obter com todas as prestações realizadas em benefício dos Poderes Públicos.

Para lançar as rectificações que devem ser registadas sob este título nas contas normalizadas, as Redes propõem-se tomar como base ou os contratos efectuados com particulares, ou o valor corrente dos mesmos bens na mesma localidade, ou, ainda, o preço de custo dos serviços prestados.

Casos eventuais: Entre as diversas rubricas que podem eventualmente, fora dos casos precedentes, dar lugar a uma normalização de contas, pode citar-se as desvalorizações monetárias que conduzem a um aumento anormal das taxas de juro e a uma depreciação dos encargos financeiros do capital.

As redes julgam que não há motivo para efectuar, sob este título, uma normalização de contas, porque um tal lançamento não faz aparecer uma diferença entre o Caminho de Ferro e a Indústria. Propõem, porém, que certos casos particulares possam dar lugar a uma correcção, sempre que esta é justificada por circunstâncias, evidentemente, excepcionais.

É assim que o Caminho de Ferro Federal Alemão, conseguiu fazer valorizar a situação desfavorável em que se encontra e que lhe foi imposta, desde a criação do *Deutsche Mark*, para pagar os juros ao «Bank Deutscher Lander» para os «Angleichs-Forderungen», os créditos de compensação de este banco para com o «Bund», o Estado Federal.

Resultados práticos

A convite da U. I. C., um certo número de Administrações acederam em fazer uma aplicação prática dos princípios expostos no capítulo precedente para os anos de 1954 e 1955. Os resultados detalhados de esta aplicação, foram postos à disposição da Conferência Europeia dos Ministros das Comunicações.

A tabela I é um resumo destes resultados, pondo em evidência os valores que toma a relação entre as despesas e as receitas nos três seguintes modos de cálculo:

1.º: — Despesas e receitas das Redes sem qualquer indemnização ou auxílio dos Poderes Públicos.

2.º: — Despesas e Receitas das Redes, tomando em linha de conta indemnizações e auxílios

que têm sido concedidos pelos Poderes Públicos.

- 3.º: — Despesas e receitas das Redes, conforme uma normalização de contas baseada no capítulo intitulado *OS PRINCÍPIOS A QUE DEVE OBEDECER A NORMALIZAÇÃO DAS CONTAS*.

O exame deste quadro faz aparecer os efeitos da normalização das contas, que modifica profundamente os resultados financeiros, pois que em dez Redes, que estavam em regime deficitário, somente seis assim ficaram em 1954 e sete em 1955.

TABELA I — Resultados da normalização das contas

REDES	RELAÇÃO DAS DESPESAS COM AS RECEITAS					
	1954			1955		
	sem indemnizações e contribuições	com indemnizações e contribuições	depois da normalização	sem indemnizações e contribuições	com indemnizações e contribuições	depois da normalização
Alemanha . . .	1,10	1,10	0,86	1,05	1,05	0,85
Austria . . .	1,24	1,24	0,94	1,34	1,34	1,01
Bélgica . . .	1,24	1,05	0,90	1,22	1,02	0,96
Dinamarca . . .	1,14	1,14	1,14	1,15	1,15	1,15
Espanha . . .	1,26	1,26	1,31*	1,29	1,29	1,33*
França . . .	1,29	1,14	1,19	1,29	1,12	1,07
Itália . . .	1,55	1,28	1,06	1,55	1,50	1,04
Luxemburgo . . .	1,19	1,16	0,95	1,12	1,09	0,89
Noruega . . .	1,24	1,24	1,24	1,18	1,18	1,25*
Países Baixos . . .	0,99	0,99	0,97	0,98	0,98	0,95
Portugal . . .	1,20	1,20	1,18	1,21	1,21	1,19
Suécia . . .	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
Suíça . . .	0,99	0,99	0,92	0,97	0,97	0,90

(*) Relação em aumento do facto da preponderância de certas operações de normalização das contas, tendo por efeito aumentar as despesas.

TABELA II — Efeitos de certas correcções importantes que resultam da normalização das contas

REDES	REDUÇÕES DE TARIFAS		REFORMAS		CONSERVAÇÃO E RENOVACÃO	
	Porcentagens das receitas		Porcentagem das despesas		Porcentagem das despesas	
	1954	1955	1954	1955	1954	1955
Alemanha . . .	+ 6,64	+ 6,65	- 9,92	- 9,70	—	—
Austria . . .	+ 4,05	+ 4,09	- 18,53	- 17,27	- 1,12	- 2,67
Bélgica . . .	+ 10,99	+ 10,69	- 14,72	- 16,75	+ 7,44	+ 7,55
Dinamarca . . .	—	—	—	—	—	—
Espanha . . .	+ 4,91	+ 5,19	—	—	+ 9,35	+ 8,87
França . . .	+ 7,72	+ 8,26	- 8,47	- 8,82	+ 2,28	+ 1,49
Itália . . .	+ 14,42	+ 14,58	- 8,95	- 9,27	+ 1,59	+ 0,8
Luxemburgo . . .	+ 0,57	+ 0,49	- 19,12	- 18,94	—	—
Noruega . . .	+ 0,52	+ 0,51	+ 3,00	+ 3,48	- 2,40	+ 1,43
Países Baixos . . .	—	+ 0,44	—	—	—	—
Portugal . . .	+ 1,75	+ 1,69	- 1,71	- 1,05	+ 2,56	+ 2,45
Suécia . . .	+ 0,45	+ 1,74	- 0,78	- 0,58	- 1,65	- 1,08
Suíça . . .	+ 2,54	+ 2,37	- 4,52	- 4,10	—	—

As contas da Alemanha e da Itália sofreram também correcções importantes na rubrica da reconstrução.

O exame de essa Tabela faz igualmente aparecer a eficácia de certos depósitos já efectuados pelos Governos sob a forma de indemnizações e de contribuições, depósitos que constituem uma verdadeira antecipação à normalização das contas. Esta última operação tem precisamente por fim substituir estes depósitos pelas somas que o Estado deve tomar a seu cargo para racionalizar as contas das Redes. Nestas somas estão muitas vezes incluídas na totalidade ou em parte, os montantes actuais das indemnizações e das contribuições.

As correcções de normalização mais importantes são lançadas sobre os elementos seguintes :

- reduções de tarifas.
- reformas
- conservação e renovação.

A Tabela II indica a percentagem destas correcções em relação às receitas e às despesas, sem tomar em conta, nem indemnizações nem contribuições.

Na totalidade, a operação da normalização para 1955 conduz a modificações, maiores ou menores, dos resultados de exploração cuja soma, em valor absoluto, para o conjunto das Administrações, feitos os cálculos, representa uma percentagem de 22% das receitas destas Administrações, muito variáveis, podendo mesmo estenderem-se de 0% a 33%.

Prepósitos das Redes

Estas poucas indicações bastam para mostrar a importância das correcções que conduzem a uma normalização de contas, baseada sobre os dados *particularmente moderados*, adoptados pela U. I. C. Além disso, não deve esquecer-se que o exame pormenorizado do que se poderia fazer, caso por caso, no plano nacional, entre as Autoridades competentes e a Administração ferroviária, faria aparecer a oportunidade de correcções complementares, de um notável montante.

Isto significa que a normalização das contas im-

põe-se, na maior parte dos países, para esclarecer os Governos e levá-los a fazer uma obra de justiça e ainda para assim fornecer uma base sólida às medidas necessárias, relativas à coordenação dos transportes (1).

Por agora, as Redes, formulam, pois, as seguintes propostas :

1.º — Pedem que a normalização das contas se efectue por toda a parte onde ela ofereça interesse, fazendo-se o estabelecimento das contas normalizadas segundo as regras que, embora possam variar de um país para outro, sejam inspiradas pelo exposto no capítulo intitulado: *OS PRINCÍPIOS A QUE DEVE OBEDECER A NORMALIZAÇÃO DAS CONTAS*.

2.º — As Redes pedem também : que esta operação seja uma *realidade financeira* e que os Estados — ao adoptarem os textos necessários no domínio convencional ou legislativo — tomem em consideração, nas observações a fixar para cada elemento, as insuficiências de receitas ou os excedentes de despesas que fazem parte da Normalização (2). Poder-se-á mencionar que as Redes deveriam, por seu lado, assumir os encargos que, segundo os princípios da normalização, lhe são próprios, notavelmente no que se refere a conservação e renovação.

As contas normalizadas tomariam, assim, pura e simplesmente, o lugar das contas oficiais.

(1) — Convém ter presente que a normalização das contas e a coordenação dos transportes não são operações inteiramente independentes e que a disposição das contas normalizadas, em cada país, poderia sofrer certas modificações, para ter em conta as decisões que sempre intervêm em matéria de coordenação de transportes.

(2) — Como bem se compreende, na medida sòmente em que os Estados não fariam desaparecer as próprias causas destas insuficiências.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

El-Rei D. Carlos vai ter uma estátua em Lisboa

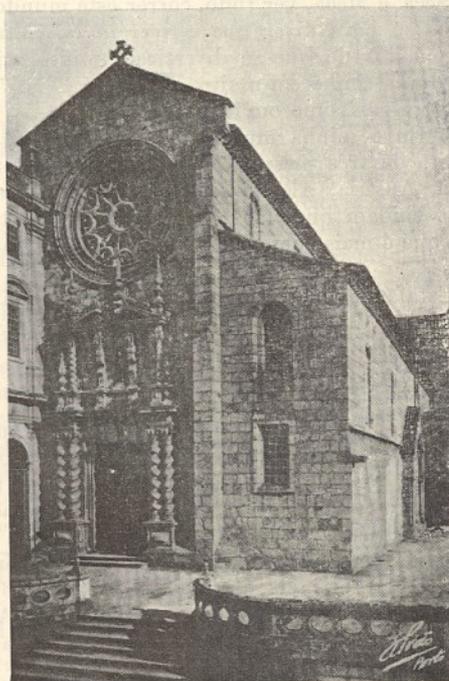
Na última reunião mensal da Câmara Municipal de Lisboa, os srs. vereadores dr. António Pinto Basto, eng.º Francisco Vilhena e Dr. Vicente Moreira, prestaram homenagem às memórias de El-Rei D. Carlos e D. Luís Filipe, cujo cinquentenário das suas trágicas mortes decorrerá em 1 de Fevereiro, tendo o terceiro destes ilustres vereadores, sugerido a erecção, na capital, de uma estátua ao desventurado soberano, que foi um sábio, um grande artista, diplomata insigne e um homem de coração generoso. A esta ideia, que merece ser posta em prática, associaram-se os srs. eng.º Ribeiro Ferreira e Aníbal David, tendo o sr. coronel Salvação Barreto, presidente do Município, declarado que a sugestão de um monumento ao grande Rei já fora algumas vezes objecto das atenções da edilidade e que por isso era altura de voltar a examinar-se o respectivo processo.

El-Rei D. Carlos foi uma das últimas grandes figuras nacionais, que o seu tempo — ai de nós! — não soube compreender e que muitos dos próprios monárquicos, dominados por paixões sectárias, atacaram injustamente. Mas foi ele quem impulsionou a nossa acção em África; quem consolidou o nosso prestígio internacional; quem patrocinou o desenvolvimento das artes, das ciências e das letras, ele próprio sendo, com os seus estudos oceanográficos, um sábio, e, com os seus quadros a óleo e a pastel, um mestre entre os grandes pintores do seu tempo.

Rei de todos os portugueses, e não chefe ou representante de um partido político, D. Carlos merece essa estátua e essa homenagem.

Honremos, os homens de hoje, com essa homenagem, a memória de um grande Português. Cinquenta anos passados sobre o crime de 1 de Fevereiro de 1908, a figura nobre do desventurado Rei surge-nos enorme, tocada de beleza imortal. Os assassinos do Terreiro do Paço não mataram apenas um Rei e um Príncipe: feriram também, vergonhosamente, a nossa dignidade nacional. A estátua que vai erigir-se a D. Carlos, não honra apenas a memória de um dos maiores Reis de Portugal, assume também um belo significado: o significado de uma geração que se penitencia de erros e crimes, não seus, mas praticados por outra geração. A nossa dignidade exige essa homenagem.

Portugal monumental



Fachada principal da Igreja de S. Francisco — PORTO

SONETO

*Porque nasci ao pé de quatro montes
Por onde as águas passam a cantar
As canções dos moinhos e das fontes,
Ensinarão-me as águas a falar...*

*Eu sei a vossa língua, água das fontes...
Podeis falar comigo, águas do mar...
E ouço, à tarde, os longínquos horizontes
Chorar uma saudade singular.*

*E, porque entendo bem aquelas mágoas
E compreendo os íntimos segredos
Da voz do mar ou do rochedo mudo,*

*Sinto-me irmão da luz, do ar, das águas,
Sinto-me irmão dos íngremes penedos,
E sinto que sou Deus, pois Deus é tudo...*

(Do livro *Sonetos*)

Cândido Guerreiro

Notas de viagens... alegres

HÁ muita gente cá na terra que, devendo ter começado por viajar cá dentro, tem a preocupação de viajar lá fora, e já foram a Paris, antes mesmo de terem ido a Palmela! Viajar é para eles o supremo cliché. Viajar Seca e Meca, ver tudo, correr este mundo e o outro, só para dizer que estiveram lá, voltando convencidos de que se divertiram muito, viram muito e já conhecem muito.

É vulgaríssimo ouvir dizer:

—Eu e minha mulher vamos fazer uma viagemzinha de três meses a Espanha, França, Suíça, Itália, Áustria, Alemanha, Rússia e Noruega...

E cuidam que vão ver tudo, conhecer tudo. E o que é mais comovedor é que voltam convencidos!

Estafados, magros, depenados — mas convencidos!

Viajar! Doce ideal de tanta gente!

Ver terras, ver raças, instruir-se!

Oh! a Civilização!

Como ela chegou ao ponto de nos permitir que em três meses passem sob os nossos olhos maravilhados as nações mais diversas, os mais opostos costumes — a Espanha, as castanholas, as neves da Rússia, a Cléo de Merode, o Santos Dumont, o monóculo do sr. Chamberlain, os ursos dos polos, a roleta de Monte-Carlo, um sujeito que ainda quer ser presidente das repúblicas da América, um discurso do sr. Combes, o Monte-Branco, uma ceia de cocotes!...

Céus! Quem nos havia de dizer — Perdão! — quem havia de dizer isto aos nossos avós?!

E depois, com que velocidades, com que comodidades se viaja — em teoria!...

Quando se é rico e se viaja em *comboios de luxo*, tem-se uma cama, com roupa lavada quase sempre, em uma *cabine* onde viajam mais três cavalheiros, inclusive um que vai constipado e que nos pede com toda a amabilidade — dão licença? — para fechar tudo, portas, frestas, vidraças, e tornar o ar irrespirável durante a noite!

O que vale é que não se dorme, porque o sujeito constipado tosse, o outro ressona e o terceiro protesta em voz alta...

Assim dispostas as coisas, mal o sol aponta, salta-se da cama, sem se perceber como é que apesar da roupa lavada, a cara, as mãos e a alma ficaram sujas de pó de carvão. Suponhamos que é de carvão.

Felizmente o comboio é de luxo.

Vê-se mesmo que é de luxo. Os outros não têm aqueles estremeções de bombordo a estibordo,

que nos fazem bater com a cabeça, ora na parede da direita, ora na parede da esquerda, quando saímos da *cabine* e vimos cá para fora, à procura do *lavabo* e das outras comodidades próprias dos comboios de luxo.

No *lavabo* e nas outras comodidades está sempre gente. Paciência! Espera-se a vez.

Oh, mas como é bom poder dizer-se que se lavou a cara em cima de um monstro que corria com a velocidade de 80 quilómetros à hora! Bendito sejas, ó Progresso!

Entremos e lavemo-nos.

Abre-se a torneira. A água corre a jorros, entra na bacia, dá uma volta rápida, o comboio dá um safanão, e zás! fica-se encharcado... Naturalmente foi por erro nosso — que o Progresso não erra.

Mas não há meio. Quanto mais água deitamos, mais se entorna! Apanhemos uma mancha de água, passemos-la pela cara, à maneira de gatos. Ótimo! Agora um bocadinho de sabonete. O sabonete?... Onde estará o sabonete?... E a toalha?... Onde estará a toalha?...

Ah! Eis ali um botão eléctrico! Carreguemos e esperemos que venha o senhor empregado. Mas nos comboios de luxo o senhor empregado quase nunca vem, porque a campainha quase nunca toca. Entretanto enxuga-se a cara a um lenço. Olha-se para um espelho e fica-se com a certeza absoluta de que se está muito mais sujo do que antes...

—Deixá-lo! Isto está por pouco.

Vamos até o salão de leitura — outra comodidade dos comboios de luxo — onde há apenas, para se ler, um reclamo ao *Odol*, único *desinfecante para a boca*, um aviso pedindo aos srs. passageiros para não deitarem a cabeça de fora das vidraças, uma tabela de câmbios em que o franco custa um conto e quinhentos, e a lista dos *Palace* — *Avenida Palace*, *Pera Palace*, *Riviera Palace*, o diabo *Palace*!

A um canto, um inglês muito alto e uma inglesa muito feia lêem o *Baedecker*, com os pés enormes a entrarem-nos pela consciência!

Finalmente! Uma *gare*.

Vamos a descer. *Tlim*... primeira badalada. Ao menos um jornal. Ó rapaz dos jornais! O *Figaro*, dá cá o *Figaro*! Lá vem ele com o *Figaro*! *Tlim*!... segunda badalada.

— Toma lá um franco. Venha o troco.

Ele começa a fazer o troco, a toda a pressa. Mas o troco para os comboios de luxo só acaba de fazer-se quando dá a terceira badalada, o comboio abala por ali fora, e o rapaz dos jornais, ou

a rapariga dos pastéis, ficam lá a fazerem-nos sinais desesperados, de pessoas que nos garantem estar tristíssimas por causa de não terem podido dar-nos o nosso dinheirinho, mas que o vão pôr de parte para quando a gente passar por lá outra vez...

Paciência! Começemos a ler o *Figaro*. É o de há oito dias. Já o tínhamos lido antes da partida, mas sempre é bom repetir.

— *Voulez-vous déjeuner?* — cicia uma voz a nosso lado.

É um senhor empregado, que nos vem perguntar, de lápis e «bloc-notes» em punho, se queremos ou não almoçar no comboio, fingindo que temos o direito de almoçar em alguma *gare* com bufete, onde o comboio pára 5 minutos.

Respondemos logo, amabilíssimos:

— *Qui, monsieur...*

— *A 11 heures.*

— *Merci, monsieur...*

À 11 heures eis-nos no vagão-restaurante. Os solavancos revolveram-nos o estômago, sentimo-nos enjoados, o nosso desejo era tomar uma canja, mas isso seria ofender a Civilização, a Santa Civilização, que nos prodigaliza os seus favores, a ponto de nos permitir que saboreemos um almoçinho, pequenino mas péssimo, a 20 francos à hora, vinho não compreendido!

Por isso é com o sorriso e o palito nos lábios que voltamos à nossa cabine, onde os nossos três companheiros de viagem dispuseram dos lugares deles e do nosso, e nos olham com ar tão agressivo que dir-se-ia termos sido nós quem dispusemos do nosso lugar e dos deles...

Mas não desanimámos. Delicados, em bicos de pés, arriscámos um:

— Com licença!

E, a um novo safanão do comboio, caímos no colo de um deles, enquanto uma caixa de chapéus cai na cabeça do outro, e o terceiro nos manda para o diabo em voz baixa.

Enfim, chega-se!

Estamos na *gare*!

Oh, a *gare*! Que movimento, que novidade, que confusão!

Dedos a apontar para todos os lados! Gente a dar-nos encontrões em todos os sentidos! Pessoas a quererem-nos roubar em todas as línguas! Um senhor empregado a empurrar um carrinho de mão, que nos passa por cima dos pés ao mesmo tempo que ele diz:

— Licença!

Um *galego* que nos leva uma das malas para a direita, outro que nos leva outra para a esquerda... E a saída? Todas as mãos dizem tudo menos *saída*!

Finalmente, saímos. O Baedeker aconselha-nos o Grand-Hotel. A porta há vinte ónibus, todos

com o letreiro *Grand-Hotel*, mas nunca entramos para o verdadeiro e falta-nos sempre uma mala. Amanhã se manda buscar.

Atravessamos algumas ruas. Parecem-se todas umas com as outras e com o Rossio do lado da «Mónaco».

Chegámos ao Grand-Hotel. O porteiro recebeu-nos como se tivesse andado connosco ao colo. É um homem simpatiquíssimo. Atrás dele vem o gerente. Simpatiquíssimo. Depois um criado. Idem. Uma criada. Idem. Não há como os grandes centros para tornar toda a gente simpatiquíssima.

— Desejávamos um quartinho que não fosse mau, arriscámos nós.

— No primeiro andar, *n'est-ce pas?* Está claro! Joseph! Leva este cavalheiro para o 39.

Joseph sobe connosco no elevador e conduz-nos ao 39, que é sempre ao pé da escada, e onde não se pode pregar olho, por causa do barulho do elevador, dos criados a arrastar malas, das criadas a bater com as vassouras pelas paredes e de um bebé, que mora no 38 e começa às 5 da manhã a fingir que é um automóvel!

Às 6 já estamos na rua. É bom conhecer-se o aspecto matinal das cidades, embora os aspectos matinais das cidades sejam sempre os mesmos, pouco mais ou menos, e os mercados se pareçam todos com o da praça da Figueira.

Almoça-se com apetite, num restaurante elegante. Um *hors-d'œuvre*, um peixe, um bife, fruta, vinho, café...

— Rapaz, a conta!

Um conto e quinhentos. E seiscentos, se toma licor.

Depois vamos ver a cidade e tomamos um guia, muito convencidos de que as cidades não são todas a mesma coisa...

Vê-se em todas a catedral. Vê-se a biblioteca. Vê-se a Câmara Municipal. Vê-se o monumento ao herói. Vê-se a casa onde nasceu o herói. Vê-se a cama onde morreu o herói. Vê-se... vê-se... vê-se... Anda-se a galope, de língua de fora, atrás do guia, a ver, a ver, a ouvir, a ouvir!

Há sempre Napoleão I:

— Aqui esteve hospedado o imperador Napoleão I, quando foi da retirada da Rússia!

Há sempre um mártir:

— Aqui foi guilhotinado o grande Fulano de Tal dos Anzóis!

Há sempre conjurados:

— Aqui reuniram-se os conjurados na noite de 13 de Maio de 1738!

Quando voltamos ao hotel, quase sem fôlego, ainda temos de escrever 118 bilhetes postais, para 118 meninas lá da nossa terra, que fazem colecção, e a quem devemos provas de amizade, união e recreio.

Janta-se à lufa-lufa.

É preciso ir ao teatro, ver a célebre peça do célebre autor, representada pela célebre actriz. O que diriam lá na terra se voltássemos sem a ter visto! Credo! Enchente à cunha. Peça de tese. Uma grande maçada.

A meio do 2.º acto cabeceamos com sono e já ouvimos as frases, ditas pelos artistas, como um zumbido que vem do palco e não consegue acordar-nos:

Por volta da meia noite, tendo casado o galã com a ingénua e falecido o tirano com estriquinina, um porteiro acorda-nos e nós vamos ao restaurante característico da terra, cear coisas características.

O restaurante característico está sempre cheio de fumo, irrespirável, e as cousas características são sempre muito piores que um bife, mas custam muito mais caras de que dois.

Retiramos para o hotel.

No dia seguinte, às 7, o guia bate-nos à porta. Às 8 já vimos o jardim zoológico, às 9 o aquário, às 10 o museu, às 11 a universidade e ao meio dia caímos nos braços do guia, em estado comatoso!

Mas é preciso aproveitar a tarde para ir ver os arredores.

Os arredores!... Parecem-se sempre com a calçada de Carriche... montes... árvores... um rio... uma ponte... um panorama... o sítio onde se deu a batalha de 1532... o outro onde houve o célebre descarrilamento de 1854...

E acabou-se. Está tudo visto.

Bilhete postal para o Lopes:

«Já cá canta mais uma cidade!»

Exclamação do Lopes, ao receber o bilhete:

«Aquilo é que tem gozado!»

De madrugada temos de abalar para outro país.

O comboio passa sempre a horas impossíveis —às 2,45 da manhã, ou às 3,15, ou às 4,8...

Na véspera paga-se a conta do hotel. «Três dias de hospedagem: 60 francos. Extraordinários: 350 francos e 75 centimos.»

E gorjeta ao porteiro, e gorjeta à criada, e gorjeta ao criado, e gorjeta ao Joseph, e gorjeta... e gorjeta!...

Estremunhados, partimos para a gare.

O comboio passa sempre cheio. Todos os passageiros dormem. Afinal um empregado descobre um lugar para nós:

—Aqui, aqui!

Entra-se aos baldões num compartimento às escuras, por cima de pessoas de ambos os sexos, que nos recebem como se lhes fôssemos cobrar a décima! A força de pulso esgaravatamos um lugar. São três horas da manhã. Faz um frio de rachar pedras. O comboio abala.

A dama que nos fica à esquerda é quase sempre gordíssima e tão dada que desaba a cabeça em cima do nosso ombro e começa a risonar. À nossa direita fica quase sempre algum sujeito magro, com a barba por fazer e cheirando a iodo-fórmio. Em frente de nós viajam sempre os pés enormes do inglês do Baedecker; e há ainda espalhados pelo compartimento: um espanhol que se descalça, uma alemã com flatos, um italiano com cara de ladrão de carteiras, e outras miudezas internacionais de desagradável aspecto matutino...

O que vale é que devemos sair às 6 e 38 na estação de... afim de tomar o comboio para... Conhecem a estação de...? Uma sala de espera com imensas correntes de ar, cheia de pessoas constipadas. Sabem o que é o comboio para...? Um comboio que passou 3 minutos antes de nós chegarmos, e que nos obriga a tomarmos outro, de mercadorias, que passará 2 horas depois...

E as fronteiras?

Chega-se sempre lá com a ideia de que se vão ver pela primeira vez guardas civilizados, serviço civilizado. Aquilo por lá não são os guardas barreiras cá da terra. Isso sim!

Aquilo por lá é... Ora oiçam:

—Traz contrabando?

—Não senhor.

—Então abra a mala.

Abrimos a mala. O guarda civilizado mergulha as mãos, do tamanho de pés, dentro do nosso rico arranjinho, que nos custou tanto a arrumar, e depois de buscar, rebuscar e revolver tudo muito bem, saca triunfante um masso de cigarros *Incríveis* de meio tostão doze, pelo qual temos de pagar 30 francos, fora o selo...

Paciência, paciência! É preciso sofrer em nome do Progresso. Jesus também sofreu, e mais ainda não havia alfândegas, nem raios X, nem Ibsen, nem comboios de luxo!...

É preciso ver, correr mundo, instruir-se uma pessoa, para voltar à pátria recheiadinha de civilização, conhecendo o mundo como os seus dedos, e estando habilitada a responder aos amigos que perguntem:

—Você conhece a Rússia?

—Se conheço!

—Você já esteve na China?

—Quantas vezes!

—Você já foi ao Egipto?

—Nem se pergunta!

Oh! Como é chic viajar!

António Bandeira

Recortes sem comentários

O cinquentenário da morte do Rei D. Carlos

A cinquenta anos da morte do rei D. Carlos, na tarde trágica de 1 de Fevereiro de 1908, é já possível, serenadas as paixões que tanto perturbaram a visão lúcida dos acontecimentos que prepararam aquele horrível desfecho do Terreiro do Paço, analisar, à luz crua da verdade, o perfil do soberano e da época.

O tempo se encarregou, em meio século, de aclarar os factos e as ideias que precipitaram aquela tragédia inominável.

Agora, tranquilamente, volvidos tantos anos e renovado, em todos os sectores, o ambiente da vida nacional, avulta, perante a nossa consciência esclarecida de portugueses, a figura do Rei D. Carlos, mostrando-nos um homem que, do alto da sua responsabilidade de chefe supremo do País, soube, em todos os dias do seu reinado, desempenhar, com o mais nobre patriotismo e com incondicional devoção, as funções difficilimas de dirigente de uma grande Nação.

D. Carlos — personalidade multiforme — que através da sua delicadíssima sensibilidade de artista, soube perscrutar as almas e o carácter do seu povo estudando-o e amando-o com todo o seu coração e toda a sua inteligência esclarecida, prestigiou o País, olhando de frente, sem temor, todos os graves problemas que ameaçavam a ordem e a própria soberania portuguesa.

A memória do soberano foi dignamente exaltada na passagem desta dolorosa efeméride que é, sem dúvida, um grave momento de meditação nacional.

Sufragando a sua alma e também a de seu Filho, o Príncipe D. Luís Filipe, assassinado ao lado do Soberano, celebraram-se várias cerimónias religiosas, culminando, em Lisboa, com solenes exéquias, na Igreja de S. Vicente, a que assistiram, além de um representante do Chefe do Estado, o Presidente do Conselho, diversos membros do Governo e numerosas individualidades civis e militares.

Igualmente se celebraram pela mesma intenção e por iniciativa do Duque de Bragança, officios religiosos na Igreja de S. Domingos.

De «Boa Nova» (Cantanhede)

Atrapalhação

Discos voadores, charutos, pirâmides, *sputniks* 1 e 2, bolas e não bolas luminosas a deslizarem no espaço, vêm causando tal atrapalhação aos sábios terrícolas que quase lhes desfaz os miolos. E *porque?* Se nada disso existe, se são meras alucinações de mentes suggestionadas e de olhares vesgos? Têm-no esclarecido várias sumidades investigadoras e, agora, quanto aos *sputniks*, coube a cientistas portugueses a glória de afirmarem que tais aparelhos nunca existiram.

Porém, poucos dias depois passa no céu de Lisboa, à hora previamente designada, o foguetão que conduziu, a 900 quilómetros de altura, o *sputnik* n.º 1, sendo essa passagem observada em departamentos especializados, onde, num deles, superintende um negador dos *sputniks* ..

Alucinação das alucinações, estrabismo dos estrabismos!..

De «Região de Leiria»



Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são

ECONÓMICOS E EFICIENTES

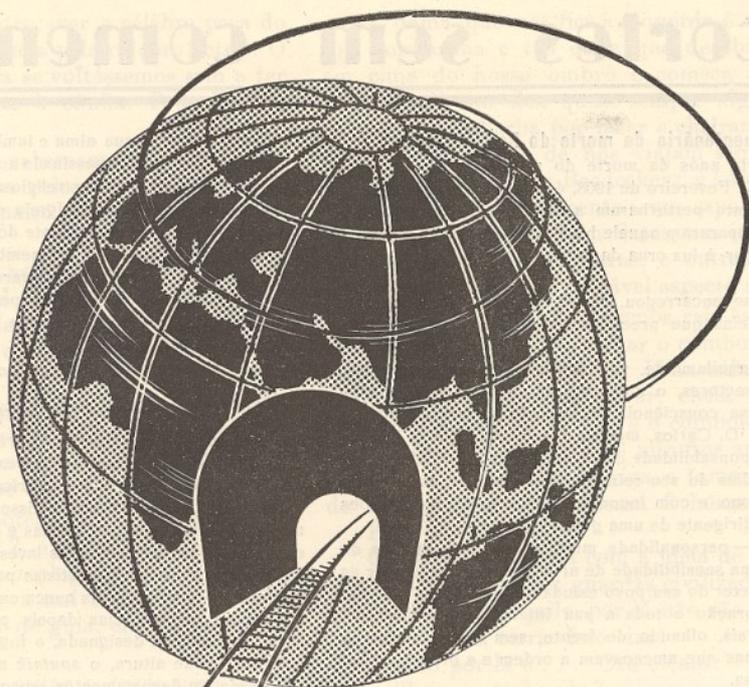
CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35





O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Março de 1908)

Os melhoramentos de Lisboa

Ha dias realizou-se em Londres, na Sociedade dos Architectos, uma conferencia que por extractos de periodicos locais conhece aquelle que isto escreve. Não pôde entrar consequentemente em apreciações ácerca do que ali se expoz a respeito dos melhoramentos de Londres, mas não deixa de ser interessante uma ideia que se destaca das noticias lidas e que pela sua originalidade merece registro.

Precisamente no dia em que sae a *Gazeta* está o espirito pouco disposto a locubrações que peçam contensão, que exijam reflexão e estudo. Por isso tentaremos applicar a Lisboa o que nos grandes periodicos londrinos se deparou a quem escreve algumas desataviadas phrases sem geito de humorismo, mas lembrando-se que hão de ser lidas em dias de entrudo.

O conferente inglez, sr. Burnett, disse que a melhor maneira de projectar os melhoramentos de Londres consistiria em traçá-los sobre uma planta da cidade, sem cuidar do que lá estava consignado.

Depois procedia-se a uma comparação entre as linhas negras da planta e os traços a carmim do projecto.

Se as vias publicas, os monumentos, os edificios se afastassem muito do que existia, punha-se tudo de parte e voltava-se a fazer novo projecto, até se encontrar uma solução que respeitasse algum tanto o existente.

Imaginemos que ia applicar-se a Lisboa um processo a allego e supponhamos que, assim como todo o bom portuguez, aquelle que projectasse o plano dos melhoramentos da nossa capital olhava para o passado; se comprazia em admirar os nossos gloriosos tempos idos.

De principio traçaria longos riscos a carmim, bem empastados, coincidindo pouco com a acidentação do terreno e nada com o casario existente. No cerebro eivado de grandezas, com a reminiscencia das naus da India, dos galeões abarrotando de ouro e pedrarias do Brasil, das urcas repletas de cravo e de canella, das galerias de vélas pandas e de porões cheios de especiarias, de madeiras preciosas, de marfins esculpidos, o plano seria grandioso; deixaria a perder de vista a Avenida da Opera, de Paris, a *Unter den Linden*, de Berlim, mesmo sem as tilias, mas com palacios cem vezes mais bellos. A Perspectiva Newski de S. Petersburgo não daria nem sombras da magestade das vias publicas que projectasse o nosso heroe do mar, como diz o outro.

Mas depois iria á comparação do existente com o sonhado e... poria de parte um tão bello projecto. Faria um segundo, já menos grandioso, com menos extensos arruamentos, com menos grandiosos palacios, mais acomodado ao que possuímos e á accidentação de Lisboa e depois começava o nosso homem a cogitar comsigo proprio. «Isto é viavel, é possível até, talvez se consiga; mas, se não apresento outra cousa em publico, dizem que não sei fazer mais nada e assim desacredito-me. E' lá possível que os melhoramentos de Lisboa custem apenas trezentos ou quatrocentos contos de réis? Posso affirmar isto sem me prejudicar nos meus creditos de constructor e de homem de vistas largas e de rasgadas iniciativas? Nada. Isso não pôde ser. Aqui é preciso um palacio para soberanos que nos visitam; ali uma cathedral para a sagração dos nossos bispos; mais alem um hotel para os diplomatas que veem extraordinariamente a Portugal. Agora sim! agora fica bem».

E depois expõe o seu projecto e a maioria opina que ainda não é bastante grandioso. E' preciso mais, muito mais e muito melhor, e ahi começam novos projectos, novas avenidas de palacios, novas obras do tempo da nau dos quintos e do monopolio do cravo e da canella. Cada qual pede mais grandezas e por fim nada se faz.

Não seria preferivel que se tratasse a sério de uma obra de alcance e de necessidade immediata e, quando aquela estivesse em via de execução, todos se empenhassem por que outras se fizessem? A resposta affirmativa não se faz esperar, mas a grandiosidade afidalgada a que todos aspiramos...

Lembremo-nos de que estamos no carnaval e que é bem portuguez que tristezas não pagam dividas.

Mello de Mattos

Os nossos colaboradores

Eng.º Francisco Rodrigues Antunes

O illustre Engenheiro, sr. Francisco Rodrigues Antunes, iniciará brevemente, com uma série de artigos de grande interesse, a sua colaboração na «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

É profundamente grato ao nosso espirito o anúncio dessa futura e distinta colaboração, que os nossos leitores não deixarão de apreciar devidamente.

Ao sr. Eng.º Francisco Rodrigues Antunes apresentamos as nossas melhores homenagens ao mesmo tempo que formulamos votos no sentido de que a sua colaboração se não faça demorar.

Nas grandes obras utiliza-se material produzido por

CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, L.^{DA}

PORTUGAL

Administração e Serviços Comerciais

Rua dos Duques de Bragança, 9 • LISBOA • Telef. 3 26 16 / 2 19 78 / 2 89 12

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O sr. eng. Mello Vieira, no relatório apresentado ao Conselho Legislativo, ao tratar do problema ferroviário de Angola, produziu afirmações de interesse.

Referindo-se ao Caminho de Ferro do Congo escreveu o seguinte:

«Em face das conversações recentes, havidas em Luanda e Bruxelas, entre delegados belgas e portugueses, parece assente que esta linha se prolongará até à fronteira para depois se ligar com o Caminho de ferro Matadi-Leopoldville. Estas duas ligações poderão trazer ao porto de Luanda apreciável aumento de tráfego se se considerar as possibilidades limitadas do Porto de Matadi».

Quanto às novas obras do Caminho de Ferro de Luanda, anunciou:

«Além de Malange, já estão concluídas as terraplenagens de 65 quilómetros até Caculama. «O prolongamento desta linha carece de ser estudado não só sob o aspecto técnico mas especialmente político e económico da directriz a escolher. A hipótese de possíveis ligações à rede ferroviária do Congo Belga pode vir a condicionar a solução a adoptar. Por esta razão se considera a necessidade de prever futuros estudos. O prolongamento até Xandel, está estimado em 180.000 contos».

Sobre o Caminho de Ferro de Mossâmedes fez as seguintes declarações:

«O prolongamento além Serpa Pinto — que o interesse exclusivamente nacional não justifica urgência para a sua continuação — prende-se com o resultado das conversações iniciadas com a Rodésia com vista à ligação do Caminho de Ferro de Mossâmedes à rede ferroviária daquele território. Se não se fizer essa ligação, será, sem dúvida, uma linha férrea sem grande futuro»

Também o Caminho de Ferro da Baía dos Tigres lhe proporcionou esta observação:

«Os estudos em curso têm por objectivo verificar a possibilidade de ligar o Atlântico à Rodésia do Norte.

«Como alternamente e para descongestionamento do porto de Mossâmedes — se o tráfego que neste ocorrer for superior à sua capacidade, — prevê-se e estudou-se a ligação do Caminho de Ferro dos Tigres ao Caminho de Ferro de Mossâmedes através do ramal da Chibia. Esta ligação implicará a correcção do traçado do ramal da Chibia para lhe dar características idênticas às adoptadas na linha férrea dos Tigres».

— O Caminho de Ferro de Benguela vai construir uma ponte de via dupla sobre o rio Catumbela, substituindo a actual ponte de ferro, que se encontra situada perto dos escritórios de Cassequel.

Os nados mortos

Diamantino Tojal

Faleceu no domingo, 25 de Fevereiro, um nosso grande amigo pessoal e um velho assinante da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»: Diamantino Tojal. Construtor dos mais importantes de Lisboa, com o seu nome ligado a obras de vulto, como a igreja de Fátima, Seminário dos Olivais e Instituto de Oncologia, o falecido possuía uma grande cultura literária e era uma alma de artista. A sua casa, na Vila Berta, à Graça, era um encantador museu. A reconstituição, em admiráveis miniaturas, da procissão do Corpo de Deus, em Lisboa, por ele executada pacientemente, é uma obra prima de graça, de pitoresco e cor local.

Um dos seus primeiros trabalhos e que figura entre os mais importantes, foi a obra realizada no aprofundamento, no lado da Rua do Carmo, dos Armazéns Grandela.

À sua viúva, a seus filhos e irmãos, e a seu sogro, nosso querido amigo, sr. Álvaro Figueiredo de Almeida, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta sentidas condolências.

JOSÉ JOAQUIM JÚNIOR

Louças e Vidros — Utilidades domésticas — Rádio e Electricidade
Ventoinhas — Aspiradores e Enceradoras
Rua Elias Garcia **SILVES**

HERMENEGILDO DO CARMO INFANTE

Serralharia Mecânica
Rua António Enes N.º 2 **SILVES** Telefone 49

A nova ponte num prolongamento quase em linha recta da actual estação, eliminará uma grande curva existente ali e que constitui uma das causas da acentuada depreciação do material, obrigando os comboios a diminuir a sua velocidade. A nova ponte constituirá também mais um elemento de valorização local, muito visitado por estrangeiros.

A ponte actual depois de retirada, será possivelmente aplicada a outro ramal do percurso do Caminho de Ferro de Benguela.

MOÇAMBIQUE

Durante o ano de 1957, verificou-se, em relação a 1956, um sensível aumento de tráfego de mercadorias e passageiros no Caminho de Ferro do Limpopo.

Com efeito, em 1956 transitaram naquela linha 750.000 toneladas de mercadorias, ao passo que, em 1957, foram transportadas 1.200.000 toneladas, 450.000 das quais na via ascendente (de Lourenço Marques para a Rodésia) e 750.000 na via descendente.

EIMCO

APRESENTA :



O Tractor-Escavador 105 Diesel
 PODENDO TRABALHAR EM BULLDOZER

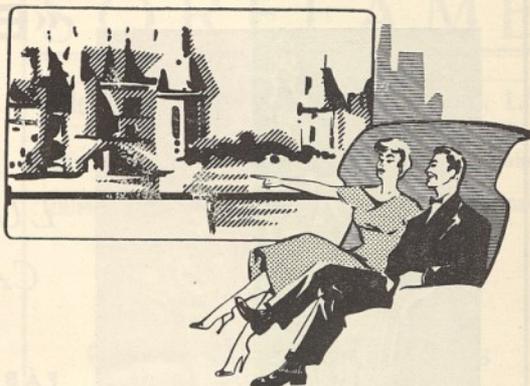
PARA TODAS AS
 PRODUÇÕES **EIMCO**

CONSULTAR O REPRESENTANTE

EDMOND DARDEL

Rua Rodrigues Sampaio, 19-4.º-B

LISBOA
 TELEF. 4 22 89



Vá a **FRANÇA** de comboio

Gozará o encanto da Viagem...
 sem ter tempo de cansar-se.

No comboio pode admirar a paisagem, tomar a sua refeição, dormir, passear com toda a comodidade.

Oferecemos-lhe também, nos principais centros turísticos, as nossas excursões em autocarros.

Bilhetes nas agências de viagens.

CONFORTO
RAPIDEZ
ECONOMIA



Reduções de 20 a 40% nos bilhetes turísticos e de grupos.

INFORMAÇÕES:

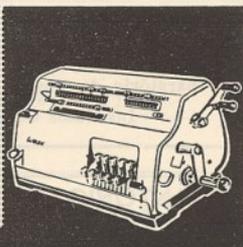
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Av. José António, 57, MADRID · Telef. 47 20 20

Everest

A CALCULADORA DE
DE 10 TECLAS
 PARA TRABALHO
 INTENSO !

COM
 TRANSPORTE
 DE RESULTADOS
 ACUMULADOR
 APAGADOR NA
 ADIÇÃO



FUNCIONA SÒMENTE
 COM A MÃO DIREITA

REPRESENTANTES :

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA.LDA

Av. Fontes Pereira de Melo, 45 - LISBOA

Telef. 59181 (3 linhas)



«BRONZES SUPER»

J. DA GAMA ALVES

LUSTRES ■ LANTERNAS
CANDEEIROS ■ BIBELOTS

FÁBRICA:

Rua Ernesto da Silva, 46-A

Telef. 013275 — Algés — LISBOA

Salão de Exposição:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º

Telef. 24288 LISBOA

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire

PARIS

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



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefone: 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 —

ANTÓNIO CABRITA CORREIA

CASA FUNDADA EM 1914

ESTÂNCIA DE MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS
FERRAGENS, DROGAS, VIDROS E QUINQUILHARIAS

Armazém: Rua José Estêvão, 10, 12 e 14

Telefone 55

SILVES

JOÃO GONÇALVES MENDONÇA

FANQUEIRO E RETROZEIRO

Correspondente do Banco Pinto & Sotto Mayor

AGENTE | dos Cafés da Pérola do Pequim, Lda
| Official das Máquinas de Costura OLIVA
S. MARCOS DA SERRA

NÃO PODIA TER ESCOLHIDO
melhor!

DURO *matic*

É A PANELA DE
PRESSÃO IDEAL



Porque:

É TOTALMENTE CONS-
TRUIDA COM O FAMOSO

«PERALUMAN 30»

UM MATERIAL SUIÇO
3 VEZES MAIS RESISTENTE
QUE O ALUMÍNIO DE QUE
SÃO FABRICADAS AS
PANELAS DE PRESSÃO
VULGARES

O SEU INDICADOR DE
PRESSÃO É O MAIS PRÁTICO,
SEGURO E EFICIENTE DE TODOS

por isso...

DURO *matic*

E DE ABSOLUTA SEGURANÇA!

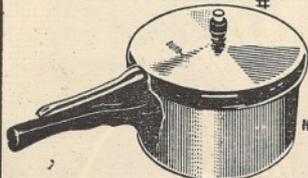
O SEU MANEJO É MUITO
FÁCIL E A SUA DURAÇÃO
ILIMITADA

AS PANELAS "DURO-MATIC"
ENCONTRAM-SE À VENDA EM
3 TAMANHOS DIFERENTES
(4, 6 E 10 LITROS)
E A PREÇOS MODERADOS
NAS BOAS LOJAS DE
ARTIGOS DOMÉSTICOS

NÃO ENCONTRANDO PEDIMOS O
OBSEQUIO DE SE DIRIGIREM
AOS

Representantes:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA



Av. Fontes Pereira de Melo, 45 — LISBOA

Telef. 59181 (3 linhas)

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 18 horas
Dr. Coelho de Castro — Cirurgia — Ossos e Articulações — às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — às 14 horas
Dr. Luís Malheiro — Pêlo e Sífilis — Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 14 horas
Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias — Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
-rectais — às 15 horas

Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Alcu Saldanha — Raio X — às 16 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

S O R E F A M E

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.ª

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048

Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas
Reservatórios metálicos
Estruturas metálicas



Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

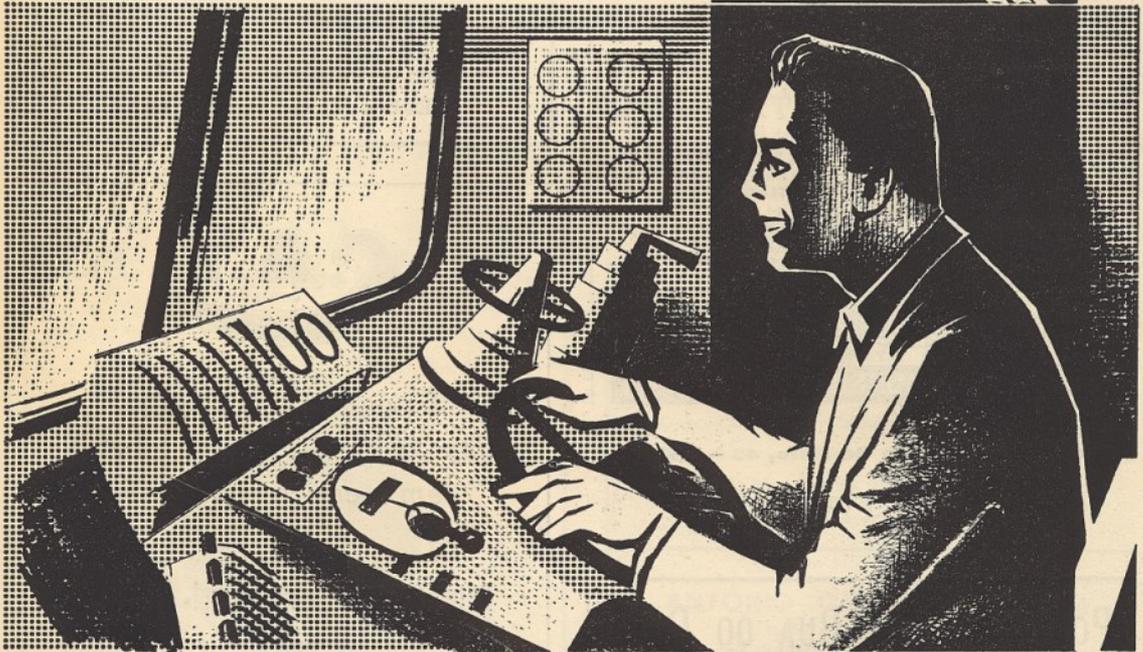
REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

*em menos tempo
e com maior segurança!*

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses adquirindo material moderno tem contribuído valiosamente para a melhoria da rede nacional de transportes terrestres. A Shell orgulha-se de fornecer à C. P. os lubrificantes que as novas locomotivas e automotoras necessitam.



**LUBRIFICANTES
INDUSTRIAIS**

