

34.º do 71.º Ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1958

Número 1695

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

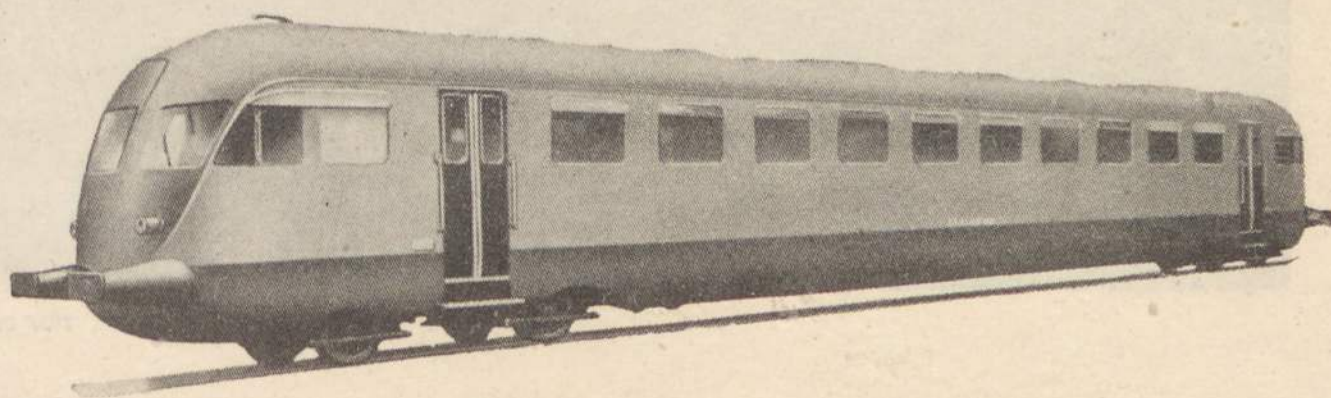
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



BREDA FERROVIARIA S.p.A.

Representante exclusivo:

«UNIVERSAL»

Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas, Lda.

PORTO — LISBOA



Por cortesia de Victoria State Railways

A BP E O CAMINHO DE FERRO

Desde as clássicas locomotivas a vapor, às mais modernas, accionadas por motores Diesel, os transportes ferroviários tem encontrado nos seus sistemas de tracção o auxílio da BP.

Por detraz deste prestigioso símbolo, existe uma vasta Organização de pesquisa, exploração, produção e abastecimento dos mais eficientes lubrificantes de que o caminho de ferro necessita.



COMPANHIA PORTUGUESA DOS PETRÓLEOS BP

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

1695

1 — AGOSTO — 1958

ANO LXXI

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

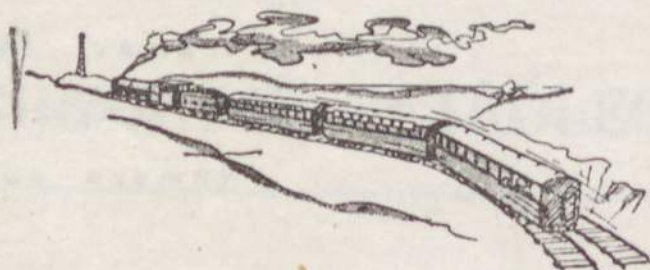
COLABORADORES:

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

Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela	343
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOLOWSKI</i>	345
O Centenário de Lurdes e os Caminhos de Ferro Franceses, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	348
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	352
Parte Oficial	353
Publicações recebidas	354
Há 50 anos.	355
Prof. Doutor João Faria Lapa.	355
Vida Ferroviária	355



COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DE BENGUELA

EXERCÍCIO DE 1957

A assembleia geral ordinária da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela reuniu-se no dia 31 de Maio para apreciação do relatório do conselho de administração, balanço e contas do exercício de 1957.

Assumiu a presidência da reunião o sr. dr. Alexandre Pinto Basto que, ao iniciar os seus trabalhos de apreciação aos números e factos apresentados pela gerência, manifestou, em termos muito expressivos, o seu júbilo por se verificar que a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela continua a concorrer para o notável desenvolvimento económico de Angola e da África Central.

Informa-nos o Relatório que nos termos do disposto no Decreto-lei n.º 22.973, de 16 de Agosto de 1933, e de harmonia com o contrato da Curadoria de 19 do Outubro de 1944, foram consideradas amortizadas, de 1939 a 1957, obrigações de 4% no valor de 733.249.000\$00. Por força dos resultados do exercício de 1952, fez-se a amortização ordinária de mais de 20.242 obriga-

ções do mesmo tipo, pela importância de 16.294.810\$00, tendo ficado o saldo em dívida desse empréstimo reduzido a 307.850.400\$00.

Durante o exercício de 1957 foi firmado o acordo com os obrigacionistas — sancionado pelo Governo — segundo o qual foi modificado o Contrato da Curadoria relativo às obrigações de 4%. Em consequência dessa modificação, foi transferida para a reserva geral a importância inscrita no passivo na conta de «obrigacionistas não reembolsados», o que explica o desaparecimento desta e a alteração daquela no balanço que o Relatório apresenta.

Durante o ano de 1957, a Companhia inverteu em obras e aquisições de ampliação do Estabelecimento cerca de 19.000 contos. O programa de novos investimentos ultimamente aprovado para o triénio de 1958/1960 atinge a importância de 165.000 contos.

Conforme a deliberação da Assembleia Geral Extraordinária de 26 de Novembro de 1957, sancionada pelo Decreto n.º 41.429,

de 6 de Dezembro do mesmo ano, foi elevado para o dobro o capital nominal da Companhia, resultando o aumento da mais valia de 220.000 contos proveniente de reavaliação parcial do activo e da transferência de 110.000 contos da conta de reservas para a conta de capital, implicando esta última um encargo fiscal de 15.840 contos. A respectiva escritura, com as pertinentes alterações dos Estatutos, foi outorgada em 23 de Dezembro de 1957, ficando a partir dessa data o capital nominal da Companhia fixado em 660.000 contos e representado por 3.000.000 de acções de 220\$00 cada uma.

Com o objectivo de evitar, quanto possível, a inconveniente flutuação de dividendos nos anos futuros, o Conselho propôs que fosse criada uma reserva para estabilização de dividendos para a qual será transferido o saldo de 18.604.569\$24, apurado, relativamente ao exercício de 1957, depois da distribuição de um dividendo de 15% ao capital accionista.

Do rendimento líquido na exploração, o Conselho de Administração propôs 99.000.000\$00 para pagamento do dividendo de 15% por acção, cativo de impostos, ao capital accionista, e 18.604.569\$24 para Reserva de Estabilização de Dividendos.

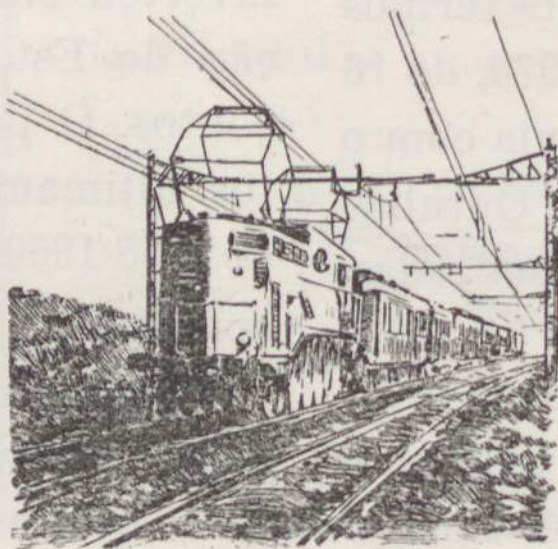
O Relatório e as Contas foram aprovados.

Em seguida, procedeu-se à eleição para os vários cargos sociais desta importante Companhia, tendo sido reconduzidos os administradores e membros do Conselho Fiscal que terminaram o seu mandato. Para o cargo de administrador, vago pela saída do sr. Eng.º Virgílio Escudeiro, ao cabo de 29 anos de serviço distinto, foi eleito o sr. D. António de Almeida (Lavradio).

O ilustre presidente do Conselho de Administração, depois de dirigir cumprimentos ao sr. eng. Virgílio Escudeiro, e de lhe agradecer a sua valiosa colaboração e de lamentar a sua retirada, apresentou felicitações ao novo administrador, sublinhando que os seus já longos anos de bons serviços à Companhia, juntos à tradição notável ali deixada por seu pai, constituíam penhor seguro da colaboração leal e construtiva que devia ao seu novo cargo.

Felicitemos os ilustres administradores da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela pelos resultados obtidos na gerência de 1957.

Esta Companhia, a quem se deve uma notável experiência de Colonização, a que nos referimos por várias vezes, está, de facto, como acentuou o sr. dr. Alexandre Pinto Basto, intimamente ligada a alguns dos mais salientes aspectos do progresso de Angola.



AS FESTAS EM PORTUGAL

Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

Viagem da Família Real Notas e recordações de viagem

por B. WOŁOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar

IV

«Não é a primeira vez no meu reinado que foi dado ao meu coração de rei de me alegrar com a abertura de uma nova via. É um grande progresso para a civilização.

Mas é a primeira vez que venho ao meio de esta laboriosa população da Figueira, à qual o caminho de ferro abre uma saída industrial e comercial.

Mercê do concurso dedicado aos engenheiros do Estado e dos engenheiros da Companhia, podemos atravessar a fronteira, que é uma fronteira de paz.

Sinto-me feliz de unir num mesmo brinde o progresso e a prosperidade futura da Figueira e da Província da Beira Alta».

Pediram, em seguida, autorização a Sua Majestade, de ler uma poesia dedicada ao Rei D. Luís por Henri de Bornier. Os nossos leitores a lerão com o maior prazer:

**Inauguration
du
chemin de fer de la Beira-Alta
3 août 1882**

Hommage au Roi Dom Luiz I

I

Tandis que l'obus et la bombe,
Les vaisseaux cuirassés de fer
D'une ville font une tombe
Et d'un paradis un enfer;
Tandis que l'homme crie à l'homme:
«C'est trop de sang être econome,
Le jour du massacre est venu!»
Lorsque la ville d'Alexandre
Se demande s'il va descendre
Quelque Bonaparte inconnu;

II

Tandis que l'œuvre de la France,
Le canal du désert Lybien,
L'œuvre de paix et d'espérance
Devant qui Dieu disait: «C'est bien!»
Peut en un jour être abolie,
Si quelque souffle de folie
Passait sur le front d'un fellah,
Ou si quelque noir janissaire
Croyait ce crime nécessaire
Pour honorer l'ombre d'Allah;

III

Quand là-bas l'Orient tressaille
Au choc des bataillons épais,
Un peuple heureux ici travaille
Dans la justice et dans la paix;
C'est l'antique Lusitanie
Qui dans sa force rajeunie
Marche au progrès d'un noble élan,
Mère féconde et triomphante
Qui pour l'honneur du monde enfante
Et Camoëns et Magellan!

IV

Camoëns!... Hélas! sur ta tête,
De ta gloire payant le prix,
Jadis tombèrent la tempête,
La faim, l'exil et le mépris;
Aujourd'hui ton peuple est plus sage:
Quand un poète au bord du Tage
Chante des vers dignes de toi.
Du peuple l'orgueil légitime,
Au lieu d'en faire une victime,
En fait l'envoyé de son roi!

V

Magellan!... Au siècle où nous sommes,
Dompteur des mers, tu n'irais pas,
Comme jadis, à d'autres hommes,
Offrir ton génie et ton bras ;
Tes labeurs, ta mâle industrie,
Tu les gardes à ta patrie,
Au Portugal libre et joyeux,
Et tes victoires pacifiques
Tracent des routes magnifiques
Au flanc des monts voisins des cieux !

VI

Où vont ce roi que l'on acclame
Et cette reine au front charmant ?
Quel espoir portent-ils dans l'âme ?
Quel est leur rêve en ce moment ?
Vont-ils conquérir un royaume ?
Ont-ils entrevu le fantôme
Par qui d'autres sont pourvoyés ?
Ce peuple qui les accompagne
Prend-il le chemin de l'Espagne ?
— Oui, de l'Espagne... mais voyez !

VII

De Figueira à Villar Formosa,
Sur les vallons dans l'ombre ouverts,
Où la vigne et le laurier rose
S'enlacent aux caroubiers verts,
Par les forêts de chêne — liège,
Entre les cascades de neige
Qui ruissellent de la sierra,
Pareil à l'antique Encelade,
Le géant de fer escalade
Les sommets de l'Alta Beira.

VIII

Encelade est le vainqueur ! Il monte,
Cour, descend, d'un pas toujours sûr,
Plongeant aux gouffres qu'il affronte
Et reparaissant dans l'azur !
— Roi Dom Luiz, voici l'Espagne...
Mais le peuple qui t'accompagne
Ne vient pas le fer à la main ;
C'est un peuple ami qu'il aborde,
Et c'est l'hymne de la concorde
Qu'ensemble ils chanteront demain !

Henri de Bornier

Os diários da Figueira publicaram a poesia seguinte do simpático secretário da Direcção do Caminho de Ferro da Beira Alta, o sr. Martin, francês. Merece ser reproduzida aqui:

À l'occasion de l'inauguration royale

On dit qu'aux quatre coins des cieux
Il va souffler un vent de guerre,
Et qu'un tourbillon de poussière
Passera bientôt sous nos yeux.

On dit qu'au sein des Assemblées
Des hommes en parlent tout bas ;
Que l'on entend des bruits de pas
Comme ceux des troupes armées.

On dit que chacun est admis
À peupler les casernes sombres ;
Et que l'on voit glisser des ombres
Sur les navires endormis.

On dit qu'au fond de la chaumière,
Dans le silence de la nuit,
À la clarté du feu qui luit
Le soldat voit pleurer sa mère !

Que sous le glaive du croissant
Des chrétiens ont rendu leur âme ;
Que pour venger cet acte infâme
Il faut verser beaucoup de sang.

On dit qu'une ville riante,
Autrefois maîtresse des mers,
N'est déjà que débris amers
Où règne en vainqueur l'épouvante.

On dit. — Mais que dit-on aussi ? —
On dit aussi que l'hirondelle
A fait son nid sous la tonnelle
Où chaque an elle vient ainsi ;

Qu'au fond des bois le ruisseau chante
Sa mélancolique chanson,
Que le charmant petit pinson
Boit de son eau vivifiante.

On dit que la nature en fleurs
Rit constamment de nos alarmes.
Qu'elle seule garde ses charmes
Sans nul souci de nos erreurs.

On dit qu'il n'est pas gros le chêne
Qui résiste aux souffles du Nord,
Et que les hommes ont bien tort
De s'agiter quand bien les mène !

On dit. — Mais que dit-on enfin ?
On dit qu'au bout d'une province,
Dom Luiz, reine Maria et prince
Sont arrivés un beau matin.

Pendant que la foule empressée
Songe aux doutes du lendemain
Ils sont venus tendre la main
Aux travailleurs de la pensée.

Ils sont venus: qu'ils soient bénis
Jamais une fête plus belle
N'attira sous leur tutelle
Plus grands et plus nobles esprits.

Retrempez donc votre courage
Aux fracas des combats sanglants
Peuples laissez à vos enfants
Votre folie en héritage.

Troublez la terre et puis la mer
Des honneurs poursuivez le faite.
Jamais une guerre bien faite
Ne valut un chemin de fer.

S. Martin

Lisbonne, le 22 Juillet 1881

Digamos agora uma palavra da ementa. O restaurante da Pampilhosa é dirigido por um francês que foi chefe de cozinha do primeiro e melhor hotel de Lisboa, o Hotel Bragança, verdadeiramente hotel de primeira ordem.

Foi o proprietário do restaurante da Pampilhosa a pessoa escolhida pela cidade da Figueira para preparar o almoço real, e desempenhou-se da sua incumbência com o pleno reconhecimento dos nossos estômagos famintos.

Reproduzo aqui a ementa, que foi impressa em língua francesa, e junto, para curiosidade do facto e como amostra da língua portuguesa, o convite que me foi enviado pela Câmara Municipal desta encantadora cidade da Figueira da Foz, à qual desejo que o novo caminho de ferro abra a era de todas as prosperidades.

Municipalidade da Figueira da Foz

A Câmara Municipal tem a honra de convidar o Ex.^{mo} Sr. Wolowski para o lunch que oferece a Suas Majestades no dia 3 do corrente mês de Agosto, às 11 horas da manhã, na casa denominada do Paço.

O Presidente

Franc.^{co} L. Guim.^{es}

Almoço oferecido a S. S. M. M. pela Câmara Municipal da Figueira da Foz por ocasião da inauguração do Caminho de Ferro da Beira-Alta. 3 de Agosto de 1883

EMENTA

Entradas

*Sardinhas. Salsichão de Leão. Melão
Almôndegas à Piemontesa
Filetes de linguado à Colbert
Fatias de lombo de vaca à Talleyrand
Galantina de peru trufado
Presunto de Iorque com geleia
Salada à Italiana
Peru assado com agriões
Champanhe gelado
Bolo Genovês
Pequenos bolos recheados
Compota de frutas
Vinhos
Johanisberg, Château-Iquem,
Château-Margaux, Sauterne, St. Julien,
St. Estéphe, Porto e Madeira
Café e licores
Servido por Paulo Bergamin*

Depois da comida fortemente e alegremente regada com champanhe, - marca Théophile Röederer, se faz favor — o rei foi visitar uma segunda assembleia que a Figueira possui, e, perto da 1 hora da tarde, o comboio real pôs-se em andamento para parar em todas as estações do novo caminho de ferro,

O tempo estava soberbo, ainda que um pouco quente.

Pode-se classificar esta viagem de triunfal. Números episódios comovedores mostram sob todos os aspectos mais simpáticos e mais favoráveis o carácter português.

A família real devia hospedar-se em Mangualde em casa de uma família portuguesa, a da Condessa da Anadia, no seu magnífico palácio.

Mas antes de lhes contar os diversos episódios da viagem, quero dizer algumas palavras acerca da própria linha do caminho de ferro, construída desde a Figueira até Mangualde, sob a direcção do engenheiro chefe Sr. Alexis Duparchy, acompanhado dos seus dois colaboradores, os engenheiros Srs. Pierre Vimont e Luis Delpech».



O CENTENÁRIO DE LURDES

E OS CAMINHOS DE FERRO FRANCESES

Por CARLOS DE BRITO LEAL

FIZ agora cem anos, (18 de Fevereiro de 1858) que uma pastorinha, a pequena Bernarda, a Bernardette, começou a afirmar a certeza de dezoito visões, numa gruta de um pequeno povoado, que então era Lurdes, nas faldas norte da cordilheira pirenáica.

A Fé arrasta os montes e Lurdes, até então aldeia ignorada, é hoje uma cidade conhecida em todo o mundo, aonde acorrem milhões de peregrinos de todas as nacionalidades do orbe católico romano.

Tão grande afluência constitui, pois, um problema de difícil solução para os caminhos de ferro franceses, a S. N. C. F., que assim é forçada a garantir o seu transporte pela maneira mais rápida e eficiente.

As primeiras peregrinações começaram logo que foi inaugurada a linha Tolosa-Baiona, em Junho de 1867. Cinco anos depois, as estatísticas acusam 178 comboios por ano; na verdade, pequenos comboios rebocados por máquinas bem modestas, a vapor, com caldeiras de apenas pressões de 8 a 10 kgs. escalando penosamente as faldas íngremes dos Pirineus.

Mas os milagres propagaram-se. Em 1883, o número de comboios especiais para as peregrinações atingia já 236 anualmente; quando se celebrou o cinquentenário das aparições, em 1908, eram cerca de 100.000 os peregrinos católicos e 525 comboios especiais tiveram que ser organizados, para transportar mais de 395.000 passageiros. Assim era em 1908.

Depois veio a Grande Guerra Mundial.

Em 1954 põem-se em marcha 664 comboios especiais com aproximadamente 395.000 peregrinos e durante este ano chegam a Lurdes nada menos e nada mais do que 900.000 viajantes, turistas (ça va sans dire) e católicos.

Estamos, porém, chegados a 1958, e em 11 de Fevereiro começou a celebração do centenário de Lurdes, competindo à S. N. C. F. o transporte dos peregrinos que se deslocam a Lurdes.

Foi em 11 de Fevereiro deste ano que as cerimónias se inauguraram, as quais se prolongarão durante

dez meses, quer dizer, até aos fins de Outubro ou Novembro.

Traduzido para linguagem comum, o maior trânsito de passageiros que jamais a S. N. C. F. conseguiu transportar nas suas linhas, que só quem sabe quão grandes são as dificuldades de harmonizar linhas de caminhos de ferro, pode dar o verdadeiro valor.

Em Fevereiro deste ano, o ano do centenário, a C. N. C. F. organizou 975 comboios especiais, preparando-se para aumentar este número até 1.100 comboios anuais.

Em adição, há que ter em conta que, paralelamente, chegam a Lurdes milhares de peregrinos em grupos, ou isoladamente ou que viajam pelos comboios de horários normais durante todo o ano.

O cálculo está feito para cerca de um milhão e meio a dois milhões, o número de passageiros que a C. N. C. F. terá que conduzir, e fazer regressar de Lurdes este ano de 1958.

As dificuldades numa via de difícil acesso são múltiplas. Esquemáticamente, e classificando-as ordenadamente, poderemos expô-las da seguinte maneira:

Primeiro, as dificuldades de obtenção do material móvel, necessário à composição de todos os comboios, pois não é segredo que a França, tendo sofrido uma guerra atroz durante mais de cinco anos, viu dois terços do seu material e as suas infraestruturas ferroviárias aniquiladas.

Tratava-se, porém, de assegurar o transporte de tão grande número de passageiros em comboios especiais, duplicando ou triplicando os comboios regulares, com marchas suplementares, mais ou menos aceleradas, para não perturbar os horários dos comboios normais.

Em segundo lugar, haveria que ser resolvido o problema da tracção. Se o itinerário de acesso a Lurdes, pelo lado do Poente, pela zona Este, isto é, via Bordéus e Dax, não é decididamente difícil, tal não sucede na escalada do percurso terminal, de Pau a Lurdes, com rampas de 15 a 16 o/oo, para subir aos cumes do vale do Gave, onde está situada a subida de Capvern, na vertente ocidental do pla-

nalto de Lannemezan, subida, que, em pouco mais de 12 quilómetros, atinge uma altura de mais de 350 metros, superior à altura do Castelo de S. Jorge, em Lisboa.

Mas as autoridades civis e religiosas aliaram-se para melhor obterem uma solução.

Todos esses milhares de peregrinos necessitariam de ser alimentados e alojados.

Para as necessidades do culto, foi construída, num tempo «record», uma basílica subterrânea com espaço suficiente para comportar 25.000 fiéis, e a esplanada ante a gruta foi ampliada para 60 a 80.000 peregrinos, garantindo também um espaço suficientemente amplo para lhes permitir uma liberdade de movimentos, imprescindível às várias cerimónias religiosas.

Procurando evitar aglomerações de difícil solução, os engenheiros da S. N. C. F. estabeleceram um íntimo contacto com as autoridades eclesiásticas das principais dioceses da Europa, Américas e da Ásia, de maneira a que as datas das várias peregrinações não eclodissem simultaneamente.

Mas a exposição de Bruxelas veio dar origem a outro problema difícil.

A Bélgica fez logo saber à S. N. C. F. que não poderia fornecer à França material circulante para peregrinações a Lourdes e, desta forma, os caminhos de ferro franceses, apenas com o seu próprio material, são forçados a compor 160 comboios especiais durante o próximo mês de Agosto e a organizar horários para comboios italianos, alemães e de outros países, todos encaminhados para uma região de difícil acesso e de via única, nas suas mais longas extensões.

Estão previstos, em um único dia — o dia 18 de Agosto próximo — 23 comboios especiais com peregrinações a desembarcar em Lourdes e nos dias seguintes, até fins de Setembro, uma média de 27 comboios diários, não tendo em conta cerca de 67 comboios do horário regular.

Em adição, os caminhos de ferro franceses não podem também olvidar as mercadorias necessárias para a alimentação e alojamento dos peregrinos, sem esquecer que a Bélgica, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, (a S. N. C. B.), por motivo da Exposição Internacional de Bruxelas, não garante à S. N. C. F. o material circulante necessário para um tal movimento.

Normalmente, a Bélgica e a Holanda organizavam anualmente cinco comboios de peregrinos a Lourdes. Os caminhos de ferro franceses compunham cerca de vinte e seis comboios anuais e, já em pleno mês de Abril, esse número subia para trinta e quatro aumentando para trinta e seis na primeira quinzena do mês de Maio.

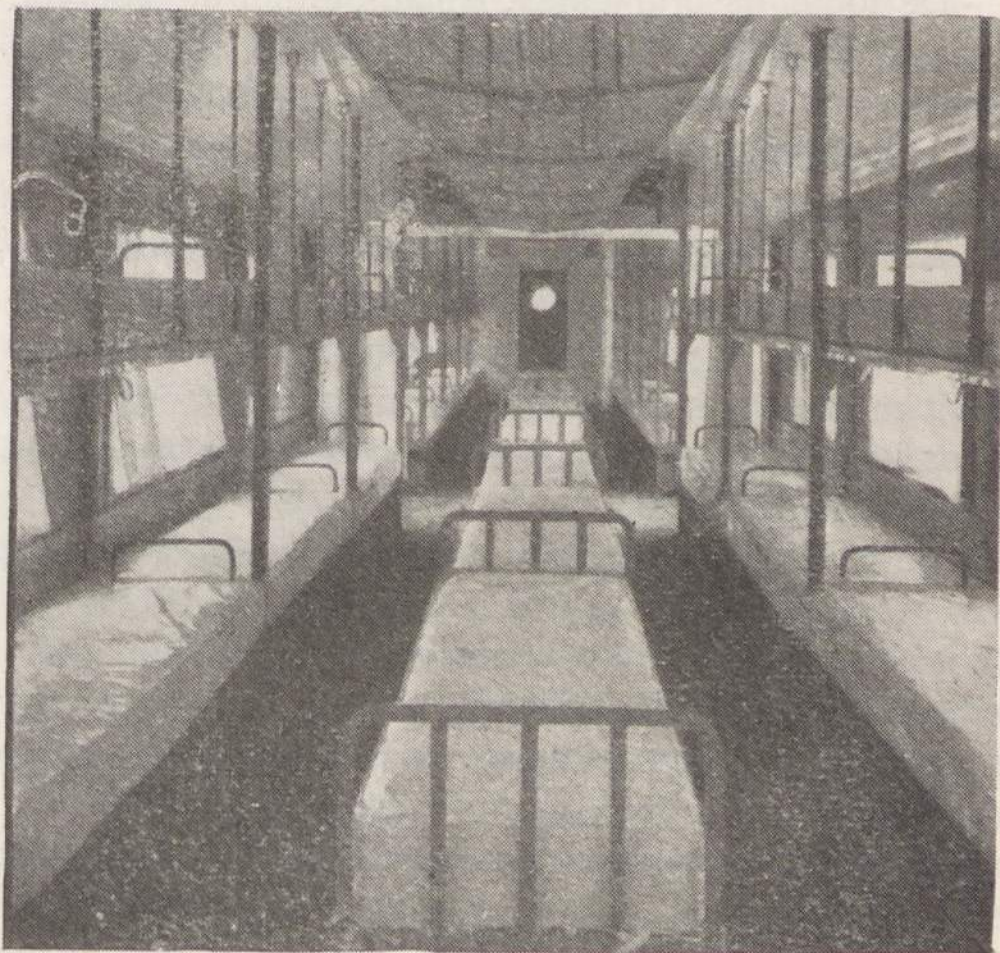
Para bem serem calculadas estas composições, teremos que utilizar pelo menos 320 carruagens me-

tálicas, possivelmente superlotadas, e um número nunca inferior a 38 furgões.

Pois a S. N. C. F. tudo resolveu. De todos os departamentos da França começaram a afluir ao Sul vagões e carruagens de passageiros; todo o pessoal necessário para trabalhar com tão grande movimento foi chamado, e o seu alojamento e alimentação garantidos.

Os comboios, com vagões especiais destinados a inválidos que acorrem a Lourdes na fé e esperança de uma cura, chegam actualmente ao burgo pirinaico às dezenas estando nas estações enfermeiros que logo se prestam a acompanhá-los aos hospícios e hospitais onde aguardam a hora em que são transportados até à Gruta das Aparições.

Entretanto, como até já nos comboios especiais das peregrinações, os alto-falantes não cessam de proclamar, em várias línguas, sermões, missas e homílias.



Interior de uma carruagem ambulância, especialmente equipada com camas para doentes

Esses comboios, a que dão o nome de *sonorisés*, (sonorizados), estão marcados pela letra P seguida de dois números, dos quais o primeiro indica convencionalmente o departamento francês a que pertence o material e o segundo algarismo o comboio a que é destinado.

Nos vagões-ambulâncias para os doentes, os alto-falantes são regulados por enfermeiros e enfermeiras que, à maneira de hospedeiras dos aeroplanos, procuram tornar a viagem menos tormentosa aos infelizes em busca da cura em Lourdes.

Os alto-falantes e os aparelhos de emissão são alimentados por um dínamo auxiliar e instalado num compartimento de primeira classe, e os difusores distribuídos por todas as carruagens. Um empregado da

S. N. C. F. acompanha todos os comboios, encarregado de vigiar o bom funcionamento destes aparelhos ou reparar qualquer avaria.

É desnecessário frisar quanto os organizadores das peregrinações apreciam esta inovação dos chamados comboios sonorizados, *les rames sonorisées*.

Mas os alto-falantes não servem apenas para transmitir cânticos ou prédicas; são também usados para dar a saber aos passageiros as instruções necessárias à chegada aos entroncamentos, demora de paragem e tudo o mais que o viajante precisa saber numa longa jornada.

A maior parte dos comboios têm vagões-ambulâncias que, geralmente, não chegam para alojar todos os doentes. Cada um desses vagões pode transportar 38 pessoas deitadas e cada vagão tem um padre, falando não somente francês mas também outros idiomas que, conjuntamente com irmãs da ordem de S. Francisco de Paula, presta a assistência religiosa aos doentes.

De todos os problemas, o mais difícil de resolver foi o da tracção. As velocidades limitadas das secções principais do troço Tolosa-Dax, no qual se tem de utilizar potentes locomotivas, está ainda actualmente sendo uma das maiores dificuldades.

Assim, a maioria das locomotivas eléctricas dos comboios expressos e de peregrinos, as *ex-Midi BB 4200* e *4600*, impróprias para comboios tão pesados, tiveram que ser substituídas por máquinas *2 D 2 5500*, e os comboios especiais para peregrinos, por máquinas *BB 300 8100*.

Entre Tolosa e Lurdes, as máquinas são mudadas em Montréjeau, para poderem vencer o perfil que se lhes antepara, e também para melhor poderem pôr em acção um travão directo que ofereça uma segurança absoluta sem qualquer risco de avaria. Assim, o conjunto do travão de recuperação do «freio directo», nos comboios expressos e nos comboios de peregrinos, permite hoje descer rampas de 33‰, como a de Capvern a Tournay, até mesmo com comboios de 750 toneladas.

No sentido oposto, essa mesma rampa é escalada sem que seja necessário fraccionar os comboios, empregando-se, então, quatro locomotivas, duas na frente e duas na cauda.

Para favorecer e garantir maior eficiência, as linhas de tracção eléctrica receberam, por seu lado, melhorias importantes. Todas as subestações foram progressivamente modernizadas ou modificadas de maneira a tornar-se possível aumentar a potência da corrente debitada. As linhas de contacto, foram reforçadas, para assim ser possível diminuir as quedas de tensão e poderem ser utilizadas máquinas mais potentes.

É, principalmente, graças a estas medidas, que locomotivas da série *2D2 5500* podem agora ser usadas entre Tolosa e Lurdes, rebocando quaisquer comboios por mais pesados que sejam.

Finalmente, foi preparada uma subestação móvel para atender a qualquer chamada excepcional de corrente, nos períodos em que o tráfego é maior, no percurso Capvern-Tournay.

No que diz respeito à circulação, já, desde que as peregrinações recomeçaram depois da guerra 1939,1945, tinha sido adoptado, em toda a região do Sudoeste, o sistema de «rede de marchas» adoptado especialmente nos comboios de peregrinos e levado ao máximo nos comboios de serviço ordinário.

Analizado na prática, este sistema provou ser de grande eficácia, permitindo a exploração de um elevado número de comboios e assim garantindo um escoante regular tanto de comboios de passageiros como de mercadorias.

Os seus resultados foram tão animadores, que, após estudos aturados, este ano está sendo adoptado para aumentar o débito não só na linha Paris-Norte e Centro da França, como também em todos os departamentos do Oeste, nos encaminhamentos de Bordéus.

As peregrinações alsacianas, provençais, saboianas, suíças e italianas, bem como as procedentes do Sul da Alemanha, passam por Nimes-Tolosa.

O itinerário via Vierzon, Limoges, Tolosa, só é usado como escoante da linha Tours-Bordéus-Dax, sempre que o número de comboios a encaminhar excede a capacidade da rede desta linha. Este itinerário de escoamento dá motivo, devido ao seu perfil e ao seu traçado, a trajectos de maior duração e, conseqüentemente, a despesas de tracção mais elevadas.

Muitas peregrinações procuram parar em Nevers, tanto à ida para Lurdes como no regresso, por ali se encontrar o convento onde Bernardette professou, fez a sua vida monástica e morreu. Para favorecer os peregrinos que desejam ir a Nevers, os comboios que os transportam, tomam, para esse efeito, a transversal Saint Pierre des Corps-Vierzon-Bourges-Nevers, havendo-se também traçado nesta linha uma rede de marchas.

As principais peregrinações procedentes de Portugal e de Espanha, bem como do Norte de África, via Algeciras, entram geralmente em França, ou por Hendaia ou por Cerbere. Mas algumas, que vêm do norte de Espanha, atravessam a fronteira francesa em Canfranc ou em La Tour-de-Carol e isto significa que os comboios, que as conduzem a Lurdes, têm que vencer rampas de 40 e até 43‰, o que representa não só uma séria dificuldade de tracção, como também o emprego de material fora do normal.

De uma maneira geral, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.) verificou, com a experiência obtida durante os meses de Março, Abril e Maio, últimos, estudando cuidadosamente a marcha dos comboios de peregrinos, que o tráfego desta espécie de viajantes, em grupos que utilizam comboios do serviço ordinário, é ainda maior do que

o número dos que utilizam os comboios especiais das peregrinações. E, assim, tornou-se necessário tomar disposições especiais para fazer face a um tal afluxo.

Por um lado, os comboios temporários, de serviço de Verão, passaram a circular desde 20 de Março e continuarão até aos fins de Outubro, facilitando o transporte de grupos e de peregrinos isolados procedentes de Marselha, da Riviera, da Itália e do Sul da Suíça. Estes comboios, sempre que o número de passageiros o exige, são desdobrados, o mesmo sucedendo com todos os comboios que vêm da Península Ibérica, atravessando os Pirineus.

Por outro lado, o serviço regular de comboios que saem de Paris, quer normais quer suplementares, para Lurdes, foi consideravelmente aumentado.

Aos comboios temporários de Verão e seus desdobramentos, que circularam nos anos transactos, adicionou-se-lhes um novo comboio de Verão, rápido de Paris a Dax e que só pára em Saint-Pierre-des-Corps e Bordéus. Este comboio nocturno é equilibrado, em sentido inverso, por um comboio que faz este percurso de dia e que é um desdobramento do que, nos anos ordinários, sendo reconhecidamente insuficiente, não conseguia garantir todo o movimento de passageiros entre o Sul da França, os Pirineus e Paris. Para tanto, o comboio que sai de Lurdes às 13 h 46, e que entre Bordéus e Paris é rápido, parando somente em Saint-Pierre-des-Corps, chega a Paris às 22 h 45, ganhando assim 45 m sobre o horário de 1957. Apesar da sua carga estar calculada para 850 toneladas, a sua velocidade comercial é de 95 km à hora.

Há ainda a acrescentar a este tráfego o serviço prestado pelo «Sud-Express», permitindo aos viajantes que vêm da Bélgica, do Luxemburgo, do Sarre ou da Renânia, e que deixam a sua residência de manhã, poderem chegar a Lurdes antes da meia noite desse mesmo dia.

Em sentido inverso, os que saem de Lurdes às 7 h 45 da manhã, utilizando o «Sud-Express» entre Bordéus e Paris, podem chegar às grandes cidades da Renânia, da Bélgica e da Holanda, ao anoitecer.

Paralelamente, assim como se procurou melhorar os horários, também a S. N. C. F. empregou todos os seus melhores esforços para beneficiar e aumentar a capacidade de movimento de mercadorias e passageiros nas instalações da gare de Lurdes.

A secção de Informações, os «postigos», os vestíbulos e outras dependências da estação, foram ampliadas e modernizadas de maneira a tornar mais fácil o acesso dos passageiros e a circulação das bagagens.

Está funcionando uma «Central de Locação» que permite proceder com a maior rapidez à reserva de lugares, requisitados por passageiros individuais ou em grupos, que partem não somente de Lurdes como também de outras cidades pirinaicas.

Foi construída uma ampla passagem subterrânea

para servir todos os cais, que liga com um vasto vestíbulo, especialmente reservado aos peregrinos, e que permite o escoamento de mais de 600 viajantes em menos de dez minutos.

Como o peregrino é muitas vezes um viajante ocasional, torna-se necessário guiá-lo de uma maneira eficaz e simples, de forma que ele possa ser instruído, e fique assim sabendo o que deverá fazer para melhor ir ao encontro das suas necessidades.

Para este fim, quadros de sinalização foram particularmente estudados e colocados em locais bem visíveis, que encaminham o peregrino desde a sua entrada na gare até ao cais onde deve tomar o comboio, sem qualquer dificuldade ou erro possível.

Os comboios que transportam peregrinos doentes e aleijados param num desvio onde os cais são mais altos, facilitando assim o seu desembarque ou desembarque, em macas ou com aparelhos ortopédicos.

Para satisfazer as necessidades de um tão grande e complexo número de passageiros de todas as nacionalidades, o pessoal da estação de Lurdes foi extraordinariamente aumentado em todos os ramos de actividade, sendo portanto preciso estabelecer os alojamentos necessários, os dormitórios e refeitórios.

Já várias peregrinações importantes tiveram lugar, como a da Festa da Anunciação em 25 de Março e Consagração da Igreja Subterrânea; a da Páscoa; de 8 a 12 de Abril, a Peregrinação Internacional dos Cegos; a do Pentecostes; a de 16 de Julho, aniversário da última aparição.

Esperam-se as seguintes peregrinações:

Em 15 de Agosto, Festa da Assunção; de 15 a 22 de Agosto, Peregrinação Nacional Francesa, por ventura a maior e mais importante, para a qual a S. N. C. F. prepara a mobilização de um extraordinário número de comboios especiais vindos de todos os departamentos da França, e que, juntamente com os peregrinos procedentes do estrangeiro, virão centralizar-se em Lurdes como jamais aconteceu.

De 10 a 17 de Setembro, terá lugar o Congresso Marista Internacional que levará também a Lurdes muitos milhares de peregrinos; de 6 a 11 de Outubro, a Peregrinação do Rosário; a 11 de Novembro, o Congresso Pax Christi; a 8 de Dezembro, a Festa da Imaculada Conceição; e muitas outras peregrinações aguardam que, sem aviso prévio ou que somente nas antevésperas notificam a sua chegada, constituem verdadeiros problemas de difícil solução para o serviço ferroviário e para os hotéis, pensões e casas particulares de Lurdes e arredores, que procuram dar alojamento a uma tão grande multidão.

São dez meses de intenso trabalho para os ferroviários franceses que, como sempre — e bem o provaram durante a última Grande Guerra — não deixarão de merecer os elogios de todos os peregrinos que acorrem a Lurdes.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Chegou o Verão

Chegou o Verão, meus senhores! Chegou o Verão! É a temporada das vilegiaturas, das excursões, das estadias nas termas e das férias de repouso nas nossas praias. É o período do ano em que os portugueses que viajam se reconciliam com a sua Pátria e, como Garrett ou como Ramalho Ortigão, viajam na sua própria terra.

Portugal do Norte a Sul, oferta, em dádiva generosa, não apenas o esplendor de um Sol que rasga, triunfalmente, da aurora ao poente, a concha azul de um céu incomparável; não apenas a riqueza caleidoscópica das suas paisagens; não apenas a doçura do seu clima, mas, também, o encanto das suas praias e a vida tranquila das suas termas.

Portugal é um país maravilhoso! Vale a pena fazer a sua surpreendente descoberta.

Fausto Nunes Dias

Fausto Nunes Dias, director do semanário «Vida Ribatejana», foi homenageado, por iniciativa da «Casa do Ribatejo», de que é um dos fundadores, com um almoço numa aprazível quinta nos arredores de Vila Franca de Xira. Presidiu ao almoço o sr. José de Sousa Nazareth, presidente da Câmara Municipal daquele próspero Concelho. A sala onde se realizou o repasto, apesar de vasta, tornou-se pequena, tantos foram os seus amigos, admiradores e camaradas que ali acorreram, de Lisboa, de Coimbra, Santarém, Torres Vedras e outras localidades, para lhe darem um abraço e testemunhar, com a sua presença, quanto o estimam e admiram.

O sr. José de Sousa Nazareth, que estava acompanhado de alguns vereadores, informou os amigos de Fausto Nunes Dias de que a Câmara lhe entregaria em breve a Medalha de Ouro e de que a uma das ruas de Vila Franca de Xira ia ser dado o nome de «Vida Ribatejana», em homenagem a um semanário que, há mais de quarenta anos, vem pugnando com vivo amor regionalista pelos interesses do Concelho.

Fausto Nunes Dias não precisa de adjectivos para se enaltecer o seu nome e a sua obra de jornalista. Mas não ficaríamos de bem com a nossa consciência se não lhe enviássemos, em nome desta «Gazeta», um grande abraço de felicitações por, finalmente, ter sido prestada inteira justiça ao seu esforço de lutador.

Os nossos artistas



AZENHAS DO MAR — Aguarela de Luís Salvador Júnior



Antologia

Todas são belas

*Não há uma mulher sem um encanto,
Todas são belas seja no que for;
A alma, por mais oculta, em qualquer canto
Há-de romper e dar a sua flor.*

*Mas quando nada dê, temos, no entanto,
Em nós poder de tudo lhe supor,
Desde a pureza, se esse amor é santo,
Ao mais, se o nosso amor é bem amor.*

*Entre as negruras de que nos rodeia
A vida, pode uma alma ser perdida?
Criatura de amor que seja feia?*

*Sonho que eu vivo e por que, há tanto, chamo,
Quem me dera, através da minha vida,
Encontrar, afinal, a que eu não amo!...*

Fausto Guedes Teixeira



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Inspecção Superior de Administração Ultramarina

Decreto n.º 41 725

O «Diário do Governo», n.º 146, I Série, de 8 de Julho de 1958, publica o seguinte:

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, sociedade anónima de responsabilidade limitada, concessionária do caminho de ferro do Lobito à fronteira de Angola, solicitou do Governo autorização para fazer uma nova emissão de obrigações, até à importância total de 800 000 contos, ou 10 milhões de libras esterlinas, emissão que se destina a fazer face aos encargos do programa de melhoramentos a realizar no caminho de ferro de que é concessionária, para garantir a eficiência do serviço em face do incremento, sempre crescente, do tráfego que a ele afluí. Essa missão será feita em séries, das quais a primeira, a emitir imediatamente, será até ao montante de 240 000 contos, ou 3 milhões de libras esterlinas, e as restantes serão emitidas à medida que se for verificando a necessidade de novos investimentos, mas, em qualquer hipótese, até 31 de Dezembro de 1970.

Considerando que a requerente satisfaz às condições legais para lhe ser autorizada esta nova emissão de obrigações e que se mostra necessária esta operação de crédito para que possa obter os meios financeiros necessários para levar a efeito o programa de melhoramento do caminho de ferro que se propõe realizar e as necessidades do tráfego da sua zona de influência impõem;

Considerando que o volume do investimento, a valorização que dele advirá para o caminho de ferro e os benefícios que dele resultarão para o desenvolvimento económico da região que serve justificam que o reembolso integral do capital

obrigacionista seja assegurado por força dos lucros da exploração, mesmo para além do prazo da concessão da exploração do caminho de ferro pela requerente, na hipótese de ele se não ter mostrado possível dentro daquele prazo;

Considerando que o período largo durante o qual esta autorização vai ser utilizada e as flutuações que vêm tendo as taxas de juro no mercado de capitais não permitem fixar desde já o juro para a emissão de todas as séries de obrigações, parecendo conveniente que a taxa de juro seja fixada para cada série a emitir por acordo entre o Governo e a Companhia na ocasião da emissão;

Ouvido o Conselho Ultramarino;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3 do artigo 150.º da Constituição, o Ministro do Ultramar decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela é autorizada a emitir obrigações até à importância de 800:000.000\$, em séries, conforme as necessidades do investimento.

§ 1.º A emissão deverá estar concluída até 31 de Dezembro de 1970.

§ 2.º As obrigações emitidas serão consideradas do 3.º grau.

Art.º 2.º A emissão da 1.ª série de obrigações, até à importância de 240:000.000\$, será feita imediatamente, ao juro anual de 5 por cento, e destina-se a financiar o plano de melhoramentos nos anos de 1958-1960. As restantes séries, até ao limite da importância total autorizada, serão emitidas em datas e nos quantitativos a fixar, vencendo cada série o juro que for acordado entre o Governo e a Companhia.

Art.º 3.º O desconto de emissão a conceder no valor nominal das obrigações não será superior a 10 por cento.

Art.º 4.º Os juros das obrigações são acumuláveis e constituem primeiro encargo sobre os lucros da exploração depois do serviço das obrigações do 1.º e do 2.º graus.

§ 1.º No caso de em qualquer ano aqueles lucros serem insuficientes para o pagamento dos juros vencidos, o saldo em dívida transitará para o ano ou anos seguintes, sempre como encargo sobre os lucros do caminho de ferro, nos termos do corpo do artigo, mesmo para além do termo da concessão.

§ 2.º Enquanto houver juros em atraso não poderá ser distribuído qualquer dividendo ao capital accionista.

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

Art.º 5.º A amortização do montante total das obrigações emitidas até 31 de Dezembro de 1970 iniciar-se-á no ano de 1971, sendo amortizados em cada ano $\frac{1}{30}$ desse montante, e terminará no ano 2000, sem prejuízo do disposto no § 3.º deste artigo.

§ 1.º A importância necessária para a amortização constituirá encargo sobre os rendimentos da exploração, depois de assegurado o serviço das obrigações do 1.º e 2.º graus e o pagamento dos juros das obrigações do 3.º grau.

§ 2.º Se em qualquer ano os rendimentos da exploração não forem suficientes para suportar o encargo total da amortização prevista, a importância em dívida transitará para o ano ou anos seguintes e será reembolsada aos obrigacionistas por força dos lucros desses anos, depois de satisfeitos os encargos de juros atrasados e relativos a esse ano e de amortização das obrigações e de retiradas as importâncias necessárias para o pagamento de um dividendo ao capital accionista não superior a 5 por cento e para os restantes encargos que por força das disposições contratuais ou estatutárias, tem prioridade sobre o pagamento do dividendo às acções.

§ 3.º As importâncias em dívida por atraso na amortização, depois de observado o disposto no parágrafo anterior, constituirão encargo sobre a exploração do caminho de ferro, mesmo para além do termo da concessão, até sua completa liquidação.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 8 de Julho de 1958. — FRANCISCO HIGIINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Raul Jorge Rodrigues Ventura*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de Angola. — *R. Ventura*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 159, II Série, de 9 de Julho de 1958, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de construção de um posto de manutenção e oficinas de reparação de material motorizado *Diesel* e eléctrico, situado à direita da linha do Norte, entre os quilómetros 104,180 e 105,311 50, incluindo as expropriações de nove parcelas de terreno constantes da planta parcelar que acompanha o projecto.

Ministério das Comunicações, 2 de Julho de 1958. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

O «Diário do Governo», n.º 171, da III série, de 23 de Julho de 1958, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 14 do mês corrente, um projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo o preço especial de \$50 por tonelada/quilómetro para o transporte em grande velocidade, de remessas de azeitonas em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro ou barrilinhos portáteis de azeitonas (com ou sem água), em taras não designadas, e castanha comum, sem preparo.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 15 de Julho de 1958. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

4.ª REPARTIÇÃO (SECÇÃO DE VIA E OBRAS)

O «Diário do Governo», n.º 172 II série, de 24 de Julho de 1958, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Minis-

Publicações recebidas

Portos e Transportes de Angola — pelo Inspector Eduardo Gomes de Albuquerque e Castro

Com magnífica apresentação, que testemunha a existência, em Luanda, de uma indústria gráfica francamente progressiva, o Inspector sr. Eduardo Gomes de Albuquerque, chefe da Repartição dos Serviços Centrais da Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola, organizou uma obra de consulta e divulgação intitulada *Portos e Transportes de Angola*.

Abre este volume com o texto da conferência que o sr. Tenente-Coronel do Estado Maior, António Augusto dos Santos, proferiu, em Maio de 1957, no Sindicato dos Empregados do Comercio e Indústria, sobre «Os Transportes Internos e o Desenvolvimento de Angola».

«O sistema de Transportes em Angola — salientou, em dada altura da sua conferência, o sr. Tenente-Coronel, António Augusto dos Santos, — não é ainda tão rico que possamos dar-nos ao luxo de favorecer a concorrência, quando há tanta necessidade a preencher, tantos centros económicos e populacionais a servir e a desenvolver. Temos, pois, de pensar no problema da coordenação, não apenas como um problema actual a resolver, mas principalmente como elemento orientador do planeamento do futuro em que fatalmente se há-de melhorar a nossa rede de comunicações. E se concluirmos que, durante largos anos, o caminho de ferro terá de constituir a espinha dorsal do sistema de transportes em Angola, os planos rodoviários a estabelecer deverão favorecer a colaboração estrada-carril, dando especial importância às grandes vias Norte-Sul».

Nessa mesma conferência, o sr. Tenente-Coronel António Augusto dos Santos revelou que só nos últimos dez anos é em ritmo crescente, gastaram-se 734.000 contos em caminhos de ferro, 477.000 em estradas e 240.000 em portos.

Numerosas gravuras ilustram sugestivamente o texto, que, como não podia deixar de ser, se ocupa, com dados importantes, dos caminhos de ferro angolanos.

Trata-se, com efeito, de uma obra de grande interesse, não apenas porque se refere aos caminhos de ferro, mas também porque nos mostra os progressos, sob vários aspectos, daquela nossa florescente província ultramarina.

tro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto da ampliação da estação de Setil, incluindo a expropriação de duas parcelas de terreno situadas à direita da linha do Norte, entre os quilómetros 55,864 75 e 56,401 50.

Ministério das Comunicações, 16 de Julho de 1958. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 Agosto de 1908)

Linha do Valle do Vouga

Foi enfim resolvido o litigio que ha tempos vinha sendo debatido entre a Companhia da Beira Alta e o governo, ácerca da concessão da linha que serve de epigrafe a esta noticia.

Será ocioso reproduzir a questão dos seus pormenores. Na summa: a Companhia da Beira Alta considerava-se lesada com a concessão da nova linha por entender que esta ficava compreendida na area da sua concessão.

Como as partes não chegassem a accordo a Companhia da Beira Alta recorreu ao tribunal arbitral, por accordo com o governo que em unica instancia julgou improcedente a pretensão da recorrente por não poder considerar a concessão da linha do Valle do Vouga como attentatoria da concessão feita áquella companhia.

Prof. Doutor João Faria Lapa

Seguiu para Angola, em visita de estudo e acompanhado de um grupo de finalistas do Instituto Superior de Ciências Económicas, seus alunos, o sr. Prof. Doutor João Faria Lapa, nosso prezado amigo e illustre colaborador.

Ao sr. Professor Doutor João Faria Lapa, que deve regressar a Lisboa em 8 de Setembro próximo, desejamos uma feliz viagem.

Vida Ferroviária

Major Azinhais Mendes

Por ter atingido o limite de idade, foi aposentado, no dia 9 de Abril, o sr. Major Luís Filipe Azinhais Mendes, que, desde 25 de Novembro de 1944, vinha prestando os melhores serviços à Administração de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, onde desempenhava, com relevo, o lugar de Adjunto Comercial da Direcção.

Louvado em Ordem de Serviço n.º 1620, «pela muita competência e dedicação com que sempre exerceu as suas funções prestigiando a Direcção dos Serviços, em todos os seus actos em que teve de intervir, muito especialmente nas relações com as Administrações estrangeiras vizinhas», um grande grupo de funcionários dos Caminhos de Ferro de Moçambique ofereceu-lhe um almoço de despedida, num restaurante de Lourenço Marques, a que assistiram também os srs. Director e Subdirector dos Serviços.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta ao sr. Major Azinhais Mendes, antigo combatente da Primeira Guerra Mundial, os seus melhores cumprimentos e votos das maiores felicidades, no bem merecido descanso que lhe vai proporcionar a sua aposentação.



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

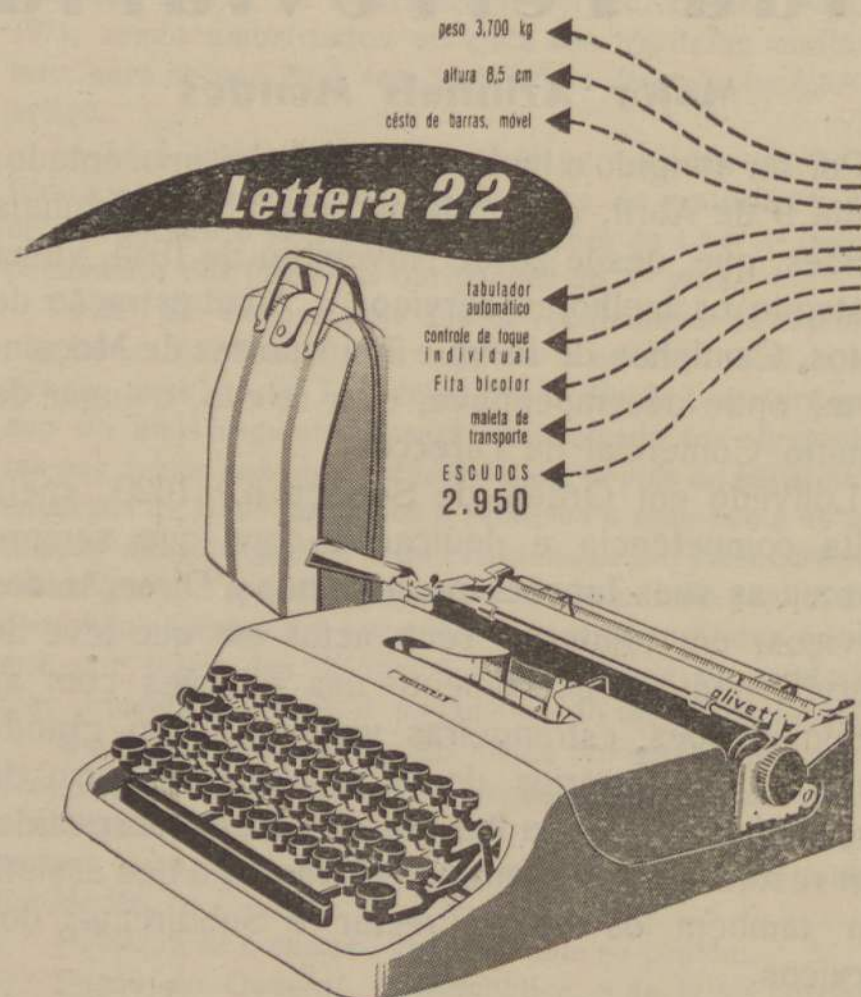
Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

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

Verifique, que é excepcional...



olivetti

ESTABELECIMENTOS *Sida*, LIMITADA
RUA DE S. NICOLAU, 44-48 • TELEF. 33027

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO
SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO
COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

LISBOA

BOTELHAS

Finíssima Aguardente Velha
Uma vez provada é sempre desejada

VINHO DE MESA
PAUL

Um tipo muito especial
BRANCO—TINTO—PALHETE

Produtor-Armazenista
VIRGOLINO JOSÉ TORROAIS
SALVATERRA DE MAGOS

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA
JOALHEIROS



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA
PORTUGAL

TELEFONE 2 6329

Teleg. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

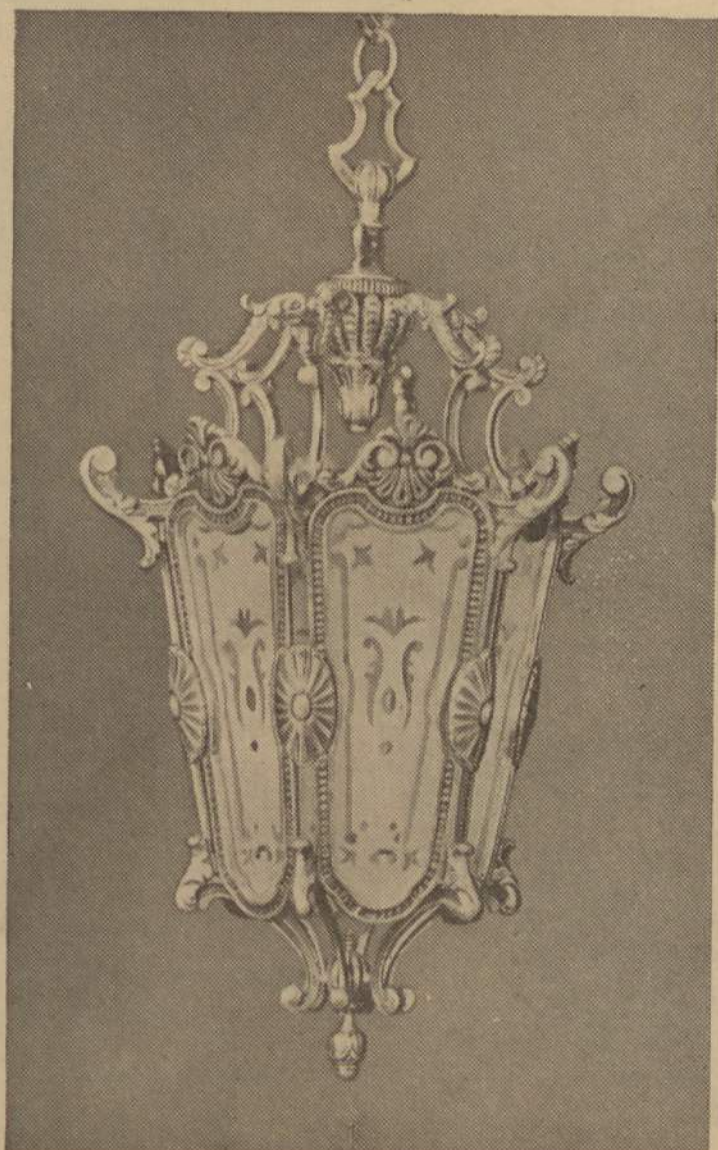
GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino —

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA



«BRONZES SUPER»

J. DA GAMA ALVES

LUSTRES ■ LANTERNAS
CANDEEIROS ■ BIBELOTS

FÁBRICA:

Rua Ernesto da Silva, 46-A

Telef. 013275 — Algés — LISBOA

Salão de Exposição:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º

Telef. 24288

LISBOA



SEEL
MÓVEIS DE AÇO PARA
ESCRITÓRIO



Sociedade Equipamento
de Escritório, Lda.

Praça dos Restauradores, 53-1.º

Telef. { 24986
28671 — LISBOA



FORNECEDORES DA COMPANHIA
DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES



SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048

Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

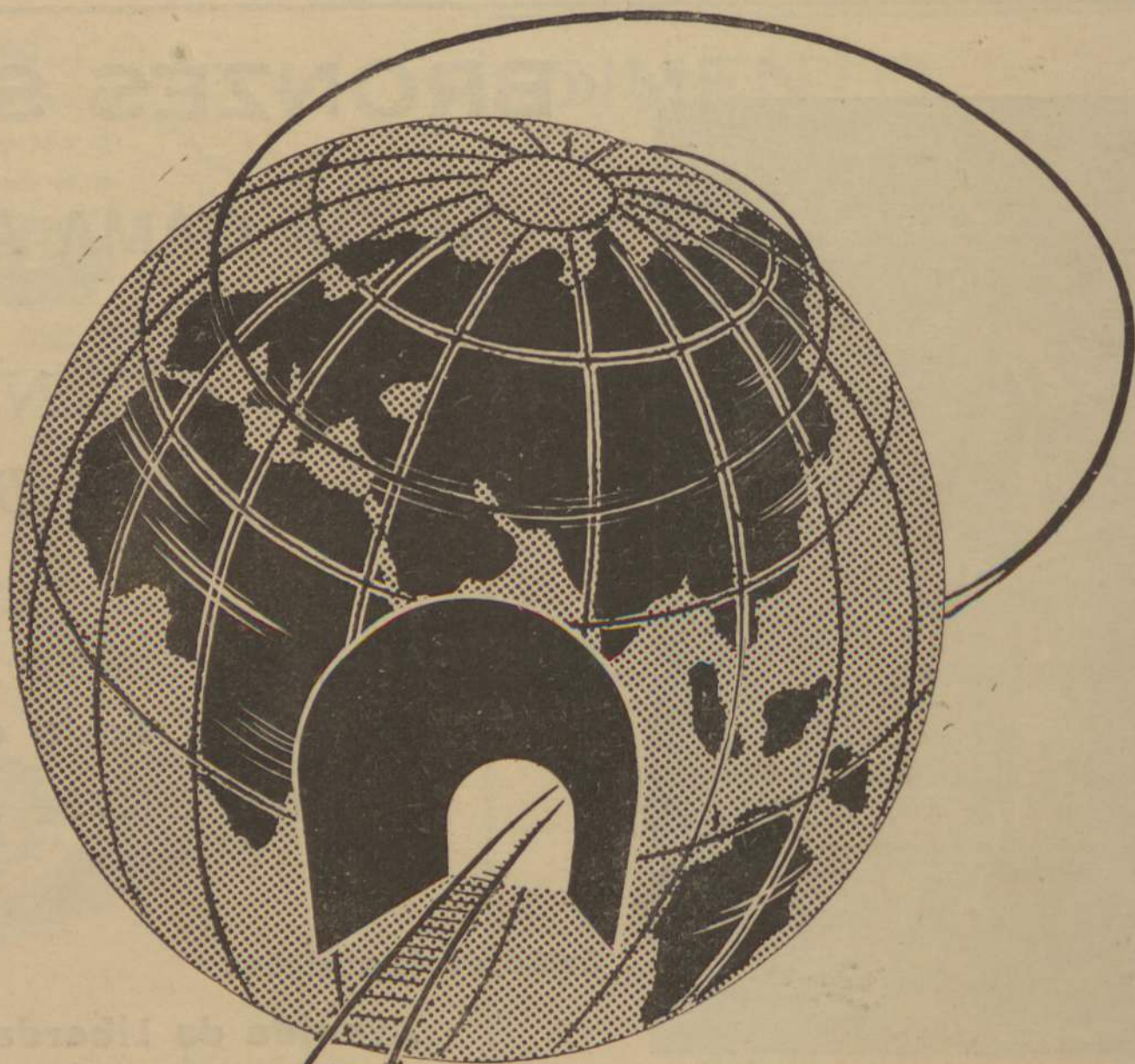
Construções Metálicas

Carruações de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas

Reservatórios metálicos

Estruturas metálicas



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE