

7.º do 56.º ano LÍTRAL Lisboa, 1 de Abril de 1945

Número 1375

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

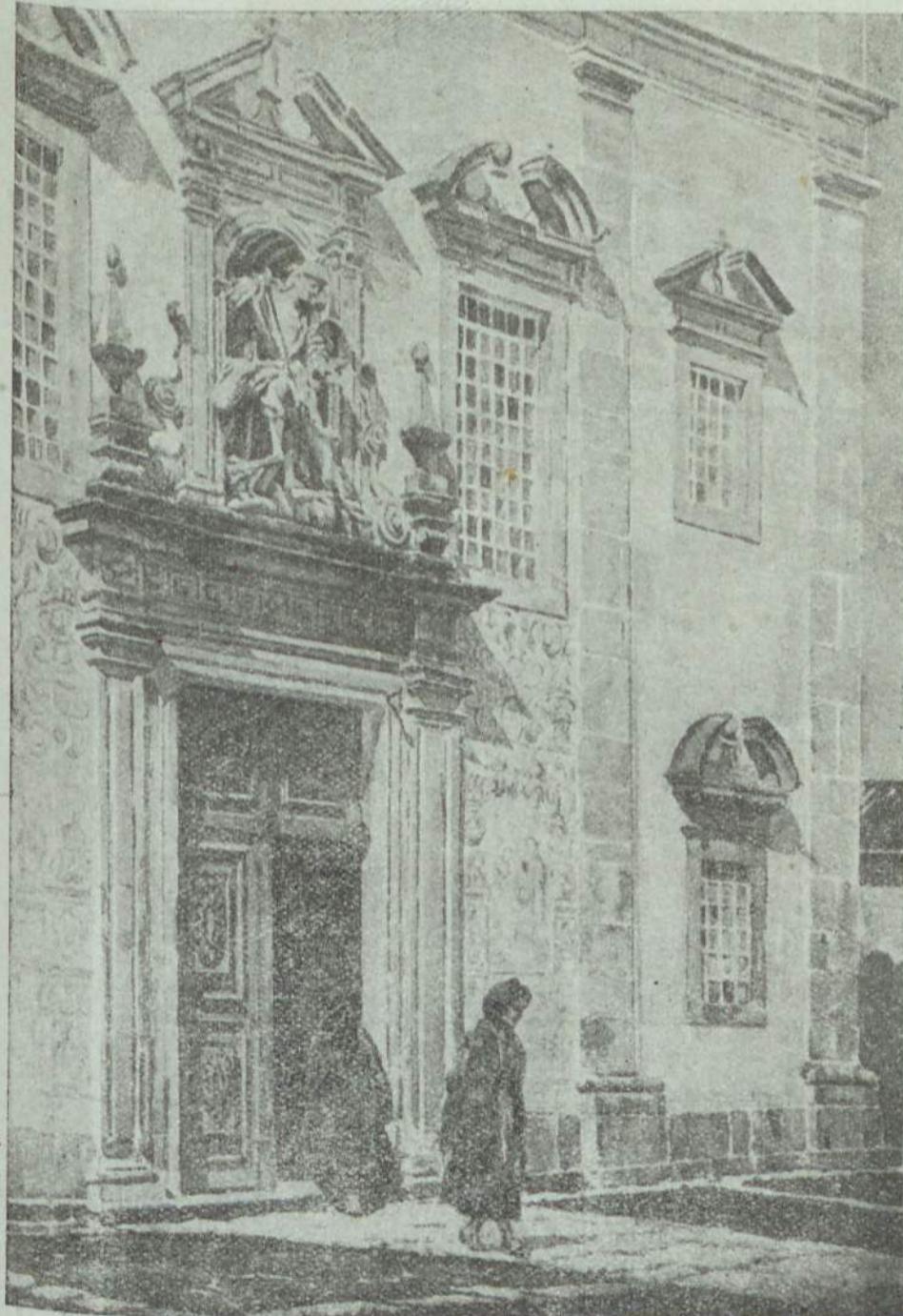
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

Comércio e Transporte / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Séca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20158 — LISBOA



### Na Linha do Vale do Vouga,

a vila de Oliveira de Azemeis é uma alta e expressiva afirmação de trabalho e progresso. E além da sua intensa vida industrial; além, ainda, das suas encantadoras paisagens, contém edifícios de indiscutível interesse artístico, como a Igreja Matriz, cujo portal mereceu ao ilustre aguarelista João Marques um belo quadro de que, na gravura ao lado,

**damos uma reprodução.**

# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA  
LARGO DO QUINTELA, 3  
COMITÉ DE LONDRES:  
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET. E. C. 2

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



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.º dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS  
**BERTRAND IRMÃOS, L. DA**  
PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS  
FIXE BEM  
trabalhos de  
FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRAFIA  
**BERTRAND (IRMÃOS), L. DA**

Trav. da Condessa do Ros. 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21168 - 21227

## T. S. F.

Aparelhos das primeiras marcas de categoria, novos e usados, a pronto e com grandes facilidades de pagamento  
REPARAÇÕES ECONÓMICAS E GARANTIDAS

**J. ALEXANDRE**

R. Rafael de Andrade, 18, 1.º

L I S B O A

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519  
Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas  
Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas  
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora  
Dr. Correia de Figueiredo—Pele e sifilis—às 6 horas  
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas  
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas  
Dr. Mendes Belto—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas  
Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,50 horas  
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 3 horas  
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 5,50 horas  
Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, prótese—às 2 horas  
Dr. Aleu Saldaña—Raio X—às 4 horas  
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANALISES CLÍNICAS

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>®</sup>

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

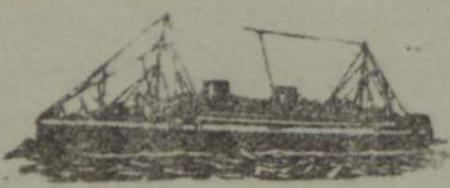
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA  
DOCA DE ALCANTARA  
L I S B O A

Séda para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL  
TELEFONE PRÁIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA  
Telegrams: SNADEK—LISBOA Telefone: 2 1868



## MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

# 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 BX 20158; Direcção 2 7520

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

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

# 1375

1 — ABRIL — 1945

# ANO LVI

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA RÉDACCÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

RÉDACCÃO:

MIGUEL COELHO  
ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVEZ DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIOS  
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Direito Ferroviário, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> . . . . .	141
O Tráfego de passageiros em terra, no mar e no ar, pelo Engenheiro <i>Américo Vieira de Castro</i> . . . . .	143
O Ramalhão, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	145
Colaboração total, por <i>Luiz Quadros</i> . . . . .	147
Direcção Geral de Caminhos de Ferro . . . . .	150
A Variante de Loulé . . . . .	151
Sapadores de Caminhos de Ferro . . . . .	151
A Guerra e os Caminhos de Ferro . . . . .	152
Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide . . . . .	152
Há 50 anos . . . . .	153
«Sud-Expresso» . . . . .	153
Os dirigentes dos Caminhos de Ferro de Espanha estiveram em Lisboa, em visita de estudo . . . . .	153
Publicações recebidas . . . . .	153
Espectáculos . . . . .	154
Caminhos de Ferro Coloniais . . . . .	154

# DIREITO FERROVIARIO

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

V

## Fundo especial

FUNDO especial é um conjunto de garantias que o Estado recebe, mas que, em vez de entrarem nas receitas gerais da Nação, são consignadas para um fim determinado, que, no caso do fundo especial de caminhos de ferro, é o melhoramento das vias férreas.

Em Portugal, durante a anarquia financeira que se viveu quase sempre até assumir o cargo de Ministro das Finanças, em 1928, o Senhor Prof. Doutor Oliveira Salazar, abundavam os fundos especiais, que, dado o regime deficitário crónico e vergonhoso do tempo, era a única forma de certos serviços obterem alguns recursos para subsistirem e se desenvolverem. Opõe-se a existência de fundos especiais ou a consignação de receitas, ao princípio fundamental da unidade orçamental, isto é, todas as receitas e despesas entram no orçamento geral da Nação, deduzindo-se as despesas da massa geral das receitas. Devido à vontade e inteligência de visão do maior financeiro da história portuguesa, acabou o Senhor Prof. Doutor Oliveira Salazar com os diversos fundos existentes, mantendo-se apenas o fundo especial de caminhos de ferro, talvez por prever a necessidade de desenvolver as vias férreas e pelas diligências do então Director Geral de Caminhos de Ferro, Senhor Engenheiro Álvaro de Sousa Rêgo. Contrário aos princípios da boa técnica orçamentológica, o fundo especial não tem defesa.

Os arts. 12 a 24 do decreto com força de lei n.º 13:829 de 17 de Junho de 1927 regulam o fundo especial de caminhos de ferro, que foi criado pela lei de 14 de Julho de 1899 e remodelado pelo decreto n.º 8:924 de 18 de Junho de 1923.

A base fundamental das receitas do fundo especial é o impôsto ferroviário, embora outras quantias determinadas pelo decreto com força de lei n.º 13:829 possam pertencer-lhe. Segundo o art. 14 são fins do fundo contribuir para: os estudos ou construção de novas linhas; a reparação dos antigos caminhos de ferro do Estado; obras nos acessos às estações; supressão das passagens de nível, o que hoje tem muita importância, pois está-se procedendo rapidamente à construção de passagens superiores ou inferiores para a viação ordinária, de forma a satis-

fazer o desejo dos automobilistas e a evitar grande número de desastres.

A gerência do fundo especial pertence a uma comissão administrativa existente na Direcção Geral de Caminhos de Ferro e as suas receitas são depositadas na Caixa Geral dos Depósitos.

## Direitos e obrigações das empresas

Encontra-se esta matéria regulada pelos arts. 10 a 25 do decreto de 31 de Dezembro de 1864 e alterações do decreto com força de lei n.º 14:330 de 25 de Agosto de 1927.

O princípio básico que rege as empresas ferroviárias é o da sujeição às condições do seu contrato para com o Estado, que regulou a forma da concessão do serviço público de caminhos de ferro, e o Estado é obrigado a respeitar os termos da concessão, não podendo modificá-la, senão nas bases contratuais, de acordo com as empresas. Ambas as entidades têm de proceder com a maior honestidade e respeito mútuo, indiferentes às esferas que não são da sua competência.

Constituem direitos das empresas ferroviárias: a livre escolha do pessoal, podendo ser aumentado ou substituído pelo Governo no caso de insuficiência ou inabilidade; considerar os empregados encarregados da guarda e polícia dos caminhos de ferro, agentes subalternos da autoridade pública, permitindo-lhes o uso e porte de armas sem licença e o lavrarem autos com força probatória em juizo; reclamar o auxílio da força pública sempre que seja necessário.

Consideram-se obrigações das empresas: submeter ao Governo qualquer trabalho de construção e de reparação de linhas, bem como o pagamento das respectivas taxas; tomar as providências para não ocasionar prejuízos nas pessoas e nos prédios confinantes com as vias férreas; responsabilidade pelas servidões, ocupação de terrenos e indemnização pelos estragos ocasionados, havendo responsabilidade civil por parte da empresa e criminal nas pessoas causadoras do dano; responsabilidade penal dos gerentes, engenheiros ou empreiteiros se executarem qualquer trabalho não autorizado; responsabilidade civil por prejuízos ocorridos no transporte de bagagens ou mercadorias; multa pelo atraso ou retardamento dos comboios; existência de serviços médicos para passageiros, em-

pregados e operários; exame prévio do Governo a qualquer via férrea para ser aberta à circulação, prevendo as emprêsas à vigilância e tracção; fornecimento de dados estatísticos; sujeição das emprêsas aos tribunais portugueses.

### Direitos e obrigações dos indivíduos em relação aos caminhos de ferro

A segurança e protecção das linhas férreas exigem que se estabeleçam disposições referentes aos proprietários dos terrenos confinantes com as vias. Assim é defeso aos proprietários: efectuar sem licença do Governo, qualquer plantaçāo ou construção, com excepção de muros, a menos de dois metros das linhas férreas; realizar escavações numa zona de largura igual à altura vertical do atērro, quando este se elevar a mais de três metros sobre o terreno natural; permitir barracas de colmo, medas de palha ou feno a menos de vinte metros da via férrea, excepto na época das ceifas; depositar objectos inflamáveis a menos de cinco metros do caminho de ferro.

São demasiadas as restrições determinadas pela lei, necessitando de modificação, embora o Governo permita que algumas sejam atenuadas, o que toda-via não basta.

A primeira proibiçāo de impedir a plantaçāo de arvoredo ou a existência de qualquer construção a menos de dois metros da linha, exceptuando-se os muros, não tem razão de ser, pois a segurança ferroviária não o exige, devendo apenas proibir que as vedações excedam a altura de um metro e meio, de forma a permitir a visibilidade dos passageiros e quanto possível a apreciação turística no reduzido espaço de dois metros. As outras restrições, menos as das escavações, também não são de aceitar, devendo acabar-se com o sistema deshonesto duma proibiçāo poder ser revogada, desde

que se consiga uma protecção que alcance licença do Estado e este cobre uma quantia. Processo pouco digno, tendo o problema de ser encarado apenas pelo interesse geral. Todo este sistema de proibições que ocupa os art.<sup>os</sup> 26 a 29 do decreto de 31 de Dezembro de 1864, deve ser modificado pelo seguinte: «Os proprietários dos prédios confinantes com as vias férreas não podem efectuar qualquer construção ou vedação a menos de dois metros das vias férreas, com altura superior a um metro e meio. Igualmente lhe é defeso realizar qualquer escavação a menos de três metros dos atērros das linhas».

Constitui uma disposição ingénua, a do art. 30.<sup>o</sup>, que torna obrigatória para passageiros e expeditores de mercadorias a sujeição ao preceituado no regulamento de polícia. Não sendo obrigatório para que se decretava? Toda a lei não tem um carácter coercivo? Basta a sua promulgação para ninguém se eximir ao seu cumprimento.

Qualquer acto de oposição aos trabalhos de construção de caminhos de ferro, danificação do existente, injúrias ou desobediência aos agentes das emprêsas ou do Governo, é punido nos termos do código penal e legislação complementar.

O conhecido e divulgado art. 31, que não permite o atravessamento da via a não ser nas passagens de nível, encontrando-se modificado pelo decreto com força de lei n.<sup>o</sup> 14:330 de 25 de Agosto de 1927, que admitiu o princípio de haver licença especial e individual da emprēsa ou do Governo para se poder transitar pela linha, tornando mais suave a determinação do art. 31, demasiado rígida.

Para evitar demoras na execução de trabalhos, não se admitem embargos nas obras de construção ou de reparação das vias férreas, proibindo-se a penhora, arrêsto ou embargo do material circulante e a tudo o que diga respeito à guarda, segurança, e exploração dos caminhos de ferro.



# O Tráfego de passageiros

## em terra, no mar e no ar

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. O. P.)

Á a construção de portentosos aviões para o transporte de passageiros — luxuosos e ultra-rápidos — escandece as imaginações, como outrora as escandecera a construção do «Queen Mary» e do «Normandie», maravilhas da ciência, da arte e da técnica — em outros palácios flutuantes de menor vulto não falando. E no elemento gasoso repetir-se-há o que se passou no líquido elemento.

Sempre o tráfego de passageiros seduziu os engenheiros e os dirigentes das empresas transportadoras, mais por uma questão de prestígio e de amor próprio do que pelo interesse, bem compreendido, dessas empresas e das nações onde exerciam a sua actividade, de cuja economia faziam parte integrante.

Tomemos um exemplo, bem sugestivo. Até à guerra de 1914-1918 a Companhia do Norte, de França, esteve sempre à testa de todas as companhias de caminhos de ferro de todo o mundo pelos seus ultra-rápidos combóios de passageiros. Grande era o orgulho dos seus engenheiros e dos seus dirigentes.

Mas todos êsses combóios davam prejuízo, e só o obscuro tráfego de mercadorias, incluindo o grande transporte nocturno de carvão em combóios de elevada tonelagem, tornava próspera a empreza, a qual até 1914 nunca recorrera à garantia do Estado, ao contrário do que sucedia às outras quatro grandes companhias francesas. Uma delas — a infeliz Companhia de Oeste — até sucumbiu em 1908 ao peso dos «deficits», ocasionados pelo extraordinário tráfego suburbano (gare de St. Lazare), consequência da sua situação geográfica, e não apoiado em um rendoso tráfego de mercadorias.

Deve, todavia, observar-se que a Companhia do Norte era singularmente favorecida por um intenso movimento de mercadorias em uma rede de pequena extensão — circunstâncias sempre favoráveis a uma exploração pouco custosa. Mas de justiça é também acrescentar que esta, sob o ponto de vista económico, era habilissima.

A propósito diremos que a condução de mercadorias em Portugal pode tornar-se mais económica, de forma a baixar as tarifas e a bem servir os interesses do comércio e da indústria em tempo normal. Em particular, o percurso dos combóios de mercadorias, mediante uma reorganização apropriadas dos serviços pode ser sensivelmente reduzido para a mesma tonelagem transportada. Mas não com os meios de acção de que actualmente dispõe a C. P.. Sem dúvida é dever de todas as companhias ferroviárias transportar rapidamente os passageiros. Mas tudo tem limite nêste mundo. A corrida para as altas velocidades comerciais com o fim de ganhar alguns minutos nos curtos trajectos da Companhia do Norte, pouco aproveitava aos passageiros e exagerava singularmente as despesas de exploração. Só o prestígio da Companhia e o amor próprio dos seus engenheiros e dirigentes lucravam.

Poder-se-há dizer que, afinal, todos lucravam: os passageiros, porque eram transportados rapidamente, e a Companhia porque fechava sempre as suas contas com grandes saldos. Mas, analizando mais de perto a situação, verifica-se que semelhante asserto está longe de ser exacto. Para se cobrir dos prejuízos causados pelos famosos combóios de passageiros a empreza tinha de elevar as tarifas de mercadorias e sofria a economia geral do país porque o custo da produção era superior ao que devia ser. E a França sempre enfermou desse mal — gravíssimo mal. Para a elle obviar têve de recorrer aos odiosos «contingentes de importação», de tristíssima memória e de tristíssimas consequências.

No líquido elemento, o qual opõe às grandes velocidades feroz resistência, as coisas tomaram um aspecto desastroso. Todos sabem que os rápidos e gigantescos paquetes «Queen Mary» e «Normandie» constituíram desastres financeiros dos mais graves dos últimos tempos — desastres financeiros aliás facilímos de prever. Mas estava em jogo o prestígio nacional. Se uma nação não tivesse

paquetes ultra-rápidos e ultra-luxuosos esse prestígio ficaria grandemente diminuído. Era também necessário mostrar que os seus engenheiros, técnicos e artistas não eram inferiores aos dos outros países. E a cada viagem entre os dois mundos — sem carga, nem passageiros — êsses palácios flutuantes cavavam a sua própria ruína. Acabaram como transportes de tropas. Ruinoso prestígio! Singular destino de unidades onde o luxo atingiu quase o delírio.

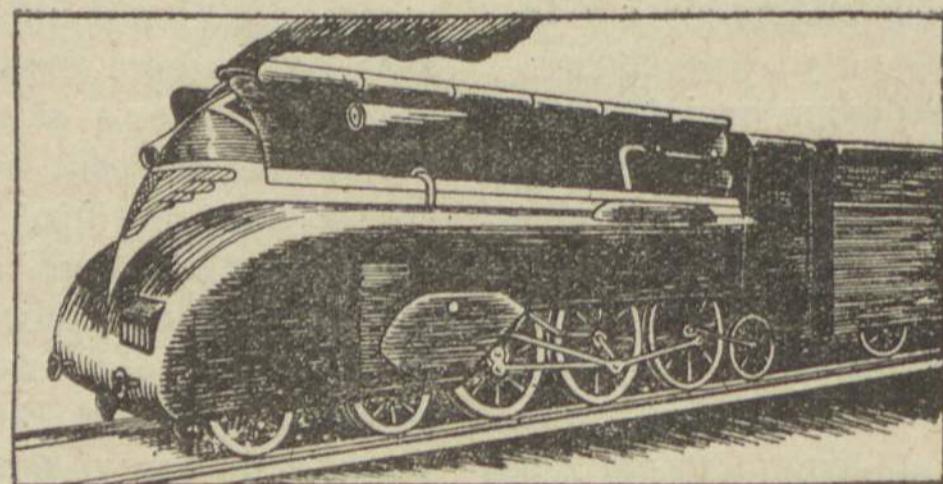
Com a construção desses aviões — extra-rápidos e arqui-luxuosos — vai repetir-se o caso. Como *quod volimus, facile coedimus*, miríficos cálculos vão aparecer baseando-se sempre em determinado número de passageiros como mínimo para cada viagem.

Mas aqui o caso é bem mais grave. Falta no ar o tráfego de mercadorias no qual se apoiam sólidamente os transportadores em terra firme, sem se importarem com os efeitos nocivos sobre a economia dos países, e no qual se apoiam também, mas muito mais instavelmente, os transportadores marítimos. As tarifas de passageiros nos aviões, sem o sólido arrimo das mercadorias não poderão já mais descer abaixo de determinado nível. E os passageiros verificando que, a trôco da perda de algumas horas de viagem e de algum conforto pode-

rão ser transportados mais económicoamente em outros aviões, mais lentos e de menos luxo, acabarão por abandoná-los. Então os «aristocratas do ar» deslocar-se-hão apenas com as suas tripulações, enquanto os «democratas da atmosfera» criticarão os ares lentamente, mas lucrativamente. Em matéria de transportes nada há mais dispendioso do que o luxo e a velocidade. O primeiro, porque aumenta em largas proporções o peso morto a transportar por cada passageiro; a velocidade porque agrava em fantásticas proporções o consumo de combustível.

O futuro, que não deve vir longe visto já tanto se falar em aviões que nos ares repetirão as proezas do «Queen Mary» e do «Normandie», mostrará a verdade destas nossas considerações as quais devem ter o condão de agradar a bem poucas, e de serem consideradas como nocivas ao progresso da ciência e da técnica. Também o progresso na arte de destruir e matar conduziu às arripiantes desvastações de nossos dias e aos horrorosos morticínios de não combatentes.

O avanço da ciência e da técnica e a sede de inovações, exagerando o luxo e a velocidade nos meios de transporte, prejudica a economia mundial, e, facilitando as devastações e morticínios, gera calamidades inconcebíveis. Será assim o progresso?!



# O Ramalhão

Por CARLOS BIVAR

**D**OS soberanos da primeira dinastia, D. Diniz foi, sem dúvida, uma personalidade que se soube impôr à consideração dos vindouros, dinamizando as multíplices energias com que fôra dotado, aplicando-as ao progresso da sua nacionalidade.

Arbitro em litígios entre vizinhos reais, cultôr das letras, instituidor do Estudo Geral de Lisboa, que mais tarde transferiu para a cidade de Coimbra; protetor do comércio, impulsionando a agricultura e curando da silvicultura que êle denominava os «nervos da república», bem mereceu o cognome de lavrador.

Mas, nos intervalos da governação, todas as oportunidades eram dedicadas aos seus exercícios favoritos de apaixonado cinegético, demorando-se pelos plainos alentejanos onde corria a caça bravia, tendo corrido grave risco a sua existência, em certa ocasião.

Nem por isso deixava de freqüentar a Serra de Sintra e os arredores, que distingua com as suas freqüentes visitas, distinção de que foi iniludível a doação que da vila e respectiva colheita fez a sua esposa, a rainha Santa Izabel, no ano de 1287.

Seu filho D. Afonso, mais tarde o sétimo, da referida dinastia, igual paixão lhe inspirava a prática de Santo Uberto e a mesma atracção sentia pela Serra de Sintra e seu termo, onde se detinha por largos espaços, a ponto de ter de sofrer a bem conhecida admoestaçao dos seus ministros.

O termo, Ramalhão, incluía um palácio ou Paço Real, com seu parque arborizado e quintas anexas. A construção primitiva data do século XIV e é obra do monarca acima citado, tendo sofrido com o rodar dos tempos vários melhoramentos, sendo os mais dignos de nota os que se referem às pinturas dos seus vastos salões e remontam ao XVIII século, tendo tudo feito parte da «Casa das Raínhas».

O palácio e as quintas constituíram vários vínculos instituídos por seus proprietários. Uma delas formou

um vínculo pertencente a D. Ana Josefa de Bivar Albuquerque Mendonça, viúva do Governador da Nova Colónia do Sacramento, Luiz Garcia de Bivar. Foi senhora de preclaros dotes tendo deixado uma obra literária «O Pastor de Palafox e... Caminho Real do Desengano», traduzido e impresso no ano de 1798. Pertenceu depois, toda a propriedade, à Casa de Carnide, da família Arriaga e Cunha, incorporada em respectivo morgado.

Desvinculado êste, o Ramalhão foi vendido por quinze contos para a princesa do Brasil, D. Carlota Joaquina e incluído nos bens da «Casa das Raínhas».

O parque e a quinta constituíram, no século passado, passeio predilecto dos visitantes domingueiros da vila e recomendado aos turistas nacionais e estrangeiros.

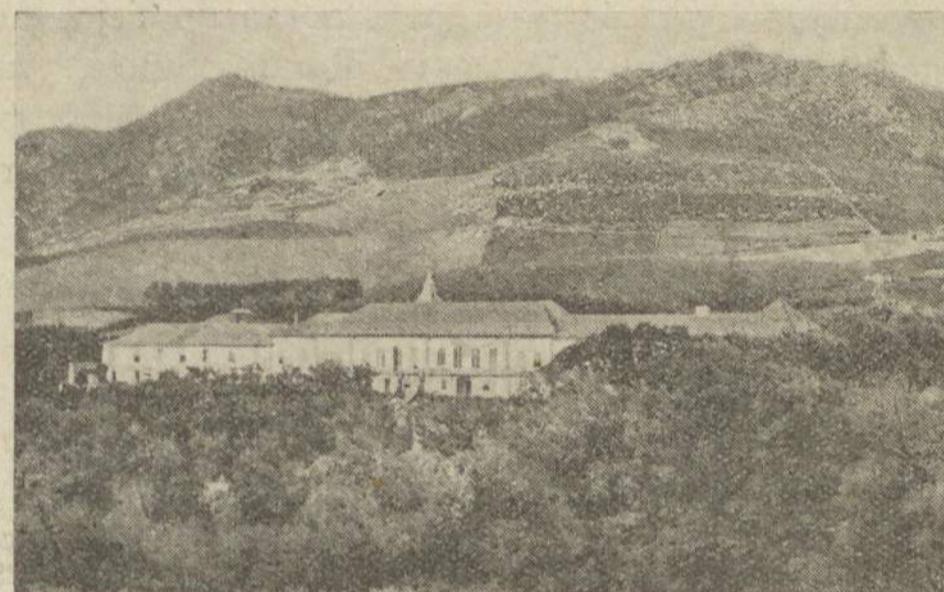
O Ramalhão gosou de uma acentuada aura, devido a ter albergado, nos seus vastos compartimentos, personagens que desempenharam papeis importantes e

que ficaram ligados à história da nação.

\* \* \*

A princesa do Brasil, D. Carlota Joaquina, já então rainha e espôsa de D. João VI, recusára prestar juramento à Constituição de 1822, pelo que foi compelida a residir no Ramalhão, donde só deveria sair após o movimento político-militar, de 27 de Maio de 1823, que na época ficou conhecido pela Vilafrancada ou Poeira, chefiado pelo infante D. Miguel, que, mais tarde, usaria o título de Conde do Ramalhão.

Em 1833, D. Carlos de Bourbon, pretendente à corôa de Espanha, tendo perdido a partida pela elevação de sua sobrinha ao trôno, com o título de Izabel II, ali esteve exilado e de lá lavrou e datou o seu protesto. Lá se hospedou o escritor multi-milionário inglês, William Beckford, que também habitou a vivenda «Monserrate», tendo saído do país por motivos íntimos sentimentais, segundo se disse e escreveu.



SINTRA — Palácio e Quinta do Ramalhão

Com o advento do "liberalismo", extinta a Casa das Raínhas, o Ramalhão foi arrematado em hasta pública pelo Sr. José Isidoro Guedes, Par do reino e Visconde de Valmôr, que lhe introduziu vários melhoramentos.

O vetusto palácio sofreu, como todas as coisas, a sua evolução desde que foi construído não só na pintura como também na ornamentação das salas tendo, para tal fim, muito contribuído com os seus bens particulares a dita raínha, D. Carlota Joaquina.

\* \* \*

Pelas paredes e tetos dessas salas e salões ecoaram as vozes, ora alteadas e irritadas, ora brandas e confiantes, das personalidades que os acontecimentos da época agitada, em que viveram, ali reuniram, tentando mudar o rumo, segundo os seus ideais, determinado pelas acções em que figuraram como operantes ou como simples comparsas.

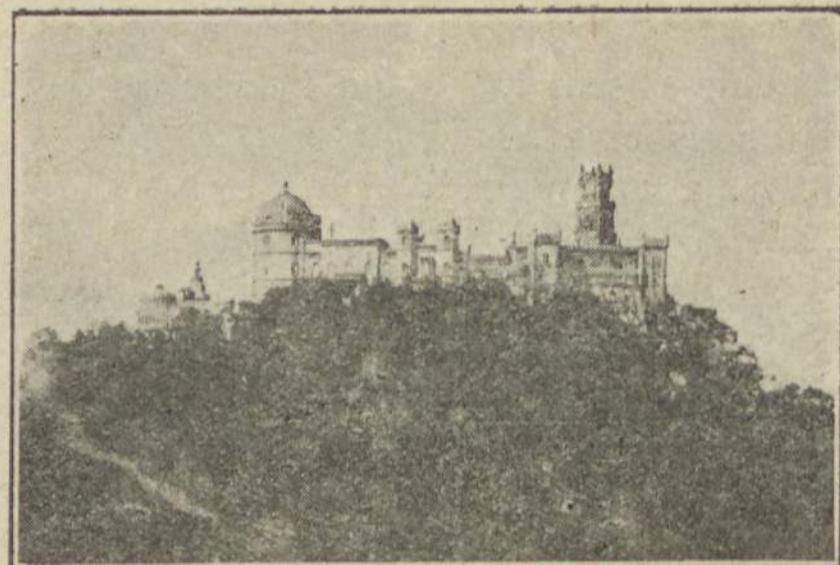
O período de celebriidade que o Ramalhão atingira tocava, porém, o seu término e êle ia mergulhar durante longo tempo no esquecimento e na obscuridade a que as circunstâncias o obrigavam.

Pensou-se em adaptar a propriedade a casa de repouso de intelectuais, mas tal intento não tomou vulto e tudo o que tinha constituindo movimento, côr e vida dos seus tempos áureos tombara no marasmo do iso-

lamento, crescendo as plantas livremente no embaraçado da cultura e incando-se de larvas as águas paradas e espelhantes do seu grande lago, cujas margens fragrantes pranteiam a ausência dos que, outrora, lhe imprimiam o relêvo das suas formas, e os sucessos dêsse período histórico afastaram para mais tarde lhes reconduzirem muitos dêles já transformados em ideias — e em indumentária.

Atingindo há pouco nova etapa, na evolução das funções que é chamado a desempenhar, por ter sido adquirido para fins pedagógicos com o título de Colégio de S. José, da Ordem Dominicana, para educação feminina, o Ramalhão, se a sua primitiva estrutura constituiu uma banalidade ou mero efeito de um capricho régio, produto do ambiente e característica dos tempos recuados em que foi mandada erigir, pela possibilidade do seu poder de adaptação aos fins do progresso hodierno torna o efeito da sua fundação digno de enfileirar ao lado de tôdas as obras que são consideradas utilitárias.

É pena é que não tenha sido posta em prática a ideia, primitivamente engendrada, da ligação das duas vilas históricas, Cascais-Sintra, pelo carril ferroviário, que proporcionaria ao turista alternativa da viagem pela borda do Tejo, mediante um percurso circulatório, Rossio, Sintra, Cascais, Cais do Sodré ou vice-versa. E, teria sido, provavelmente, contemplado o Ramalhão com o seu respectivo apeadeiro.



SINTRA — Palácio da Pena

**EM VOLTA DE UMA IDEIA FIXA...**

# Colaboração total

**Portugal e Espanha, em íntima harmonia, poderão alcançar a vitória social**

Por LUIZ QUADROS

**Q**UANDO cheguei a Espanha pela primeira vez, trazia ainda em memória todo aquêle aranzel de patrioteirismo idiota recheado de frases subjectivas, que alguns senhores me atiraram para os ouvidos, incitando-me a pôr-me em guarda contra o que êles chamavam o *imperialismo castelhano*...

E todas aquelas frases patrioteiras me sabiam a tintura de iodo e lograram, alfim, conseguir, pela insistência, despertar na minha alma simples certa nervose de inquietação e de bem justificada curiosidade; isto, tendo em conta tôda a grande propaganda verbal desenvolvida por mim em tertúlias mais ou menos literárias e entre amigos sobre a urgente necessidade de uma verdadeira e sincera colaboração entre Portugal e Espanha que, ultrapassando o pacto de não agressão já existente, se espraiasse pelos vastos domínios do cultural e do económico: factores primordiais de felicidade e abastança para os dois povos peninsulares.

E tôda a minha grande ânsia de conhecer o moderno Pensamento espanhol fez-me passar dias e dias de febre espiritual em busca de reacções antagonicas ao meu pensar, tão sinceramente exposta em inúmeras conversações.

Porém, agora, passado meses, eu posso regosiar-me e ouso escrever que em quâsi todos, em mais de 99 por cento de todos os espanhóis com quem tenho convivido descobri iguais desejos de colaboração, de cooperação, propósitos firmes e sinceros de erguer bem alto a nossa civilização comum, e de se começar a construir o edifício grandioso de um grande «bloco» de nações *hispânicas*. (E digo *hispânicas* propositadamente, porquanto o vocábulo «hispânico» é, foi, e será sempre sinónimo do corrupto termo «ibérico», que transviadas almas ofuscaram e queimaram em holocausto a mitos demo-liberalistas e anarquistas. Culpa não tenho que, erradamente, tanto em Espanha como em Por-

tugal se continue a usar a palavra «hispanidade» reservada únicamente à parte espanhola da península e aos povos de sua origem, quando hispanos, segundo os mais autorizados Autores, são todos os homens de *raça* peninsular...)

Mas são — curiosa coisa! — os mesmos olhos míopes que em Portugal me falavam do «imperialismo castelhano» os que, imbecilmente, ousaram já, aqui, falar-me não sei em que realengas alianças possíveis geradoras de um imponente bambino que ficaria senhor de um trôno comum às duas pátrias irmãs.

«È certo que Castela passou as nossas fronteiras, mas depressa Aljubarrota lhe ensinou o caminho de casa. Também nós (os portugueses) passámos as fronteiras de Castela, para que, em Toro, aprendessemos a estrada que nos trouxe a Portugal», diz-nos António Sardinha, o maior filósofo do moderno nacionalismo português. Não ignoramos que, mais tarde, um rei espanhol consegue sentar-se no trôno de Portugal, que um Cardeal decretivo e falho deixara de ocupar. Assim vivemos 60 anos.

Em 1651, a Inglaterra consegue, a pouco e pouco, realizar um dos maiores e mais ricos impérios que têem existido à face da Terra, — a Península Hispânica entra em franca decadênci... E eis porque anos mais tarde eclode a Revolução portuguesa de 1640 como conclusão historicamente lógica de uma época de desgraça militar e de forte crise económica. Lisboa, décadas atrás um dos maiores empórios comerciais do Mundo civilizado, vê-se reduzida a simples burgo comercial de segunda ordem, enquanto Londres aumenta cada vez mais o seu poderio e esplendor. O povo português, auxiliado pela França, procura viver por si mesmo em independência total pois que apesar da boa vontade dos Filipes, êstes só lhe trouxeram mais desgraça à sua já muita infelicidade.

E hoje em dia, nêstes primeiros meses do interrogativo ano de 1945, em que a velha e sempre jovem Europa está sentindo todo o peso da brutalidade asiática, ao rememorarmos as brilhantes páginas das Histórias de Portugal e de Espanha, uma vez mais reparamos que foi sómente quando as duas pátrias peninsulares, por enlaces matrimoniais entre os príncipes, frisantemente em Quinhentos, tornando-se como dois todos de um só todo, que a Península atingiu o auge em potência expansista e em esplendor cultural. É tão brilhante esta época de colaboracionismo hispânico que o maior crítico literário português de todos os tempos, o malogrado Moniz Barrêto, escreveu algures: «Depois que em Aljubarrota e em Toro os portugueses e os castelhanos afirmaram reciprocamente a sua independência contra mútuas tentativas de invasão, iniciou-se na Península um período de inteligências diplomáticas que dura um século e corresponde em Portugal aos reinados de D. João II, D. Manuel, D. João III, D. Sebastião, e em Espanha aos reinados de Fernando-e-Isabel, de Carlos V, de Filipe II». E Moniz Barrêto acrescenta: «Durante este período, que é da maior prosperidade e grandeza dos povos peninsulares, a confiança da força própria suprime desconfianças e temores, e a identidade de aspirações e sentimentos cimenta as bases de uma aliança em que compartilhamos com a Espanha a hegemonia do Mediterrâneo ocidental e nos dois oceanos. É este pensamento que inspira os casamentos dinásticos e se traduz por auxílios militares, que conduz um infante de Portugal à barra de Tunes, que faz combater os cavaleiros espanhóis em Álcacer-Qubir, que encontrando intérpretes condignos nos grandes poetas da Península, enche de elogios magníficos do génio espanhol a epopeia das glórias portuguesas, que dita a Herrera a lamentação à morte do Rei desejado que, em pleno reinado de Filipe IV, leva o maior vulto do teatro nacional espanhol a coroar com a auréola da poesia a memória do Príncipe constante. É um facto que se presta a reflexões que o período da aliança espanhola coíncida com a época da maior prosperidade e de plena expansão de génio português». Mas o colaboracionismo entre os dois povos peninsulares não convém a qualquer outra nação europeia com desejos de hegemonia continental. E é assim que, primeiro a França e depois a Inglaterra, mais tarde outra vez a França e, a partir de 1717, a Grande Loja Maçónica de Londres obstam de todas as maneiras, usando todos os processos, quaisquer anseios de pan-hispanismo, como é lícito chamar à colaboração política luso-espanhola e à aproximação espiritual entre dois povos peninsulares e as restantes nações hispânicas espalhadas pela América... Por esse motivo, servindo interesses estranhos, o sangue de portugueses e espanhóis em luta a que bem se poderá chamar fraticida, tingiu

muitas vezes estas terras de heroísmo e beleza que se chamam Hispânia: abraço de duas pátrias irmãs, mães de outras pátrias que o génio peninsular soube erguer para a glória da Civilização Ocidental.

Mas já passaram os séculos em que Portugal voltou costas a Espanha e Castela se olvidou de Portugal, martirizados por lutas intestinas de toda a espécie ateadas por gente interesseira e astuta... Passaram também os tempos em que a soberania portuguesa em África se discutia, descaradamente, sobre um miséravel pano verde entre germanos e ingleses lá para as bandas de Berlim. Passaram igualmente os dias escuros em que a Maçonaria controlou, orientou, e subjugou toda a política peninsular. Já lá vai também o tempo em que Cerdeira se lançou, heroicamente, nas águas de Cuba, com os seus frágeis e antiquados navios contra os potentes couraçados norte-americanos, perante a completa indiferença de um Parlamento espanhol entretido em questiúnculas politueiras do mais requintado liberalismo. Igualmente passou a época trágica em que os grandes capitães portugueses da ocupação africana, em que sobressai a maravilhosa figura de Mousinho, eram diariamente ridicularizados por uma Imprensa que, ignobilmente, chegava a pedir ao Governo que não enviasse mais tropas para Angola e Moçambique pois que era necessário deixar alguns pretos para semente... Hoje, tanto a Espanha como Portugal, sabem o que querem e sabem reconhecer o valor e amplitude da amizade peninsular no sentido de um «bloco» político que faz valer os dois estados hispânicos como um forte poder atlântico e mediterrâneo no concerto ou na luta entre as maiores potências mundiais.

O primeiro passo no caminho da colaboração peninsular está dado, — deram-no Salazar e Jordana, firmando o chamado «Bloco Peninsular». Há, agora, que alargar o mais possível essa colaboração e levá-la, lealmente e francamente, a um grande intercâmbio económico, factor número um de bem-estar humano. E alargando o enfezado *clearing* já existente a uma grande colaboração económica, os dois povos peninsulares, senhores ainda de inumeráveis riquezas, poderão tornar-se rapidamente duas das maiores potências mundiais reeditando, se necessário, as magníficas páginas históricas do seu esplendoroso passado.

E reconhecer-se-á a maior urgência de se entrar imediatamente no campo da cooperação económica quando nos lembramos que, nos portos da África Ocidental Portuguesa, ainda não há muito estacionavam, e de certo ainda estacionam..., toneladas e mais toneladas de mercadorias aguardando um problemático transporte para mercados europeus deteriorando-se e causando aflição aos angolanos, enquanto tanto em Portugal como em Es-

panha indíviduo há para quem o verbo comer é difícil de conjugar na primeira pessoa do indicativo presente... Por outro lado, sendo a Espanha senhora já de uma razoável indústria, indústria em pleno desenvolvimento, está já hoje em condições de fornecer aos portugueses grande número de artigos industriais e maquinismos agrícolas, que Portugal compra agora na América a altos preços, ou, precisando melhor, em troca de enormes contingentes dos três produtos que em maiores quantidades pode exportar: vinho do Pôrto, conservas de peixe e cortiças.

Se se transformar o Acordo Comercial já existente num grande estabelecimento de permutas, e igualando o poder de compra das duas unidades monetárias: escudo e peseta, pois que o câmbio artificial hoje existente decerto será incompatível a tal realização económica, nêle residirá a certeza de uma imediata melhoria das condições de vida dos dois povos, indignas, por tão baixas, do seu glorioso passado. Assim, «se nós quisermos a Península para os peninsulares, e, congregados num bloco invencível, não sermos ingleses, nem alemães, nem tão pouco norte-americanos, ainda é tempo de se reparar o êrro criminoso duma política externa, em que Portugal e a Espanha são igualmente pecadores», palavras de António Sardinha em 1919

que, ainda hoje, gozam de uma flagrante actualidade... Parcialmente, o êrro a que alude o grande teórico da política da colaboração luso-espanhola foi já reparado. Mas a reparação não foi total, — há, portanto, que completá-la aceleradamente antes que seja tarde! Viremos os olhos a Leste...

*N. da R. — Quando chegou à nossa Redacção o presente artigo, em cujo texto palpita toda a juventude e patriótica inquietação do seu Autor, alguém nos informou que o Governo espanhol estava sobremaneira interessado na compra de madeiras portuguesas para fabrico de papel, dado que luta presentemente com a maior necessidade daquela matéria-prima para manter em laboração as fábricas existentes em Espanha. Porque tanto na Guiné como em Angola possuímos grandes florestas onde abunda o imbomdeiro, cuja celulose é muito superior à do pinheiro continental e à do abéto nórdico, pombos as melhores esperanças no intercâmbio económico entre as duas nações irmãs, principalmente no que se refere à «pasta de papel» porquanto o papel espanhol, a importar depois, decerto nos ficaria mais barato que o de proveniência americana que, além de caro, não chega a Portugal em quantidades suficientes.*



# Direcção Geral de Caminhos de Ferro

## A Comissão Administrativa do Fundo Especial, para fazer face às necessidades impostas pelo aumento de tráfego, adquiriu, em 1942, 80 vagões e, em 1943, mais 500

**E**NCONTRA-SE publicado e distribuído o «Relatório da Gerência do Fundo Especial de Caminhos de Ferro» no ano económico de 1943. É um documento minucioso que nos coloca em contacto com a actividade, notável e admirável, da ilustre e digna Comissão Administrativa, a que preside o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, e de que fazem parte, como vogais, os srs. engenheiros Rodrigo S. do Vale Monteiro, Ernesto de Oliveira Rocha e Mário Dias Trigo e os srs. António Ramalho Ortigão Peres, Luiz Xavier da Gama e dr. João de Matos Rodrigues.

A conta da gerência do Fundo Especial, relativa a 1943, informa-nos que se apuraram receitas no valor de 66.707.131\$00, quantitativo que excede muito as previsões orçamentais, segundo o Relatório, e resultou não só de uma apreciável melhoria nas receitas do impôsto ferroviário, que rendeu 52.251.910\$00, mas sobretudo da venda das carruagens do Vale do Lima, que, só à sua parte, produziu 12.000 contos.

Há ainda uma outra receita importante a registrar, no valor de 2.245.221\$00, proveniente da venda de vários materiais e ferramentas usadas e de participações em obras.

Apontadas essas receitas, resta-nos agora saber qual foi a aplicação que lhes foi dada. Diz o Relatório: «Com as oportunas diligências feitas pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro e por esta Comissão foi possível, não obstante a difícil situação criada pela guerra, aplicar estas receitas, até o montante de 66.042.874\$77, na satisfação de encargos do Fundo Especial, tendo, dêste modo, ficado sem emprêgo apenas o saldo de 664.256\$23, que reverteu em favor do Tesouro Público, conforme as disposições legais em vigor.

Mais abaixo lê-se o seguinte, que nos apraz reproduzir:

«O apreciável desafogo de tesouraria que as receitas desta gerência proporcionaram ao Fundo Especial permitiu que o Governo desse solução aos seguintes problemas, do maior interesse para os serviços ferroviários da Nação:

Renovação de pontes da linha da Beira Alta; Intensificação do tráfego ferroviário; Redução dos encargos financeiros do Fundo Especial».

Com efeito, além da renovação das pontes da Beira Alta, que constituia uma reconhecida necessidade; além da redução dos seus encargos financeiros, com o resgate dos empréstimos em vigor e contraídos em várias épocas pelas antigas Administrações dos Caminhos de Ferro do Estado, procedeu-se à intensificação do tráfego ferroviário.

E, a propósito, assim se escreve no Relatório em questão:

«Para fazer face às necessidades impostas pelo aumento de tráfego, que nos últimos anos tem afluído, em especial, às linhas do Estado e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, já se havia procedido à aquisição de 80 vagões por contrato firmado em 1942.

Com o mesmo intuito se voltou a fechar nova operação de compra nesta gerência: compreendendo o fornecimento de mais de 500 vagões para as linhas do Estado, dos quais 300 foram pagos pelas disponibilidades do Fundo Especial, tendo-se dispendido para esse efeito Esc. 20.487.728\$50».

Diz-nos ainda o Relatório que não foi possível conseguir qualquer aquisição de carris para a renovação de alguns trôços de via, mas, em compensação, outros melhoramentos foram feitos, nos termos de contrato de arrendamento, nas instalações das linhas do Estado, sendo os mais importantes os seguintes:

Balastragem e outros melhoramentos na via . . . . .	2.405.845\$56
Pontes, pontões e aquedutos . . . . .	820.690\$55
Melhoramentos em estações . . . . .	3.161.604\$61
Diversos . . . . .	666.968\$28
Total . . . . .	7.055.109\$00

Eis, nas suas linhas gerais, o que é o notável Relatório da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

# A Variante de Loulé

O artigo que, a seguir, vamos publicar, trata de um assunto de alta importância não só para Loulé mas também para o sul do país.

Não é a primeira vez que a Gazeta dos Caminhos de Ferro se ocupa de problemas e aspirações dessa populosa e progressiva vila algarvia. Por isso é com prazer que, de novo, as nossas colunas se colocam ao serviço e na defesa de uma justíssima aspiração, tanto mais que Loulé é, como se afirma no artigo que, abaixo, inserimos, um ponto de confluência de grandes riquezas comerciais:

Volta novamente a agitar-se com todo o volume da sua importância e influência, o problema da variante de Loulé, que consiste no desvio da linha entre as estações de Boliqueime e Almancil, de forma a tocar naquela Vila, séde do maior e mais populoso concelho algarvio.

Loulé é, de facto, pela sua situação geográfica, o ponto de confluência de incalculáveis riquezas comerciais, constituídas pelos produtos do Baixo Alentejo, a cortiça e o carvão da beira-serra algarvia, o figo, amêndoas e alfarrôba, cujo concelho é, incontestadamente, um dos maiores, senão o maior produtor do País.

Tratando-se ainda de um concelho produtor de riquíssimos calcários, é exportador de pedras de cantaria, de óxido de cálcio e de gesso em avultada escala e volta a ser o primeiro na exportação de obra de palma e esparto manufacturada e na importação destas matérias primas.

A exportação de calçado manufacturado que abastece o mercado e as feiras de todo o Alentejo, é uma das indústrias cujo tráfego viria igualmente amortizar o encargo que a variante representa.

Quanto ao volume de passageiros, é penhor garante do seu valor a densidade populacional do concelho e, sobretudo, a demonstração do desenvolvimento da camionagem algarvia, cujas maiores empresas se iniciaram em Loulé e fazem condicionar a abertura de qualquer carreira, com a inclusão obrigatória de Loulé no seu itinerário.

\* \* \*

Gizado assim, a passo largo, o fundamento económico e a razão de ser do melhoramento, anotemos agora alguns argumentos de carácter genérico que o impõem e recomendam.

No actual percurso Boliqueime-Almancil não há nem muitos nem grandes povoados. Afóra Vale de Éguas e Vale Judeu, passado em tangente, a linha

decorre por uma zona árida e pouco produtiva, caracterizada pela ausência do casario e por terrenos de mato e barrocal. Na variante que se pretende, são atravessados os sítios de Maritenda — Benfarras — Vale Covo — Vale Judeu — Campina de Baixo — Pinheiro — os arredores da Vila e depois os sítios de Gonçinha, Areeiro, Alfarrobeira até Almancil, lugares todos ligados à Vila por excelentes estradas e que com certeza carrearão para o caminho de ferro os variados produtos das diferentes culturas, conduzidos hoje aos mercados por via ordinária.

\* \* \*

E anote-se, de passagem, que o melhoramento projectado não viria só beneficiar o importante e vastíssimo concelho de Loulé. Toda a região algarvia aproveitará a melhoria de um conjunto de ligações que só aperfeiçoa o tráfego e a troca de produtos das regiões super-abastecidas para as deficitárias e, como Loulé é um centro exportador, teremos deste modo servido as restantes regiões.

\* \* \*

Para os louletanos é o maior melhoramento reclamado há muitas décadas, que serviu de cartel eleitoral, antes da actual situação política. Com este êxito se elegeram deputados e se venceram algumas eleições, de tal modo a simples promessa da sua realização agita a alma louletana.

Aguardemos, porém, que o Governo de Salazar, na época das realidades que vivemos, e em que estamos a ver a construção de tanto e tão útil melhoramento, autorize e facilite mais este, que representa o anseio de uma população de quase 60.000 habitantes.

II

## Sapadores de Caminhos de Ferro

Como nos demais anos, em que sempre se deu uma nota festiva à comemoração do seu regresso de França, o antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro realiza, este ano, mais uma vez, a sua festa de confraternização em que se reúnem os oficiais, sargentos, cabos e praças que fizeram parte do C. E. P., na passada Grande Guerra. Este ano, o habitual almôço realiza-se, em Lisboa, pelas 12,30 horas do dia 6 de Maio próximo, na Casa do Alentejo.

Preside ao almôço o antigo comandante do Batalhão e actual General Raúl Esteves.

# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

CXII

A «R.», resumindo o comunicado do S. Q. G. A. diz: «Caças-bombardeiros visaram estaleiros de submarinos em Hamburgo e objectivos de transporte no Noroeste da Alemanha, incluindo parques ferroviários e oficinas de reparação, em Paderborn. Alguns caças da escolta metralharam objectivos ferroviários.

— Segundo a «Reuter» sabe-se que em Fevereiro caças-bombardeiros atacaram parques ferroviários e material circulante na região de Dusseldorf, parques ferroviários nas regiões de Wurzburg, Landau e Seves e material circulante em Treves e Karlsruhe.

— Diz ainda a «Reuter» que parques ferroviários de Radstadt e Offenburg e a ponte ferroviária de Radstadt constituiram o objectivo de outros caças-bombardeiros, que também atacaram material circulante próximo de Radstadt e Mahlberg.

— Comunica a «Reuter» que, em Fevereiro, mais de 1.300 bombardeiros pesados, com escolta de 850 caças, bombardearam parques ferroviários em Magdeburg, Chemitz e outros pontos numa extensa área da Alemanha central.

— Sabe-se, oficialmente, pela «Reuter», que os caças nocturnos aliados estiveram activos, atacando parques ferroviários e combóios, à retaguarda das linhas alemãs.

— A «Reuter» anuncia que em poder das tropas aliadas cairam mais de 280 vagões com abastecimentos, 26 locomotivas, 107 carruagens e outro material ferroviário.

— A «Reuter» diz que a aviação aliada bombardeou objectivos ferroviários, numa extensa área da Alemanha ocidental. Caças-bombardeiros atacaram o tráfego ferroviário nas regiões de Rheine, Osnabrück e Herford, os parques ferroviários das regiões de Dusseldorf, Duren, Colónia e Prum, e, mais ao sul, objectivos de Trier, Frankfurt, Kaiserlautern, Pirmasens, Mannheim e Stuttgart. Bombardeiros pesados, em grande força e com escolta, atacaram os parques ferroviários de Hamm, Munster, Coblença, Rieder, Siegen, Bonn e Cassel.

— A «Reuter» anunciou oficialmente que no dia 25 de Fevereiro um grande ataque aéreo a Berlim atingiu a área dos ministérios e as es-

tações ferroviárias apinhadas de refugiados vindos de Leste.

— Pela «Reuter» sabe-se que formações de bombardeiros médios e caças, do Comando da Aviação Tática, atacaram, com excelentes resultados, objectivos ferroviários na passagem do Brenner. Bombardeiros ligeiros alvejaram o sistema ferroviário do Pó.

— A «Reuter» anunciou que mais de 1.200 Fortalezas Voadoras e Liberators da 8.ª Fôrça Aérea Americana, escoltados por 600 caças, atacaram objectivos ferroviários em Nuremberg, cidade que já havia sido bombardeada.

— Segundo a «Reuter», as comunicações na Alemanha ocidental e central devem ter ficado inutilizadas, durante algum tempo, em consequência dos assaltos aéreos, as estradas e vias férreas: Os «raids» cobriram todo o sistema secundário de comunicações da Alemanha, depois da virtual paralização do principal tráfego, nas estradas e vias férreas, provocada por anteriores «raids».

— Pela «Reuter» sabe-se que bombardeiros médios e ligeiros e caças-bombardeiros atacaram comunicações ferroviárias e estradas na Alemanha ocidental, no norte e no nordeste do Ruhr e entre o Reno e o Roer. Entre os objectivos incluem-se as pontes ferroviárias de Bad e Oeynhausen, Vlotho, Herford e Lave e parques ferroviários da região de Duren. Foram destruídas e danificadas locomotivas assim como vagões e linhas, que foram cortadas em muitos pontos. Mais ao sul atacaram-se os parques ferroviários Zweibrücken, Kaiserlautern, Mannheim e Darmstadt e a ponte ferroviária de Badmunder. Bombardeiros pesados, com escolta, atacaram, em grande força, objectivos ferroviários de Nuremberg. Entre êsses objectivos, incluem-se parques ferroviários, e oficinas de reparações. Alguns caças da escolta bombardearam objectivos ferroviários no sul da Alemanha. O grande centro ferroviário de Worms foi também atacado, com violência, pelos bombardeiros pesados da R. A. F..

## Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide

**Escola Profissional António Vasconcellos Corrêa**

No próximo dia 8 de Abril, realiza-se na Escola Profissional de António Vasconcellos Corrêa, do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, uma interessante festa para comemorar o XIX aniversário daquêle Grupo, que constará de uma sessão solene, pelas 15 horas, na qual serão distribuídos vestuário e calçado a 20 crianças de ambos os sexos, filhos dos sócios mais necessitados, e de um baile, à noite, abrillantado por uma orquestra.

Agradecemos o convite enviado à nossa Redacção.

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Abril de 1895)

## Bilhetes baratos

Começa no dia 4 a venda de bilhetes de ida e volta para Sevilha, por motivo das festas da semana santa e da feira annual que ali attrae a mais extraordinaria concorrencia todos os annos.

Os preços d'estes bilhetes são: de Lisboa, Coimbra ou Figueira de Foz, 1.<sup>a</sup> classe 13\$500 réis, 2.<sup>a</sup> 11\$200, 3.<sup>a</sup> 8\$200; e do Porto, 1.<sup>a</sup> 16\$000 réis, 2.<sup>a</sup> 13\$200 e 3.<sup>a</sup> 9\$200, mais em todos os casos as diferenças de cambio que só no dia podem ser fixadas segundo as cotações cambiaes, e que regulam por uns 17,3 p. c. sobre a parte respectiva ás linhas hespanholas, o que dará approximadamente um aumento de 1\$270 réis em 1.<sup>a</sup> classe, 1\$110 em 2.<sup>a</sup> e 800 em 3.<sup>a</sup>, sobre os preços supra.

Escusamos de repetir o que já aqui temos dito sobre as originalíssimas festas que Sevilha offerece aos seus visitantes n'estes dois periodos, sendo as mais notaveis as procissões de quarta, quinta e sexta feira, 10, 11 e 12 d'abril e a feira nos dias 18, 19 e 20.

A ida pôde fazer-se em qualquer dia até 16 e o regresso desde o dia 13 até 23.

Para maior commodidade do publico, os comboios correios ascendentes dos dias 4 a 9 e 13 a 21, e os descendentes dos dias 5 a 10 e 14 a 22 terão uma carruagem toilette-cama, cujos logares poderão ser utilizados pelos passageiros portadores de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe d'este serviço, ou da tarifa geral, pagando a sobretaxa de 1\$500 réis, tanto á ida como á volta.

## «SUD-EXPRESS»

Ficou assegurado, a partir do dia 22 de Março, êste serviço

O serviço do «Sud-Express» ficou assegurado desde 22 do mês passado, com a circulação semanal de uma carruagem de luxo, da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, mista de lugares camas e lugares simples de 1.<sup>a</sup> classe, directa de Lisboa a Hendaya e de Irun a Lisboa, às quintas-feiras, pelos comboios n.<sup>os</sup> 3 e 37 de Pampilhosa a Vilar Formoso, e comboios n.<sup>os</sup> 6, de Vilar Formoso à Guarda, e 4, de Guarda a Pampilhosa. A carruagem directa procede do comboio rápido n.<sup>º</sup> 51 e tem continuação, de Pampilhosa a Lisboa, pelo comboio rápido n.<sup>º</sup> 56, das quintas-feiras.

Para utilização desta carruagem consideram-se as cobranças dos suplementos correspondentes, previstas no 1.<sup>º</sup> aditamento à tarifa especial n.<sup>º</sup> 4 de grande velocidade, além da sobretaxa de velocidade, por utilização dos comboios rápidos. Os horários em vigor, dos comboios que asseguram o transporte da referida carruagem, são os seguintes: partida de Lisboa às 8 e 40 e chegada a Vilar Formoso, a Irun e a Paris, respectivamente, às 18 e 15, 12 e 30 e 9 e 15. Partida de Paris, às 21 horas e chegada a Irun, Vilar Formoso e Lisboa, respectivamente, às 17 e 40, 12 e 15 e 0 e 27.

Os dirigentes dos Caminhos de Ferro de Espanha estiveram em Lisboa, em visita de estudo

No «Lusitânia-Expresso», em carruagem especial, regressaram já a Madrid os srs. D. José Aguinaga e D. Manuel Villar, respectivamente sub-director geral e engenheiro chefe da R. E. N. E. F., que vieram ao nosso País estudar com os dirigentes da C. P. vários assuntos, que se prendem com as ligações e remodelação dos serviços ferroviários nos dois países, visitando ainda as oficinas de Santa Apolónia e do Barreiro, e os terrenos de Sacavém, onde vão ser construídas as novas oficinas da C. P. substituindo as de Santa Apolónia.

Na «gare» estiveram a apresentar cumprimentos de despedida, entre outros, os srs. D. José Maria Bernejo, Ministro-Conselheiro da Embaixada de Espanha, engenheiros Vasconcelos Correia, Pereira Barata e Branco Cabral, respectivamente presidente do Concelho de Administração, chefe de Exploração e secretário geral da direcção.

## Publicações recebidas

### Boletim do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis

Estão publicados, num só fascículo, os n.<sup>os</sup> 13 e 14, d'este Boletim, dirigido pelo sr. José Francisco Costa, presidente da Comissão Administrativa do Grémio dos Industriais de Transportes em automóveis.

O fascículo presente contém no seu sumário matéria de interesse sobre técnica, jurisprudência e legislação.

### O Lar do Comércio (Relatório de 1944)

«O Lar do Comércio», benemérita instituição de assistência, fundada, no Pôrto, em Junho de 1936, criou e desenvolveu raízes profundas, realizou uma obra admirável. O Relatório da Gerência de 1944 coloca-nos na presença das dificuldades que se venceram e dos serviços que se prestaram; dá-nos a relação dos novos sócios beneméritos, que vieram garantir os progressos e a eficiência dos serviços da instituição e revela-nos, entre outros factos, que o Fundo Pró-Casa aumentou para 54.147\$27.

### «Os Josés»

Foi-nos enviada a circular n.<sup>º</sup> 2 do grupo «Os Josés», em organização. Presta em primeiro lugar homenagem ao ilustre médico sr. Dr. José Formosinho Sanches, que ao novo grupo onomástico tem prestado relevantes serviços.

O grupo, segundo vemos na circular presente, projecta a construção de uma casa de repouso, que se chamará a «Pousada dos Josés».

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

## ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

## CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «A ponte de S. Luiz Rey».  
 COLISEU - Às 20,45 - «Companhia de Ópera».  
 OLÍMPIA - Das 14 às 24 - «A teia da aranha».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

# GLYCOL

## O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.  
 O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.  
 O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.  
 O GLYCOL evita o efeito.  
 O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G  
L  
Y  
C  
O  
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.  
 O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

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

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 4550 em sélos do correio, nome e morada

# VINHO DO PÓRTO

À venda em todos os hoteis, restaurantes e bars de primeira ordem  
 GRAHAM'S PORT

Guilherme Graham Júnior & Ca.

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

# Caminhos de Ferro Coloniais

## MOÇAMBIQUE

Foi já publicada uma estatística referente ao ano de 1943, do movimento de passageiros e mercadorias nos caminhos de ferro, camionagem e portos da colónia de Moçambique.

A referida estatística fornece-nos dados interessantes, a saber:

Nas linhas férreas da colónia transitaram durante o ano, 747.489 passageiros e 2.312.070 toneladas de mercadorias.

A camionagem automóvel transportou 303.862 passageiros e 79.959 tonelados de carga.

No pôrto de Lourenço Marques, num total de 2.195.133 toneladas de mercadorias, 345.327 toneladas foram de carga geral, que produziram uma receita de libras 144.913; minério (excepto carvão) 123.062 ton., que produziram 14.166 libras de rendimento; mais 180.975 toneladas de combustíveis, produzindo 170.744 libras de receita; e 1.545.829 ton. de carvão de que resultou uma receita de libras 109.869.

Das 1.545.829 ton. de carvão que foram transportadas, 1.438.491 foram exportadas; e detidas, para o mesmo fim, 57.299 ton., utilizadas para consumo local; e 50.039 compradas pela administração do Caminho de Ferro.

Pôrto de Inhambane — 53.682 passageiros e 11.445 ton. de carga.

Pôrto de Moçambique — 44.626 passageiros e 7.737 ton. de carga.

— O Governo britânico, segundo declarou, recentemente, na Câmara dos Comuns, o Ministro das Colónias, Oliver Stanley, vai fazer um empréstimo que habilite o Governo da Colónia do Niassa a avançar o seu caminho de ferro transzambeziano, ligação importante entre essa Colónia e a costa da Colónia portuguesa de Moçambique.

Declarou ainda o mesmo ministro inglês que seriam procurados meios de intensificar o tráfego para essa linha férrea e para outros dois caminhos de ferro no Niassa. Um desses meios seria desenvolver a produção da Colónia. O outro meio seria a possibilidade de empregar a camionagem em concorrer para o tráfego ferroviário. Também se devia pensar no estudo das tarifas ferroviárias. Stanley concluiu dizendo que F. Cooke, que recentemente abandonou a direcção dos Caminhos de Ferro da África do Sul, estudava o assunto.

## ÍNDIA

Para o cargo de director «ex-ofício» da West of India Portuguese Guaranteed Railway Company Ltd. foi nomeado o sr. António Potier.

Quereis dinheiro?  
 JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51  
 LISBOA  
 Sempre Sortes Grandes!



# COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA  
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 - LISBOA

Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

# Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

## B A D E N — S U I C A

A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal

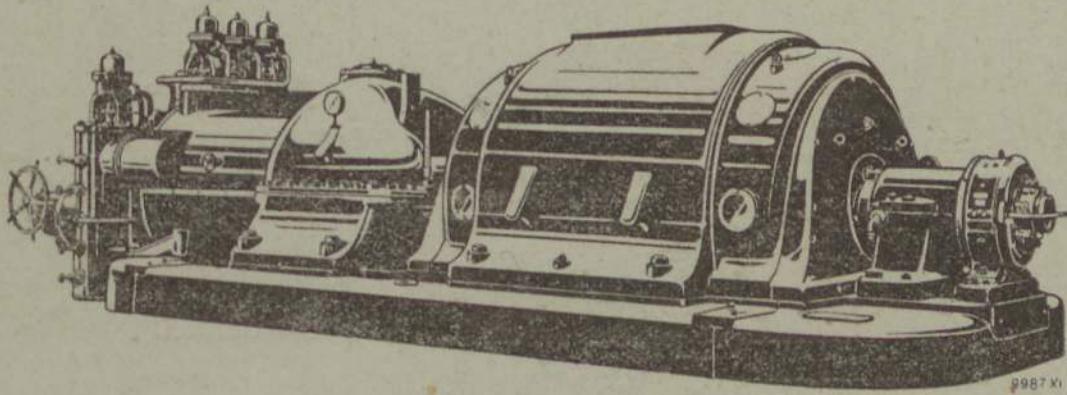
Representante geral para Portugal e Colónias:

## EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João 1, 25, 3.<sup>o</sup>, Dt.<sup>o</sup> — Pôrto

(Salas 44, 48 e 49)



União Eléctrica Portuguesa, Pôrto  
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
TELEFONE 26415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ta CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

## Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) EDIFÍCIO TODO

### DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro

e do mar. — Todos os confortos e comodida-

des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-

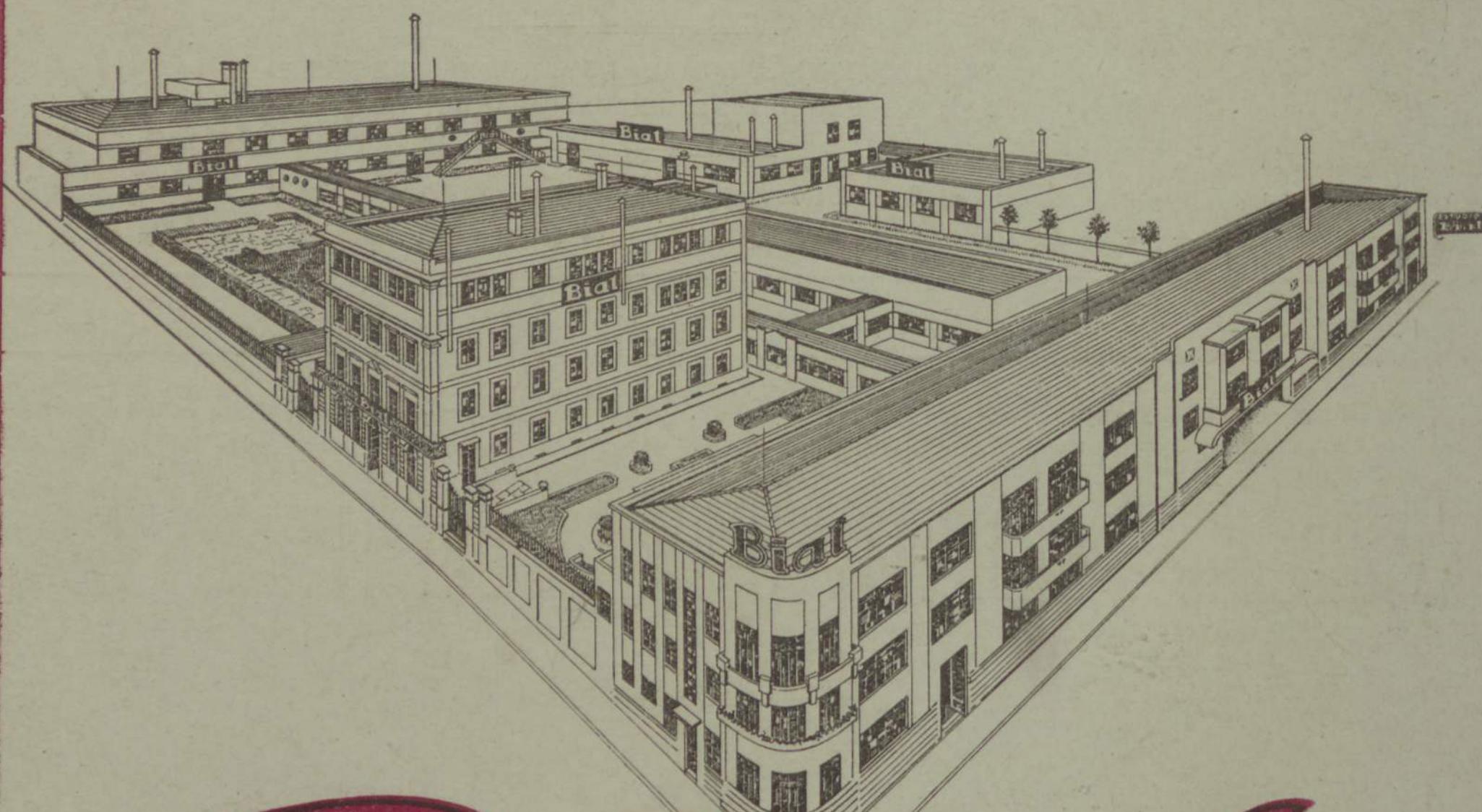
sitas. — Casa de banho em todos os andares.

FALA-SE FRANCÊS — Cosinha à Portuguesa. — Empregados a  
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 21616 — PORTUGAL



# Bial

É NESTES LABORATÓRIOS  
QUE SE PREPARA O

**BENZO-DIACOL**

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE