

5.º do 74.º Ano

Lisboa, 16 de Maio de 1961

Número 1762

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, 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 HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P

HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P

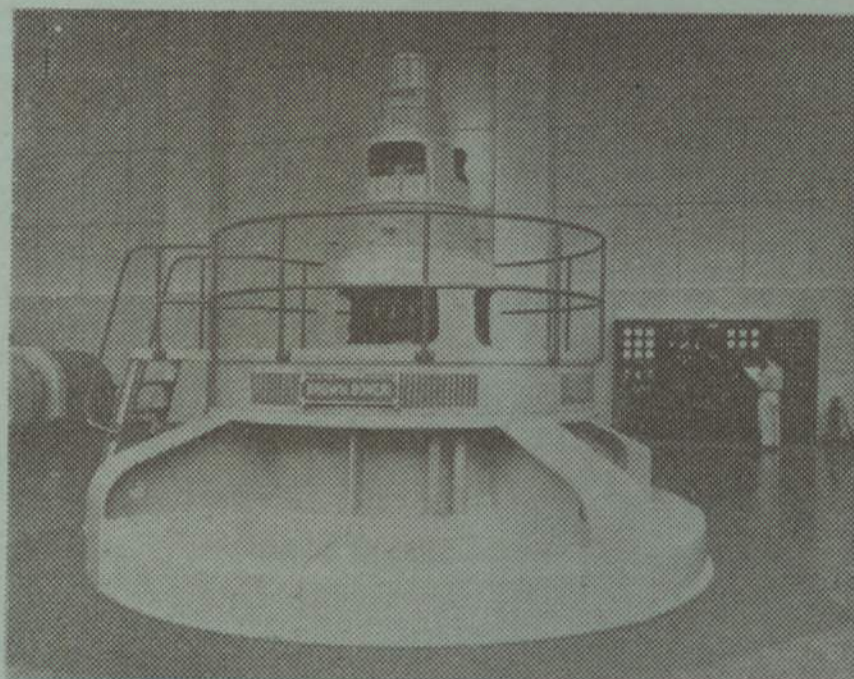


REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS • RUA DE S. JULIÃO, 23 • LISBOA

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



Centrais eléctricas e Subestações. Protecções para redes eléctricas, Electrificação de fábricas. Fornos eléctricos. Fornece imediatamente motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica pelo arco, pára-raios, transformadores, etc..



Alternador de 60000 KVA na Central de Paradela

EMISSORES DE RÁDIODIFUSÃO

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

Sociedade Portuguesa de MÁQUINAS BULL, LDA.

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

**M á q u i n a s
Electro-mecânicas
e Electrónicas
de Contabilidade**

A V E N I D A 5 D E O U T U B R O , 7 7 , 1 . º - D .

T E L E F O N E 734181

L I S B O A

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— 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 20158; Direcção: 27520

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

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. Luís, Estados Unidos, 1904

1762

16 — MAIO — 1961

ANO LXXIV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A 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

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

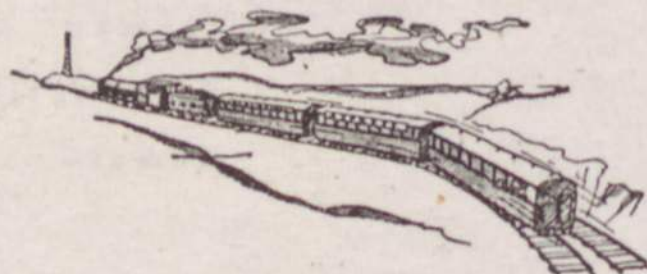
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

O Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR	83
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	86
Os Caminhos de Ferro nos países longínquos, por CARLOS DE BRITO LEAL.	87
Prémio Internacional das Comunicações «Cristóvão Colombo»	89
Aviação, por FERNANDO ALMIRO VALE	91
Publicações recebidas	92
Espectáculos	92
Há 50 anos	93
Recortes sem comentários	94
O Lusitânia-Expresso passa a diário durante todo o ano	94
Viagens e Transportes	96
A ponte sobre o Tejo que ligará Lisboa a Almada.	96



O Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

II

TENHO de começar por uma explicação, embora me pareça desnecessária, pois não julgo, salvo por acaso, ter leitores, que é o intervalo ⁽¹⁾ de alguns meses que separam o primeiro artigo de comentário ao Relatório da Companhia Portuguesa e o actual, complemento do primeiro. O motivo, de que peço desculpa ao ilustre Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a algum vago leitor que possa existir, foi devido à falta de tempo que me persegue constantemente. Creio que o facto não se repetirá de futuro, pelo que vou terminar neste artigo o comentário do Relatório.

Em quatro páginas do Relatório ⁽²⁾ ocupa-se o Conselho de Administração do plano de revalorização dos serviços ferroviários e transcreve parte da conferência de Imprensa realizada em Dezembro de 1959 pelo ilustre presidente do Conselho de Administração sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, a que, na devida altura, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» ⁽³⁾ deu o competente relevo, bem como o «Boletim da C. P.» ⁽⁴⁾.

Os objectivos propostos pelo plano de revalorização ferroviária são os seguintes: electrificar o troço Entroncamento-Porto; renovar, conservar, e ampliar a via e respectivas obras de arte; actualizar o parque de material circulante; dieselizar o serviço em certas linhas; substituir a sinalização e as telecomunicações; melhorar as ligações fluviais Lisboa-Barreiro; reapetrechar as oficinas.

Notável e vasto plano de modernização e de

valorização ferroviária a que o público será sensível e reconhecerá à Companhia Portuguesa o seu desejo de bem servir embora ainda não seja tudo; todavia, representa um esforço importante, o qual, mantendo-se nesta intensidade, poderá resolver o problema ferroviário que há longos anos espera solução.

Devido às dificuldades financeiras da Companhia Portuguesa, o Estado, através de dois importantes Planos de Fomento, tem dado um contributo valioso. Pelo I Plano de Fomento (1953-1958) elevou-se o investimento a 660 mil contos, despendidos na electrificação da linha de Sintra e da linha do Norte no troço de Lisboa ao Entroncamento, foram postas a circular 15 locomotivas eléctricas de grande linha e 25 composições triplas eléctricas. O II Plano de Fomento, que está em execução de 1959 a 1964, prevê o dispêndio de cerca do dobro do plano anterior, ou seja 1.300.000 contos, pelo que será possível realizar financeiramente o que se pretende, não faltando os meios indispensáveis.

Analisando cada uma das rubricas, verifica-se que se continua com entusiasmo na electrificação ferroviária, a qual iniciada na Suíça, onde atingiu a totalização, se alargou à França, à Espanha, e a outros países, sempre com resultado vantajoso pela economia de combustível, maior velocidade dos comboios, benefício para os passageiros e para o material devido ao desaparecimento do fumo provocado pela tracção a vapor, e possibilidade de serviço mais frequente.

Começou-se a electrificação em Portugal pela linha de Cascais em 1926, devido ao génio empreendedor de Fausto de Figueiredo, para só em 1957, trinta e um anos depois, se estender à linha de Sintra, e em 1958 a parte da linha do Norte, de Lisboa ao Entroncamento. O único inconveniente da electrificação é o dispêndio com as instalações fixas e o elevado custo inicial, mas com o tempo o capital gasto é largamente recompensado, podendo

⁽¹⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 1745 de 1 de Setembro de 1960, págs. 231 a 232.

⁽²⁾ Relatório do Conselho de Administração, Lisboa 1960, págs. 22 a 26.

⁽³⁾ «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 1729 de 1 de Janeiro de 1960, págs. 495 a 498.

⁽⁴⁾ «Boletim da C. P.» n.º 368 de Fevereiro de 1960, págs. 2 a 5.

mesmo pensar-se na sua amortização, bastando dizer ⁽⁵⁾ que o rendimento médio de um parque de locomotivas eléctricas que utilizarem exclusivamente a electricidade de origem térmica é superior ao rendimento das locomotivas a vapor. Se a energia for hidro-eléctrica, o rendimento ainda será mais remunerador, como acontece em Portugal devido às barragens em boa hora mandadas construir pelo Estado Novo.

Trabalha-se com grande actividade na electrificação da linha do Norte, que deverá alcançar o Porto em fins de 1963. Está resolvido estendê-la até Ermesinde, e é ocasião para perguntar se não haverá vantagem em alargá-la às linhas do Minho, do Douro, da Beira-Alta, do Oeste, do Sul e Sueste, de modo a atingir toda a via larga. Valerá a pena uma electrificação total ou bastará o emprego das locomotivas diesel?

Com referência à renovação, conservação e ampliação da via e respectivas obras de arte, verifica-se que se tem realizado em toda a via férrea melhoramentos importantes, acabando com deficiências graves, aumentando a segurança especialmente na linha do Sul e na via estreita. Este aspecto de conservação da linha pela substituição de travessas, conforme o processo moderno que a Sociedade Estoril iniciou, copiando o sistema francês que a Espanha está seguindo e ainda com a soldagem de carris acabando em largas extensões com as folgas de dilatação, a que se dá o nome de via elástica soldada, é um processo a desenvolver vantajosamente. Se inicialmente é dispendioso, torna-se económico pela resistência e duração, empregando-se actualmente na linha do Norte em que os carris soldados atingem 100^m, enquanto que em França já há muito se utiliza a via ligada sem folga de dilatação numa extensão de 800^m, obrigando a máquinas especiais para a colocação dos carris. Com referência aos passageiros o benefício consiste na diminuição dos ruídos, que eram provocados pela passagem dos rodados nos intervalos dos carris.

Na ampliação da via férrea executam-se importantes trabalhos para a duplicação total da linha do Norte, que, no percurso de Fátima a Albergaria dos Doze e no de Gaia a Campanhã, ainda se encontra no sistema de via única. Começada há mais de cinquenta anos a duplicação da linha do Norte na parte do Entroncamento a Campanhã, suspensos os trabalhos por motivo da crise ferroviária iniciada em 1930, recomeçaram há alguns anos, e tem que se reconhecer um lento progresso devido aos problemas do túnel de Albergaria e da ponte do Douro. Muitos projectos se estabeleceram, pois o túnel de Albergaria não é possível alargá-lo devido à natureza móvel do terreno, que provocou

em 1912, por motivo da infiltração da chuva, a interrupção do serviço ferroviário durante bastante tempo, passando o «Sud-Express», o rápido do Porto e o correio a circular pela linha de Oeste, que não estava em condições, por ser de via única, para esse aumento de circulação, e provocando difíceis problemas que a Companhia Portuguesa venceu galhardamente. Pensou-se também num desvio, e, o que se pretende agora, é duplicar a linha, não se fazendo cruzamentos dentro do túnel, o que obrigará a uma sinalização muito perfeita para evitar algum desastre.

Com referência à via férrea entre Gaia e Campanhã projecta-se a duplicação até General Torres, e faltando resolver o problema da ponte do Douro. Inaugurada em 4 de Novembro de 1877 a ponte Maria Pia, que foi uma obra notável do engenheiro Eiffel, mantém-se à circulação ferroviária devido aos cuidados com que se faz o tráfego, como a substituição das máquinas, pois há muito que o prazo de duração terminou, pelo que já se devia ter tomado uma solução definitiva nesta matéria, e é motivo para lembrar se a actual ponte em construção na Arrábida não teria vantagem em ser de trânsito mixto ferroviário e rodoviário.

Nesta matéria do programa projecta-se alargar a estação de Campanhã para servir de terminus aos comboios de Lisboa-Norte, deslocando para Contumil as oficinas existentes. Dessa forma acontecerá à estação de S. Bento o mesmo que se deu em Lisboa-Rossio, onde irão somente os comboios do Minho, do Douro, e os tranvias de Espinho e de Aveiro. É caso para perguntar quando acabará a barreira ferroviária de Campanhã para os passageiros do Minho e do Douro, obrigando-os a um absurdo transbordo quando se dirijam para o Sul ou vice-versa, mas isso ficará para me ocupar noutro artigo que não seja de apreciação do Relatório.

A actualização do parque de material circulante interessa particularmente aos passageiros, pois a sua melhoria se traduzirá não só em comodidade como também por uma maior afluência de público.

Durante anos o material ferroviário em Portugal manteve-se num atraso confrangedor pelo emprego de carruagens de dois eixos, algumas sem inter-comunicação ou instalações higiénicas, chegando-se ao absurdo de, em 1924, a Alemanha fornecer carruagens antiquadas por conta das reparações de guerra, e em 1927 adquirirem-se carruagens de corredor na Bélgica apenas de dois eixos. Enquanto até em Espanha, cujo atraso ferroviário só agora está a ser vencido, predominavam cómodas composições, especialmente nos desorganizados Caminhos de Ferro do Estado, a situação era lamentável, assim como na Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira-Alta, pois a

⁽⁵⁾ «Los Ferrocarriles en Francia», Paris 1959, pág. 23.

Companhia Portuguesa cuidou sempre melhor do seu material, e foi para os rápidos do Porto que se adquiriram as primeiras composições de quádruplo rodado que circularam nas linhas portuguesas.

Modernamente muito se tem feito circulando em todas as linhas algumas composições que só merecem elogio, mas tem-se que ir mais longe acabando radicalmente com todas as carruagens que não sejam de quádruplo rodado, até mesmo para conservação da linha. Para isso estão previstas as aquisições de: 20 locomotivas eléctricas; 18 unidades triplas eléctricas, elevando-se a 21 com ajuda do empréstimo da Eurofima; 3 carruagens-restaurante; 14 carruagens de 1.^a classe com ar condicionado para os rápidos e «Sud-Express»; 22 carruagens de 1.^a classe sem ar condicionado; algumas automotoras, atrelados e máquinas diesel em quantidade a determinar.

Importante sem dúvida esta parte do plano, das mais interessantes para os utentes, e, apesar de libertar muito material que pode servir para outras composições, não é suficiente, pois torna-se indispensável caminhar depressa, substituindo totalmente todo o antigo material pelo moderno até mesmo com o fim de atrair o público, que, cada vez em maior número, acudirá, convindo não esquecer que o tempo do monopólio ferroviário já acabou pela existência de outros meios de transporte.

A dieselização do serviço trará como resultado aumento de velocidade nos comboios, desde que a estrutura da linha esteja em condições de segurança pelo que esta parte da conservação é sempre fundamental. O emprego do sistema diesel é vantajoso para certas linhas de menor movimento, de forma a evitar as despesas da electrificação.

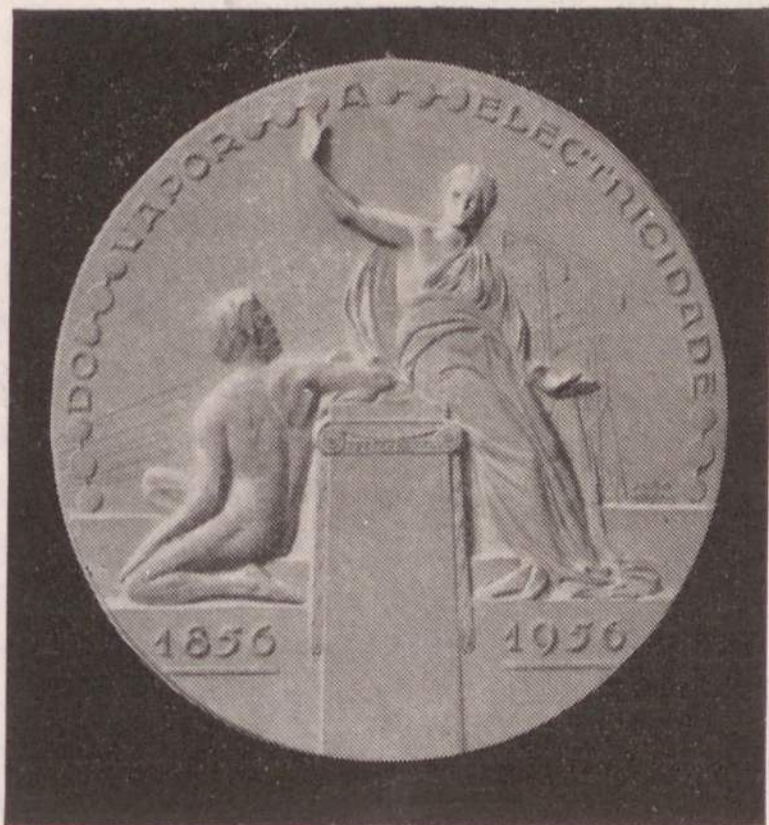
Um elemento fundamental da segurança das

comunicações é a sinalização, cuja complexidade aumenta em referência ao maior número de comboios, como também em relação à sua velocidade mais elevada. Vai longe o tempo em que um homem a cavalo à frente da locomotiva tocava uma buzina para anunciar a passagem do comboio, que por vezes podia alcançar a incrível velocidade de 20 Km. por hora, como acontecia no início dos caminhos de ferro. A perfeição dos sinais atingiu tal acuidade, que há poucos anos em França se começou nas linhas sobrecarregadas a empregar a banalização, que consiste de ao lado da via dupla colocar uma terceira linha onde o trânsito se efectua nos dois sentidos. Necessário se torna aperfeiçoar a sinalização e as telecomunicações, como se anuncia no Plano.

As ligações fluviais Lisboa-Barreiro foram este ano melhoradas consideravelmente com a aquisição de novos barcos que entraram em serviço, pelo que esta parte do Plano está executada. Deve-se dizer que as comunicações fluviais, desde que a Companhia Portuguesa tomou conta das linhas do Estado em 11 de Maio de 1927, modificaram-se favoravelmente, mas agora encontram-se perfeitas, tendo as novas unidades equipamento de radar para navegarem em dias de nevoeiro. Todavia as comunicações com a margem esquerda só se podem resolver satisfatoriamente com a ponte Salazar que se vai construir.

As oficinas vão ser concentradas em três lugares: Barreiro, Entroncamento e Contumil, conforme as necessidades do material respectivamente do Sul, Centro e Norte, desaparecendo pequenas oficinas que só encareciam o trabalho.

Com o cumprimento deste Plano a Companhia Portuguesa cumprirá nobremente a sua função de manter o caminho de ferro como é próprio de um serviço público concedido, para benefício da Nação.



CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Um palácio que se pensa ter sido construído pelo rei Salomão foi descoberto nas escavações arqueológicas de Tel-Kadiv. Foram enviados para Jerusalém diversos fragmentos afim de serem estudados. Caso se confirme que pertenceu ao período do terceiro rei de Israel terão enorme interesse, pois tratar-se-ia da construção edificada mais ao norte pelo rei.

(de *La Voz de Tarma*, semanário peruano)

Garagens para atender e consertar satélites artificiais girando no espaço foram construídas por cientistas alemães. Estão equipadas com «robots». Estas garagens especiais possuem dispositivos com peças sobressalentes. Acompanham os satélites e substituem, em qualquer momento, o equipamento gasto.

(da revista *Cosmopolita* – S. Domingo)

Nos laboratórios de radar de Munique os cientistas descobriram um método de ampliar a luz até atingir enorme intensidade. Disparada depois a uma distância considerável não perde essa intensidade. Isto permitirá que os sinais de rádio e televisão sejam refletidos em satélites e transmitidos a todo o mundo.

(de *Vida Universitária*, revista de Havana)

Descobriu-se próximo da foz do Amazonas, na Venezuela, o esqueleto de um homem que viveu há trezentos mil anos – do tipo *néanderthal*, que habitava em cavernas, geralmente com oito metros de profundidade.

(do semanário *Le Petit Bleu* – Agen)

O professor Heich, de Munique, acaba de inventar um aparelho que permite ver perfeitamente através do mais espesso nevoeiro. Vai ser utilizado nos comboios, aviões e automóveis.

(de *El Legionario*, de Bogota)

A polícia de Londres resolveu chamar a atenção do público para que tenha o maior cuidado ao atravessar as ruas, colocando placards luminosos com os nomes de todos os peões que morreram colhidos por automóveis.

(do diário «*Le Républicain de Marmande*»)

Numa entrevista concedida à imprensa pelo aviador checo Grechvesk, que acaba de alcançar o «record» dos quarenta mil metros de altura, Grechvesk recordou que quando Roland atingiu a altura de três mil metros houve em todo o mundo o maior espanto.

(de *Tribuna Israelita* – México)

O Ministério da Saúde Japonês informou que os habitantes de Tóquio respiram duas vezes mais nevoeiro do que os de Londres: enquanto que num mês caem apenas doze toneladas de fuligem por quilómetro quadrado em Londres, a capital japonesa tem a sua atmosfera poluída por vinte toneladas.

(de *Le Journal d'Arcachon*)

Médicos alemães estão utilizando com êxito adesivos líquidos em operações à apendicite. Esta cola líquida usa-se para fechar o golpe em vez dos tradicionais pontos.

(da revista *Examen* – Puerto Rico)

O cientista Orobisisky descobriu novo tipo de micróbio que prolifera na microflora do intestino de porcos alimentados com batata de elevado teor de albúmem. O micróbio aumenta o teor de vitaminas e dos produtos estimulantes do crescimento das forragens.

(de *La Voix du Nord* – Charleroi)

O dr. Arno, cientista alemão, criou um relógio atômico de tal precisão que o seu erro máximo não excederia um segundo em 2.671 anos. Pode também substituir os dispositivos de medição de tempo dos laboratórios atômicos, cujo peso é de 270 quilos.

(do *Zeterciadto* – Varsóvia)

Um judeu de 96 anos, que vai disputar a competição pedestre de Israel – 130 quilómetros a cobrir em quatro dias – interrogado sobre a receita para se conservar em forma, respondeu: «Beber, pelo menos, dois litros de vinho por dia, e palmilhar quinze quilómetros quotidianamente».

(do semanário *Tierra de Chile* – Santiago)

Os Caminhos de Ferro nos países longínquos

A rede ferroviária do Peru

Por CARLOS DE BRITO LEAL

O espírito e sentimento de descoberta e de conquista que animava os primeiros brancos que, nos começos do século XVI, desembarcaram nas praias da América do Sul, era movido pela cobiça do ouro.

Cristóvão Colombo descobrira em 1492 as primeiras ilhas da América Central, ao navegar em busca de um rumo que lhe permitisse chegar à Índia sem necessitar de dar a volta à África, sem os perigos do Cabo das Tormentas e os riscos e privações de uma travessia de longos meses que punha à prova a vida e a resistência moral de todos os que a tanto se atreviam. Movia-os a cobiça das pedrarias e das riquezas da Índia.

Porque com frequência se esquece que os monarcas desse século eram quase todos reis-mercadores, e que entre as razões bélicas e religiosas que moveram o Infante D. Henrique à sua grandiosa e extraordinária empresa, avultavam as de carácter comercial.

Assim sucedia também em Espanha quando Fernão de Magalhães, em 1520, descobriu as costas ocidentais da América do Sul e começou a constar, na corte do imperador Carlos V, que nos planaltos e vertentes de um país de muitas e altíssimas montanhas existia um povo conhecido pelo nome de Incas, que habitava um território onde o emprego de metais como o cobre, o bronze, a prata e principalmente o ouro, proporcionava a esse povo um brilho e uma sumptuosidade como a nenhum outro era dado em todo o Mundo.

Logo para lá correu Vasco Nuñez de Balboa que, atravessando o istmo de Panamá, navegou para o Sul, deparando com as costas mais setentrionais desse território, a que teria dado o nome de Peru.

Seguiu-se-lhe, mas vindo do Estreito de Magalhães, outro capitão espanhol, Pascual de Andagoya, com Francisco Pizarro, que, juntamente com Diego de Almagro e o sacerdote Fernandez de Luque, desembarcaram nas costas do Sul e formaram o projecto de conquistar essas terras, onde os seus habitantes, os Incas, graças às suas enormes riquezas, haviam dotado o seu império com uma organização social perfeita, conheciam cirurgia e trepanavam os crânios fracturados, habitando povoações com traçado geométrico e cidades fortificadas com templos ao deus

Sol, de dimensões ciclópicas, com uma arquitectura como jamais na Europa alguém imaginara existir em tão longínquas e desconhecidas regiões do Globo.

Diego Almagro preferiu explorar as terras do Sul e seguiu para o Chile acompanhado por um grupo de aventureiros (v. *A Rede Ferroviária do Chile*, número de 16 de Fevereiro de 1961 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*). Pizarro, somente com treze companheiros e uns tantos nativos, pôde certificar-se da riqueza dos Incas, e favorecido pela corte de Espanha, que acorreu a enviar-lhe armas e combatentes, iniciou a conquista do seu império.

Das suas heróicas façanhas nenhum fruto, porém, resultou porque, em consequência de sangrentas discórdias e rivalidades com o seu companheiro Diego Almagro, foi por este vencido numa guerra sem tréguas e condenado à morte, tendo Almagro também mais tarde sido morto.

A pacificação só se iniciou com Hurtado de Mendoza algumas dezenas de anos depois, mas os seguintes dois séculos da história do Peru apresentam-se cheios de conflitos, revoltas e atentados, na substituição de uns chefes por outros. O país tornou-se, entretanto, uma das quatro vice-realezas da América espanhola e o vice-reino do Peru ficou célebre por ter sido o mais opulento e faustoso de todas as Américas.

A maior riqueza do Peru não era porém o ouro, mas sim a prata, porque desde a sua conquista até 1937, está calculado que as suas minas produziram 1.600 milhões de onças de prata (45.360 toneladas) e apenas 8.500.000 onças de ouro (240.975 quilogramas).

Em meados do século XVIII registaram-se as primeiras reacções contra o domínio espanhol, com várias rebeliões a que se seguiram outras, até que, após a libertação da Argentina e do Chile, o general San Martin, em 1820, empreendeu uma expedição até à capital do Peru, Lima. A acção foi secundada pelos peruanos, auxiliados pelo almirante inglês Lord Cochrane e, depois de vários êxitos em terra e no mar, a independência do país foi proclamada em Lima em 28 de Julho de 1821. San Martin assumiu o protectorado da jovem República e na Primavera de 1822 obrigava a render-se a maior porção das tropas espanholas, num total de 23.000 homens. Foi assim o Peru

a última das possessões sul-americanas da Espanha a tornar-se independente.

Com uma superfície de 1.249.049 quilómetros quadrados e uma população actualmente calculada em cerca de 10.7000.000 habitantes, a República do Peru é limitada ao norte pelo Equador e a Colúmbia, a leste com o Brasil e a Bolívia, ao sul com o Chile e a oeste pelo Oceano Pacífico. A sua capital é Lima, com cerca de 700.000 habitantes, seguindo-se-lhe o porto que a serve, Callao, com perto de 550.000, e as cidades de Arequipa e Cuzco.

A primeira linha de caminhos de ferro foi aberta ao serviço público em 1851, entre Lima e o porto de Callao, mas, devido à grande dificuldade em estabelecer uma rede ferroviária ligando entre si os principais centros populacionais, todas as linhas são ligações entre os principais portos de mar e as mais próximas cidades do interior do país.

Primitivamente toda a rede era não só pertença do Estado como também de várias empresas, num total de 2.987 quilómetros de linhas, mas, em 1890, essas linhas foram cedidas a uma companhia com capitais ingleses, que tomou o nome de «Peruvian Corporation Railways» e que as arrendou por um período de 66 anos.

Actualmente opera 1.749 quilómetros, dos quais 1.536 na bitola de 1,435 metros, 96 quilómetros na de 1 metro e 114 quilómetros na de 0,915 metros, além de um serviço de vapores no lago de Titicaca e um troço na Bolívia entre Guaqui e La Paz. Em 1958, a receita geral foi de 3,8 milhões de libras esterlinas, com uma despesa de 3,67 milhões.

Os dois principais sistemas de vias férreas resumem-se na linha que estabelece a ligação entre Lima e Callao, ligando com os mais importantes centros mineiros, e as linhas do sul do Peru com o troço que liga com a Bolívia.

A linha central Lima-Callao, com Huancayo, por Oroya, apresenta a notabilidade de, com a bitola normal de 1,435 metros, ser a única via férrea que, em todo o Mundo, atinge uma maior altitude acima do nível do mar, 3.800 metros, mais de uma vez e meia a altitude da Serra da Estrela.

As seis linhas que actualmente integram a «Peruvian Corporation» são as seguintes:

1) *Ferrocarril Central del Peru* — 423 km na bitola de 1,435 m, ligando Lima a Oroy, Huachon e Lacchoc. Conta 50 locomotivas a vapor, 4 eléctricas, 2 Diesels, 6 automotoras a gasolina, 68 carrugens de passageiros e 1.104 vagões.

2) *Ferrocarril del Sur del Peru* — 918 km na bitola de 1,435 m, ligando o porto de Mollendo e Juliaca, onde entronca com a linha que vai de Puno a Cuzco. Possui 62 locomotivas a vapor, 7 Diesel eléctricas, 22 automotoras a gasolina, 67 carrugens e 573 vagões diversos. Esta linha opera também o serviço de navegação do lago Titicaca, com 5 vapores.

3) *Ferrocarril de Pacasmayo* — 131 km, na bitola de

1,435 m. Liga o porto do mesmo nome com Chilele e Guadalupe. Tem 5 locomotivas a vapor, 4 automotoras Diesel, 4 a gasolina e 73 vagões.

4) *Ferrocarril de Paita a Piura* — No extremo norte, ligando estas duas cidades e passando por Sullana. São 67 km, com bitola de 1,435 m, 2 locomotivas a vapor, 4 Diesel mecânicas, 4 Diesel eléctricas, 5 automotoras Diesel, 3 a gasolina, 4 carruagens e 119 vagões.

5) *Ferrocarril de Trujillo* — 114 km na bitola de 0,915 m, sendo 20 km propriedade particular, fazendo a ligação do porto de Trujillo a Salaverry e Ascope.



Conta 6 locomotivas a vapor, 1 Diesel, 5 automotoras Diesel e 237 vagões.

6) *Ferrocarril de Pisco a Ica* — Com 96 km na bitola de 1 m.

O Estado explora actualmente as seguintes linhas:

Ferrocarril Mabarani — Entre este porto e a estação de La Yoya, numa distância de 87 km, para encurtar cerca de 20 km da linha de Mollendo a Arequipa e atender ao tráfego com a Bolívia.

Ferrocarril Noroeste del Peru — 258 km, na bitola de 0,915 m, com sede no porto de Huacho, ligando-se à *Central del Peru*. Possui 10 locomotivas a vapor, 8 automotoras a gasolina, 22 carruagens e 138 vagões.

Ferrocarril Chimbote-Huallanda — Com 168 km na bitola de 0,915 m, 14 locomotivas a vapor, 4 Diesel

Prémio Internacional das Comunicações «Cristóvão Colombo»

O Município de Génova, a fim de colaborar na iniciativa do Civico Istituto Colombiano, criou, com o nome de Cristóvão Colombo, o «Prémio Internacional das Comunicações».

Este Prémio será conferido todos os anos a quem mais tiver contribuído, nos últimos quatro anos, por uma descoberta, uma obra, uma pesquisa, uma iniciativa, para o progresso das comunicações entre os homens, quer sob o ponto de vista técnico e científico, quer sob o ponto de vista social como meio de aproximação e de colaboração entre os povos.

Para a atribuição do Prémio, as Comunicações estão divididas em cinco secções: comunicações marítimas; comunicações aéreas; comunicações terrestres; postais e telecomunicações; comunicações espaciais. O Prémio será dado todos os anos por uma só das cinco secções.

O Prémio indivisível de 5 000 000 de liras (230 contos) poderá ser dado a uma pessoa, a uma

instituição ou, colectivamente, a um grupo de pessoas.

As indicações para a atribuição do Prémio devem, como regra, ser dadas à Comissão pelas Universidades, Academias, instituições científicas e associações e organizações culturais mais altamente qualificadas.

Estas indicações devem ser entregues o mais tardar no dia 31 de Agosto de 1961 e devem ser redigidas numa das seguintes línguas: italiana, francesa, inglesa, russa, espanhola e alemã.

Da Comissão encarregada de assinar o Prémio, nomeada em cada ano para esse fim e presidida pelo presidente do Município de Génova, fazem parte o Presidente do Conselho Nacional de Pesquisas, o reitor e os decanos das Faculdades científicas.

O Prémio será solenemente oferecido pelo Presidente do Município de Génova no encerramento do «Congresso Internacional das Comunicações», no dia 12 de Outubro, *dia de Colombo*.

eléctricas, 7 automotoras, 11 carruagens e 100 vagões, ligando as cidades do mesmo nome à de Quires.

Existem ainda as linhas de Itapara Naquegua (85 km), Tacua e Tocha (150 km) e Cuzco a Macha Pica (70 km).

Várias companhias particulares estão também em exploração: *Empresa de Ferrocarril Supe-Barranca-Alpas*, 40 km na bitola de 0,60 m, em ligação com a linha do Estado Noroeste e ligando o porto de Barranca a Alpas. Tem 5 locomotivas e 15 carruagens. *Companhia del Ferrocarril y Muelle de Pimentel*, 56 km na bitola de 0,915 m, com 13 locomotivas, 6 carruagens e 215 vagões. Liga o porto de Pimentel a Chiclayo. *Empresa del Ferrocarril y Muelle de Eten*, no porto do mesmo nome, ligando com Ferrenape e Petape. São 80 km na bitola de 1,435 m, com 8 locomotivas e 123 vagões. *Cerro de Pasco Railway Company*, com sede em Nova Iorque. Explora 272 km com a bitola de 1,435 m, entroncando com a *Central do Peru* em Tamambo del Sol. Possui 18 locomotivas a vapor, 23 carruagens e 474 vagões. *Ferrocarril de la Hacienda Cayalti*, 72 km na bitola de 0,60 m, ligando Eten Cayalti, La Viña, Cajal, San Nicola e Chumbenique. Possui 14 locomotivas, 6 carruagens, 6 vagões para carga geral e 400 vagões especiais para o transporte de cana de açúcar. O total de passageiros transportados por todas estas linhas atinge a cifra de mais de 6 milhões anualmente e o de carga 5 milhões de toneladas, calculando-se

em 560 milhões o número de toneladas quilómetros.

Não são os produtos minerais, mas sim a agricultura que constitui a economia básica do Peru, que produz algodão (500.000 fardos), cana de açúcar (cerca de 6 milhões de toneladas), batatas, milho, arroz, café, tabaco, cacau, frutas, etc. O petróleo atinge 19 milhões anuais de barris, o zinco 2,5 milhões de toneladas, o cobre 38 milhões e o ferro 25 milhões. Em 1959, começou a exploração de jazigos de cobre em Toquepala com uma reserva calculada em 400 milhões e foram descobertos depósitos de óxido de urânio.

É, porém, o guano, resultante dos excrementos de muitos milhões de aves o que constitui a maior fonte de receita e monopólio do Estado. São bandos, que chegam a escurecer o Sol, de corvos marinhos, pelicanos, patos, pinguins, gaivotas e uma espécie de andorinhas das costas do Oceano Pacífico, que depositam nos campos do litoral extensões enormes de guano com a altura de mais de 5 metros e que depois é usado como excelente adubo para a agricultura. A sua produção atingiu em 1938 o total de 168.633 toneladas métricas, das quais somente 16.698 foram exportadas, porque a sua procura excede a produção, que é racionada pelo Estado entre os agricultores.

E assim é que, por uma sarcástica ironia do Destino, o *Eldorado* dos espanhóis do século XV e XVI deu lugar a que a maior receita do Peru não seja o seu ouro precioso, mas sim o vil excremento das aves...

A mais completa linha de ferramentas de aperto...

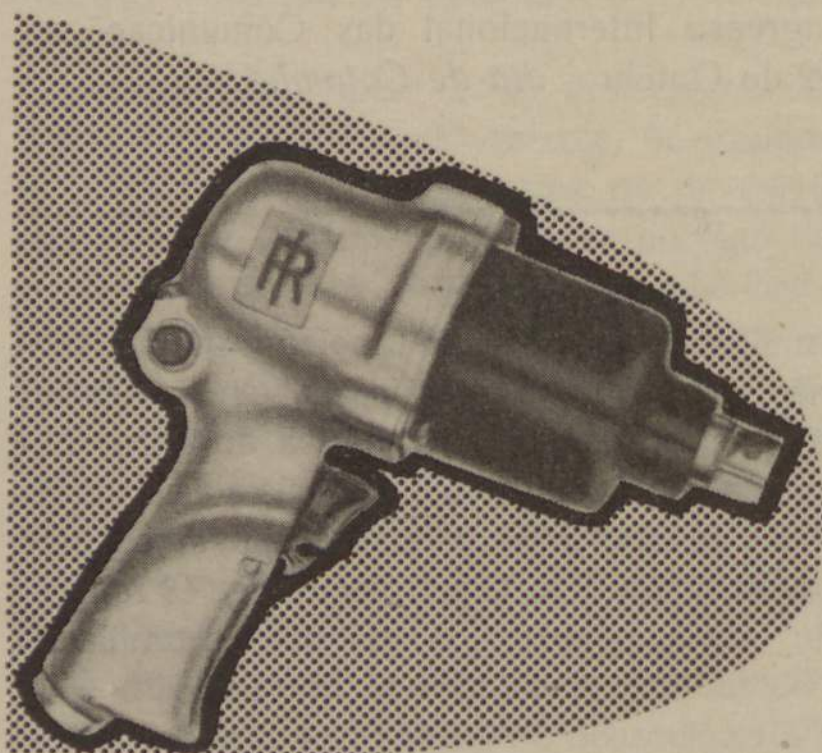


que reduzem de 90% o tempo de aperto de porcas e parafusos.

MODELOS ELÉTRICOS

Nos 4 modelos de capacidades diferentes, encontrará a ferramenta que necessita para a sua oficina.

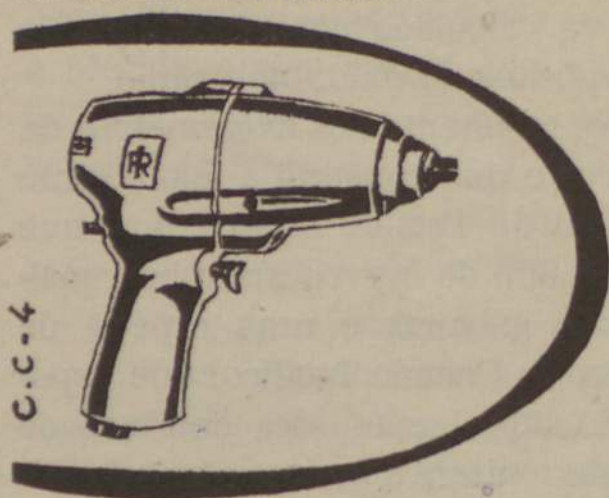
Pequeno peso, tamanho reduzido e potente motor capaz de desatarrachar o parafuso mais corroído, são características de todas as ferramentas de aperto IR.



MODELOS PNEUMÁTICOS

Composta por 6 modelos, a série pneumática IR, é a ajudante obrigatória de todo o garagemista.

Sem vibrações nem ruídos, os fortes motores pneumáticos realizam os mais difíceis trabalhos de aperto. De pequeno consumo, podem ser utilizados com compressores de fraca potência.



Novo! Contrôlo de aperto!

Agora pode regular com precisão o aperto de todos os parafusos. Nos novos modelos 5020 e 5040 TD, o controle de aperto é feito por pontas de fácil e rápida substituição.

Consulte os nossos serviços técnicos para mais informações.



Ingersoll-Rand, Lda.

CRIADORA DAS FERRAMENTAS DE APERTO

Largo do Corpo Santo, 28-2.º — Lisboa 2

Telef. 2 32 12 - 36 96 71

Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

Recordando o primeiro voo transatlântico, a jacto, da P. A. A.

O primeiro voo transatlântico, dum avião a jacto, da Pan American, e transportando passageiros, foi possibilitado pelo novo processo de abastecimento de combustível da Mobil, e realizou-se no percurso Nova Iorque (Idlewild)-Paris, em 26 de Outubro de 1958, no tempo recorde de 7 horas, aproximadamente, *performance* magnífica para a sua época.

A velocidade média do «Boeing 707», que realizou o voo, foi de 575 milhas por hora, muito boa em comparação com as 400 milhas, por hora, dos turbo-jactos e as 350 milhas/h. dos aviões convencionais com o clássico motor de pistão.

O jacto «Boeing» tinha o dobro da capacidade de passageiros e mais 50 milhas por hora de velocidade do que o «Comet» da B. O. A. C., com que foi inaugurado o primeiro serviço, a jacto, de passageiros sobre o Atlântico-Norte, em 5 de Outubro desse ano.

O abastecimento do «Boeing 707» foi levado a cabo à razão de 1200 galões por minuto, aproximadamente três vezes mais rápido do que o débito que estava sendo usado nos aviões normais (motor de pistão).

O novo sistema de abastecimento, uma modificação do que estava sendo usado nas bases do Strategic Air Command, permite agora um abastecimento completo, a alta pressão, aos tanques do «Boeing» com a capacidade de 17.000 galões em 15 minutos, em comparação com os 7.000 galões do antigo processo convencional através de camiões-tanques.

Colaboração amistosa entre duas companhias de navegação aérea

A cooperação entre a S. A. S. e a Swissair, iniciada em 1958, tem continuado a desenvolver-se favoravelmente. A S. A. S. dirige agora toda a manutenção técnica dos «DC-8C» e «Caravelle» da Swissair.

A Swissair está-se a preparar, em nome de ambas as companhias, para receber e efectuar a manutenção do novo «Convair-990 Coronado» — o mais rápido avião de jacto do mundo — que as duas companhias apresentarão este ano. Continua a coordenação dos horários entre as duas firmas transportadoras, e parte do seu tráfego é explorado em comum.

Durante o ano findo a S. A. S. participou também na organização de uma nova companhia aérea da Tailândia, a Thai Airways International Ltd., o que lhe acarretou um certo número de despesas no seu orçamento anual. Esta nova companhia iniciou então a sua actividade em 1 de Maio de 1960.



Uma fase do abastecimento dum «Boeing» pelo moderno processo

A Quest Aerovias é também agora uma companhia associada da S. A. S. no México.

O capital do consórcio da S. A. S. manteve-se nos últimos 10 anos em 157,5 milhões de coroas suecas, apesar das importantes operações da S. A. S. terem aumentado quatro vezes no mesmo período.

Cabe recordar aqui que a S. A. S. é a pioneira da Rota Polar, agora com seis anos e 125.000 passageiros transportados.

O que os aviadores portugueses realizaram no mês de Abril

Foi a 7 de Abril de 1924 que uma valorosa equipa de aviadores portugueses partiu para o raide Lisboa-Macau. O «Breguet» XVIB2 tinha levantado voo da

Publicações recebidas

Les Chemins de Fer en Espagne — (1848-1958)

Por amável oferta do sr. Alejandro Freijal del Villar, ilustre Delegado, em Portugal, do Turismo Espanhol, recebemos um luxuoso volume profusa e magnificamente ilustrado, de texto e título na língua francesa: *Les Chemins de Fer en Espagne (1848-1958)*.

Trata-se de uma publicação editada pela RENFE e é dedicada aos Congressistas da XVII Sessão do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro realizada em Madrid no ano de 1958.

Prefacia o volume o sr. Agustin Plana Sancho, Subsecretário dos Trabalhos Públicos e Presidente da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro espanhóis.

Nessas páginas encontra-se uma descrição sucinta das origens e particularidades do sistema ferroviário do país vizinho e dá-se conta não só das realizações obtidas até ao presente nas linhas de bitola normal, mas também nos caminhos de via estreita, complemento substancial da rede normal.

As últimas páginas deste magnífico volume são consagradas aos Metropolitano de Madrid e de Bar-

Amadora para Vila Nova de Milfontes, no dia 2, e a 7 deu-se a descolagem rumo a Macau. A bordo seguiam os aviadores Brito Pais e Sarmento de Beires acompanhados do mecânico Manuel Gouveia.

O valoroso avião de 300 cv., comprado por subscrição pública — o *Pátria* —, voou esforçadamente até Jodhpur, mas um vento infernal destruiu-o, interrompendo a bela viagem. Chegou a vez do *Pátria II* — um «De Havilland», motor Liberty, de 450 cv. que levou, finalmente, a temerária equipa, em apoteose, até Macau.

Os portugueses tinham percorrido 16.380 km em 115 horas e 45 minutos de voo, numa viagem tormentosa e não isenta de perigos vários.

Estamos agora no dia 1 de Abril de 1933. Recuá-mos no tempo para recordar, porque recordar é viver.

Novo raide — como então se apelidavam estes voos temerários. Os pilotos civis Torre do Vale e Amadeu Araújo, a bordo duma avioneta de turismo «Puss-Molk», de 130 cv. — *Gaza III* — voam 12.500 km de Lourenço Marques a Lisboa com escalas em Blantyre, Nbeia, Nairobi, Juba, Malakal, Karthoun, Wadi, Halfa, Cairo, Bengási, Gabés, Fez, Tânger e Lisboa (Alverca), onde aterram no dia 14 de Maio.

Ainda em Abril (1925), no dia 2, dá-se a aterragem em Bolama (Guiné Portuguesa) do «Breguet» *Santa Filomena*, em que os bravos aviadores Pinheiro Correia e Sérgio da Silva, com o mecânico Manuel António, tinham voado desde Lisboa (Amadora) até àquela nossa longínqua província.

celona, as únicas cidades de Espanha que possuem este sistema de transportes colectivos.

Em Madrid, a construção da primeira linha Sol-Cuatro Caminhos, foi empreendida em 1918 e entrou em serviço em Outubro de 1919. O êxito que obteve ultrapassou as previsões e fez desaparecer a desconfiança que existia quanto aos seus resultados; desconfiança muito vulgar nessa época em que os metropolitano não eram considerados necessários nas cidades de menos de um milhão de habitantes e Madrid só contava 600.000 habitantes.

A capital de Espanha cresceu rapidamente e hoje, como vai acontecer com Lisboa, que continua a aumentar de população, ninguém dúvida de que o Metropolitano é, de facto, um necessário meio de transporte rápido.

Boletim de Minas

Está publicado o n.º 9 da nova série do *Boletim de Minas*, da Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos.

As primeiras vinte páginas contêm um assunto muito importante: um inquérito sobre a silicose profissional, uma grave doença que tem merecido, em numerosos países, a maior atenção, porque, uma vez contraída, a silicose é irreversível, acarretando uma séria incapacidade para o trabalho e morte prematura.

Visto ser uma doença que se pode, pelo menos em grande parte, evitar, há que tomar medidas preventivas. A prevenção da silicose consiste, fundamentalmente, na aplicação de um certo número de medidas técnicas tendentes a melhorar o ambiente do trabalho e na execução de exames médicos aos operários expostos ao risco silicótico.

No inquérito a que procederam a Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos, Instituto de Assistência Nacional aos Tuberculosos e Direcção-Geral de Saúde, sob a orientação dos Serviços Técnicos de Higiene do Trabalho e das Indústrias desta Direcção-Geral, foram radiofotografados 14.385 indivíduos ao serviço de empresas de 57 minas.

As 14.385 radiofotografias mostraram 484 silicóticos, 39 sílico-tuberculosos, 292 tuberculosos com formas activas, 11.690 radiofotografias normais, 2.330 radiofotografias incluídas na rubrica «outros casos» e 0,44 % e 36,37 % como percentagens mínima e máxima de silicóticos.

Esse inquérito, como lemos no presente número do *Boletim de Minas*, permitiu tomar um primeiro contacto com o ambiente local silicogénico, adestrar técnicos e acertar processos de trabalho.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,30 — «O pecado de Raquel Cade».
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Filmes de aventuras.
COLISEU — Cinema.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Maio de 1911)

O turismo em Portugal

Está reunido entre nós o IV Congresso de Turismo franco-espano-portuguez; natural é, pois, que o jornal que, primeiro entre os primeiros, tratou da fundação, entre nós, de uma associação que se occupasse deste importante assunto, lhe consagre o seu principal artigo, e nelle, comece por dar as boas vindas aos estrangeiros que honram a nossa pátria com a sua visita.

E não é só a visita que deve lisongear-nos, porque sempre nos honram visitas de quem amavelmente escolhe o nosso paiz para objecto das suas excursões e estudos, mas a distincção que nos foi feita, sendo preferida a capital portugueza para a reunião de um congresso de verdadeiro interesse para os trez paizes, e em que se devem fundar as bases de uma união intima e intensamente productiva de beneficios para elles.

Ha muito que as outras nações se occupam de fazer valer aos estrangeiros as suas bellezas naturaes e artisticas. Aqui o temos dito muitas vezes e ocioso seria repetir os dados esclarecimentos, detalhes e demonstraões com que o temos feito.

Póde quasi dizer-se, e dizer-se de ha muito, que não ha um recanto do mundo, onde exista gente civilizada, que não tenha uma associação, um comité, um syndicato ou coisa parecida que ali chame os estrangeiros. Bem afastada no Sul do archipelago asiatico se encontra a ilha de Java, e os seus luxuosos folhetos-reclamos invadem toda a Europa.

Quando em 1903 percorremos o Japão, aquelle paiz, ainda mal refeito da guerra com a China e vestindo a sua armadura para se preparar para a da Mandchuria, lá tinha já a sua *Wellcome Society*.

Só em 1906, Portugal acordou para este movimento, a um tempo civilizador e lucrativo, e escusado é repetir o nome de quem, ruminando a ideia desde oito annos antes — isto é, muito antes do que em Portugal e até mesmo em alguns outros paizes importantes (o Touring-Club de França foi fundado *dois annos depois*; os syndicatos de iniciativa francesa, os Touring Clubs da Suecia, Noruega, Italia, etc., são muito mais recentes) essa ideia germinasse.

A essa iniciativa correspondeu um natural movimento de simpatia em todo o paiz, e se bem que, menos comprehensor dos seus próprios interesses, — resultado do atraso cultural do seu espirito — o publico só numa proporção restricta se inscrevesse auxiliar dessa associação, ella foi prosperando, graças ao esforço persistente do seu fundador, auxiliado por varias pessoas que elle soube escolher e agremiar para esse fim.

Não lhe faltaram trabalhos; tem tido delles o premio consolador de muitos que apreciam o seu sacrificio; naturalmente também os dissabores e os desgostos, por parte de alguns dos proprios que não deviam dar-lhos, tambem vieram em premio vulgar e sabido completar a prova de gratidão.

Não é occasião para desfiarmos este ponto; e se nos referimos á fundação da Sociedade Propaganda foi só para registarmos que a ella se deve precipuamente o ter Portugal hoje a honra de reunir o 4.º congresso de Turismo.

A primeira reunião deste congresso, então ainda res-

tricto á região pyrinaica e ás provincias limitrophes na Espanha, teve lugar em Zaragoza, em 1908, por ocasião da exposição espano-franceza que ali se realisou.

Para a segunda, em San Sebastian, foi convidada a Propaganda de Portugal e esse convite foi apresentado e discutido numa sessão de Direcção. Houve quem opinasse pela não aceitação, fundando-se em que se tratava de regiões bem affastadas do nosso paiz que não podia, segundo o modo de ver do impugnante, interessar com a sua intromissão naquelles interesses.

Insistiu o apresentante da proposta por que o convite fosse aceito, porque isso representaria não só uma honra para o nosso paiz, como o estabelecimento de uma reciprocidade de interesses com aquellas regiões.

E com effeito, sabido quanto é enorme a corrente de excursionistas que, da America, vem anualmente á Europa, se as regiões pyrinaicas buscam, com justa razão e por energicos meios, chamal-a ali, o nosso interesse está — e bem valioso é elle — em que a viagem se oriente pelo nosso porto, de preferencia a outro do Atlantico.

Prevaleceu esta ideia, e a nossa Sociedade fez-se representar no 2.º congresso, e logo ahi, os delegados portuguezes propuzeram que uma futura sessão se realisasse em Lisboa.

Consola-nos ver que o resultado daquellas insistencias frutificou.

No congresso de Toulouse, no anno passado, a que já deviam concorrer, não 2 mas uns 28 delegados portuguezes, — e a que só assistiram 2 que se achavam em viagem, não indo os demais por virtude dos acontecimentos politicos que cinco dias antes se deram em Portugal — foi proclamado que a quarta sessão se realisaria em Lisboa.

Bom é, pois, deixar bem registado:

Que á fundação da Sociedade de Propaganda se deve termos hoje aqui a reunião do congresso turistico.

Isto posto, não fazemos a apreciação dos trabalhos de que o congresso se occupa, bastando que consignemos que elles são importantes.

*

No ministério do Fomento vae ser creada uma repartição de turismo, conforme foi já oficialmente declarado no congresso.

Esta repartição occupar-se-ha do estabelecimento de novas ligações internacionais terrestres e maritimas, e o melhoramento das actuaes no que respeita a commodidade, rapidez, facilidades aduaneiras, sanitarias ou outras, tendo em vista o desenvolvimento do turismo de estrangeiros, no paiz; estudará e proporá os meios de melhorar as condições de transporte, circulação e hospedagem dos turistas no paiz; fará com oportunidade no paiz, e principalmente no Estrangeiro, a propaganda necessaria para o conhecimento perfeito de Portugal como paiz do turismo: manterá relações com as repartições, associações e syndicatos similares nacionaes e estrangeiros; estudará os motivos de turismo existentes no paiz e a criação de novos motivos, como base dos serviços anteriormente designados; fornecerá ao público indicações de toda a natureza, relativas ao turismo no paiz e elaborará a estatistica deste movimento no paiz.

A repartição será dividida em secções occupando-se de ramos especiaes do serviço ás quaes pode ser aggregado pessoal technico permanente ou temporario, de reconhecida competencia.

A missão da «Propaganda» passa, pois, para uma repartição official, e a Sociedade deixa de ter rasão de existir.

Morrerá, pois, mas morrerá coberta de gloria.

Recortes sem comentários

Viajar sem bilhete

LONDRES, 20 — O revisor dos caminhos de ferro John Hogan tornou-se numa personagem de que os jornais britânicos de hoje se ocupam nas primeiras páginas — apanhou a viajar sem bilhete o homem que dentro em breve será dono e senhor dos Caminhos de Ferro britânicos, com um salário anual de 24.000 libras (1.920 contos), o dr. Richard Beeching.

O dr. Beeching, recentemente nomeado director da companhia, viajava em primeira classe de East Grinstead, no Sussex, para Londres, quando Hogan apareceu, de surpresa, para revisar os bilhetes. O dr. Beeching procurou nos bolsos o seu passe, mas não o conseguiu encontrar, afirmando: «Deixei-o em casa». Sorrindo, informou o revisor quem era.

Hogan abanou, porém, a cabeça e respondeu com firmeza: «Não faz qualquer diferença quem seja o senhor. Receio que terá de pagar um bilhete».

E assim aconteceu: o dr. Beeching pagou 15 xelins e 3 dinheiros (cerca de 60 escudos) por um bilhete de primeira classe.

O director da companhia procura agora ser reembolsado. — R.

Existência duvidosa

CIDADE DO VATICANO, 19 — O nome de «Santa Filomena, a Virgem Mártir», foi abolido do calendário religioso por não haver provas concretas da sua existência — anunciou a Santa Sé. Quer dizer que deixa de celebrar-se, a 11 de Agosto, o «Dia de Santa Filomena», que o seu nome não poderá ser usado em baptismos e que a igreja que lhe era dedicada, próximo de Nápoles, terá de ser reconsagrada a outro Santo.

O Vaticano tomou discretamente as disposições necessárias e anunciou a medida num dos parágrafos do longo relatório em latim acerca das recentes actividades da Santa Sé, declarando, laconicamente, que o cardeal Gaetano Cigognani, Prefeito da Congregação dos Ritos, dera as seguintes instru-

ções: «A festa de Santa Filomena deve ser abolida de todos os calendários — como já foi retirada do calendário universal a de São Jorge — em virtude de se ter apurado historicamente que o nome não correspondia a qualquer pessoa conhecida».

O nome de São Jorge, o Padroeiro da Inglaterra, foi eliminado da lista oficial dos dias santos, no ano passado, e reduzida a veneração que lhe devia ser prestada nesse dia a simples «comemoração». O dia 22 de Abril deixa, portanto, de ser oficialmente consagrado à festa de São Jorge.

«Santa Filomena» era venerada há cerca de século e meio, no Sul da Itália, como Santa e como uma das padroeiras de Nápoles. As suas relíquias encontram-se expostas no Santuário de Santa Filomena, em Mugnano del Cardinale, pequena cidade meridional, situada a Leste de Nápoles.

No Vaticano, embora se guarde descrição sobre a forma como teria principiado o «culto de Santa Filomena», salienta-se que a sua existência despertara dúvidas em muitos historiadores e investigadores, já há certo tempo. Segundo o semanário «Tempo», terá começado em 1802. O pároco de Mugnano del Cardinale, não tendo relíquias para a sua igreja, foi a Roma e conseguiu, nas catacumbas, as ossadas do que pensava sinceramente tratar-se de uma virgem mártir, dos primeiros tempos do Cristianismo. A Santa Sé não desmentiu esta versão, embora também não a confirmasse.

O culto de «Santa Filomena» propagou-se a outros países entre eles Portugal, Espanha, França, Inglaterra, Canadá, Estados Unidos, Austrália e Hungria. — (ANI).

O Lusitânia-Expresso passa a diário durante todo o ano

O comboio Lusitânia-Expresso, que circula entre Lisboa e Madrid, passou a realizar-se diariamente, em ambos os sentidos, a partir de 15 deste mês de Maio.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

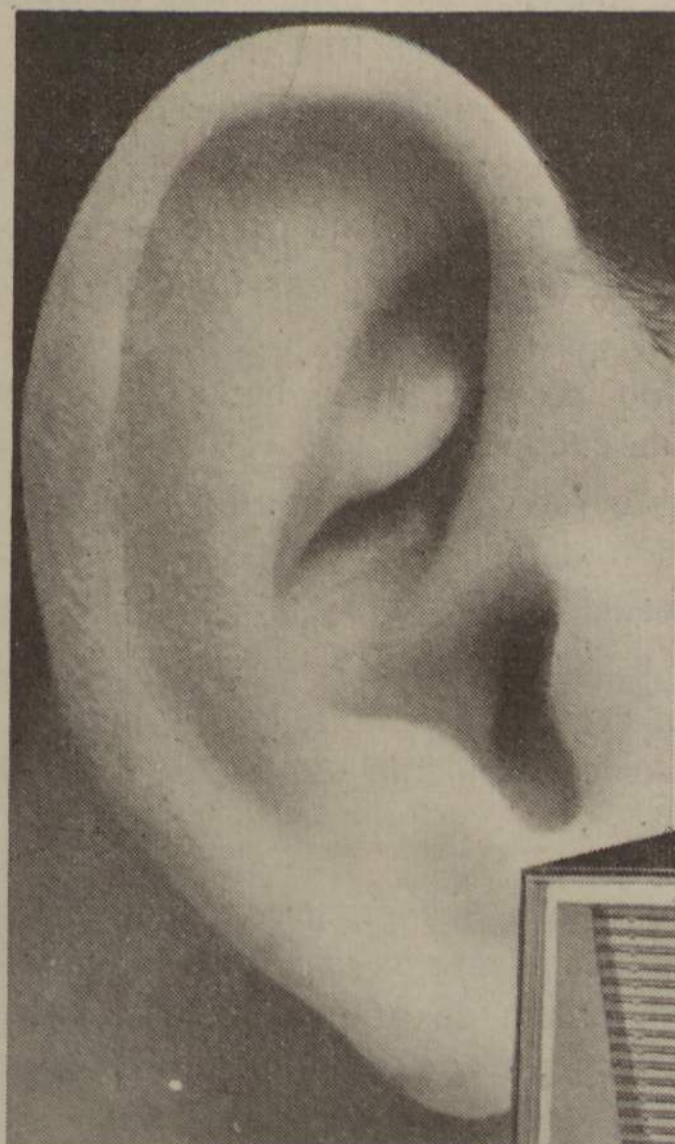
todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

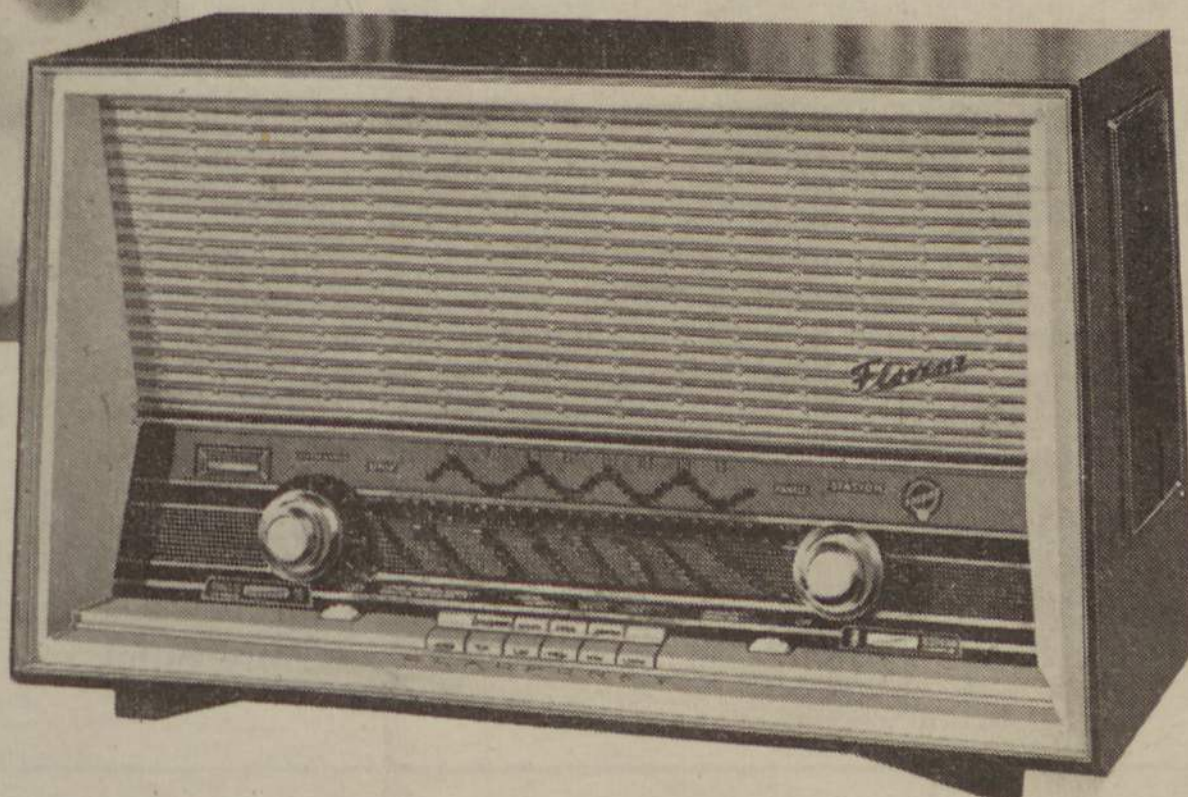
Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 3 50 35

nunca foi tão fácil escolher o melhor...

**basta ouvir
um rádio**



- Recepção radiofónica da mais alta qualidade
- Sistema de som de super-alta-fidelidade
- Desdobramento especial de ondas curtas
- Conforto e facilidade de manejo
- Antena Ferrit incorporada e desligável
- Ligações para gravador e gira-discos
- Assistência técnica perfeita



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Sede : Lisboa — Av. A. A. de Aguiar, 32 — Tel. *73 69 91 • Filial : Porto — Abertura em breve



ponto por ponto o melhor

Viagens e Transportes

A PONTE SOBRE O TEJO que ligará Lisboa a Almada

Entrou já em vigor o novo sistema de tarifas dos transportes de passageiros em caminhos de ferro

Entraram em vigor, no dia 1 deste mês, os aumentos atribuídos às tarifas dos transportes de passageiros em caminhos de ferro, por motivo do aumento ao respectivo pessoal. O facto deu motivo a algumas dúvidas no público, pelo que, segundo informações colhidas nos respectivos serviços, podemos informar o seguinte:

O sistema de assinaturas não sofre alteração, salvo no que diz respeito ao mínimo de quilometragem vendida em regime de assinatura para os percursos com saídas do Rossio e de Santa Apolónia. Assim, a partir de 1 de Maio, apenas serão vendidas assinaturas para estes percursos mínimos até à Damaia, na linha de Sintra; até Moscavide, na linha de Vila Franca de Xira (saída do Rossio); e até ao Areeiro na linha de Vila Franca de Xira (saída de Santa Apolónia).

15% na primeira classe

Os aumentos são os seguintes: 7% na terceira classe; 5% na segunda; e 15% na primeira classe. Estes aumentos correspondem a todos os preços no transporte de passageiros em toda a rede do caminho de ferro nacional, e as percentagens serão aplicadas da mesma forma sobre os preços colectivos, isto é, sobre as assinaturas que, sendo de terceira, segunda ou primeira classe, também sofrem um aumento, no seu preço total, respectivamente de 7, 5 e 15%.

As assinaturas em vigor não sofrem aumento

Uma pergunta que tem sido feita com insistência, é se haverá aumento nas assinaturas que permaneçam em vigor após aquela data. Podemos informar que os aumentos só serão aplicados nas assinaturas emitidas a partir de 1 de Maio. As restantes, mantêm os seus preços até ao fim da sua validade.

As principais características da obra e alguns termos interessantes de comparação

Ponte suspensa com duas torres no rio e:

Um vão central com 1011 m;

Dois vãos laterais com 473 m;

Altura livre sobre o rio, 70 m;

Altura das torres acima do nível do rio, 191 m;

Profundidade máxima das fundações (torre Sul) 82 m;

Viaduto de acesso de betão de cimento com 1000 m de extensão;

Acessos rodoviários com a extensão de 13 quilómetros de auto-estrada;

Iluminação da ponte e dos acessos rodoviários em toda a sua extensão;

Praça de portagem no lado Sul, junto à margem, e com o comprimento de 600 m e a largura de 110 m.

Em presença dos primeiros números indicados, podemos estabelecer os seguintes termos de comparação em ordem de grandezas: o vão central terá aproximadamente o comprimento da Avenida da Liberdade; cada um dos vãos laterais equivalerá, em extensão, à distância entre os Restauradores e o Monumento aos Mortos da Grande Guerra; a altura livre sobre o rio será duas vezes e meia a do elevador de Santa Justa; e a altura da torre Sul medida desde a sua implantação, no ponto da profundidade máxima das fundações, atingirá, sensivelmente, a da Torre Eiffel.

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

■ CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL, DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ FURGÕES ■ VAGÕES ■

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

AMADORA E LOBITO

PORTUGAL



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



Produtores e Viti-Vinicultores

SEDE: Curia-Portugal
Escritórios e Armazém em Lisboa
Praça João do Rio, 10-A
Telefone 720039

Exportadores

ESPUMANTES NATURAIS
Vinhos do Porto, Cognacs,
Vinhos de Mesa, Licores
Superfinos, etc.

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 RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

Sociedade Corretora

— de —

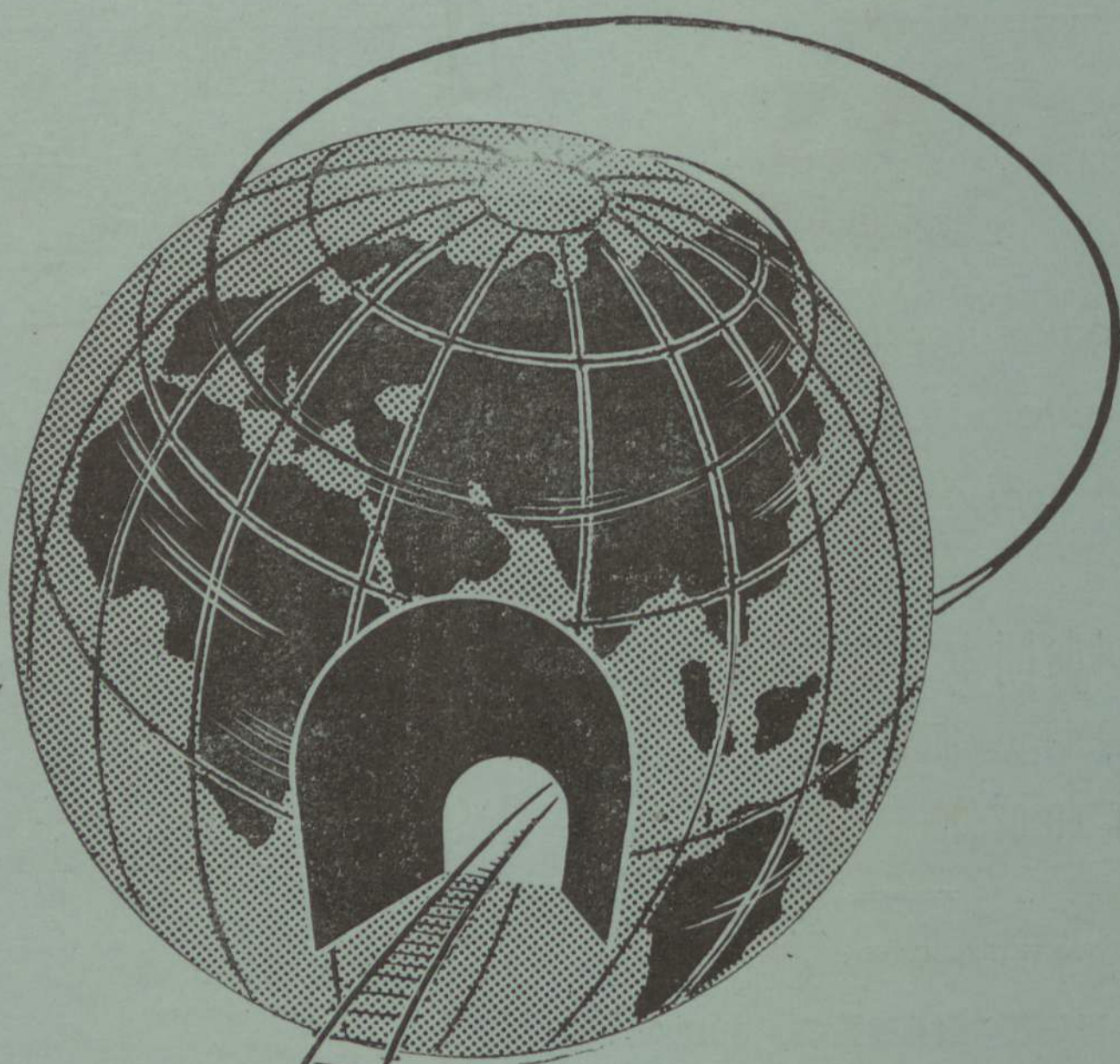
Indústria e Tracção

SOCITRA, L.^{DA}

RUA CASTILHO, 90, R/C. D.
LISBOA I

///

EQUIPAMENTOS PARA
CAMINHOS DE FERRO
MÁQUINAS INDUSTRIAIS
MOTORES DIESEL



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE