

3.º do 72.º Ano

Lisboa, 16 de Abril de 1959

Número 1712

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6. Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

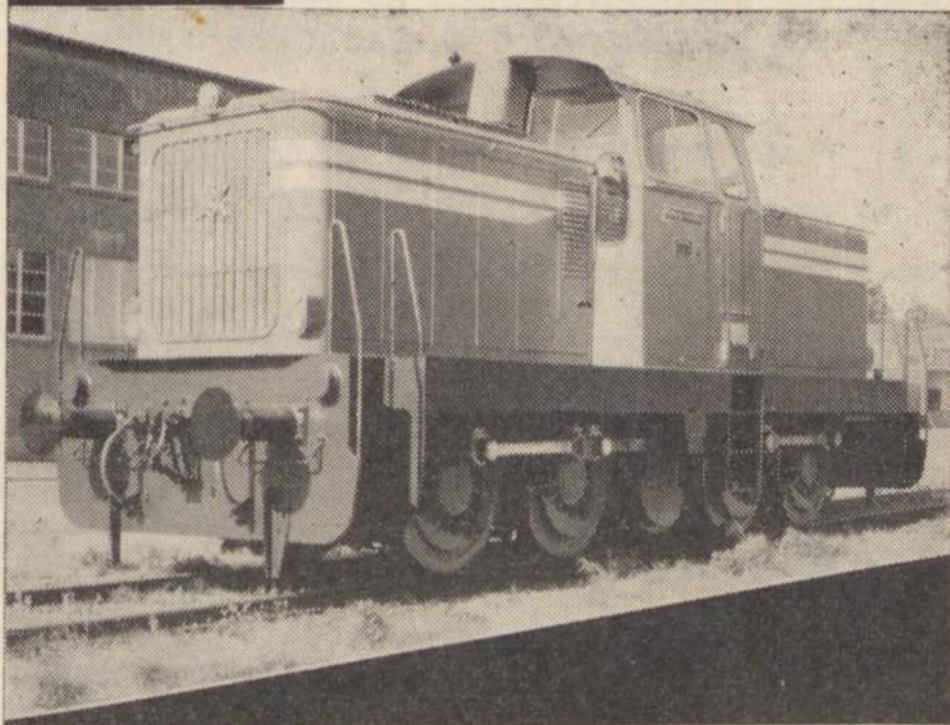
Telefone P B X 20158 — LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS
DIESEL-HIDRAULICAS

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE** nas potências compreendidas entre
180 e 2200 HP.



Em todas as combinações de rodados e eixos-motores, desde os mais simples de 2 eixos-motores, até às mais potentes máquinas com 2 bogies de 2 eixos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

Além destes tipos «standard» **HENSCHEL-WERKE** executa todos os modelos até **3.600 HP**, conforme as condições da linha e serviço a que se destinem.

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

HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL



Centrais eléctricas e Sub-estações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas — Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220 150 kv. destinados à subestação de PEREIROs da C. N. E. depois do desembarque no Porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O



End. Teleg. EUROPÊA
TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 7 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

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

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-2—Telefone: P B X 2 0158 Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1712



16 — ABRIL — 1959



ANO LXXII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

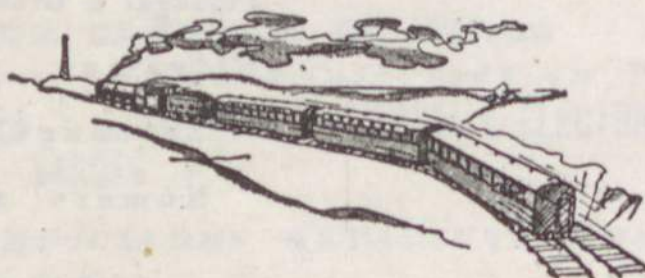
COLABORADORES :

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



S U M Á R I O

Na Hora que passa, pelo Eng.º <i>EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i>	167
Breve história do Palácio de Cervellón Fernán-Núñez, por <i>LUÍS FESSER Y REYNA</i>	170
Curiosidades e distracções da Gazeta, por <i>C. MENDES DA COSTA</i>	173
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	175
As Festas em Portugal – Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOŁOWSKI</i>	176
7.ª Romagem dos antigos Combatentes a França	178
O que todos devem saber	178
Ecos & Comentários	179
Linhas Estrangeiras	179
Recortes sem comentários	180



Na Hora que passa

Pelo Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

CREMOS sinceramente que o caminho de ferro continua a ser um meio de transporte perfeitamente actual, com uma missão específica a cumprir, e na qual, pode em boa verdade dizer-se, é insubstituível.

Não que isso signifique que ele não tenha de acompanhar a evolução dos tempos em matéria de necessidades e características dos transportes, realizando aquela adaptação às circunstâncias que é inerente ao próprio progresso.

Com efeito de há muito que o transporte ferroviário deixou de ter o exclusivo dos transportes acelerados, ultrapassado pela viação automóvel e pela aviação. No entanto, nem uma nem outra o puderam substituir integralmente, porque as suas características próprias lhes definem campos de acção que, embora afins e interpenetrando-se, se não enquadram totalmente uns nos outros na sequência de um alargamento progressivo e contínuo de generalidade.

Há que distinguir dois aspectos essenciais: o funcional e o técnico. São complementares mas distintos; o segundo serve o primeiro, provê às suas necessidades, põe-lhe à disposição os seus préstimos. É por isso que a compartimentação da actividade ferroviária nos três sectores clássicos quase estanques — via e obras, material e tracção, e exploração — carece hoje tecnologicamente de sentido, porque os problemas do caminho de ferro — os que são especificamente ferroviários — interessam necessariamente a um tempo os três sectores. Aliás, numa ordenação desses problemas o estudo geral das questões e a concepção das suas soluções mais convenientes situar-

-se-ão num plano; noutro plano deverá colocar-se a sua materialização, a consecução prática dessas soluções. Este último plano reveste carácter meramente executivo, se bem que a execução possa e deva fornecer elementos de suma valia para o estudo ulterior de novos problemas.

Neste campo, a actividade ferroviária em nossos dias tem de repousar numa planificação cuidada, em que sejam considerados todos os factores primários e secundários intervenientes, quer sejam de carácter económico, quer técnico e social, colocados em níveis de interesse absolutamente paralelos, não admitindo como hierarquização mais do que a indicada acima, determinada em função do grau de influência dos vários aspectos parciais que comportam.

A época que atravessamos pode caracterizar-se por uma preocupação dominante de revisão. Melhor dizendo: de readaptação. Mais de um século de industrialização e progresso em ritmo crescente e atingindo valores nunca antes imaginados, não podia deixar de trazer consequências por vezes discordantes, traduzido o seu aspecto negativo na criação de novos problemas, a par do grande benefício à vida e ao bem-estar da sociedade a que deram lugar os seus aspectos positivos.

A evolução foi, por vezes, e em muitos sectores, descontrolada, e, por desmedida, resultou em descoordenação que veio perturbar o equilíbrio antes existente.

Perdido este, a tendência foi naturalmente para o seu agravamento, que se processou a passos largos. Em matéria de caminho de ferro a revisão dos métodos de trabalho e dos serviços oferecidos impôs-se

a partir de certa altura como necessidade premente, em face dos dados fornecidos pela experiência, traduzindo de um modo geral de maneira bem evidente os novos condicionalismos e as premissas a que têm de situar-se hoje em dia os problemas.

Por isso dissemos que os nossos tempos têm sido de revisão, de experiência, de estudo.

O transporte ferroviário, como aliás qualquer outro, pretende ser afinal uma indústria. Como todo o produto da actividade industrial, estará ele também sujeito à lei geral da oferta e da procura. Mudaram muito as características desta última perante as possibilidades oferecidas pelos outros meios de transporte. O caminho de ferro não soube ou não pôde acompanhar desde logo a sua evolução insistindo na aplicação de métodos clássicos, em que possivelmente continuou a depositar esperanças com base em algumas certezas fundamentais, que, se bem que não negadas, já não eram infelizmente suficientemente fortes para lhe granjear os favores dos utentes de que até aí gozara.

O último Congresso de Caminhos de Ferro reunido em Outubro findo em Madrid creio reflectir bem, através dos temas submetidos a exame, a política de revisão e de renovação por que o caminho de ferro enveredou, buscando formas actuais para bem cumprir a missão que lhe é pedida.

A superioridade do caminho de ferro assenta hoje em dia essencialmente na sua capacidade de transporte em função da velocidade com que o pode realizar. É o transporte das massa por excelência. Neste campo não receia, nas condições presentes, a concorrência da estrada e da aviação. É a lição dos factos.

Sob o ponto de vista prático, e excluindo os transportes urbanos (sob a forma de metropolitanos) e os suburbanos, ao caminho de ferro estão especialmente reservados os transportes às distâncias médias, até à ordem dos 1000-1200 km., a que corresponde o limite do seu raio de acção mais favorável em face das características citadas que o individualizam.

Para além dos 1000 km. de distância, as correntes de tráfego enfraquecem, em regra, rapidamente, o factor velocidade comercial deixa ao mesmo tempo de poder competir com a aviação, e o caminho de ferro só pode concorrer em condições de inferioridade.

No que respeita ao transporte automóvel pode estabelecer-se raciocínio semelhante. A sua presença impõe-se, pelo menos na Europa, para distâncias até à ordem dos 300-400 km. Oferece a vantagem do porta a porta, não requerendo transbordos, especialmente inconvenientes para as distâncias pequenas. Apresenta uma melhor adaptabilidade aos serviços exigidos, que, se bem que de interesse público, não lhe impõem as obrigações pesadas de serviço público que caracterizam a actividade ferroviária. A sua capacidade de transporte e de rapidez relativa deixam, porém, de o favorecer para distâncias superiores às indicadas acima. O transporte automóvel será logicamente o complemento ideal do transporte ferroviário. Dentro de relações criteriosas de complementaridade ambos podem conjuntamente realizar em pleno os fins utilitários que lhes permitem as suas características próprias.

Na vida económica e social de um país, estruturadas tal como as concebemos na base de trocas e movimentação, as vias de comunicação são como que os elementos de um complexo aparelho circulatório onde gira, em movimento contínuo, o fluxo vital. Sem esse movimento, que é afinal o intercâmbio de pessoas e mercadorias, não há vida, pelo menos vida activa e rejuvenecedora, a contrariar a estagnação que leva ao definhamento e à morte.

Se no capítulo dos transportes, considerado na generalidade, as ligações intercontinentes têm como base os transportes marítimos e aéreos, e se dentro de um mesmo continente as ligações aéreas desempenham papel básico na movimentação das pessoas e de algumas mercadorias, não é menos certo que, pondo de parte alguns casos bastante especiais de transportes fluviais interiores importantes no plano in-

ternacional, é ao caminho de ferro que cabe o papel primordial nas relações inter-países vizinhos, e nas relações de base do sistema de transportes dos vários países.

O esquema poderá ser como segue: vias férreas ligando os grandes centros de produção aos de consumo, os principais centros populacionais entre si; a estrada a cobrir densamente os espaços inter-malhas deixadas necessariamente entre as vias férreas, a assegurar o transporte de detalhe a uma escala que o caminho de ferro não pode de forma alguma económica e praticamente realizar.

As linhas férreas deverão assim constituir, no plano nacional, a espinha dorsal do sistema de comunicações, segundo as grandes correntes de tráfego. A estrada formará o complemento desta rede básica assegurando essencialmente os transportes nos planos regional e local. E isto em relação a pessoas e mercadorias.

Têm aliás esta orientação as experiências e estudos levados a cabo em alguns países para a remodelação dos seus serviços de comboios. Não predominam em França os comboios de marcha acelerada com poucas paragens? Não têm as automotoras conhecido em todos os países uma expansão enorme para garantir a frequência dos serviços em ligações de tráfego pouco intenso? Não enveredou a Espanha pela solução de introduzir correcções notáveis nos traçados das suas linhas principais e de construir outras novas, para

encurtar distâncias e acelerar ligações? Não adoptou a Holanda o cadenciamento total dos seus horários, numa experiência das mais curiosas sob os pontos de vista técnico e comercial, para aumentar a eficiência dos seus serviços de passageiros dando-lhes uma maleabilidade de utilização que supomos excepcional e digna de exemplo?

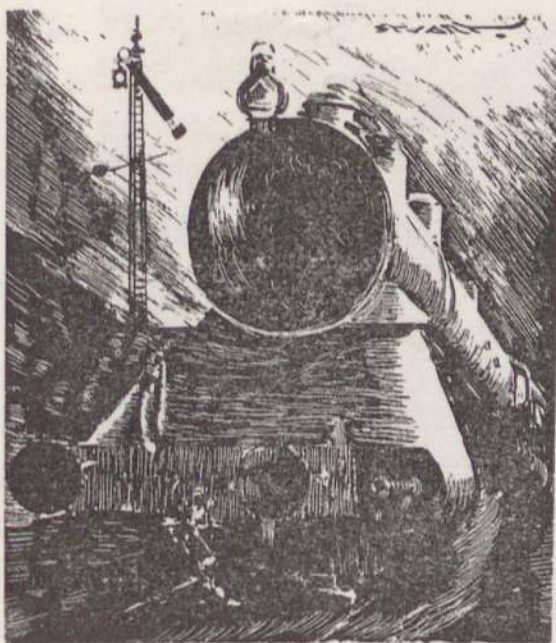
Não creio que se possa descrever das possibilidades do caminho de ferro, quanto a constituir sistema de transporte podendo satisfazer plenamente as necessidades actuais. Refiro-me naturalmente — acentue-se — ao caminho de ferro como sistema, e aos recursos de que presentemente pode dispor.

A herança recebida é indiscutivelmente pesada e poderá parecer em muitos casos superior às forças disponíveis. Por outro lado toda a obra requer certo tempo para ser edificada, a par de esforço continuado, qual prova de persistência dentro do caminho seguidamente meditado e traçado.

O êxito ou inêxito do transporte por via férrea gira em torno de três factores essenciais, quais parâmetros caracterizando uma função: adaptabilidade, regularidade e velocidade. Desnecessário falar na proverbial segurança que se tem igualmente por verdade essencial.

São estas as certezas com que hoje o caminho de ferro pode contar. Em torno delas há-de girar toda a sua tecnologia.

Será exigir demais?



Breve história do Palácio de Cervellón Fernán-Núñez

onde estão instalados os serviços da Secretaria Geral do Conselho de Administração da RENFE

Por LUIS FESSER Y REYNA

AS transformações que o tempo introduziu na vida familiar e social das classes opulentas, desviando-as do aprazível rumo da intimidade para as levar a inundar os modernos hotéis, restaurantes, salões de chá e dança, botequins, etc., foram a causa, entre outras, das transferências dos antigos palácios senhoriais para entidades mercantis e centros oficiais, ora para a sua demolição e substituição por novos edifícios, como os de Alcañices, Medinaceli, Riera e outros, ora para os destinar, sem os destruir, a escritórios públicos, como os de Salamanca, Denia, Villahermosa, Fernán-Núñez, etc.

Deste último quero dar a conhecer aos leitores, que porventura os ignorem, alguns dados e antecedentes, que julgo interessantes para os ferroviários, por ter sido adquirido pela Zona Oeste de Caminhos de Ferro, enquadrada actualmente na RENFE, a qual o destinou a domicílio social do seu Conselho de Administração e à instalação de outras dependências.

Deram brilho e esplendor a este antigo palácio,

as muito ilustres famílias de Fernán-Núñez e de Cervellón, descendente a primeira dos Osório (Alcañices) e dos Gutiérrez de los Rios, que por sua vez eram, por linha feminina, de Fernán-Núñez ou Muñoz, famoso conquistador de Córdova e outras cidades, e que foram senhores, primeiro, de Fernán-Núñez, Condes, depois do mesmo nome, em 1639; Grandes de Espanha em 1728, e Duques em 1817, por mercê do rei Fernando VII, outorgada ao sétimo Conde, famoso diplomata e literato, grande amigo de Goya, a quem serviu de modelo para figuras distintas, e discípulo, como o mesmo D. Francisco, de José Romero, na sua famosa escola de tauromaquia de Vallecas.

A casa de Cervellón obteve de Filipe V a grandeza de Espanha em 1717, com confirmação em 1727, e foi outorgada a D. Juan Basílio de Castelví y Colona, Barão de Oropesa, Vice-rei de Nápoles.

O palácio actual, conhecido indistintamente pelos nomes de ambas as Casas, que se enlaçaram pelo matrimónio em 1859, criou-se modificando vários edifícios que já eram propriedade da família e que



//

A fachada do Palácio Cervellón Fernán-Núñez, onde estão instalados os serviços do Conselho de Administração da RENFE

//

estavam situados, como o vizinho convento de Santa Isabel, em terrenos que foram hortas e jardins da casa de recreio chamada «La Casilla», do famoso valido e secretário de Filipe II, António Perez, na qual este hospedou D. Juan de Áustria quando veio de Itália e cuja propriedade foi confiscada ao cair em desgraça o seu possuidor por motivos políticos ou amatórios, ou político-amatários.

Consignarei, como dado curioso, que antes da transformação que deu origem ao palácio a que se referem estes apontamentos, se apreciou a possibilidade de o erigir na Fuente Castellana, onde hoje se eleva a Casa da Moeda, tendo-se desistido por se considerar o sítio «muito afastado de Madrid», dando-se preferência à sua actual localização; esta decisão apoiou-se, além disso, no desejo da Duquesa viver no mesmo lugar em que habitaram os seus antepassados.

Ainda que se saia um pouco do objectivo destas notas, há que recordar que o Convento de Santa Isabel, acima referido, foi mandado edificar, junto da Casa-Recolhimento de Santa Isabel—estabelecida por D. Filipe II em 1595—pelo rei Filipe III, a pedido de sua esposa D. Margarida, com o fim de transferir para ali a comunidade de Angustias Recoletas, distanciando-a assim do mundanal ruído produzido no contíguo Corral de la Pachea; pois a Ordem, segundo reza a lenda, foi fundada por uma formosíssima dama na sua própria residência, em frente do edifício do actual Teatro Espanhol, com esquina para a rua do Prado, ao renunciar ao mundo em 1589 por ter tido conhecimento, de maneira sobrenatural, do falecimento, no desastre da chamada armada «Invencível», duns daqueles seus numerosos pretendentes que havia merecido a sua preferência e se havia alistado naquela aventura em vista dos sucessivos adiamentos de casamento, impostos pela frívola beldade, que antes queria o bulício e a adulação dos seus adoradores do que o sossego do local.

Feita esta divagação, visitemos a planta principal do palácio, objecto destas notas, a qual surpreende, quantos ali entram, sem prévia notícia do seu interior, pela sumptuosidade e magnificência dos seus salões, tapeçarias, alfombras, lâmpadas, relógios, etc., em contraste com a austeridade das suas fachadas, característica dos edifícios da época. A escadaria de entrada parte de um patamar quadrado com um grande espelho ao fundo, em cuja base existiu em tempo uma pequena fonte que surgia entre flores. Transposta a antesala, de simples e elegante ornamentação, chega-se a uma galeria que recebe luz da outra mais ampla de cristais—actualmente sala de leitura—e à esquerda está o salão chamado «de Goya», porque nele se podiam admirar, entre outros, dois soberbos retratos dos primeiros Duques, devidos ao pincel genial daquele portentoso artista. Estes e muitos outros quadros, obras de

insígnies autores, que adornavam as paredes do resto desta planta, conservam-se hoje em poder da Duquesa viúva. A habitação foi destinada pela RENFE para reunião do Conselho de Administração, que apenas acrescentou alguns móveis ao seu recheio.

Junto da referida sala de Goya, e paralelo à entrada, há um salão de baile, decorado no estilo Luís XV e iluminado por três magníficos lustres de cristal de rocha e bronze doirado, cujas múltiplas luzes lhe dão um aspecto deslumbrante ao reflectirem-se nos doirados ornamentos e nos numerosos espelhos que cobrem quase totalmente os vazios do salão. Sobre a porta de passagem ao salão contíguo, está colocada a tribuna para a orquestra, artisticamente oculta por um parapeito que ostenta o duplo escudo de armas das casas de Fernán-Núñez e Cervellón. Chama poderosamente a atenção do visitante o pavimento de madeiras incrustadas, que forma, com desenhos do melhor gosto, uma verdadeira obra de arte. De este salão, de puro estilo manuelino, passa-se a outro de forma quadrada, que é, quiçá, o mais belo de todos. As suas paredes estão cobertas de rico damasco amarelo com grandes flores vermelhas, e tem ao fundo uma magnífica chaminé de mármore situada entre as passagens que dão acesso aos salões de jantar de gala e comuns. No primeiro destes, ornado todo ele com magnificentes tapeçarias de Aubusson, existe também uma chaminé monumental e vários aparadores, entre eles uma soberba obra de talha em roble, em estilo barroco, com motivos adequados. Neste departamento, que figurou integralmente na Exposição Universal de Paris de 1869, onde foi adquirido pelos Fernán-Núñez, a RENFE instalou, quase sem nenhuma transformação, a sala de sessões do seu Conselho de Administração. Na contígua sala de jantar decorada com tapeçarias sobre cartões de Goya, celebram-se as reuniões da gerência.

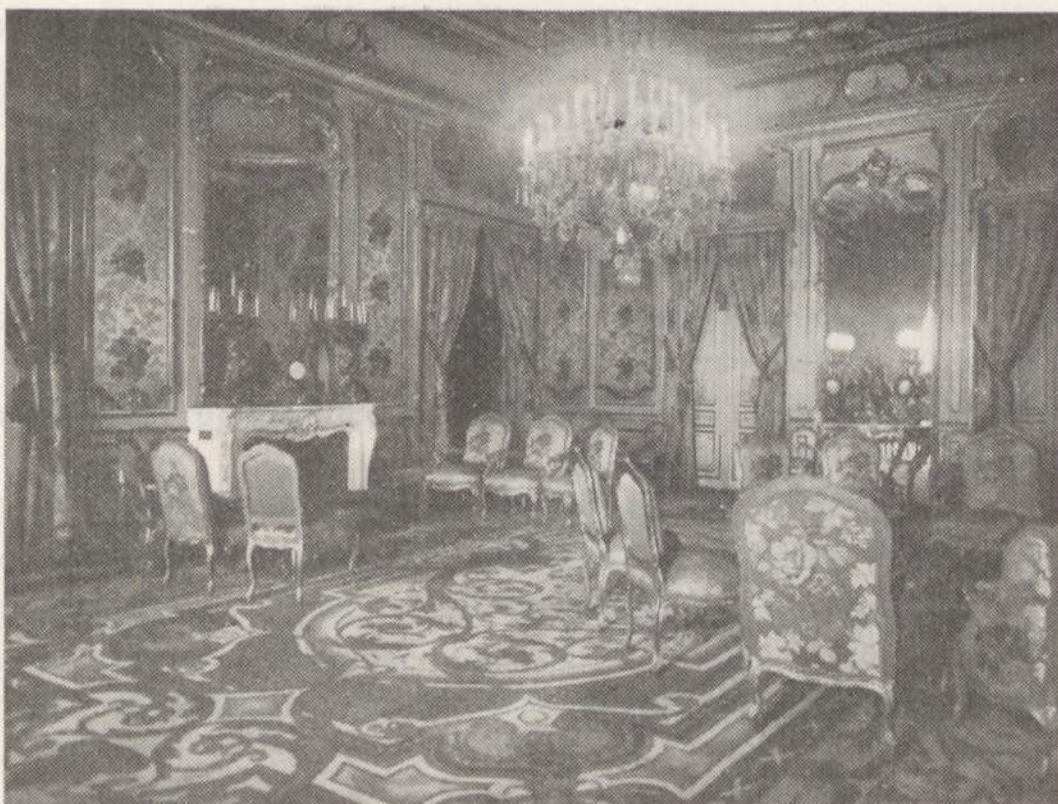
Em ângulo recto com a galeria de entrada, encontra-se outra em que se conservava o famoso arnês chamado «do Mouro», porque fez parte dos despojos da guerra na tomada de Lora de Rio aos sarracenos pelo já referido Gutiérrez de los Rios, glorioso antepassado dos Fernán-Núñez; depois foi despojo dos vermelhos, e hoje está no Tribunal, em trâmite de recuperação. Esta galeria dá passagem a outros salões nos quais se instalaram os serviços do Conselho de Administração, tendo-se respeitado sempre, na medida do possível, as decorações existentes, só as substituindo, quando foi imprescindível, por outras ao gosto da época, condizentes com as restantes habitações. O mobiliário novo é também do mesmo estilo.

Em todos estes salões e galerias celebraram-se grandes serões e bailes de trajes a rigor, que punham em grande comoção, com bastantes dias de antecedência, não só a alta sociedade cortesã, mas também a artesanía madrilena que, com os seus trabalhos de

//

O luxuoso salão das reuniões

//



preparação, contribuía para o esplendor das festas. As mais notáveis foram as que se efectuaram no tempo de Isabel II, quando Narváez e Conde de S. Luís presidiam o partido moderado, uma de cujas camarilhas tinha a sua sede nestes mesmos locais, e a que se promoveu no carnaval do ano de 1884, com a assistência dos reis D. Afonso e D. Maria Cristina, da que ainda conserva boa recordação a aristocracia actual, parte da qual contribuiu com a sua presença e com magníficos fatos de fantasia para o êxito daquela recepção. A Duquesa viúva conserva um album de fotografias deste baile e a Marquesa de Arguese possui uma curiosa colecção de retratos individuais de muitos aristocratas que, com os seus fatos de fantasia, realizaram a festa.

Continuando a visita e deixando à esquerda uma preciosa escadaria que conduz à planta inferior, onde era o despacho, a administração e aposentos do Duque, e cujo corrimão foi talhado em roble por António Jorge, encontra-se a habitação, outrora valiosamente artezoada, que foi salão de tapeçarias, assim como o quarto de cama da Duquesa, bisavó do actual possuidor do título. Em seguida a este salão há um outro que, como o anterior, tem belas portas entalhadas em madeira, e foi um verdadeiro museu de pinturas assinadas pelos melhores nomes. Foi aí que se instalou o serviço de despacho da Presidência do Conselho de Administração.

O Serviço de Estudos tem os seus escritórios noutra ala do edifício, que os anteriores proprietários

destinavam a habitações particulares, e cuja fachada dá para a rua de San Cosme... e de San Damião, pois não sei por que se eliminou o nome deste último Santo daquela artéria, que fora dedicada aos dois irmãos, ambos médicos e mártires.

Já na época contemporânea realizou-se, num salão perto de uma sala de jantar, uma grande conferência, que poderíamos chamar histórica, porque nela se defrontaram duas eminentes figuras da política espanhola, que se chamaram D. António Maura e D. Miguel Primo da Rivera. O objectivo da entrevista foi chegar-se a um entendimento entre os seus ideais, visto que alguns elementos do partido que acaudilhava Maura simpatizavam com a Ditadura e haviam ingressado nas suas filas. Todavia, o resultado foi totalmente adverso, e daquelas conversações surgiu o rompimento entre as duas tendências.

Vede como, ao visitar este antigo palácio, temos assistido à evolução dos costumes, e como, noutra século, se dançavam polcas e lanceiros nestas salas, onde, em tempos, se reunia uma camarilha para tramar crises e aventuras políticas. Agora estudam os técnicos a electrificação dos comboios, e à mesma mesa onde, antigamente, se celebravam banquetes político-mundanos, sentam-se hoje os engenheiros que hão-de examinar os projectos de pontes, estações e novas vias de aplicação das leis sociais que hão-de modificar a vida pública e privada de quantos dedicam os seus cuidados, cada qual na sua esfera, ao avanço da civilização.



Por C. MENDES DA COSTA

Caminho de ferro submarino

Em 1900 a imprensa de Ferrol publicou vários artigos sobre um projecto de construção de um caminho de ferro entre a Espanha e o Norte de África, de Tarifa a Ceuta. Este projecto, da autoria do engenheiro militar, general André Comerma, previa a construção do caminho de ferro submarino na extensão de 35 quilómetros, no prazo de 10 anos e importaria em 300 milhões de pesetas.

Esta ideia era apoiada pelos políticos do país vizinho, mas o marquês de Casa Laiglesia, embaixador em Londres, onde Comerma era adido militar, aconselhou-o a desistir do projecto em virtude da oposição da Inglaterra, e que, a realizar-se, traria, certamente, algumas complicações.

A Memória e os planos originais teriam sido confiados para serem apresentados em cortes pelo deputado Cristino Martos que, segundo consta, nunca os chegou a expor.

Estatística Inglesa

Em 1913, em 24 horas partiam das estações de Londres 2.200 comboios; entre as 10 e as 23 horas, sem contar com os comboios das *Metropolitan* e *Metropolitan District*, que eram diários, 1.600 para os diversos terminus da cidade, o que representava 120 composições por hora, ou sejam 2 por minuto.

Caminhos de ferro do mundo

Calculava-se em um milhão de quilómetros a extensão total das linhas férreas existentes em todo o mundo no ano de 1919. A América figurava em primeiro lugar com 500.000 quilómetros; a seguir a Europa com 300.000, a Ásia com 100.000 e as outras duas partes do mundo, no total, não chegavam a atingir 60.000 quilómetros. Na Europa figurava à cabeça a Alemanha com 50.000 quilómetros, seguindo-se a Rússia e a França.

Prémio merecido

Referem os jornais do ano de 1895 que uma criança de 10 anos, — uma menina — foi condecorada

com a cruz da Legião de Honra, como prémio da sua reflexão e decisão, evitando um grande desastre ferroviário.

O caso passou-se na América, em Indianapolis, onde a pequena andava a passear ao longo da linha de Panhandle, tendo notado que numa ponte lavrava intenso incêndio. Com pronta decisão despiu a sua saínha vermelha e, correndo de encontro a um comboio expresso que se aproximava, fazia sinais desesperados para que fossem notados pelo seu condutor. E conseguiu! O maquinista responsável pelas vidas de 700 passageiros viu o sinal a tempo de travar o comboio.

Entre os viajantes encontravam-se alguns franceses que se dirigiam à Exposição de Chicago, e foram estes que no seu regresso a França entrevistaram, agradecidos à decidida rapariguinha, para que o presidente Carnot lhe concedesse tão alto galardão.

Alemanha

A disposição do sistema ferroviário alemão, em 1915, obedecia a fins estratégicos, pois nove grandes linhas se dirigiam do centro do país para o ocidente e onze para Leste, em direcção à fronteira russa. O plano previa o alcance dos pontos estratégicos fronteiriços em 36 horas.

— O governo alemão premiava, em 1910, com medalha de ouro e 500\$00 em dinheiro os maquinistas que, durante dez anos de serviço, conduzissem os comboios sem qualquer desastre.

Caminho de ferro Larmanjat

No «Diário do Governo» de 1 de Julho de 1958 foi publicada a portaria que autorizava a abertura do caminho de Ferro LARMANJAT, das Portas do Rego a Sintra, determinando que os serviços de exploração fossem feitos de acordo com o regulamento provisório que fazia parte da referida portaria.

Estatística

As estatísticas do ano de 1905 referem que, no Japão, se construíram nos últimos trinta anos 6.435 quilómetros de linhas férreas.

Curioso caminho de ferro eléctrico

Em 1882, e com a extensão de 720 metros, foi estabelecido nas minas de Zankeroda um curioso caminho de ferro eléctrico da via dupla com a bitola de 56 centímetros. A geradora eléctrica estava instalada a 63 metros de abertura do poço da mina, no interior da qual funcionava o comboio. O motor era de 700,750 rotações por minuto e os comboios com a composição de 15 vagões faziam o trajecto em 4 minutos.

O comboio imperial de Guilherme II

A composição do comboio imperial compreendia 12 carruagens compostas de vários salões, salas de refeições, carruagens-camas, salas de fumo e até dois vagões destinados às crianças e amas da numerosa prole do imperador. Destes não foram esquecidos dois enormes armários repletos de brinquedos. O salão principal era ornamentado com objectos e quadros de grande valor artístico, sendo as paredes forradas de seda. Isto anunciavam os periódicos em 1901.

Rússia

No ano de 1901, devido à carência de carvão, ensaiou-se na Rússia, para o aquecimento das locomotivas, a turfa, na linha de caminho de ferro denominada Nicolau. Este combustível, pobríssimo de calorias, era reduzido a briquetes que eram preparados depois de se lhe extrair a maior percentagem de humidade.

O custo das locomotivas

Calcula-se que o custo médio de uma locomotiva importa em \$20 por quilograma do seu peso. Se atendermos que uma destas máquinas se compõe de mais de 5.000 peças, e que a sua montagem exige tanto cuidado como a de um relógio, concluiremos que o custo de uma máquina de caminho de ferro não é custo exagerado. Isto publicava-se em 1912.

Cumprimento de uma recomendação papal

O papa Pio IX recomendou a um dos vigários dos arredores de Bolonha, como obra pia, a subscrição de acções dos caminhos de ferro romanos. Aceitando a recomendação, este padre respondeu ao seu mais alto superior hierárquico:

— Santo Padre — não só subscrevi por minha conta, mas dou por penitência a todos os meus paroquianos a tomarem um certo número de acções do caminho de ferro, na razão directa do número e importância dos seus pecados.

O melhor lugar para viajar em comboio

O assunto ainda tem oportunidade nos nossos dias, apesar da pergunta feita pelos viajantes medrosos ser já muito antiga.

— Qual o lugar de maior segurança para se viajar em caminho de ferro?

Segundo a opinião de vários engenheiros, o melhor lugar na previsão de choques ou descarrilamentos, depois de calculadas as percentagens de sinistrados nas várias unidades das composições, é o compartimento central do penúltimo vagão.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 3 50 35



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Um desastre de aviação que enlutou o País

Está de luto a Aviação portuguesa, com a tragédia ocorrida, no domingo 12 do corrente, em frente de Cascais, com a queda de um bimotor «Dakota», das Forças Aéreas, que transportava onze militares.

O bimotor, que fazia parte de uma missão de apoio a uma deslocação ao Ultramar, dentro do plano de expansão da Força Aérea, havia descolado normalmente do Aeroporto da Portela, e nada fazia prever que, daí a escassos minutos, onze vidas, pujantes de juventude, teriam tão triste e brutal desfecho.

Não podíamos deixar de, nesta página, registar a ocorrência, tanto mais que o desastre não veio enlutar apenas as Forças Aéreas Portuguesas, nem só as famílias dos tripulantes do bimotor: enlutou-nos a todos nós.

Perante a memória dos malogrados aviadores nos inclinamos respeitosamente.

Salão da Primavera

O presente Salão da Primavera, corresponde à 55.^a exposição anual de pintura a óleo e escultura da Sociedade Nacional de Belas Artes. Trata-se, como as anteriores, de uma exposição de arte clássica; académica, num ou noutro caso, e, nalguns pintores da nova geração, com uma nota simpática de modernismo. A meio do salão, a última pintura do saudoso Mestre António Saúde. É uma homenagem à memória de quem, com tanta dignidade, serviu o prestígio da Casa dos Artistas. Entre os expositores, Albino Cunha, Alfredo de Moraes, Augusto Bértholo, os pintores açorianos Domingos Rebelo e Machado da Luz; os discípulos de Saavedra Machado, que tanto honram o Mestre e a sua geração: Eduardo Rosa Mendes e Silva Lino; José Basalisa, com um esplêndido auto-retrato; e ainda as sr.^{as} D. Alda Machado Santos, D. Eduarda Lapa, D. Maria de Lurdes de Melo e Castro.

Em escultura apareceram apenas treze trabalhos, todos eles de interesse e assinados por oito artistas, entre os quais Martins Correia, Júlio Vaz Júnior e Pedro Anjos Teixeira.

Este «Salão da Primavera» honra as tradições do Palácio da rua Barata Salgueiro e honra também o júri encarregado de proceder à admissão dos trabalhos. Abril, chuvas mil. Mas naquelas paisagens, fulge, alegre, o Sol da Primavera.

Os nossos artistas



DISTRACÇÃO DE CAMPINOS — Aguarela de Alfredo de Moraes



CINZA NO MAR

A Rebelo de Bettencourt

*Dia de cinza no mar,
angústia de me saber,
horizonte sem parar,
no barco do meu viver.*

*Dia de chuva, cinzento,
meu coração amolece,
tenho no sangue um lamento
e na minh'alma uma prece.*

*Garça voando à deriva
na chuva de quando parto,
só a dor se não esquiva
da janela do meu quarto.*

Jacinto Soares de Albergaria
(Açoriano)

(Do livro *Cais Deserto*, Coimbra, 1959)

AS FESTAS EM PORTUGAL

Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

Viagem da Família Real

Notas e recordações de viagem

por B. WOLOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar

XII

Recepção em Viseu

O programa do primeiro dia da estadia em Viseu era muito fatigante.

Recepção no palácio às pessoas mais importantes da cidade, autoridades e Portugueses vindos de todos os arredores ao encontro de suas majestades. Nesta recepção tive a honra de ser apresentado em audiência particular ao príncipe real D. Carlos, pelo sr. Fontes, Presidente do Conselho de Ministros.

Tenho a assinalar nesse dia duas homenagens feitas à rainha.

As manifestações realizadas por mulheres têm o dom de impressionar mais.

Quando a família real se dirigiu à Sé, muitas mulheres do povo rodearam a carruagem real e seguiram-na dando vivas ao «Anjo da Caridade», à «Mãe dos Nobres» — porque são estes os nomes que se dão geralmente à rainha de Portugal.

Muitas destas boas mulheres choravam de alegria e era um espectáculo impressionante ver a expansão deste entusiasmo cheio de ingénua sinceridade.

Nunca vi nas nossas sociedades indiferentes um espectáculo semelhante a esse. A rainha não se continha de alegria.

A esta manifestação sucedeu uma outra em honra da soberana.

Os artífices de Viseu enviaram uma deputação a D. Maria Pia composta de 17 pessoas para lhe oferecer uma medalha de ouro, colocada num cofre, dum trabalho e de um gosto primorosos. Os Portugueses têm-se sempre excedido na arte da joalheria.

Este cofre possui um duplo valor, o do fim artístico, e o do sentimento que motivou esta recordação.

A medalha tem a seguinte inscrição: «Ao Anjo da Caridade».

A deputação dos artífices era precedida pela música municipal, da qual um dos componentes conduzia, em forma de estandarte, a bandeira azul e branca.

Creio que este dia foi um dos mais agradáveis para a rainha, que, na opinião de todos, é muito amada em todo Portugal pelo carácter e pela bondade.

O Baile no Grémio de Viseu

Na mesma noite realizou-se o baile dado em honra do rei por subscrição. Puderam apenas convidar 400 pessoas, nenhum sítio em Viseu conteria mais gente.

Eis o modelo desses convites (1):

«A sub-comissão eleita para dirigir os festejos a Suas Majestades, por ocasião da sua visita a Viseu, convida V. Ex.^{cia} para uma «soirée» na casa do Grémio, em noite que oportunamente será anunciada.

Il.^{mo} e Ex.^{mo} Snr. B. Wolowski

Sala das sessões em 7 de Junho de 1882. Visconde de Serrado José Maria de Sousa Macedo, José Vitorino de Sousa e Albuquerque, Frederico Augusto da Silva Pires, José António de Oliveira, Miguel Augusto de Sousa Figueiredo, Salomão Augusto Cardoso do Amaral.

Este bilhete deve ser apresentado à entrada e não são admitidas crianças. A soirée começa às 9 horas.

A família real chegou ao baile às 11 h. As salas do Grémio estavam ornamentadas com muito gosto. A

(1) Em português no texto. (Nota do tradutor).

rainha tinha um magnífico vestido de cetim azul claro, bordado com flores matizadas de ouro. Diadema e colar de estrelas de brilhantes, e outros diamantes de grande valor.

O rei e a rainha não foram rodeados por pessoas, como se pratica noutras cortes.

Depois do hino, a família real foi colocar-se no trono preparado ao fundo do grande salão, onde tinham lugar as quadrilhas de honra.

Os camaristas de Suas Majestades em seguida designaram por ordem do rei as pessoas que estavam convidadas a fazer parte da 1.^a quadrilha de honra. Eis aqui os seus nomes:

O rei dançou esta primeira quadrilha com a Condessa de Prime, esposa do Presidente da Câmara de Viseu, a rainha com o Visconde de Senado, o príncipe real D. Carlos com a Viscondessa de Guedes Teixeira, esposa do governador civil de Viseu.

O Sr. Fontes, Presidente do Conselho de Ministros, com a Condessa de Anadia, hospedeira do rei e da rainha em Mangualde.

O Presidente da Câmara de Viseu, Conde de Prime, tinha por dançarina D. Gabriela de Sousa Coutinho, dama da rainha, o Conde de Anadia a Condessa de Linhares, uma outra dama.

O Sr. Tomás Rosa, ajudante de Campo do rei, dançou com a Viscondessa de Serrado, o Visconde de Almeidinha, governador civil de Coimbra, com D. Camila de Faria, o sr. Fernando Lapa com a Viscondessa da Torre de Moncorvo.

D. Gabriela de Sousa Coutinho tinha um vestido Pompadour, a Condessa de Linhares um vestido de cetim e gaze amarelo claro, muitos diamantes no cabelo e um colar bastante bonito.

Entre os trajes que causaram sensação, cite-se o da senhora Condessa de Anadia, vestido branco e azul, uma grande palma de brilhantes na cabeça e um colar muito rico.

D. Eugénia Viseu, uma escritora muito espirituosa, com a qual o rei dançou uma das quadrilhas seguintes, tinha um vestido branco azulado, guarnecido de rendas pretas com um cinto rico de presilhas de diamantes. A Condessa de Prime, vestido branco ornamentado de flores e diamantes.

O infante D. Afonso não dançava.

No intervalo das quadrilhas os convidados entregavam-se com entusiasmo ao turbilhão das danças de roda. As Portuguesas e os Portugueses gostam muito de dançar e dançam bem.

Na segunda quadrilha o rei dançou com a Senhora de Guedes Teixeira e a rainha com o Conde de Prime, o príncipe real com a Viscondessa de Serrado.

Na terceira, o rei dançou com a Viscondessa de Serrado, a rainha com o Visconde de Guedes, o príncipe real com a Senhora Condessa de Anadia.

Na quarta, o rei dançou com D. Emília Pinto Leite, a rainha com o Sr. António Homem. e o príncipe real com a irmã do Visconde de Guedes Teixeira.

A' 1 hora serviu-se a ceia.

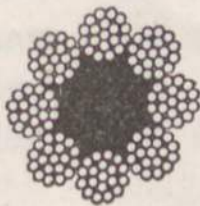
O rei tinha à sua direita o infante e à esquerda o Conde de Prime, a rainha tinha à sua direita o príncipe real e à esquerda o Visconde de Guedes.

Na mesma mesa encontravam-se também D. Emília Pinto Leite, as duas damas da rainha, o Visconde e a Viscondessa de Serrado, a Viscondessa de Guedes e o Sr. António Homem.

Às duas horas a família real deixou o baile, que continuou ainda por muito tempo.

Toda a cidade estava essa noite brilhantemente iluminada.

O Passeio D. Fernando, que se encontra em frente do Grémio (Círculo), onde era dado o baile, a Rua D. Maria Pia, e a Rua Direita apresentavam um aspecto feérico.



7.ª Romagem de A. C. a França

Conforme anunciámos no nosso último número, realiza-se este ano, com partida no próximo dia 20 de Maio, a 7.ª Romagem dos Antigos Combatentes a França, com o seguinte itinerário:

4.ª feira, 20 — Partida da gare de Santa Apolónia, às 13,15 h. no Sud-Express (Os romeiros do Norte podem tomar o comboio nas estações de Coimbra ou Pampilhosa).

5.ª feira, 21 — Chegada a Paris às 17,23 h. Alojamentos reservados no Grand Hotel du Nord, onde os romeiros serão conduzidos em autocarro que os esperará na gare de Austerlitz.

6.ª feira, 22 — Dia livre em Paris.

Sábado, 23 — Partida (hora a indicar de véspera) para Arras. Instalação em Arras, nos hotéis que ali forem indicados.

Domingo, 24 — Partida em autocarro, para Lacouture, às 8 h.

Em Lacouture:

8,45 h. — Concentração no Petit Calvaire.

9,15 h. — Inauguração da Rua «Capitaine Bento Roma».

9,45 h. — Reunião junto ao Monumento Português. Colocação de flores.

10,15 h. — Visita ao Cemitério Francês de Lacouture.

10,45 h. — Visita ao Cemitério Inglês de Le Touret.

11,30 h. — Visita ao Cemitério Português de Richebourg-l'Avoué. Missa Campal no cemitério, rezada por um sacerdote português.

12,45 h. — Partida para Béthune (a 9 km.), onde se almoça. Regresso a Arras, depois do almoço.

N. B. — Os romeiros que, em vez de ficarem em Arras, preferam ir jantar e pernoitar em Paris, têm mais de um comboio cujas horas de partida serão indicadas em Arras.

INSCRIÇÕES — Devem ser feitas até 30 do corrente, na Secretaria da Comissão — Rua da Horta Seca, 7, 1.º — perante o combatente Carlos de Ornellas, que prestará todos os esclarecimentos necessários.

Cada romeiro obterá o seu passaporte, e fá-lo-á chegar às mãos do Secretário, para efeito de registo nos Consulados de Espanha e França.

TRANSPORTES — Os transportes em caminho de ferro, de Lisboa a Arras, serão com *bilhete colectivo*. Os de regresso, de Arras a Lisboa, serão com *bilhetes individuais*, válidos por dois meses, podendo o comboio de regresso ser tomado em qualquer das estações do percurso.

O que todos devem saber

Cessaram os «vistos» entre Portugal e Espanha

Foi concluído um Acordo, por troca de Notas entre o Ministério dos Negócios Estrangeiros e a Embaixada de Espanha, dispensando os «vistos» em passaportes de turistas portugueses e espanhóis.

A decisão do Governo espanhol, que foi agora anunciada e coincidiu com o termo das negociações para conclusão do aludido Acordo, de dispensar de vistos os viajantes que sejam nacionais dos países europeus com os quais a Espanha mantém relações diplomáticas, foi particularmente agradável a Portugal, em vista das maiores facilidades de deslocação para os turistas da generalidade dos países de além Pirenéus, que já desde longa data não necessitam de vistos para entrar no nosso país.

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972

DESPESAS — As importâncias de transporte em caminho de ferro (ida e volta: Lisboa-Arras-Lisboa), e em autocarros em Paris (gare Austerlitz ao hotel) e no Norte, serão incluídas na importância a pagar no acto da inscrição. Nesta mesma importância da inscrição serão incluídas as despesas de *alojamento* em Paris (Grand Hotel du Nord), assim como as despesas ordinárias de *alojamento e alimentação* nos hotéis de Arras, incluindo o almoço em Béthune.

Todas as mais despesas (extraordinários, etc.) serão pagas directamente por cada romeiro.

As importâncias das flores e outras quaisquer imprevistas, de carácter colectivo, serão rateadas por todos os romeiros e pagas em Arras ao tesoureiro da Romagem.

INDUMENTÁRIA — Nas cerimónias: militar ou civil (com barrete de bivaque) e condecorações.

Ecas & Comentários

A quem viaja

Noticiou o importante diário «A Voz» o seguinte:

«A partir do passado dia 1 de Abril os turistas portugueses e espanhóis, que viajem para França e que, portanto, têm de atravessar a fronteira francesa em Hendaya terão uma agradável surpresa ao chegarem à alfândega respectiva. A recebê-los estarão encantadoras e simpáticas hospedeiras, falando-lhes no respectivo idioma, revolvendo-lhes as bagagens com rapidez, mas sabendo fazê-las tomar o aspecto, que traziam à partida, com uma eficiência a toda a prova. Na verdade ficou estabelecido que de ora em diante o serviço de abrir as malas e receber os viajantes será feito nos postos alfandegários franceses por encantadoras raparigas, à semelhança das hospedeiras, que existem a bordo dos aviões. As raparigas que irão tomar esses lugares deverão preencher determinadas condições: não ultrapassarão os 35 anos de idade; devem ser esbeltas, bonitas, simpáticas no trato e com voz agradável; devem saber línguas e ter o curso dos liceus completo; além de tudo isso devem saber fazer malas a preceito. Este último predicado é talvez o mais apreciado pelos viajantes do sexo masculino, pois há determinados países em que os empregados da alfândega revolvem as malas de tal modo que uma pessoa se vê quase na contingência de se sentar em cima... para as poder fechar. O uniforme das novas hospedeiras de alfândegas não está ainda bem delineado. Sabe-se unicamente que usarão de Inverno, um fato de saia e casaco azul-escuro, com uma bóina e, de Verão, um vestido azul-escuro.

A razão que levou o Governo francês a preferir raparigas jovens e bonitas para estes postos é não querer que a reputação da França, como pátria da beleza e da elegância, seja diminuída ou prejudicada. De facto, o que muitas vezes leva um turista a julgar um país é a recepção, que ele tem logo na fronteira. Se ela é má, muito difícil será tirar-lhe depois a má impressão do povo e do país.

Os sítios onde vigora esta inovação são a fronteira de Hendaya, como se disse, os aeroportos de Orly e de Bourget, o Havre e a fronteira italiana.

Estão de parabéns os franceses pois souberam dar um passo em frente para melhorar o seu turismo, que, temos a certeza, sairá muito valorizado com isso. A sua publicidade será feita pelos próprios visitantes».

Estão de parabéns os viajantes, pois é muito mais agradável ser atendido por gentis hospedeiras, apesar de que nada há a dizer das alfândegas francesas, onde os guardas são em geral agradáveis e benevolentes.

Linhas Estrangeiras

Entre o Japão e a Argentina vai ser firmado um acordo para o intercâmbio de material ferroviário por produções argentinas, no valor de 70 milhões de dólares.

Segundo esse acordo, o Japão exportará para a Argentina 350 comboios eléctricos e 100.000 toneladas de carris, em troca de lã, trigo e milho argentinos.

A substituição da tracção a vapor pela tracção eléctrica, diesel-eléctrica, ou hidráulica, está a verificar-se gradualmente em todo Mundo, na medida das possibilidades de cada país. Na Alemanha o facto tem assumido características de grande relevo.

Possuindo cerca de 30.000 quilómetros de linha em tráfego, os caminhos de ferro alemães estão desenvolvendo presentemente um programa de electrificação que abrange perto de 6.000 quilómetros. Alguns já têm os serviços concluídos.

O parque de tracção eléctrica alemã é já servido por 500 locomotivas. Uma locomotiva F-10 tem produzido excelentes resultados. Pode desenvolver até 130 quilómetros por hora, rebocando composições de 1.300 toneladas.

A RENFE apresentou recentemente ao Governo um plano quinquenal de modernização e expansão destinado a melhorar a rede ferroviária do país.

O custo total deste plano é calculado em aproximadamente 1,7 bilião de dólares (feita a conversão à taxa oficial de 42 pesetas por dólar).

No princípio de 1958, A RENFE conseguiu com o Export-Import Bank, um empréstimo de oito milhões de dólares, o que elevou a sua dívida com o Development Loan Fund a quase 25 milhões de dólares.

O referido plano prevê, além da modernização das linhas, um aumento do equipamento do material móvel, em que figuram, por compra, dez composições rápidas, cem vagões de aço, cinquenta vagões-tanques e cerca de dez mil vagões de carga de todos os tipos. A execução do plano terá como resultado, segundo os cálculos apresentados pela RENFE, uma economia anual de cerca de 60 milhões de dólares.

A execução desse plano exige dispêndios volumosos em divisas estimadas em 3,3 biliões de francos franceses, de 13,9 milhões suíços e 21,3 milhões de dólares americanos.

A pesar da importância do plano, a RENFE espera não modificar as actuais tarifas de transporte de carga ou passageiros.

Recortes sem comentários

O reverso da medalha

Ninguém ignora que as companhias de seguros fazem o seu negócio ao abrigo de leis e de regulamentos que acautelam os seus interesses sem descuidar, naturalmente, os dos segurados. Perguntamos, no entanto, se a lei salvaguarda do mesmo modo os interesses de uns e de outros. Por exemplo: um proprietário segura a sua casa numa determinada importância, por ser esse o valor que lhe atribui.

A companhia aceita a declaração como boa e cobra o prémio correspondente. Ocorre um sinistro. Os prejuízos são totais. O segurado pretende, como é óbvio, receber a importância do seguro. E a companhia discute. Os prejuízos foram totais — não contesta. O segurado, porém, tem de demonstrar que o valor atribuído ao prédio corresponde ao seu valor real, isto é, à importância que seria necessário despendar para o reconstruir. A companhia manda fazer a sua avaliação e, em resultado dela, recusa-se a pagar o montante do seguro. Embora reconheça que os prejuízos, foram totais, pretende reembolsar o segurado apenas de uma parte da importância estipulada na apólice, alegando que, ao estabelecer o contrato, não teve tempo de verificar se o valor atribuído ao prédio correspondia ao seu valor real. Isso não impede que ela tenha recebido durante anos o prémio relativo a uma importância cuja declaração aceitou como boa. Isto é moral? Verifica-se que a lei intervém, neste caso, a favor do segurador e não do segurado, cujos interesses não nos parece que estejam devidamente acautelados. — *Do «Diário de Lisboa».*

Abriu uma cova e quis sepultar viva uma mulher

CASEVEL (Condeixa) — Um lavrador desta povoação encontrou-se numa das suas propriedades com Maria da Encarnação Gesteira, de 50 anos, e com ela travou viva discussão acerca da colocação de um marco divisório de terrenos pertencentes a cada um deles. Fingindo procurar o marco em questão, o lavrador abriu uma cova com mais de um metro de profundidade e de súbito atirou a Maria da Encarnação para dentro dela e começou a deitar-lhe terra, com a aparente intenção de sepultar a mulher com vida. Aos gritos de socorro

ITÁLIA No dia 28 de Janeiro entrou em vigor o novo Código dos Transportes por camionagem, cujo texto foi publicado na *Gazzetta Ufficiale*, diário oficial italiano.

As medidas restringem a tonelagem por camião, de três eixos, de 28 a 18 toneladas. É limitada também a longitude dos veículos de dez a oito metros, e a altura máxima de 4 a 3,30 metros, no respeitante a velocidade, fixou-se um máximo de 50 K/hora nos centros habitados para a classe de veículos; 60 K/hora fora das povoações, para os de 7,5 toneladas destinados ao transporte de passageiros, e de 50 K/h., também fora das povoações, para os camiões.

Com estas decisões, procura-se evitar a expansão do transporte automóvel, em benefício, evidentemente, do caminho de ferro.

da vítima e de um sobrinho da mesma, Dionísio Santos, de 12 anos, que assistia à cena, o homem fugiu.

O rapazito começou então com quantas forças tinha a retirar a terra da cova e com tanto afã trabalhou que livrou a tia da crítica situação em que se encontrava e já meio asfixiada. — *Do «Diário de Notícias».*

A pão e água para comprar livros

MADRID — Um varredor de profissão e poeta, Manuel Arenas, de 63 anos, esteve três meses a pão e água porque desejava juntar o dinheiro necessário para comprar livros.

Arenas possui uma biblioteca de 1.500 exemplares, todos eles valiosos e de bons autores. As suas preferências vão para os clássicos, Cervantes, Quevedo e Gracian. Entre os modernos, admira Zorin, Júlio Camba, Peman, Perez de Ayala. «Este último, quando consegui entendê-lo» — explicou.

Apesar de poeta, Arenas raras vezes escreve os seus versos. «Geralmente, vou-os retendo na memória — que não é mau sítio» — declara.

Justifica a sua modesta profissão, dizendo que deixou a escola aos onze anos e que, por isso, não lhe foi possível adquirir uma cultura profunda.

«Tenho lido muito» — continua — «mas creio que não é suficiente. E agora, para quê? Dentro de três anos atinjo a reforma. O que ganho dá-me para comer e comprar algum livro. Que mais posso aspirar?». — (ANI).



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador de Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

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

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

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

ANÁLISES CLÍNICAS

A Ç O S  BOEHLER

AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIA
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TERMINUS (1.ª classe)

Servis

A GRANDE MARCA INGLESA DE
MÁQUINAS DE LAVAR ROUPA

Apresenta

A *Servis* «S» POPULAR

UM MODELO VERDADEIRAMENTE REVOLUCIONÁRIO
COM OU SEM AQUECIMENTO DE ÁGUA



PRÁTICA

BONITA

RÁPIDA

BARATA

A máquina média,
mas com capacidade suficiente para uma
família numerosa.

A NOVA *Servis* "S" POPULAR NÃO TEM PÁS

Tem bomba eléctrica para esvaziar.
Lava 3 Kg. de roupa em 4 minutos,
gasta \$20 por hora de trabalho.



CONVIDAMOS V. EX.ª

A ASSISTIR A UMA
DEMONSTRAÇÃO NO "STAND" DOS
REPRESENTANTES

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, L.ª

AV. FONTES PEREIRA DE MELO, 37, TEL. 59181 - LISBOA

ONDE TODOS OS MODELOS *Servis*
SE ENCONTRAM EM EXPOSIÇÃO

Norte: M. SIMÕES JR. LDA. Rua de Santo António, 208 - PORTO

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

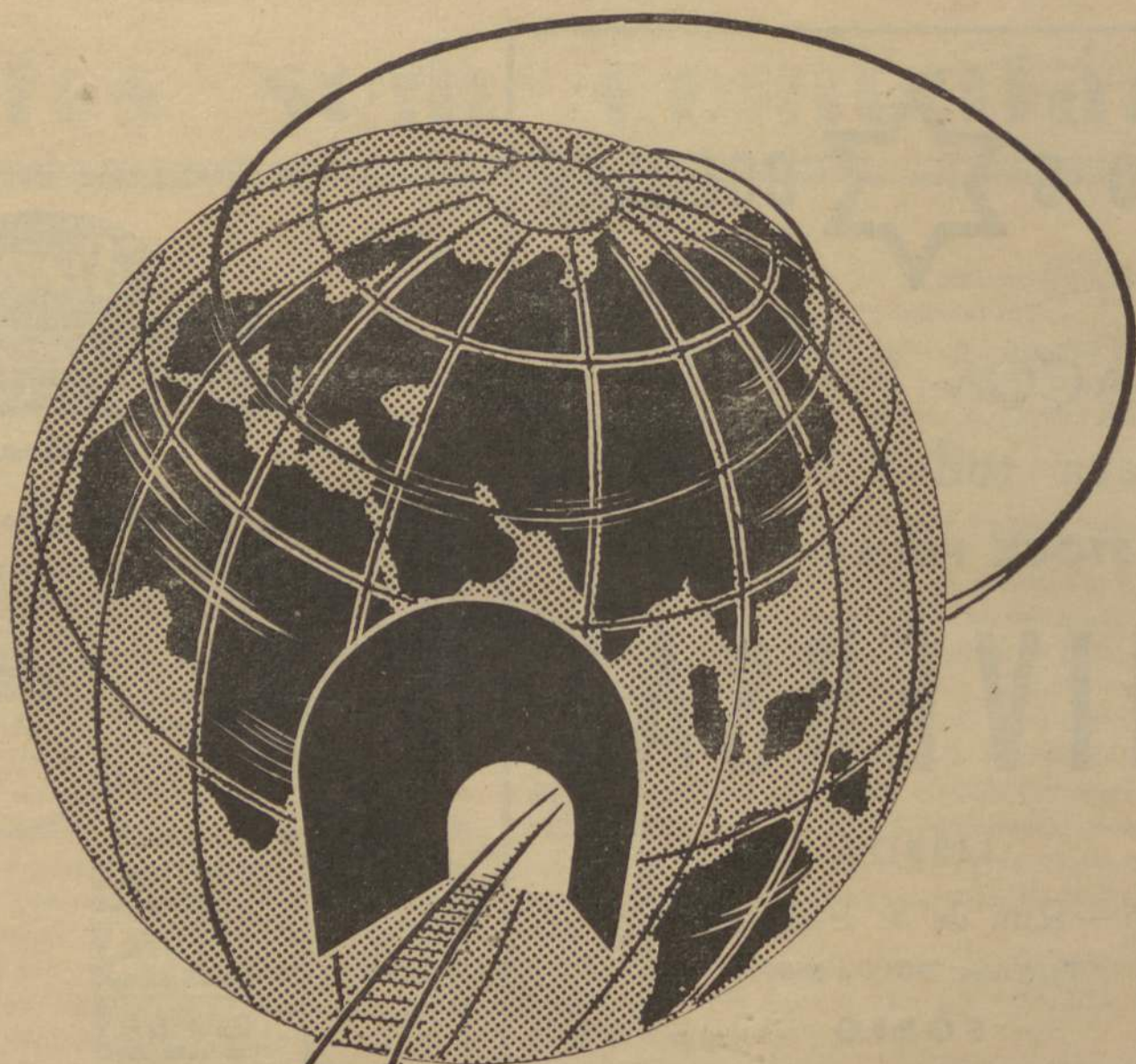
HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMI-
RÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE