

DEPÓSITO LEGAL
MAR 1945

3.º do 56.º ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1945

Número 1371

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Comércio e Transporte. / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA



«VARINA» QUADRO A ÓLEO
DE ALBERTINO DE GUIMARÃES

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 mi-
 neira da Katanga: Quilómetros 1.800



Bom Gosto...

Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.ª 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. de Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P. R. X. 21366 - 21227

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 comodidades recomendáveis. — **Esplêndida sala de visitas.** — Casa de banho em todos os andares. — **Cosinha à Portuguesa.** — **Empregados a todos os Vapores e Combóios.**

FALA-SE FRANCÊS

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

TINTURARIA Cambournac

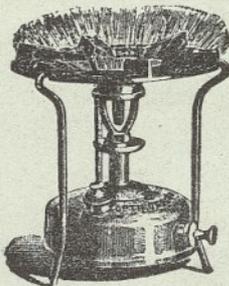
11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
 TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: **RUA DE S.ª CATARINA, 380**

Officinas a vapor — **RIBEIRA DO PAPEL**

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

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho 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 processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça



“ A NOVA

LOJA DE

CANDEIROS”

Vende ao preço da tabela:
**Fogões, Esquentadores, Lan-
 ternas e todos os artigos da**

VACUUM

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TOMANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Sêca, 24 -- LISBOA -- Telefone 2 2942

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; Pôrto, 1897 e 1904
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

1371

1 — FEVEREIRO — 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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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 ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Direito Ferroviário, por <i>A. Campos Figueira</i>	69
Direito Ferroviário, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	70
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	72
Caminhos de Ferro Portugueses	72
Notas da Quinzena, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	73
Linhas Estrangeiras	74
Viagens e Transportes	76
Linhas Portuguesas	77
Caminhos de Ferro Coloniais	77
Vida Ferroviária	77
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	78
Há 50 anos	80
Imprensa	80
Espectáculos.	80
Parte Oficial	81

Direito Ferroviário

A propósito do curioso artigo assinado pelo Dr. Busquets de Aguilar e publicado no primeiro número da «Gazeta» de Janeiro do corrente ano, seja-me permitido produzir algumas considerações sobre a legislação ferroviária vigente, que me parecerem necessárias e oportunas.

Na qualidade de chefe do contencioso da Sociedade Estoril e em mais de vinte anos de contacto regular e permanente com os vários tribunais de Lisboa, estou longe de partilhar da opinião do illustre articulista, quando conclue que as disposições de direito ferroviário são bastante claras e bem redigidas.

As dúvidas e injustiças que, por vezes, tenho verificado nos julgamentos e processamento dos autos levantados pelos agentes ferroviários, em quasi todos os Juizos Criminaes de Lisboa, estão longe de justificar tão categóricos elogios.

De resto, milagre incompreensivel seria que uma legislação que vigora desde 31 de Dezembro de 1864 (80 anos de longevidade bem anormal) ainda hoje satisfizesse integralmente as necessidades tão diversas e acclaradas da fogosa vida moderna.

Além de muitas outras deficiências, atrasos e defeitos que carecem de ser corrigidos, avulta a necessidade de tornar efectiva e real, na apreciação e conceito dos nossos Tribunais Criminaes, aquela fé e autoridade que os artigos 6.º e 7.º do Decreto de 31 de Dezembro de 1864 expressa-

mente estatuem e os Tribunais sistematicamente ignoram e não respeitam.

Os funcionários dos caminhos de ferro, que são de verdade funcionários públicos e agentes de autoridade — até devidamente ajuramentados — para os efeitos dos direitos e garantias da legislação penal, são quasi sempre desrespeitados, vexados e colocados na degradante posição de manifestos mentirosos e perjuros por esses Tribunais Criminaes do País.

Os autos de noticia levantados de harmonia com o Decreto de 31-12-1864, julgados á contre-coeur nos Tribunais Civis são quasi sempre um fardo de que esses Tribunais se descartam com manifestos preconceitos contra os agentes ferro-viários e uma imerecida e injustificada benevolência para quantos os desrespeitam, agridem ou insultam dentro dos próprios Caminhos de Ferro.

Felizmente que o actual Ministro das Obras Públicas, Engenheiro Distintissimo e Homem de invulgar carácter e elevado espirito de Justiça, é um experimentado e competente Director de Caminhos de Ferro, e êle saberá pôr termo ás velharias e insuficiências da legislação ferroviária.

Esta, longe de ser perfeita e satisfazer ás reais necessidades da actual viação acclarada, carece antes de ser urgentemente revista e actualizada.

(a) A. Campos Figueira

DIREITO FERROVIARIO

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

III

Vantagens asseguradas nas emprêsas

AS disposições dos arts. 33 a 45 do decreto com fôrça de lei n.º 13:829 de 17 de Junho de 1927 destinam-se a favorecer o desenvolvimento dos caminhos de ferro de interesse geral por meio de benefícios concedidos às emprêsas, só sendo de censurar o facto de os não estenderem aos indivíduos que possuem concessões de caminhos de ferro, nos termos do art. 25 do decreto referido.

Para êsse fim concede-se: isenção de direitos alfandegários e consulares para o material fixo e circulante a importar; cedência dos terrenos do Estado a ocupar por novas linhas e suas dependências sem nenhum encargo; obrigação das câmaras municipais adquirirem os terrenos necessários para as vias férreas, quando os não possuam; isenção de tôdas as contribuições, incluindo o impôsto de sêlo, dos diversos contratos referentes às emprêsas ou relativos a concessões; não existência de impôsto nos dividendos das emprêsas durante os primeiros quarenta anos da sua constituição; autorização para as emprêsas emitirem obrigações, isentando-se os juros de qualquer contribuição geral ou municipal; aproveitamento total ou parcial do leito das estradas para o assentamento das linhas; possibilidade de aumento dos multiplicadores das tarifas; prorrogação de prazos; recurso ao juizo arbitral; permissão ao Estado de contribuir para novas linhas com o material circulante que possuua.

Como se vê, são muito importantes os proventos autorizados pelo decreto com fôrça de lei n.º 13:829, apenas com duas restrições: da entidade que as receba ser uma emprêsa, e de as linhas estarem classificadas de interesse geral. Já escrevi não ser de admitir a primeira restrição, compreendendo-se perfeitamente a segunda, pois, tão largos benefícios só se podem destinar a vias férreas de interesse geral. O legislador viu bem o problema e procedeu rasgadamente, sem mesquinhês.

A vantagem da isenção alfandegária e consular não tem só a utilidade de libertar as emprêsas do

pagamento de direitos de importação, como também destina-se a evitar que a actividade pouco útil dos agentes consulares effectuem, com as suas incompetentes peias, qualquer acção maléfica. Essa isenção só se dá desde que o material fixo e circulante não se possa fabricar nos estabelecimentos industriais portugueses, mesmo que atinja 10 por cento do custo do estrangeiro, pôsto em pôrto nacional e devidamente despachado, protegendo-se desta forma a indústria portuguesa, e evitando igualmente qualquer abuso lucrativo desta. Para que não haja dúvida àcêrca do que se deva entender por material fixo e material circulante, os n.ºs 1 e 2 do art. 33 dão a definação.

Desde que os caminhos de ferro pertencem ao domínio público e se destinam ao progresso nacional, é legítimo que o Estado ceda os seus terrenos sem qualquer encargo, para serem ocupados pelas vias férreas, visto que a propriedade continua sua. Outrotanto é preceituado para as câmaras municipais, obrigando-as mesmo a adquirirem os terrenos nos termos das leis de expropriação, autorizando-as a contrair empréstimos na Caixa Geral de Depósitos, a qual limita a 1 por cento a respectiva comissão, ou adiantando a importância do fundo especial de caminhos de ferro, sujeitando-se as câmaras a pagar no prazo máximo de dez anos, vencendo um juro igual à taxa de desconto do Banco de Portugal, diminuída de uma unidade. É de aceitar esta disposição, pois as câmaras municipais representam os concelhos beneficiados com a construção das vias férreas, e, além disso, tendo de contribuir, serão mais cuidadosos nos pedidos constantes, derivados da aspiração, por vezes ingénua, e por outras maldosa, de cada concelho possuir um caminho de ferro.

Importante é a vantagem da isenção de todas as contribuições e impostos nos contratos de constituição, transformação ou fusão de empresas, para efeitos de concessão ou arrendamento de linhas, assim como os relativos à concessão, construção e exploração de vias férreas. Benefício, quasi teórico, é a não existência de impostos nas acções das empresas ferroviárias durante os primeiros quarenta anos da sua fundação, pois rara é em Portugal a companhia desta natureza que dê dividendo, seja o exercício próspero ou deficitário, o que constitue um facto pouco lisonjeiro de adminis-

tração, quando, sem o capital accionista, a empresa não se podia constituir.

Compreende-se que as empresas possam emitir obrigações, pois estas estão garantidas pelos valores das linhas, suas dependências e material circulante, necessitando apenas de prévia anuência do Govêrno. As obrigações têm o prazo máximo de quarenta anos para a sua amortização, o que é um lucro para o obrigacionista, porque rehavê o seu capital, igualmente para a empresa, que se liberta dum ónus, não existindo o limite imposto pelo art. 196 do código comercial, que autoriza as sociedades anónimas a emitirem obrigações até à importância do capital realizado e existente nos termos do último balanço aprovado. As garantias duma companhia ferroviária são muito superiores às de qualquer outra empresa. Princípio igual ao dos dividendos das acções, determinou-se para o juro das obrigações, dispensando-as do pagamento de contribuições ou impostos, mas êste de aplicação constante, pois as obrigações pagam sempre os juros, ou, quando muito, atrasam-se, e foi êste o caso das antigas obrigações de 1.º grau da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses por ocasião da Grande Guerra Europeia de 1914 a 1918. A isenção é pelo prazo de quarenta anos, que é igual ao da amortização total dos títulos.

Ao findar a concessão, podem existir obrigações em carteira, sendo nêsse caso entregues ao Govêrno, bem como a parte do produto da emissão não aplicada. Se o prazo de quarenta anos da emissão fôr superior ao tempo que faltar para o termo da concessão, depende de autorização prévia do Govêrno, que, permitindo-a, fica com o respectivo encargo, explorando directamente a concessão, mas, passando-a a novo concessionário, pertence-lhe o ónus.

O aproveitamento, em todo ou em parte, do leito das estradas e especialmente de pontes, ficando a faixa ocupada pela concessão a cargo da

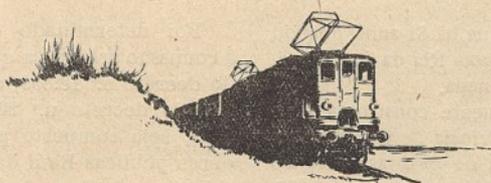
empresa, só se pode realizar mediante parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e da Junta Autónoma das Estradas. É um princípio condenado pelas emergências do trânsito moderno de automóveis e camiões, mas ainda seguido em 1927, quando da promulgação do decreto n.º 13.829, pelo que se deve considerar como um beneficio inexistente.

O aumento dos multiplicadores das tarifas nas novas vias férreas, durante o período de amortização do capital, fixado no máximo de quarenta anos, não é de aconselhar pelos prejuízos que as tarifas elevadas causam ao público, devendo antes revogar-se o art. 34 do decreto n.º 13.829.

Nos motivos justificados, mas sem se modificar a duração da concessão, que é contada da data do respectivo diploma, permite-se o alargamento dos prazos para a constituição das empresas, começo e conclusão dos trabalhos de construção e abertura à exploração, o que se compreende, pois causas diversas surgem por vezes, impedindo que se realizem as melhores intenções.

Uma garantia importante é o recurso ao juizo arbitral, fixado pelo diploma da concessão, evitando-se a intervenção das burocracias ou a chicana dos advogados nos tribunais. Embora esta vantagem mostre, com razão, que o Estado não tem confiança nos tribunais ordinários, o que é de lamentar, porém os abusos justificam, infelizmente, tais disposições.

O material circulante, que o Estado possua, pode ser empregado nas linhas férreas acabadas de construir, dentro do limite das suas possibilidades, ficando propriedade do Estado, tendo a empresa o encargo da sua conservação e utilidade. Esta determinação é pouco exequível, pois o Estado, desde que não possua caminhos de ferro, não é natural que adquira material circulante para o entregar às empresas, a não ser por motivos muito especiais.



Ecos & Comentários

Por SABEL

A radiodifusão e a cultura popular

A radiodifusão tem prestado serviços à cultura popular. É um facto. Mas pode ainda ir mais longe nessa prestação de serviços — quando o aparelho de telefonia deixar de ser um objecto de luxo, para se tornar, pelo contrário, num objecto indispensável em cada lar. Nem só do pão vive o homem. Mas para que a telefonia cumpra cabalmente o seu papel, é necessário conceder-lhe facilidades de expansão e não rodeá-la de peias e taxas exorbitantes.

A propósito do aumento das taxas de radiodifusão, que a Emissora Nacional acaba de lançar, o ilustre deputado sr. Dr. Formosinho Sanches afirmou o seguinte, na Assembleia Nacional:

«O aumento de 2\$00 na taxa mensal de radiodifusão vem agravar ainda mais o orçamento daqueles que vivem com a maior dificuldade. O aparelho de telefonia não é um objecto de luxo. Devia ser divulgado a todos os lares, tornando-se acessível a sua utilização como elemento de educação. Devia, além disso, organizar-se programas, não só musicais como literários, a fim de prender o mais possível o povo à música e à literatura. Não devia haver taxa e muito menos, portanto, agravamento, neste momento em que foi estabelecido um importante aumento de energia eléctrica. Os humildes, que não podem frequentar teatros e cinemas e que, em suas casas, ouviriam telefonia terão que frequentar os «bars» e tabernas se a quiserem ouvir.»

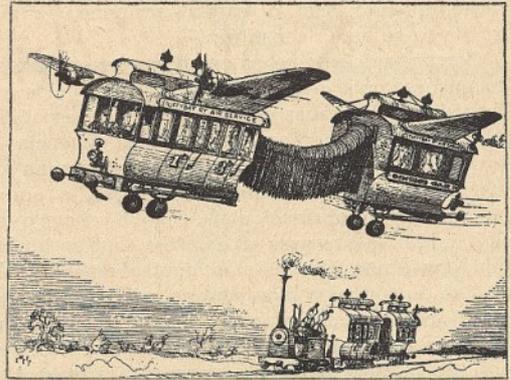
Estimamos que as palavras do ilustre deputado mereçam, pelo menos, cinco minutos de reflexão, e não caiam, como diz o povo, em cesto rôto.

O precursor do "Wagon-Lit"

O primeiro «wagon-lit» data de há 81 anos, quando o príncipe de Gales e depois Rei da Inglaterra, Eduardo VII, visitou o Canadá.

A carruagem foi expressamente construída para esse fim, em Brantford, na Província de Ontário. Foi vista e admirada por milhares de pessoas. Mas só uma delas produziu impressão útil e fecunda, ao americano G. M. Pullman, fabricante de móveis.

Mais tarde construiu uma carruagem semelhante para as linhas dos Estados Unidos, que veio a ser o vagão precursor dos modernos e confortáveis «wagons-lits».



O «Punch» publica a interessante caricatura que a «Railway Gazette» insere como ideia original que de facto é, e em que se respeita a tradição mantendo no ar o mesmo tipo de carruagens que circula em rails.

Caminhos de Ferro Portugueses

Variante ferroviária de Beja

Sob a presidência do sr. eng.º Luiz Costa, realizou-se há dias, na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, o concurso para arrematação, em conjunto de uma empreitada a realizar na variante de Beja: delimitação definitiva de toda a variante; curraletes para embarque de gado nas estações de Penedo Gordo e Santa Vitória, Ervidel; poços reservatórios e tanques nas estações de Penedo Gordo e Santa Vitória, Ervidel; vedações com painéis de cimento armado à saída da estação de Beja e junto ao desvio da E. N. 19-1.ª; canalizações de águas e esgotos nas estações de Penedo Gordo e Santa Vitória, Ervidel; vedações e ajardinamentos nas estações de Penedo Gordo e Santa Vitória Ervidel; acrescentamento do armazem de mercadorias da estação de Penedo Gordo; plantações nas estações de Penedo Gordo e Santa Vitória, Ervidel; e passagens de nível (serventias agrícolas).

A empreitada atraíu um único concorrente, que apresentou a proposta de 307.329\$73. A base de licitação era de 281.993\$86.

Comissão arbitral

Foi determinado que, para o corrente ano, a comissão arbitral a que se referem os artigos 22.º do decreto n.º 18:859, de 30 de Agosto de 1930, e o 10.º do decreto n.º 22:046, de 29 de Dezembro de 1932, seja composta pelo engenheiro inspector de obras públicas Raúl da Costa Couvreur, como presidente; pelo engenheiro-chefe da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Mário Dias Trigo, como delegado do Estado, e pelo engenheiro Henrique Pereira Pinto Bravo Junior, como delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Notas da Quinzena

O «Museu do Trabalho»

NA sede de «A Voz do Operário» inaugurou-se na noite de 26 de Janeiro o «Museu do Trabalho», admirável documentário do esforço e das realizações do homem através dos séculos.

A casa fundada pelos manipuladores do tabaco, e que é hoje, pelo número elevado dos seus associados, a mais importante associação operária do país, ficou notavelmente enriquecida, como instrumento de cultura, com a criação desse Museu. Á sua louvável iniciativa bem como á sua bem ordenada organização não foram alheios o ilustre publicista Raúl Esteves dos Santos e o sr. Fernando Rau, dois amigos da útil e benemérita instituição popular.

Em seis salas ficou o Museu instalado. Magníficas gravuras numa hora ou duas de curiosidade e atenção proporcionam-nos sugestivas lições. Com efeito, uma grande parte da história da humanidade encontra-se ali escrita e exaltada.

Os ferroviários não perderão o seu tempo se ali forem de visita, pois encontrarão também em numerosos quadros a história e a evolução dos transportes.

A assistência social e a cultura dos operários e seus filhos devem assinalados serviços à velha instituição. «A Voz do Operário» merece, pois, por tudo isso que já fez e pela obra que se propõe realizar ainda, a simpatia e a gratidão do país. É com a dignificação e a valorização dos que trabalham, seja em que ramo fôr, que as nações se fortalecem e engrandecem.

Eça de Queiroz

DECORRE este ano o centenário do nascimento de Eça de Queiroz. A data não passará despercebida. Começaram a ser publicados em volume os seus inéditos e os artigos que deixou em vários jornais. Apareceram também nas livrarias os primeiros ensaios sobre a sua personalidade e a sua obra. O Secretariado de Informação e Cultura Popular instituiu alguns prémios destinados aos artistas que se propõem ilustrar os romances do grande escritor. Fala-se igualmente numa edição popular da sua obra. Dois dos seus romances darão assunto a dois filmes.

A «Casa de Entre-Douro-e-Minho», que em Lisboa tem sido um elemento dos mais notáveis do movimento regionalista português, deliberou também contribuir com a sua colaboração para o brilho das homenagens ao autor de «Os Maias», tendo para isso organizado

uma série de conferências, a primeira das quais foi realizada pelo ilustre professor da Faculdade de Letras, Doutor Vieira de Almeida.

Eça de Queiroz tem, todavia, inimigos. São os que confundem a moral com a crítica; são os que negam á arte toda e qualquer liberdade de expressão. O grande escritor felizmente está acima da moral e da inteligência dos seus inimigos e detratores. A sua glória literária está cada vez mais viva. Viva e actual a sua prosa inconfundível. Sempre delicioso e incomparável o seu humanismo. Tudo nas páginas dos seus livros se encontra ainda cheio de vida: a prosa e os personagens.

Mas Eça amou Portugal. A sua crítica teve um objectivo: ridicularizar o que era impostura e hipocrisia. A par do seu humorismo e do seu sarcasmo, inúmeras páginas luminosas, de um lirismo ardente, que nenhum português consegue lêr sem se comover.

Exposições de arte

NUNCA houve tantos artistas em Portugal como agora. É quasi difícil acompanhar o movimento das exposições de pintura e desenho que se realizam em Lisboa. E, segundo vemos nos jornais, no Porto sucede o mesmo.

O público frequente com interêsse essas exposições. O número de coleccionadores de quadros deve também ter aumentado, pois as aquisições são de modo a animar os artistas e a servir de exemplo e estímulo a todos aquêles que tendo casa e dinheiro procuram dar á vida um maior sentido de beleza.

Tivemos o «Salão de Inverno», da Sociedade Nacional de Belas Artes e a Exposição de Arte Moderna, do Secretariado, e várias exposições individuais. Entre estas, e porque se trata de um novo, a de José Ribeiro, desenhador e pintor com personalidade já definida. A crítica e o público já repararam nêle. Em breve, o artista figurará ao lado dos maiores nomes nacionais, estamos certos disso.

Dotado de entusiasmo, estudioso, com um sentido admirável de poesia das coisas, José Rideiro têm todas as condições para triunfar. Uma delas é a sua sinceridade. Com efeito, o artista quando pinta não se coloca apenas diante duma paisagem—olha-se também interiormente. Pintar para êle é sinónimo de cantar ou de conversar consigo próprio. A arte não deixa de ser quasi sempre uma confidência.

REBELO DE BETTENCOURT

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Com o fim de poder satisfazer as exigências de venda rápida de grande quantidade de bilhetes, os Caminhos de Ferro Alemães usam bilheteiras ambulantes. Primeiramente, experimentou-se o emprêgo de vagões fechados; depois utilizaram-se autobuses. Êstes podem-se instalar nos pontos mais apropriados. A instalação interior de tais bilheteiras ambulantes adaptam-se às dimensões e possibilidades técnicas dos carros. Algumas delas têm dois ou três «guichets»; a cada um dos quais corresponde um armário com bilhetes vulgares e bilhetes semanais e mensais, bem como uma caixa para o dinheiro e uma secretária. Cada carro tem, além disso, um armário para impressos, um guarda-roupa, um lavatório, aquecimento e instalações de iluminação. Está afixado nos carros um quadro com as distâncias das estações do distrito e as tarifas mais importantes.

Estas bilheteiras ambulantes têm sido empregadas com muito êxito.

— Os Caminhos de Ferro Alemães construíram travessas de cimento armado em aço, que dão bons resultados na prática. Estas travessas têm 2 metros e meio de comprimento, e a acção transversal uniforme

de 20 cm. de altura e 26 de largura. O pêso é de 296 quilos, cada uma.

Os Caminhos de Ferro Alemães inventaram, ao mesmo tempo, um sistema de colocação, para se evitarem as tão temidas reações, no meio das travessas. A qualidade do cimento foi indicada por minuciosos exames e experiências. O mesmo se deu com a maneira de colocar a armação interna de aço. O problêma de fixação das travessas foi resolvido de maneira notável: na massa do cimento, coloca-se uma cavilha fina de madeira de faia, bem injectada de alcatrao. Esta cavilha é muito segura e pode ser facilmente substituída por outra, sem necessidade de tirar a chulipa.

ESPAÑHA Realizaram-se há pouco, em Barcelona, conferências entre representantes dos caminhos de ferro de Espanha, Portugal e a França.

A «Renfe» facilitou à Imprensa uma nota acerca dessas conferências internacionais de caminhos de ferro, nestes termos:

«Começaram as sessões da Conferência do Horário, a que assistem representantes da «Renfe», da Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Franceses, das diversas companhias ferroviárias portuguesas e da Companhia Internacional das Carruagens-Camas. Os assuntos que se discutem nestas sessões, e que, desde há anos se vêm celebrando periodicamente, são exclusivamente técnicos, e, neste momento, estão relacionados com o progressivo restabelecimento das comunicações ferroviárias entre os três países citados, como previsão para quando se normalizem as circunstâncias.»

Poucos dias depois, os jornais noticiaram que recomeçara o serviço ferroviário entre Madrid e Paris, via Barcelona e com transbordo em Narbona.

O jornal espanhol, donde extraímos esta notícia, acrescenta que se aguardavam as decisões do elemento ferroviário francês relacionadas com os serviços de trânsito estabelecidos para a Suíça.

Estiveram recentemente em Espanha e França personalidades técnicas e comerciais suíças, que estudaram o problema dos comboios de mercadorias em importação para a Suíça e em trânsito dêste país para Espanha.

— «El Economista» transcre-



Alargando uma via férrea para o tráfego de guerra na Alemanha

veu de um jornal da Catalunha o seguinte:

«—Nos meios económicos de Madrid dá-se como certo que um grupo norte-americano se interessa pela aquisição da Rede Nacional de Caminhos de Ferro Espanhois. Entre as condições impostas para a cessão encontram-se as da progressiva electrificação da rede e que tanto as locomotoras a vapor como as eléctricas sejam construídas na Espanha. No que respeita às carruagens, seriam importadas as de alumínio, dos mais modernos modelos, usados nos caminhos de ferro dos Estados Unidos.»

«El Economista» comentando esta notícia, escreve:

«Parece, todavia, que se desistiu pela razão do elevado custo do projecto: muitos milhões de dolares. Não se tratava, pelo que se presume, de cedê-los, porém de reorganizá-los segundo as fórmulas modernas norte-americanas.

INGLATERRA Segundo se lê no Livro Branco inglês, sobre o esforço de guerra da Grã-Bretanha, o número de combóios de passageiros milhas, é agora trinta por cento mais baixo do que antes da guerra e a média do volume de cargas transportadas em combóios de passageiros é de 125 por cento maior do que antes da guerra.

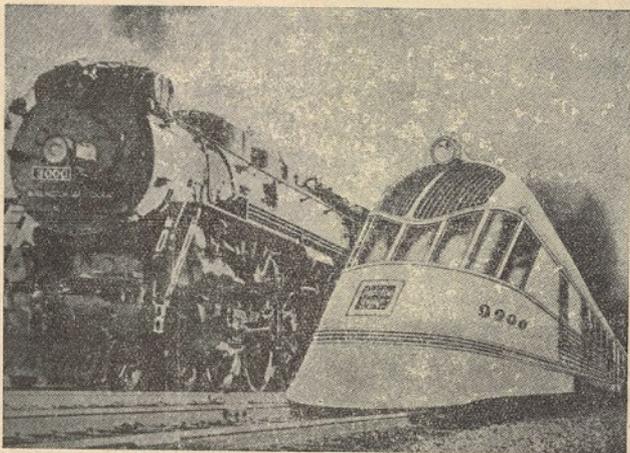
Esta redução de facilidades de tráfego ferroviário de passageiros tornou-se necessária, a fim de permitir aos caminhos de ferro fornecerem os transportes essenciais para os fins da guerra.

O número total de automóveis particulares em circulação passou de 2.000.000, em Agosto, de 1939, para 700.000, no começo de 1944. A quantidade de carburante consumido por esses carros é, agora, de cerca de um oitavo do que era antes da guerra.

Consideráveis restrições foram também impostas nos serviços de transportes em auto-omnibus. Assim, por exemplo, no começo do Verão de 1941, os serviços de longo percurso foram drasticamente reduzidos. O número total de milhas percorridas nas diversas carreiras estabelecidas no país, baixou em 40 por cento.

—Segundo a «Reuter», quatro das principais companhias ferroviárias anunciaram um plano de 5 anos para dotar a Grã-Bretanha com os melhores serviços ferroviários do mundo.

O referido plano compreende combóios de grandes distâncias, com a média de 130 quilómetros horários, novo e luxurioso material rolante, nova frota para ligar a Grã-Bretanha aos portos irlandeses ao continente, reconstrução de centenas de estações e a electrificação da vasta extensão de rede ferroviária.

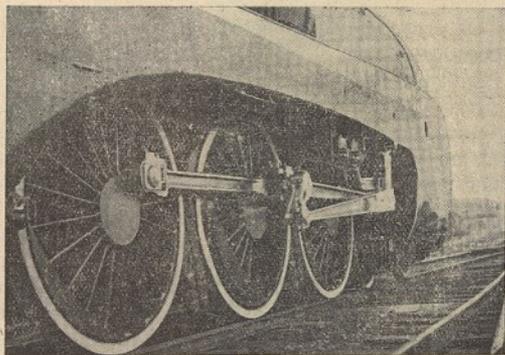


A pesada máquina e a moderna automotora das linhas férreas inglesas

—A agência «Reuter» informa que foi publicada a notícia de que o combóio de Paris a Londres, atravessando o Canal, que estava paralizado há mais de 4 anos, reaparecerá na estação de caminho de ferro Vitória.

Será o primeiro serviço, chegado da capital francesa a Londres através do Canal, desde o mês de Junho de 1940. Entre os 100 civis que têm licença para vir nesse combóio encontram-se 80 pessoas que vêm em negócios a Londres e 20 com licença de favor.

O racionamento apertado de espaço para passageiros continuará ainda por algum tempo e na mesma proporção. As pessoas a quem foi dada essas licenças foram avisadas de que a viagem de caminho de ferro para além da costa francesa não será rápida. Desde que se soube da reabertura deste serviço as pessoas que desejavam obter licença apresentaram-se em grande número na Repartição dos Passaportes e no Consulado Francês.



Possante locomotiva do Caminho de Ferro Francês

Viagens e Transportes

Classificação Geral de Mercadorias

Em harmonia com o seu aditamento n.º 2, a classificação geral de mercadorias, animais e veículos, em vigor na rede da C. P. e nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, foi alterada, a partir de 27 de Jan.º, no que se refere ao transporte, em pequena velocidade, de Água Celeste, para tratamento de plantas; Alcatrão mineral, coltar, neutralizado, para tratamento de plantas; Barita com sulfato de cobre, para tratamento de plantas; Calda bordalesa; Calda cúprica não designada, para tratamento de plantas; Caparrosa azul, sulfato de cobre; Caparrosa verde, sulfato de ferro; Coltar, alcatrão mineral, neutralizado, para tratamento de plantas; Enxôfre composto, para tratamento de plantas; Enxôfre em bruto ou em cilindros; Enxôfre moído; Enxôfre sublimado (flor de enxôfre); Flor de enxôfre; Fungicidas não designados para usos agrícolas, excepto o sulfureto do carbono; Gesso com sulfato de cobre ou de ferro, para tratamento de plantas; Insecticidas não designados, excepto o sulfureto de carbono; Oxidina; Po insecticida ou fungicida; Preparados não designados, para tratamento de plantas; Sabão anticriptogâmico; Sulfato de cobre, caparrosa azul; Sulfato de ferro, caparrosa verde; Talco com sulfato de cobre, para tratamento de planta; Vermífugos para usos agrícolas.

A partir de 28 é também alterada, conforme o disposto no seu aditamento n.º 3, a referida classificação geral de mercadorias na parte que diz respeito ao transporte de arroz com casca; arroz descascado; aveia, grão; baterrabas; bolotas sem preparo; cevada, grão, chicharo; ervilha seca; fava seca; feijão seco; grainha; grão de bico; lundes, bolotas, sem preparo; lentilhas, legumes; limpadura de cereais; soja seca; tremço.

Serviço de Camionagem

Os preços de transporte de camionagem entre a estação de Lousã e os despachos centrais de Gois a Arganil passaram a ser os seguintes:

Passageiros—Da estação de Lousã a Gois-Central, ou vice-versa, 29 km., 7\$80; Arganil-Central, ou vice-versa, 35 km., 11\$70. Pelo transporte das crianças de idade igual ou superior a 4 e inferior a 10 anos é devido o pagamento de metade dos preços acima indicados. Bagagens—O transporte de bagagens, no percurso da carreira, será gratuito até ao limite de 30 quilos por passageiro. Passado este limite, serão cobrados os seguintes preços de e para Gois-Central e Arganil-Central: Até 5 quilos, 2\$50; mais de 5 até 10 quilos, 3\$50; mais de 10 até 15 quilos, 4\$50; mais de 15 até 20

quilos, 5\$50; mais de 20 até 30 quilos, 7\$00; mais de 30 até 40 quilos, 8\$50. Mercadorias—Por fracção indivisível de 10 quilogramas: Da estação de Lousã a Gois-Central, ou vice-versa, \$45,3; Arganil-Central, ou vice-versa, \$77,2; mínimo de cobrança por expedição, 3\$00. As expedições em vigor, devem ser expedidas unicamente em portes pagos.

—Desde 25 de Janeiro, os preços de camionagem para transporte de mercadorias, entre a estação de Barca de Amieira e o despacho central de Envendos, passam a ser, por fracção indivisível de 10 quilos, da estação de Barca de Amieira e Envendos-Central, ou vice-versa (9 km.): até 500 quilos, preço \$60, mínimo, 1\$80; mais de 500 quilos preço, \$48, mínimo, 30\$00. As remessas a expedir pelo caminho de ferro, em pequena velocidade, serão aceitas no referido despacho unicamente em portes a pagar, não se aceitando, por conseguinte, a despacho, mercadorias que, pelas disposições em vigor, devam ser expedidas unicamente em portes pagos.

—Desde 25 de Janeiro, os preços de camionagem para transporte de mercadorias entre a estação de Belver e o despacho central de Gavião passam a ser, por fracção indivisível de 10 quilos, da estação de Belver a Gavião-Central, ou vice-versa (5 km.), \$44; mínimo de cobrança por expedição, 1\$50. As remessas constituídas por taras, mobília, acondicionada ou não, e objectos volumosos e de pouco peso, menos de 100 quilos por metro cúbico, ficam sujeitas à sobretaxa de 100%, a qual incidirá também sobre o mínimo de cobrança por expedição.

—Os preços de camionagem para transporte de mercadorias entre a estação de Tôres Novas e o despacho central de Tôres Novas, passam a ser por fracção indivisível de 10 quilos, da estação de Tôres Novas-Central, ou vice-versa (7 km.): Remessas de detalhe, preço \$40, mínimo de cobrança, 2\$00; remessas de vagão completo, preço, \$30.

—Os preços de transporte de camionagem entre a estação de Braga e o despacho central do Gerez, passam desde 1 de Fevereiro, a ser os seguintes:

Passageiros—Da estação de Braga a Lago (9 km.), 3\$00; Rendufe, Neves (11 km.), 3\$80; Feira Nova (14 km.), 5\$20; Amares (16 km.), 6\$00; Bouro (27 km.), 10\$50; Vilar da Veiga (42 km.), 16\$00; Gerez-Central, ou vice-versa (48 km.), 18\$50. Pelo transporte das crianças de idade igual ou superior a 4 e inferior a 10 anos é devido o pagamento de metade dos preços acima indicados. O prazo de validade dos bilhetes relativos apenas aos percursos servidos pela carreira é de dois dias, não se contando o dia em que os bilhetes são utilizados à partida.

Bilhetes especiais—Além dos bilhetes acima

designados, o despacho central do Gerez vende também bilhetes nas condições da Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros — para as estações compreendidas na sua 6.ª Zona (Pôrto a Braga), ligando-se os seus preços com a taxa de 18\$50. As referidas estações vendem igualmente bilhetes, ao abrigo da mesma tarifa, para o despacho central do Gerez e para as povoações de Lago, Rendufe (Neves), Feira Nova, Amares, Bouro e Vilar da Veiga, ligando-se os respectivos preços com as taxas dos bilhetes acima indicadas.

Bagagens — O transporte de bagagens será gratuito até ao limite de 20 quilos nas carreiras de passageiros e até ao limite de 30 quilos nas carreiras mistas. Passado qualquer destes limites, serão cobrados os seguintes preços, de e para Gerez-Central: Até 5 quilos, 2\$50; mais de 5 até 10 quilos, 3\$50; mais de 10 até 15 quilos, 4\$50; mais de 15 até 20 quilos, 5\$50; mais de 20 até 30 quilos, 7\$00; mais de 30 até 40 quilos, 8\$50. As bagagens dos passageiros munidos de bilhetes directos para as povoações de Lago, Rendufe (Neves), Feira Nova, Amares, Bouro e Vilar da Veiga serão despachadas no caminho de ferro só até à estação de Braga, onde serão entregues aos mesmos passageiros.

Mercadorias — Por fracção indivisível de 10 quilos, da estação de Braga a Gerez-Central, ou vice-versa, 1\$20; mínimo de cobrança por expedição, 1\$60.

— Desde o dia 1 de Fevereiro, os preços de camionagem para transporte de mercadorias entre a estação de Valado e o despacho central de Alcobaca, são, por fracção indivisível de 10 quilos, da estação de Valado a Alcobaca-Central, ou vice-versa (6 km.): até 1.000 quilos, preço, \$29, mínimo, 1\$45; de mais de 1.000 quilos, preço, \$27, mínimo, 29\$00; taras rígidas, vasilhame de madeira ou de ferro até à capacidade de 50 litros, mobília, com ou sem acondicionamento, volumes com menos de 100 quilos por metro cúbico e bicicletas, preço, \$44, mínimo, 2\$20. O preço de camionagem de cascos ou bidões, vazios, de capacidade superior a 50 litros, é de 7\$20 por cada casco ou bidão.

Linhas Portuguesas

«Lusitânia-Expresso»

Foram aprovados, por despacho da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, de 19 de Janeiro, os projectos de avisos ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, substituindo os avisos n.ºs 834 e 837, que estabelecem a venda de bilhetes e despachos de bagagens para Madrid, no combóio «Lusitânia-Expresso», o primeiro, e para Vigo, Pontevedra, Santiago e Corunha, o segundo.

Caminhos de Ferro Coloniais

O Eng.º Pinto Teixeira foi nomeado director efectivo dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

O *Diário do Governo*, de 29 de Janeiro, publicou a portaria ministerial que nomeia definitivamente o ilustre engenheiro, sr. Francisco Pinto Teixeira, para o lugar que vinha desempenhando, por contracto, de director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da nossa colónia de Moçambique.

Esta deliberação do sr. Ministro das Colónias apresenta uma justa e alta homenagem aos méritos e aos serviços prestados por aquêlê engenheiro, quer no que diz respeito a transportes terrestres e aéreos, quer no que se relaciona com os assuntos portuários, de que é admirável exemplo o porto de Lourenço Marques — um dos melhores, dos mais bem apetrechados da África do Sul. Em tudo a sua actuação se tem mostrado brilhante e útil. É com valores como êste que Portugal se prestigia.

Ao sr. Eng. Francisco Pinto Teixeira a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta os seus melhores cumprimentos pela sua nomeação definitiva de Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

MOÇAMBIQUE

O engenheiro sr. Alfredo J. de Lorena Oliveira Barros foi admitido como engenheiro chefe do serviço de movimento, tráfego e tarifas da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique, com o vencimento anual de 84.000\$, pago em duodécimos.

Vida Ferroviária

S. N. dos Ferroviários dos Serviços Centrais — Novos corpos gerentes

No S. N. dos Ferroviários dos Serviços Centrais foram eleitos os corpos gerentes, dos quais a direcção ficou constituída pelos srs. Abel Hopffer Romero, Homero Genaro Pimentel Correia de Almeida, Jorge Dias Pereira, José Noronha de Oliveira Martins e Maria José Barbosa.

A assembleia aprovou, por unanimidade, o envio de telegramas aos srs. Ministro das Ooras Públicas e subsecretário de Estado das Corporações, afirmando a sua confiança nos destinos da organização corporativa e pedindo a resolução urgente da grave situação económica da classe.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

CIX

Segundo informa a agência «R.», mais de 1.300 bombardeiros pesados americanos, depois de terem causado estragos em Hamburgo e Misburgo, atacaram dois parques ferroviários no Sudoeste do Ruhr, e quatro centros de comunicações de onde partem abastecimentos para as tropas alemãs.

— Segundo ainda a mesma agência, aparelhos mosquito atacaram, a pequena altura, com bombas de 2 mil quilos, os túneis das linhas férreas principais que conduzem abastecimentos do Oeste da Alemanha para o saliente estabelecido na Bélgica.

— «R.» informa que numerosos bombardeiros pesados ingleses, com escolta de caças, atacaram pontes ferroviárias e parques ferroviários na região de Coblença. Outros caças-bombardeiros atingiram parques ferroviários e bases vitais de abastecimento dos alemães e comunicações na região de Treves; em Karthaus, a Sudoeste daquela cidade, a ponte ferroviária sobre o Mosela, em Hüllay.

— Bombardeiros pesados voltaram a sobrevoar a Alemanha, tendo como objectivos os parques ferroviários de Vohnvinkel, uma fábrica de benzol e outros alvos importantes.

— No dia 2 de Janeiro, diz-nos a «R.», mais de mil fortalezas voadoras e Liberators bombardearam, na Alemanha, três parques ferroviários, cinco entroncamentos de estradas e linhas férreas, pontes e concentrações de tropas.

Os parques ferroviários atacados foram os de Gerolstein, a Leste de Prum; de Bad Kreuznach, ao Sul de Bingen, e de Herang, próximo de Treves. Os cinco entroncamentos visados são todos da região a Leste do núcleo das tropas alemãs — Prum, Kyllburg, Dun, Nemburg e Mayen. As pontes atacadas pertencem à região de Coblença.

— A «R.» deu à Imprensa a seguinte informação: Caças-bombardeiros e bombardeiros médios da 1.ª Força Aérea Tática, nos contra-ataques durante a ofensiva alemã, na Bélgica, destruíram, no dia 3, cinco tanques e atingiram vinte locomotivas, 431 vagões e 35 transportes motorizados e cortaram a via férrea em 13 lugares.

— No dia 4, continua a informar-nos a «R.» mais de 1.100 bombardeiros pesados, escoltados por cerca de 600 caças, atacaram, na frente da batalha e do Reich, comunicações do inimigo. Entre os

objectivos, figuram centros ferroviários e entroncamentos de estradas, próximo da fronteira entre a Bélgica e a Alemanha e a Noroeste de Karlsruhe, e parques ferroviários de Aschaffenburg, Fulda e nas proximidades de Colónia. Parques ferroviários de Emmendingen, ao Norte de Freyburg, e posições de artilharia, em volta de Colmar, foram atacados pelos caças-bombardeiros.

— «R.» comunica que formações poderosas do Comando Tático atacaram o sistema ferroviário e de estradas que serve para abastecer a zona de batalha de Itália. Bombardeiros médios e ligeiros visaram pontes, depósitos de munições e concentrações de carros blindados no Norte da Itália e parques ferroviários na Iugoslávia. Aviões do Comando da Costa bombardearam posições no Noroeste da Itália. Aparelhos dos Balcãs alvejaram caminhos de ferro e instalações dos portos na Iugoslávia.

— Mais de mil bombardeiros do 8.º Corpo da Aviação Americana, escoltados por mais de quinhentos caças, atacaram os centros de comunicações e parques ferroviários na Alemanha ocidental. O ataque foi realizado por Fortalezas Voadoras e Liberators e foram atingidos mais de vinte objectivos à retaguarda das linhas alemãs, numa extensa área, desde Bolonha a Karlsruhe. Os alvos eram de grande importância para o abastecimento das fôrças alemãs que se encontram na frente da batalha.

— Também no Norte da Itália, segundo relata a agência «R.», formações do 5.º Corpo escoltaram bombardeiros pesados, que realizaram ataques violentos às linhas de abastecimento e parques ferroviários.

— Continuando a registar as informações da «R.», repetiremos que bombardeiros e caças de grande raio de acção atacaram pontes na Jugoslávia. Apesar do mau tempo, os caças-bombardeiros deram apoio, em toda a frente italiana, e atacaram objectivos nas estradas e nos caminhos de ferro, por detrás das linhas alemãs. Uma fôrça de caças dos Balcãs visou posições e o tráfego nas estradas e em caminhos de ferro da Jugoslávia.

— Também na Colónia mais de 800 bombardeiros pesados, da 8.ª Força Aérea Americana, com escolta de 550 caças, atacaram três estradas e pontes de caminho de ferro, através do Reno. Essas estradas e pontes, elucidam-nos a «R.», servem de comunicação para os centros da Alemanha ocidental.

— O Ministério do Ar inglês, informa-nos a «R.», comunicou que uma importante fôrça de Lancasters e Halifaxs, do Comando de Bombardeiros da R. A. F. empreendeu um ataque de grande envergadura a concentrações alemãs na Bélgica. Foi bombardeado o importante centro industrial

e ferroviário de Hannover, tendo ficado a arder grandes áreas da cidade.

Quasi pela mesma ocasião uma força de Lancasters, com escolta de Spitfires e Mustangs, alvejou os parques ferroviários de Ludwigshafen.

— O S. Q. G. A. em Paris deu conta das actividades da aviação aliada sobre a Alemanha e a frente da batalha. Dêsse comunicado recortamos o seguinte: «As comunicações e linhas de abastecimento, na área de Saint-Vith, nas Ardenas e mais ao Norte, foram os objectivos dos nossos caças-bombardeiros, os quais atacaram encruzilhadas e transportes ferroviários e de estradas, assim como blindados inimigos, veículos e edifícios ocupados.

Além disso, os aparelhos atacaram os centros ferroviários em Edemkoben e Simmern e a cidade ocupada de Wardin.

Os caças-bombardeiros, atacando em arco desde Hengeld, através de Munster e Hamm, até Coblença, lançaram ataques a locomotivas e transportes por estradas. Mais de 1.000 bombardeiros pesados e 500 caças atacaram centro ferroviários numa vasta área desde Colónia até Kalisruhe e a linha Siegfried, e para Leste, além de Francfort. Entre os parques visados, contam-se os de Hanu, Francfort, Coblença, Sosernheid, e Kirne, e entre os centros ferroviários estão os de Keiserlautern, Pirmacens e Neustadt. Além disso foram atacados campos de Aviação, estradas e caminhos de ferro.

Alguns caças atacaram locomotivas, vagões e campos de aviação, na área de Francfort, abatendo um aparelho e destruindo quatro no solo. Outros caças-bombardeiros visaram parques ferroviários de Ludwigshafen.

— Aparelhos Lancasters realizaram um grande ataque à cidade industrial e ferroviária de Ulm, na margem esquerda do Danúbio, entre Stuttgart e Munich. A linha principal segue a Oeste de Ulm para Estugarda e Karlsruhe. Outra linha segue para o sector Sul da frente. Em Ulm, há oficinas de reparações ferroviárias muito importantes para o tráfego ferroviário e três fábricas que produzem muitos tanques e outros veículos motorizados.

— A 9.^a Força Aérea americana atacou 600 instalações ferroviárias inimigas, tendo destruído 33 locomotivas.

— «Liberators» atacaram a Austria, bombardeando parques ferroviários em Salzburgo.

«Lightnings» metralharam as linhas férreas de Wels a Rosenheim, destruindo numerosas locomotivas. Foi o primeiro ataque ao longo desta linha.

— Caças-bombardeiros atacaram o tráfego ferroviário em volta de Colónia, destruindo ou danificando muitas locomotivas e vagões.

— Aparelhos do mesmo tipo atacaram linhas

férreas, locomotivas e parques ferroviários, nas regiões de Kaiserlanter, Speyer e Pforghheim.

A ponte ferroviária de Freyburg constituiu o objectivo de um ataque de bombardeiros médios aliados.

— «R.» comunica: Bombardeiros pesados, do 15.^o Corpo da Aviação, escoltados, atacaram instalações ferroviárias de Rosenheim, na Alemanha. Aparelhos concentraram os seus esforços contra objectivos da zona da batalha e comunicações no Norte da Itália. Entre os objectivos bombardeados incluem-se pontes, linhas férreas, transportes, artilharia, redutos e aviões pousados.

— A «R.» transmitiu à Imprensa o seguinte comunicado do S. Q. G. A. de Paris: «Caças bombardeiros» atacaram transportes, «tanks», material ferroviário, tropas, artilharia e outros objectivos à retaguarda das linhas inimigas, enquanto os caças realizavam voos ofensivos. Bombardeiros, em grande força, atacaram pontes, estações ferroviárias e centros de comunicação, na Alemanha, imediatamente à retaguarda da frente de batalha. Outros bombardeiros visaram pontes ferroviárias de Euskirchen, Ahrweiler, Mayen Eller e caminhos de ferro de Zulpich, Prumm e Tilburgo e centros de comunicações.

Mais ao Sul, Bombardeiros alvejaram pontes em Neckargemund e Breisach, e lançaram muitas bombas sobre tropas. Caças-bombardeiros tiveram como objectivo instalações ferroviárias, nas regiões de Landau, Ringsheim e Colmar.

— «R.», relatando notícias de Londres, informa:

Formações médias visaram pontes e entroncamentos na zona da batalha, em Munstereife na região de Bitburg e em Vianden. Nesta última localidade, foi atingido um grande depósito de gasolina. Outros bombardeiros atacaram objectivos ferroviários em Konz Karthaus, Taken e Keucheingen, na região de Saint-Vith, Wengerohr Hillsheim e Ahutte. Mais ao Sul, bombardeiros médios tiveram como objectivo a ponte ferroviária de Singen, e caças-bombardeiros alvejaram locomotivas e outro material, na região do curso superior do Reno.

— A mesma Agência referindo-se à actividade da aviação americana, diz-nos: «O comunicado do Q. G. dos Estados Unidos, depois de relatar que a aviação norte-americana atacara violentamente as comunicações na Alemanha, informa que foram atingidas pontes, a Leste de Trier e em Kaiserlantern, e linhas férreas e pontes, e que fôra destruído um comboio de munições. Em Bad Munster, ao Sul de Vingen, foi atingida uma ponte ferroviária. Em oito pontes diferentes da Alemanha, à retaguarda da zona de batalha, os americanos cortaram estradas e linhas ferroviárias, atingiram parques ferroviários e danificaram material circulante, provocando incêndios e explosões.



COMPANHIA EUROPÉIA 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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

End. Teleg. EUROPÉIA
TELEPHONE: 2 0911

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.²

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO-PORTUGAL
TELEPHONE PRAIA 4

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

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 Vitar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Correia de Figueirado—Pele e siliis—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. Barros Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 3 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Armando Lima—Boca e dentes, prótese—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

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

LISBOA



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéo, 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 passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25252-5-4. 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.

A
QUEM
VIAJA

Não saia do país sem levar o Manual do Viajante em Portugal, valiosa e instrutiva publicação para o viajante. Contém mapas e plantas suficientes para o turista estudar o que de bom tem o seu país. À venda em todas as livrarias do país e na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Primeira Casa das Bandeiras

DE
MARGARIDA CARDOSO DA COSTA

Sucessora de ANTÓNIO CARDOSO

149, R. dos Correiros, 151—Telef. 27482—LISBOA-Portugal

Bandeiras nacionais e estrangeiras, estandartes e galhardetes para Câmaras Municipais, Legião, Mocidade, Grémios, Sindicatos, Casas do Povo e Associações, Ampliações e desenhos para serem aplicados em fil de lã ou seda

Grande sortido de bandeiras de todas as nações para alugar

Preços de concorrência — Orçamentos grátis

ESPAÑA-S. A.

COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º
TELEFONE 25053

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV. DOS ALIADOS, 162-1.º
TELEFONE 5303

SEGURO DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

A apólice da «ESPAÑA—S. A.» COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS estipula e garante:

- a) — A indisputabilidade da apólice, cobrindo o risco de morte duma forma absoluta, seja qual fór a causa que a motive.
- b) — A progressividade do capital subscrito pela apólice, por meio dos seus Bonus Quinquenais do Capital Adicional.

OS SEUS COMPLEMENTARES DE SEGURO SOBRE A VIDA, QUE GARANTEM:

NA INVALIDEZ DO SEGURADO:

- 1.º — A dispensa completa do pagamento de prémios.
- 2.º — O pagamento duma renda anual de 12 % sobre o capital subscrito pago em mensalidades antecipadas.
- 3.º — Morte por acidente: o pagamento do dobro do capital garantido pela apólice, se a morte do segurado fór causada por um desastre.

PEÇA PROSPÉCTO ELUCIDATIVO AOS ESCRITÓRIOS DA COMPANHIA

Telefone 8430

Teleg. BROWNBOVERI

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

BADEN—SUIÇA

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.

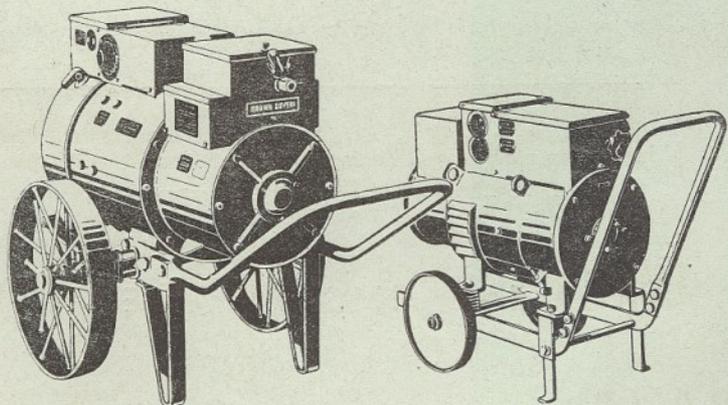
Representante Geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

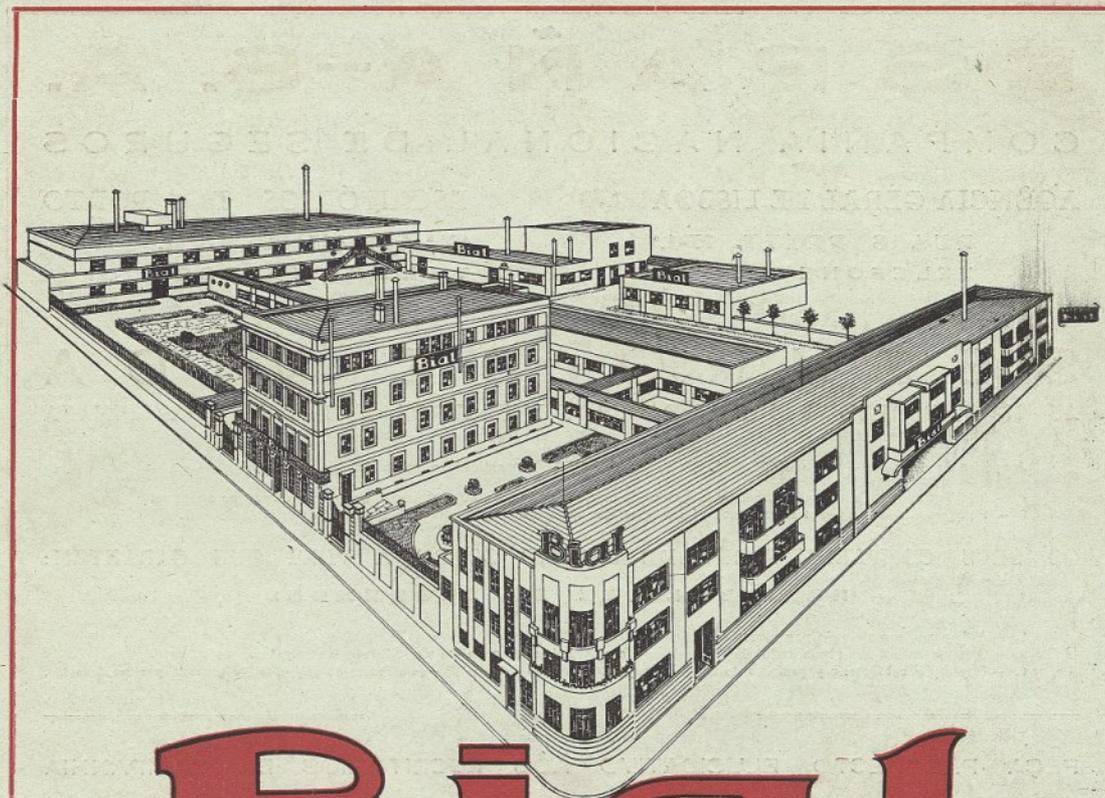
ESCRITÓRIO TÉCNICO:

PRAÇA D. JOÃO I, 25, 3.º
(Salas 44, 48 e 49)

P O R T O



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
::: em corrente contínua de 80-160 A e 240-500 A :::



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE