

4.º do 69.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1956

Número 1641

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

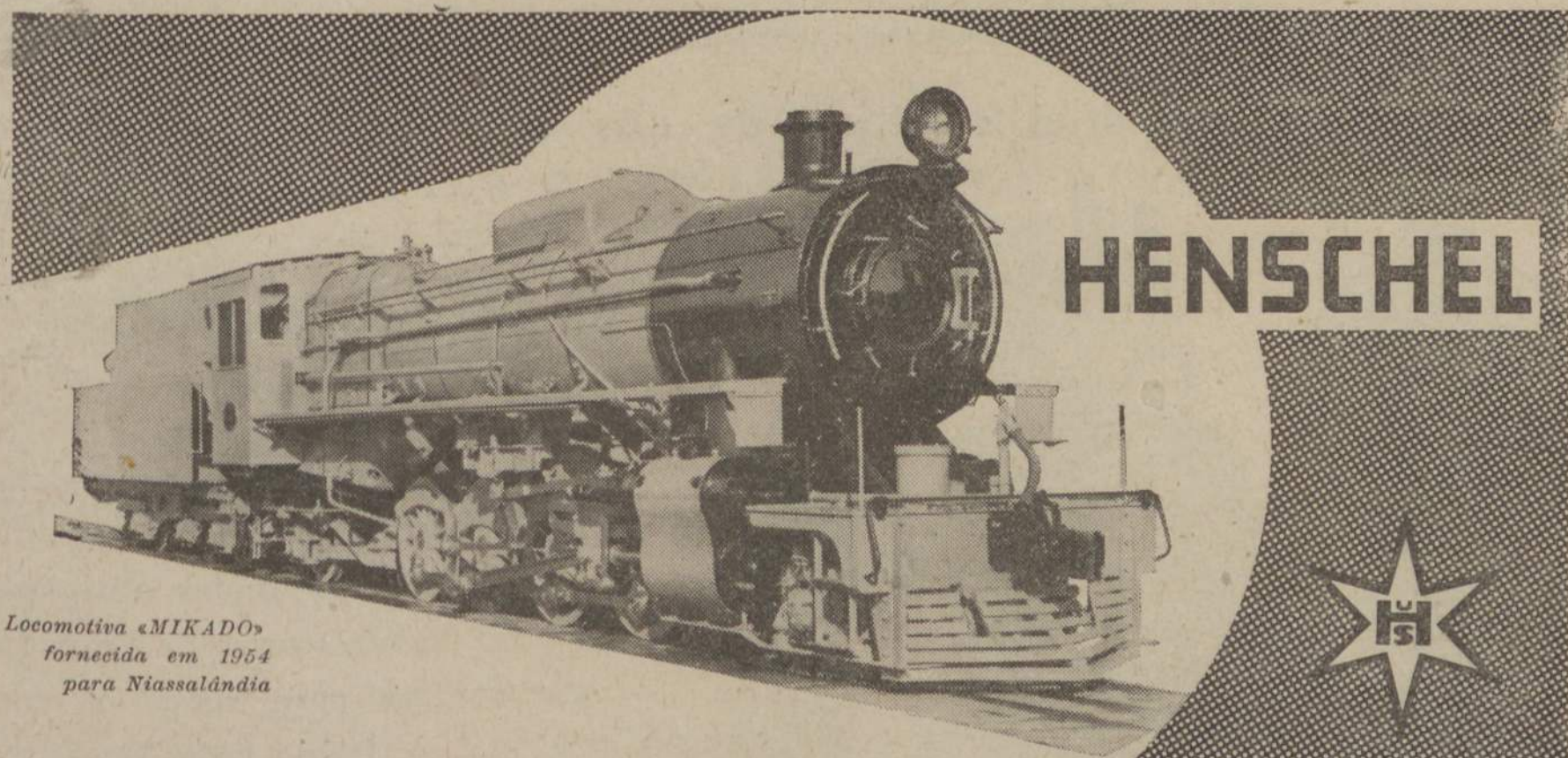
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

1856

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

1956



Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1954
para Niassalândia

Programa de fabricação de Locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas - Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-Genera-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

SOCIEDADE GERAL

— DE —

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES:

Norte da Europa / S. Tomé e Príncipe / Congo Belga e Angola

Metrópole / Cabo Verde e Guiné

Metrópole / S. Tomé e Príncipe e Angola

Anvers / Portugal

///

Tramping — Consignações — Trânsitos
Serviço de Reboques Fluviais e de Alto Mar
Lanchas — Fragatas — Batelões

///

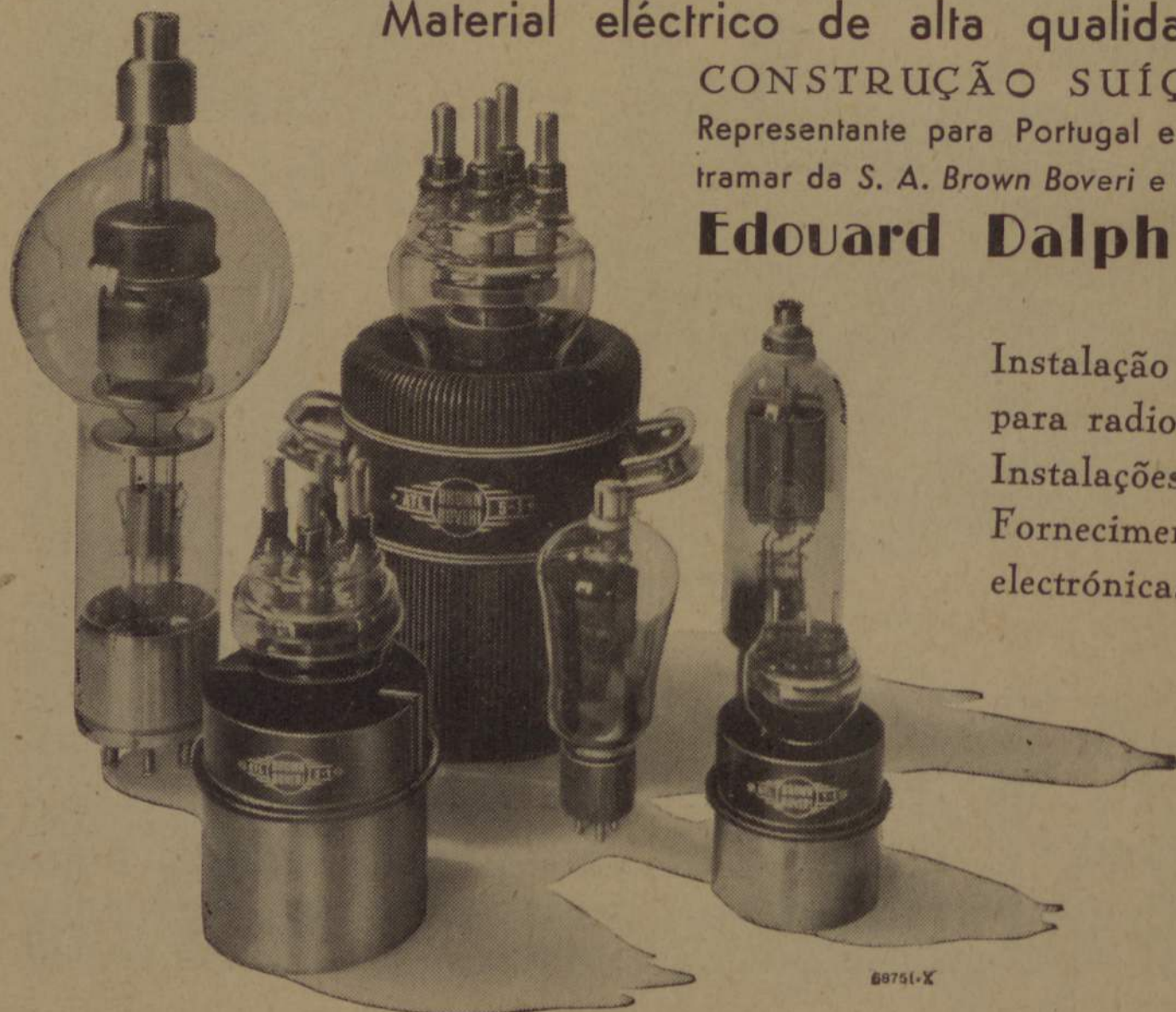
Escritórios: Rua do Comércio, 39—Lisboa—Telef. 26314 / 26315.—Telex: Geral—Lisboa
Agência no Porto: Rua Sá da Bandeira, 82 — Telef. 27363

Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

Representante para Portugal e ultramar da S. A. Brown Boveri e Cie.

Edouard Dalphin



Instalação de emissoras completas para radiofonia e radiotelegrafia, Instalações de ondas dirigidas. Fornecimento avulso de lâmpadas electrónicas para todos os usos industriais

III

ESCRITÓRIO

PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

TELEFONE: 2 3 4 1 1

PORTO

III

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

Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1641

1 — MAIO — 1956

ANO LXIX

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
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Eng.º ORLANDO GALRINHO PERNES
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES



S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO.	101
O Fim das Terceiras Classes em Inglaterra, por CARLOS DE BRITO LEAL.	208
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	210
Combatentes da Grande Guerra	211
Imprensa	211
Espectáculos	211
Linhas Estrangeiras	211
Uma exposição de arte no Ateneu Ferroviário.	211
Linhas Portuguesas	212
Registo: Um trabalhador rural evita um desastre ferroviário. .	213



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

4) Inauguração da nossa primeira linha férrea

Entretanto, através de todas estas dificuldades e lutas, a linha de Lisboa ao Carregado encontrava-se bastante adiantada e o governo, depois de a mandar inspeccionar, resolvera autorizar e efectuar a sua inauguração e abertura ao serviço público.

Procedeu-se, para esse efeito, à elaboração e publicação de tarifas, horários e regulamentos indispensáveis.

Por seu lado a Companhia submetia também à apreciação do governo diversos regulamentos, tais como dos chefes de estação, pessoal dos comboios, agulheiros, serviço de fogueiros e maquinistas, pessoal da via, guardas das passagens de nível, etc.

Aprovados provisoriamente por portaria de 10 de Outubro de 56, o governo fez notar que falta ainda vária regulamentação relativa à circulação, sob o ponto de vista comercial, oficinas, etc. e, bem assim, «uma notícia completa e desenvolvida do sistema da sua constituição interna em relação a serviços da exploração, afim de que se possa avaliar, não só se esse sistema é o mais conveniente, mas também se os diversos regulamentos estão em perfeita harmonia com ele». (53)

De acordo com o parecer da comissão encarregada da vistoria da linha, a velocidade máxima dos comboios é fixada, «por enquanto», em 30 quilómetros à hora, «compreendido o tempo de paragem nas estações», que seria no máximo de dois minutos por cada uma.

Esta velocidade — recomendava aquele parecer — devia ser mantida com toda o cuidado e dava para isso três razões:

1.^o: porque as máquinas, à excepção de uma, tinham tido muito serviço e só poderiam continuar se as não sujeitassem a grandes esforços;

2.^o: porque, com velocidade moderada, seriam menos de reocar acidentes devido à pouca experiência do pessoal;

3.^o: porque sendo os carris fracos, seriam desta forma poupados.

Concordemos que não eram brilhantes as condições em que a nossa primeira linha ia ser aberta ao serviço público...

E é curioso que a mesma portaria recomendava que a Companhia fizesse «traduzir os ditos regulamentos em linguagem vulgar, com a maior exactidão e clareza possíveis». (54)

Em 21 de Outubro, no sentido de preparar tudo para a próxima entrada do caminho de ferro ao serviço público, o governo expediu uma portaria às autoridades da região atravessada, determinando diversas providências para garantir a segurança da circulação e das populações. Entre elas proibia o trânsito pelas linhas, atravessá-las a não ser nas passagens de nível existentes quando as respectivas cancelas estivessem abertas, deixar entrar o gado na linha, ou praticar qualquer acto que pudesse perturbar a marcha dos comboios e, finalmente, desobedecer às advertências ou intimações dos guardas e mais pessoal encarregado de serviço de exploração e polícia do caminho de ferro.

Determinava que as diversas autoridades fizessem vigiar, quanto possível, a linha férrea, dentro das respectivas zonas, pela força de polícia à sua disposição, com o fim de coadjuvar o pessoal do caminho de ferro na necessária vigilância.

As várias disposições regulamentares foram depois codificadas no «**Regulamento geral de Polícia e Exploração de caminhos de ferro**», publicado em 23 de Outubro desse ano de 1856 e que vigorou até há bem pouco tempo, constituindo o primeiro regulamento do género publicado entre nós.

*

Estava tudo preparado para a inauguração que o governo, por portaria de 24 de Outubro, fixa para o dia 28, passando no dia seguinte a fazer-se o serviço público. E, por outra portaria do dia anterior, fora já fixado o programa para aquela cerimónia.

Esse programa, assinado pelo presidente do ministério, Marquês de Loulé, e cuja minúcia é digna de nota, era do teor seguinte:

I — «As pessoas, que deverão assistir à cerimónia

da inauguração do caminho de ferro do leste e benção das locomotivas, comparecerão pelas dez horas e meia da manhã do dia 28 do corrente mês, na estação provisória do mesmo caminho de ferro a Santa Apolónia, onde ocuparão os lugares que lhes competirem, segundo a indicação dos bilhetes de que forem munidas.

II — «À chegada de Suas Majestades, que será anunciada por uma girândola de foguetes, sairá a receber os Mesmos Augustos Senhores, à porta da estação, uma deputação unicamente composta dos Ministros e Secretários de Estado efectivos, acompanhados da Direcção do Caminho de Ferro.

III — «O Eminentíssimo Cardeal Patriarca de Lisboa, que deverá ter sido previamente convidado para assistir a esta solenidade e deitar a benção às locomotivas, será recebido à porta da estação pela Direcção do Caminho de ferro e conduzido ao camarim que lhe houver sido destinado para se paramentar. Os eclesiásticos, que acompanharem Sua Eminência, tomarão lugar junto dela.

IV — «Quando Suas Majestades tiverem ocupado a tribuna, que para este fim houver sido preparada, se encaminhará o Eminentíssimo Cardeal Patriarca para o estrado fronteiro à tribuna real, donde há-de lançar a benção às locomotivas, e procederá a esta cerimónia.

V — «Em seguida se dirigirá o Presidente do

Conselho de Ministros e Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria a Sua Majestade El-Rei, e, tendo recebido as ordens do Mesmo Augusto Senhor para a partida do comboio, convidará Suas Majestades a irem ocupar os seus lugares na carruagem real.

VI — «Logo após Suas Majestades, entrarão os convidados para as carruagens e as pessoas da real comitiva, distribuindo-se pelas mesmas segundo a indicação que encontrarem nos bilhetes de convite.

VII — «O sinal da partida do comboio será uma segunda girândola de foguetes, e nesta ocasião salvará o Castelo de S. Jorge e as embarcações de guerra nacionais surtas no Tejo.

VIII — «Chegado que seja o comboio à estação do Carregado, se apearão Suas Majestades para a casa da estação, e aí serão acompanhadas pelas pessoas convidadas.

IX — «O Presidente do Conselho de Ministros e Ministro e Secretário de Estado das Obras Públicas, receberá as ordens de Sua Majestade El-Rei, para o regresso a Lisboa, sendo o sinal para a entrada nas carruagens uma girândola de foguetes, que se repetirá na ocasião de largar o comboio.

X — «Os convidados, à sua chegada na volta a Santa Apolónia, se apearão na estação, e dali entrarão para as suas carruagens somente depois que Suas Majestades se houverem retirado.

XI — «Pelo Ministério das Obras Públicas se oficiará ao capitão da guarda real dos archeiros, para mandar colocar parte da força do seu comando na estação de Santa Apolónia e a outra parte no Carregado.

XII — «O general comandante da 1.^a Divisão militar expedirá as ordens necessárias para que seja postada uma guarda de honra na estação de Santa Apolónia, e outra na estação do Carregado, devendo esta última partir às oito horas da manhã da mesma estação de Santa Apolónia para o seu destino, pelo caminho de ferro.

XIII — «O comandante da Guarda Municipal de Lisboa mandará pôr à disposição da Direcção do Caminho de ferro de Leste a força de cavalaria e infantaria que for julgada necessária para o serviço de polícia em Lisboa e no Carregado: devendo a a força de cavalaria partir na véspera e a de infantaria pelo caminho de ferro com a guarda de infantaria de linha.

XIV — «A Direcção do Caminho de Ferro de Leste fará armar na estação de Santa Apolónia a tribuna real e as divisões ou teias necessárias para a acomodação dos convidados.

XV — «Os Ministros de Estado e a Direcção do Caminho de Ferro de Leste terão lugar na tribuna de Suas Majestades.

XVI — «Na primeira divisão ou teia, à direita da tribuna real, tomarão lugar os representantes dos



EL-REI D. PEDRO V — Quadro existente no Palácio da Ajuda, atribuído a Hinterhalten (1866)

Soberanos estrangeiros, suas esposas e pessoal das respectivas Legações.

XVII — «Para a primeira divisão ou teia, à esquerda da tribuna real, serão conduzidos os grandes do Reino, oficiais-mores da casa real e outros dignitários que houverem sido convidados para assistir a esta solenidade.

XVIII — «Os generais, o presidente da Câmara Municipal de Lisboa, os presidentes dos Tribunais, os comandantes dos corpos, os oficiais superiores da Armada, os funcionários dos diversos Ministérios e todos os mais convidados em geral, ocuparão indistintamente as outras duas divisões ou teias, à direita e esquerda da tribuna real.

XIX — «Além das divisões ou teias para acomodação das pessoas convidadas, se levantará defronte da tribuna real uma outra tribuna sobre estrado, a que subirá o Eminentíssimo Cardeal Patriarca para deitar a benção às locomotivas.

XX — «Os bilhetes de convite serão pessoais, e indicarão por um número de ordem a carruagem em que deverá entrar o portador.

As pessoas que não puderem utilizar-se do convite deverão reenviar os bilhetes ao Ministério das Obras Públicas até ao dia 26.

XXI — «Ninguém será admitido no recinto das estações, nem nas carruagens, sem apresentar o seu bilhete de convite de que deve ir munido.

XXII — «Os militares e empregados civis deverão apresentar-se de uniforme e as pessoas, a quem não competir uniforme, de casaca e gravata branca.

XXIII — «O comandante da força da Guarda Municipal, encarregada da polícia, receberá dos Directores do Caminho de Ferro as convenientes instruções para fazer observar pela sua parte a execução do presente programa.

XXIV — «O acesso para a estação de Santa Apolónia será pelo lado de Lisboa, formando os trens fileira pelas ruas do Cais das Carvoarias e do Cais dos Soldados. Os convidados que, segundo a indicação dos bilhetes, houverem de ocupar as divisões à esquerda da tribuna real, apear-se-ão na porta do carro da estação, e os que ocuparem as divisões à direita na porta principal, onde igualmente se apearão as pessoas reais. Logo que se tiverem apeado os convidados na estação, as ordenanças de cavalaria farão seguir as carruagens dos particulares para irem estacionar na estrada da Cruz da Pedra, desde a esquina do Azeite de Peixe em diante, voltando sobre a sela e encostando todas à mão, de maneira que fiquem em uma só fileira com as frentes para o poente, a fim de deixar a estrada desembaraçada para o serviço público. Quando seja necessário estender a linha das carruagens além do largo da Cruz da Pedra, será esta prolongada pela estrada de Chelas. Haverá todo o cuidado em conservar desobstruídas as avenidas da estação para facilitar a entrada de Suas Majestades, cujo estado irá esta-

cionar no largo defronte da casa da estação. Aque- las carruagens, que houverem de se retirar e não queiram esperar, voltarão no largo logo adiante da estação, seguindo pela rua da Cruz da Pedra.

XXV — «Fica proibido o trânsito dos ómnibus, carros e carroças entre o ponto da Cruz da Pedra, e o Arsenal do Exército, desde as dez horas da manhã até à uma hora da tarde, e desde as quatro horas da tarde em diante. Duas ordenanças de cavalaria colocadas, uma no largo da Fundição e outra no sítio da Cruz de Pedra, manterão a observância desta disposição.

XXVI — «Os indivíduos que tiverem bilhetes particulares da Direcção do Caminho de Ferro para o comboio de recreio, que tenciona fazer no mesmo dia, irão apear-se logo adiante da estação, onde há uma entrada especial.

XXVII — «O serviço de colocação das pessoas, que concorrerem a esta festividade no interior das estações e nas carruagens, será feito por empregados da Direcção do Caminho de Ferro do Leste, coadjuvados por contínuos, correios e serventes do Ministério das Obras Públicas, aos quais deverão prestar auxílio os soldados da guarda real e os da Guarda Municipal, sempre que lhes for pedido».

Paço das Necessidades, em 23 de Outubro de 1856.
Marquês de Loulé.

*

Depois de tantas peripécias, inaugurou-se, enfim, em 28 de Outubro de 1856, a linha de Lisboa ao Carregado, o primeiro caminho de ferro em Portugal.

O comboio especial, conduzindo o rei D. Pedro V, partiu da estação do cais dos Soldados, instalada provisoriamente no antigo convento de Santa Apolónia, onde hoje se encontra o armazém de víveres da C. P. ⁽⁴⁴⁾.

A viagem de ida decorreu normalmente e o longo comboio, composto por catorze carruagens, fez o percurso de Lisboa a Carregado em quarenta minutos, incluindo uma pequena paragem de dois minutos em Vila Franca. Mas, no regresso, houve um incidente desagradável: rebentou o tubular de uma das locomotivas por alturas de Sacavém e, como o comboio não podia ser rebocado por uma só locomotiva, foi resolvido, mas depois de longa e exasperante demora, que a carruagem real com mais 5 carruagens seguissem para Lisboa com a locomotiva não avariada, gastando cerca de duas horas no percurso.

Era já noite quando a família real entrou em Lisboa.

Essa mesma locomotiva voltou depois a Sacavém a buscar o resto do comboio ⁽⁵³⁾.

As locomotivas eram já antigas e cansadas por terem servido na construção da linha e bem previa

já o seu mau estado o parecer da comissão de vistoria, que atrás referimos.

Era uma ou eram duas as locomotivas que rebocavam o comboio inaugural? Não o consegui, por agora, averiguar ao certo.

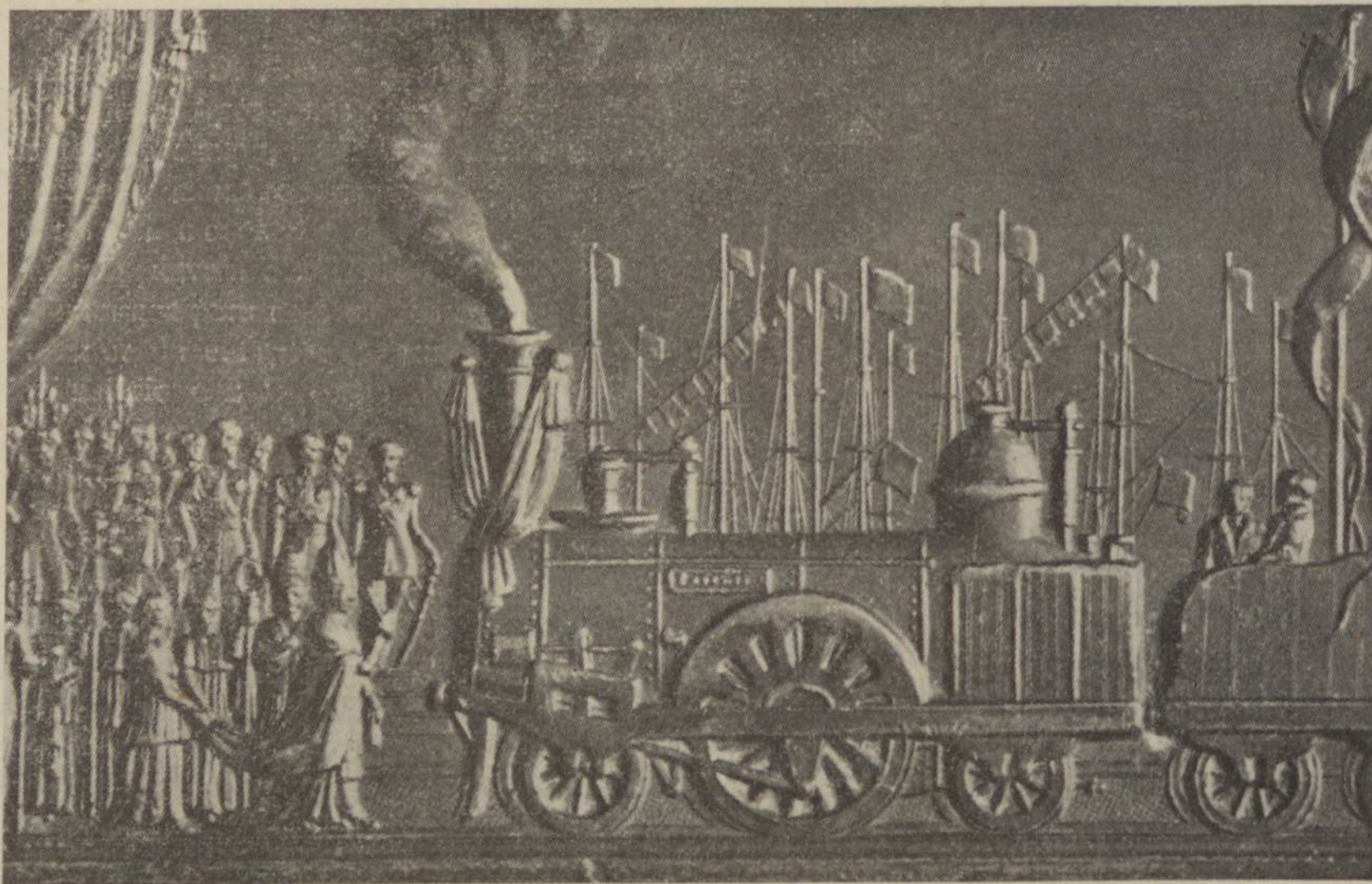
Cristiano Tavares, que descreve a cerimónia no número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» dedicado ao cinquentenário ⁽⁶¹⁾, fala em uma locomotiva, «Portugal», de seis rodas, sendo dois eixos conjugados; e, referindo-se àquele incidente, diz que a máquina avariada seguiu com as carruagens, que pôde rebocar, e veio depois buscar as restantes.

Júlio de Vilhena, apoiando-se no «Português», como adiante citaremos, fala também só em uma

Lino d' Assunção, em «Seca e Meca», ⁽⁸¹⁾ pelo contrário, refere-se a duas: «duas grandes máquinas puxando nada menos de dezasseis carruagens, e uma, por tal sinal, a da frente, cheia de archeiros!»

Pedro Dinis ⁽⁵³⁾ fala também em duas máquinas, pormenorizando mesmo «que rebocavam o comboio em dupla tracção» mas não diz o nome de nenhuma delas. Relativamente ao mesmo incidente, conta que «por terem rebentado os tubos de uma das locomotivas», a locomotiva que não avariou trouxe a carruagem real e as cinco carruagens e voltou a buscar as restantes, como se disse.

Parece-nos mais crível que fossem duas as locomotivas, não só por se tratar de um comboio de



A inauguração do primeiro caminho de ferro em Portugal, segundo gravura extraída da moeda cunhada na época

locomotiva, que seguiu com as carruagens que pôde, e teria outra vindo buscar as carruagens que não tinham podido seguir.

A marquesa de Rio Maior, nas suas «Memórias» ⁽⁸¹⁾ descreve pitorescamente: «a máquina, escusado será dizer, das mais primitivas (parecia um enorme garrafão) não tinha força para puxar todas as carruagens, que lhe atrelaram, e fora-as largando pelo caminho. Algumas, de convidados, nos Olivais.

«O vagon do Cardeal Patriarca e do cabido ficou em Sacavém; mais um, recheado de dignitários, ficou ao desamparo na Póvoa. Creio que, se o Carregado fosse mais longe, chegava a máquina sòzinha ou só parte dela».

A marquesa de Rio Maior deve fazer confusão com a viagem de regresso e deve ter exagerado o lado caricatural do episódio; mas fala em uma só máquina.

catorze carruagens, como porque, a ser uma só, não parece fácil que, avariada por terem rebentado vários tubos, pudesse realizar a façanha de ir a Lisboa e voltar a Sacavém buscar o restante.

Pena é não se saber o nome da segunda locomotiva, dado que realmente fossem duas e uma delas fosse a «Portugal». Este nome é confirmado pela descrição da medalha comemorativa na «Revista de Obras Públicas e Minas» ⁽⁸⁰⁾.

Pode imaginar-se a alegria do rei D. Pedro V por proceder nesse dia à inauguração de tão importante melhoramento; mas fácil é de avaliar também o seu aborrecimento, perante tão desagradável incidente.

Por isso, é logo nomeada uma comissão, composta pelo major Belchior José Garcez, fiscal do governo na construção do caminho de ferro de Sintra, Joaquim Simões Margiochi e Joaquim Tomaz

Lobo de Ávila, para inquirirem das causas do incidente e seus responsáveis.

«O rei não desculpava nada» — comenta Júlio de Vilhena.

A inauguração revestira-se, de facto, de uma solenidade e quase esplendor, que aquele lamentável incidente viera estragar.

Júlio de Vilhena ⁽²¹⁾ refere-se deste modo a esse acto tão solene:

«... a inauguração fora marcada para o dia 28 de Outubro, com um programa mais pomposo do que se fosse para o baptizado de um príncipe. Lá estava o ministério todo, com toda a corte, lá estava o sr. Cardeal Patriarca, D. Guilherme, com a mão preparada para abençoar as locomotivas. Quando o comboio partiu à ordem de Sua Majestade, anunciada por uma girândola de foguetes, salvaram o Castelo de S. Jorge e todas as embarcações nacionais surtas no Tejo. A guarda real dos archeiros estava, parte na estação de Santa Apolónia e parte no Carregado. Nas duas estações também uma guarda de honra enviada pelo comandante da 1.^a Divisão Militar. Na tribuna do Rei tomaram lugar os ministros e a Direcção do Caminho de Ferro de Leste. Que honra para a Companhia!

A tribuna tinha divisões ou teias que acomodavam, guardadas as distinções do protocolo, os representantes dos países estrangeiros e suas esposas e o pessoal das respectivas legações, os grandes do reino, oficiais-mores da casa real, os generais, o presidente da Câmara Municipal de Lisboa, os presidentes dos tribunais, os comandantes dos corpos, os oficiais superiores da Armada, tudo, enfim, quanto constituía o alto funcionalismo do reino. Estava ali a grandeza do nosso país.

Defronte de Sua Majestade, outra tribuna riquíssima só para o Cardeal Patriarca. Era preciso que todos o vissem, em pleno destaque, traçando no ar, com a sua mão em que refulgia o anel prelatício, a cruz sagrada da sua bênção sobre o bojo das locomotivas.

Que faria Fontes ao assistir a este grandioso espectáculo, que era bem a iniciação de um povo na obra do progresso humano, ele a quem o Rei acusava de ter pressa de mais e com quem tinha, a propósito de tudo isto, discussões acaloradas?

Mas as coisas não correram ao sabor do Monarca; houve incidentes desagradáveis, e D. Pedro, fundamentalmente desgostoso, mandou indagar a origem de todas as faltas.

E afinal o que tinha acontecido?

«O Português» de 29 de Outubro, conta assim os tais desagradáveis incidentes a que alude a Portaria:

«Às 4 horas e meia partiu do Carregado o comboio real com o mesmo andamento e apenas quando chegou a Sacavém a máquina enfraqueceu de sorte que foi necessário aliviar o peso do trem, tirando-

-lhe algumas carruagens que depois se foram buscar com outra locomotiva. Às 10 da noite todos os convidados estavam em Lisboa e o festejo acabado sem ocorrer nenhum incidente, além da referida paragem».

E Cristiano Tavares, na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» ⁽⁶¹⁾, número comemorativo do cinquentenário dos nossos caminhos de ferro, descreve deste modo aquela cerimónia:

«Amanhecera linda, com aquela beleza característica do Outono em Lisboa, o dia 28 de Outubro de 1856.

Logo pelas nove horas da manhã, desfeito já o nevoeiro da madrugada, o Sol illuminava um movimento desusado para os lados de Santa Apolónia.

Das ruas perpendiculares ao Tejo desembocava uma multidão de curiosos que se dirigia para o Cais dos Soldados. Os sons vibrantes de uma banda marcial cortavam os ares deixando uma nota alegre por onde passavam. Os uniformes reluziam ao sol. As peles de tigre dos arreios da Municipal davam um tom luxuoso e guerreiro aos mantenedores da ordem pública que se esforçavam por manter o povo e conservar livre o trânsito para as carruagens. Afluiam os convidados.

Dentro de trens, que passavam, entreviam-se as fardas douradas dos ministros de Estado; chouteando ao lado destes seguiam os respectivos correios a cavalo.

Depois outros trens, em que se viam confusamente, alvuras mates de rendas, frescuras de colos entreabertos, cabelos cintilantes de pedras preciosas, aproximavam-se.

Ministros estrangeiros, cônsules, oficiais-mores da real casa, oficiais generais do exército e da armada, tribunais superiores, o alto funcionalismo, tudo vinha passando por entre as alas do povo ávido daquele espectáculo gratuito.

Uma ou outra vez, sentia-se uma voz de comando, e o movimento rápido dos soldados perfilando-se ou apresentando armas, fazendo a continência da ordenança.

Pelas portinholas de uma carruagem largamente armoreada viu-se uma figura vestida de vermelho distribuindo bênçãos, hieraticamente, com o indicador e o anular alongados.

Era o Cardeal Patriarca de Lisboa; acompanhavam-no os seus fâmulos.

E o povo ia dizendo em voz alta o nome dos que passavam, fidalgos, ministros, generais, conselheiros, comentando simultaneamente a falta de algumas figuras das que mais se tinham interessado pela construção dos caminhos de ferro em Portugal.

Mas logo vozes de outros bem informados explicavam: o Rodrigo da Fonseca não vem porque está doente de cama, o Athouguia também está doente, e o Fontes acompanha a esta hora seu pai agonizante.

Mas estrugem de súbito os clarins, a banda entoia o hino real, num movimento brusco os soldados alongam os braços apresentando armas, uma girândola de foguetes atroa os ares salpicando a atmosfera de pequeninas nuvens de fumo. São dez horas e meia. Os batedores da casa real passam ao trote dos seus alteres pela frente das tropas, e logo atrás segue o cortejo real.

O ministério e a Direcção dos caminhos de ferro vêm à porta da estação provisória receber as Majestades, que passam por entre as alas dos archeiros, hirtos nas suas fardas pintalgadas, apresentando as alabardas inocentes em que o sol despeja um chuva de faíscas deslumbrantes.

El-rei D. Fernando, levando à sua direita El-rei D. Pedro V, abre o cortejo. Seguem-se-lhes as infantas D. Isabel Maria, D. Ana de Jesus, e os infantes D. Luís e D. João. Após estes vem o luzido séquito dos ajudantes de campo, camaristas, veadores, oficiais às ordens, damas de serviço às infantas, oficiais da casa real, moços fidalgos, etc.

Logo depois davam SS. MM. e AA. entrada na luxuosa tribuna que para esse efeito tinha sido levantada no interior da estação. Ao fundo tomaram lugares o ministério e a Direcção dos caminhos de ferro.

Para a direita e para a esquerda da tribuna real estendiam-se para cada lado duas outras tribunas. A primeira, à direita, tinha sido reservada para o corpo diplomático, vendo-se por entre os uniformes e casacas dos funcionários estrangeiros as linhas elegantes de muitíssimas senhoras, parentes dos diplomatas, que davam um tom alegre à festa com as cores claras dos vestuários e a formosura dos rostos. A tribuna correspondente do lado esquerdo fora reservada para os grandes do reino, oficiais-mores da casa real e outros dignitários.

Nas duas restantes tomaram lugares os generais, a Câmara Municipal, os presidentes dos tribunais, comandantes dos corpos, oficiais superiores do exército e armada, funcionários públicos e outros convidados que eram admitidos mediante a apresentação de um bilhete cuja reprodução damos em gravura.

Em frente da tribuna real elevava-se um estrado onde tomara lugar o Patriarca acompanhado por toda a cleresia do seu séquito. Foi do alto desse estrado que S. E. abençoou a locomotiva.

Terminada esta cerimónia, e tendo El-rei dado ordem ao presidente do conselho e ao ministro das Obras Públicas para a partida, tomaram os convidados lugar no comboio de que fazia parte uma carruagem real, que tudo nos leva a crer ter sido a de que damos a gravura.

Uma imensa girândola de foguetes atroou os ares; o castelo de S. Jorge coroou de fumo as suas muralhas e à salva do castelo responderam os navios de guerra surtos no Tejo, acordando os ecos

da cidade e acompanhando assim o silvo estridente da locomotiva que arrastava o primeiro comboio do caminho de ferro em Portugal.

O monstro de ferro submisso rebocado pela locomotiva *Portugal*, (*) de seis rodas, sendo dois jogos conjugados e cuja chaminé quase se escondia com o alto trofeu de bandeiras que a ornamentava, empenachada de fumo, correu imponente sobre os carris alongados até o Carregado, fazendo o percurso em quarenta minutos, dos quais dois foram consumidos em uma pequena demora em Vila Franca.

Na estação foi servida uma ligeira refeição, após a qual o comboio tomou novamente a direcção de Lisboa.

Ao chegar a Sacavém, porém, teve que parar. Um desarranjo na máquina impedia que seguisse para Lisboa.

Alguns dos tubos do interior da caldeira tinham rebentado e por isso diminuído a superfície da evaporação. O vapor produzido era impotente para arrastar o comboio até à capital.

Uma hora foi consumida em tentativas de reparação e em discussão de alvitres. Prevaleceu por fim o mais sensato: visto que a máquina não tinha força para arrastar todo o comboio, seguiria com as carruagens que pudesse, tornando depois a ir buscar as restantes.

Com efeito se assim se fez.

Era já noite quando a família real entrou em Lisboa.

A bênção patriarcal não fora de grande eficácia, mas a linha férrea de Lisboa ao Carregado ficara inaugurada.

No dia imediato, dia dos anos de El-rei D. Fernando, começava o serviço público dos caminhos de ferro em Portugal.

*

Para comemorar a inauguração da 1.^a secção do caminho de ferro do Leste, de Lisboa a Carregado, — a nossa primeira linha férrea! — foi cunhada uma medalha comemorativa.

No anverso, representa a bênção da locomotiva «Portugal», fumegante e com bandeiras em trofeu, pelo Cardeal Patriarca de Lisboa, na presença de D. Fernando e do rei D. Pedro V e outros personagens, na estação de Santa Apolónia; ao fundo, a mastreação de embarcações do Tejo, embandeirada.

(*) Por mais que diligenciássemos não nos foi possível obter uma vista ou qualquer descrição técnica desta máquina.



Medalha comemorativa da
inauguração do Caminho
de Ferro do Leste



No exergo :

INAUGURAÇÃO
DO
CAMINHO DE FERRO DO LESTE
EM LISBOA
28 DE OUTUBRO DE 1856

GERARD F.

No reverso :

PETRO. V.
CORAMQUE. REGIA. STIRPE. ET. AULA
PRECATION. AB. OLISIPON
CARD. PATRIARCH.
FACTIS
FERREÆ. EX. OLISIPON. VIA. Æ. USQUE.
AD. CARREGADO. V. KAL. NOVEMB.
M. D. CCC. LVI. A. D.
SOLEMNIS. FUIT. INAUGURATIO

Foi gravada pelo artista francês Gérard, que viveu muitos anos em Lisboa, trabalhando para a Casa da Moeda e para o Banco de Portugal, e cunhada por ordem do Ministério das Obras Públicas. ⁽⁸⁰⁾

*

Apesar do incidente do dia da inauguração, a linha foi aberta ao serviço público no dia seguinte, 29 de Outubro, embora com as cautelas recomendadas pela comissão que inspecionara a linha, e que constam da portaria que autorizara a sua abertura à exploração.

Começou com dois comboios diários de ida e volta. Em 22 de Março foram aumentados para três em cada sentido e em 1 de Agosto para quatro, além de serviços extraordinários em certos dias.

O movimento pode avaliar-se pelos seguintes números de uma estatística do tempo ⁽⁵³⁾ :

De 1 de Dezembro de 56 a 5 de Janeiro de 57, isto é, em 5 semanas, circularam 15 870 passageiros, ou sejam cerca de 450 por dia. Daquele número foram 629 em 1.^a classe, 2 133 em 2.^a e 13 108 em 3.^a.

Na última semana de Abril seguinte, passava já para 6 530, ou sejam 933 por dia.

O serviço de mercadorias não começou simultaneamente com o de passageiros, por falta de material circulante apropriado, nem no primeiro ano de exploração se achavam concluídas todas as obras do

caminho de ferro necessárias para estabelecer um serviço conveniente. Esse serviço só começou um pouco mais de dois anos depois, em 1 de Novembro de 1858. ⁽⁶⁹⁾

É curioso notar que já nessa altura o relatório do eng.^o Abreu e Sousa dizia que «é um facto da experiência que a circulação aumenta com a frequência dos comboios» e, por isso, concluía que «em vista dos resultados da exploração já alcançados, há vantagem em aumentar ainda o número dos comboios que, na verdade para uma linha que parte de uma capital como Lisboa, reduzida a três ou quatro de ida e volta, é assaz limitado».

Friza a falta de material circulante, que não permitia aumentar o número de comboios; mas, de Julho de 1857 a Junho de 1859, houve importantes aquisições de material: material de via, placas e chariots, agulhas, guindastes, postes de sinais, 6 locomotivas, 19 carruagens, 4 vagons para bagagens, 15 para gado, 4 para cavalos e 64 para mercadorias.

*

Também já esse relatório acentua que as despesas do nosso caminho de ferro, no primeiro ano, não foram excessivas; pouco passaram de 11 mil francos por Km, muito menos do que a média dos caminhos de ferro franceses, ingleses e belgas.

A exploração não foi cara mas a receita é que foi inferior ao que era de esperar, não porque a circulação fosse pequena, mas porque a tarifa era baixa demais.

Assim, os volumes de bagagens eram registados mas não sujeitos a taxa alguma por esse registo; os cavalos e carruagens eram transportados quase gratuitamente: 20 réis por Km por cavalo e 32 rs. por Km por carruagem.

Queixa-se o relatório de serem baixas quase todas as tarifas; mas, se essas tarifas foram causa de pequeno rendimento, a falta de transporte de mercadorias é causa ainda mais sensível. E friza que a linha não tinha ainda extensão suficiente para valorizar uma grande circulação de mercadorias, além da concorrência do Tejo e do canal da Azambuja. E salienta, de novo, como causa de fraco rendimento, a má posição das estações terminus, falta de estradas de acesso, o pequeno número de comboios de passageiros, a falta dos de mercadorias e as tarifas baixas.

*

O Fim das Terceiras Classes em Inglaterra

Por CARLOS DE BRITO LEAL

A partir de 3 de Junho deste ano, acabam as carruagens de terceira classe em Inglaterra, para, desde essa data, passarem a ser de segunda classe. Um melhoramento? Não, porque as carruagens são as mesmas e o preço dos bilhetes não sofre qualquer alteração. Trata-se apenas de terminar com um letreiro que, e sem motivo particular, somente existia nos caminhos de ferro da Grã-Bretanha onde, desde há muito, as segundas classes tinham quase desaparecido, sendo as composições dos principais comboios sempre formadas por salões Pullman, carruagens de primeira e carruagens de terceira.

O dia 3 de Junho vai contudo marcar, na história dos serviços ferroviários ingleses, o termo de uma longa época e o regresso à prática adoptada nos primitivos comboios, quando se iniciou o primeiro serviço público de passageiros, em 1825, na linha de Stockton a Darlington.

Até 1835, os comboios desta linha tinham só duas classes e os preços dos bilhetes eram, respectivamente, de um shilling e seis dinheiros, e de um shilling.

Foi, porém, na linha de Liverpool a Manchester que, pela primeira vez, os serviços de caminhos de ferro começaram em 1830 a ser explorados com duas classes, havendo duas qualidades de comboio: comboios só de primeira e comboios só de segunda classes, já então sendo os rápidos só com primeira, e os que paravam em todas as estações só com segunda. Nos comboios rápidos havia dois preços: um mais elevado para os compartimentos só com quatro lugares e um preço menor para os compartimentos com seis lugares. Nos comboios de segunda classe também havia uma distinção: um bilhete mais caro para as carruagens «envidraçadas com tecto» e outro mais económico para as carruagem «sem tecto».

Depois desta inovação, as demais linhas, à maneira que iam sendo inauguradas, começaram também a ter duas classes, que na linha de Leeds a Selby, em 1837, se chamaram de primeira e terceira, o mesmo sucedendo na linha de Londres a Greenwich, depois de Janeiro de 1839.

Foi, porém, o estabelecimento dos chamados

«comboios parlamentares», em consequência de um decreto do ministro Gladstone, relativo a um novo regulamento dos caminhos de ferro ingleses, que fez aumentar consideravelmente o número de passageiros de terceira classe, a partir de 1844. Segundo esse decreto, todas as companhias obrigavam-se, nos dias úteis e também aos Domingos, a ter comboios com um número suficiente de carruagens de terceira classe entre a estação de partida e a do termo da viagem, com prioridade sobre as carruagens de primeira. Estes comboios deviam manter uma velocidade de, pelo menos, 12 milhas à hora (cerca de 19 km^h e 300^m), incluindo paragem em todas as estações; os vagões para os passageiros de terceira classe deviam ser protegidos contra as intempéries e o custo dos bilhetes não podia exceder 1 dinheiro por milha. Em contra-partida, o Estado isentava estes comboios de qualquer taxa sobre o preço desses bilhetes.

Mas a abolição das segundas classes só se fez de uma maneira definitiva quando, em 1855, a companhia escocesa *Aberdeen Railway Company* resolveu que aos seus serviços só houvesse primeira e terceira classes, apesar de outra companhia da Escócia, a *Great North or Scotland Railway*, já ter aberto ao público o seu primeiro troço em 1854, sem carruagens de segunda classe.

E o exemplo foi seguido desde essa data por quase todas as principais companhias dos caminhos de ferro britânicos. A *Midland* aboliu as segundas classes em 1875; a *Great Central* (então denominada *Manchester, Sheffield & Lincolnshire*) fez o mesmo em 1891, deixando apenas algumas carruagens de segunda para os serviços dos arredores de Manchester; e a *Great Eastern* acabou com essa classe em 1893, com excepção dos serviços suburbanos de Londres.

Nesse mesmo ano, a maioria dos comboios na Grã-Bretanha passou a ter somente primeira e terceira classes, excepto em alguns serviços suburbanos, mas a *London & North Eastern Railway* manteve a segunda classe até 1912 e a *Great Western*, em alguns ramais, até 1910.

As últimas carruagens de segunda classe desapa-

receram completamente dos comboios do sul de Inglaterra em 1923, com excepção dos *boat-trains*, os comboios que saem de Londres conduzindo os passageiros que vão embarcar nos navios que atravessam o Canal da Mancha e nos paquetes que saem dos vários portos da costa sul.

Não obstante, até 1 de Janeiro de 1938 os serviços da Great Northern e da Great Eastern para os arredores de Londres continuaram com as segundas classes tendo apenas em vista fornecer uma maior comodidade aos portadores de passes, e durante a última guerra mundial, o Ministério dos Transportes fez público que todos os serviços ferroviários de passageiros, na área de Londres e subúrbios, passavam a ter somente terceira classe.

A mudança que agora vai realizar-se em 3 de Junho, é somente uma diferença de terminologia, excepto nos *boat-trains*, em que os passageiros que viajam nas segundas classes dos paquetes, poderão logo sair de Londres nas segundas classes dos comboios.

Não deixa, contudo, de ser interessante analisar o efeito psicológico resultante dessa mudança de rótulo, e já um jornal, *The Scotsman*, num comentário à modificação, lembrava irónicamente aos seus leitores que quase seria um acto de verdadeira cortesia agradecer às companhias o facto de considerarem dignos de viajar em segunda, os passageiros, que, até agora, devido às suas diminutas posses, só podiam viajar em terceira.

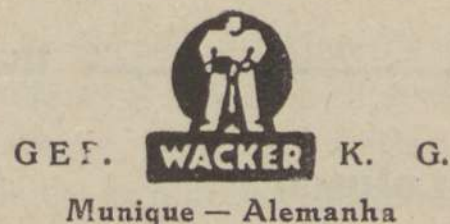
Por outro lado, os viajantes que vindos dos vários países do continente com bilhetes de segunda, eram até à data considerados como passageiros de terceira classe, não mais terão oportunidade para protestar indignados contra essa baixa de categoria social e, conseqüentemente, os *boat-trains* também, de futuro, não necessitarão de ter três classes para evitar as reclamações desses passageiros.

Mas não é só em Inglaterra que a terceira classe vai deixar de existir. Também em França e em muitos outros países da Europa e de outras partes do mundo, as terceiras vão passar a chamar-se segundas, ou mesmo os comboios a ter somente uma classe.

É que as actuais diferenças existentes nos serviços colectivos ferroviários tendem para um nivelamento que nada pode impedir, em obediência à inevitável evolução social dos tempos presentes.

E, por muito que isso possa vir a ferir as susceptibilidades de certos venerandos conselheiros Acácios, sempre agarrados a extintas praxes do século passado, o certo é que em todas as linhas de caminho de ferro e de navegação, o transporte de passageiros, terá que passar, mais tarde ou mais cedo, a fazer-se com uma classe única, à semelhança do que já sucede nos transportes colectivos urbanos, carros eléctricos, autocarros, etc. sem que por isso... mal algum tenha vindo ao mundo.

VISITE NA EXPOSIÇÃO TÉCNICA ALEMÃ
NO INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO
O STAND DA:



- * Vibradores interiores eléctricos e a gasolina.
- * Vibradores interiores eléctricos, de alta frequência com motor incorporado na própria agulha vibradora.
- * Vibradores exteriores eléctricos, de frequência normal e alta frequência.
- * Placas e réguas vibradoras, eléctricas e a gasolina, de frequência normal e alta frequência.
- * Conversores de tensão e frequência.
- * Vibro-apiladores eléctricos e a gasolina.
- * Atacadores de balastro.

Terreno ao ar livre — Entrada pela Av. Rovisco Pais

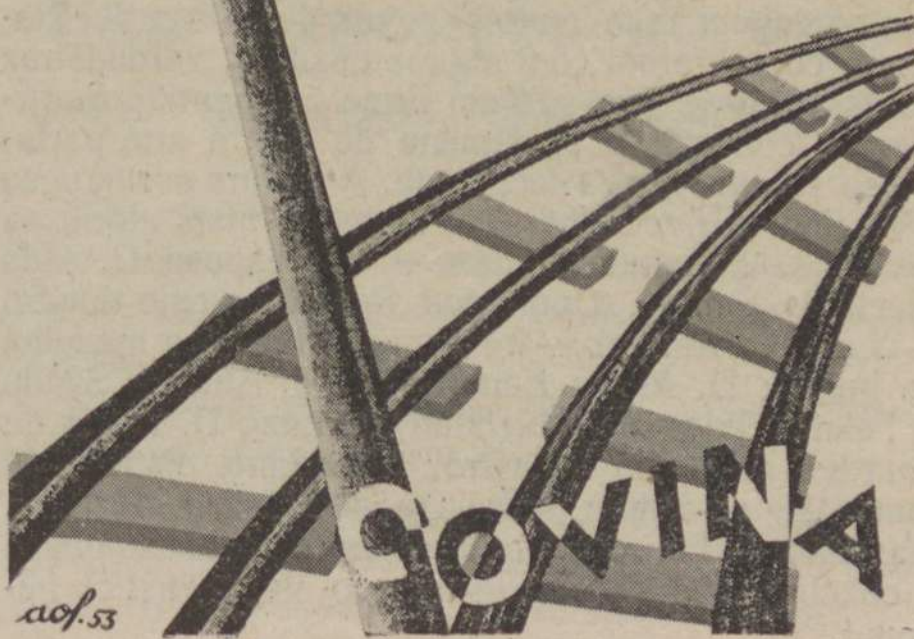
DELEGAÇÃO PORTUGUESA
S. I. M. E. T.

Sociedade de Intercâmbio Mercantil e Equipamento
Técnico, Limitada

Rua Rodrigues Sampaio, 21, 3.º, porta B
Telef. 5 8882 e 10 871 / ISBOA/Teleg.: «Simetel»

Assegure uma viagem
tranquila!

Utilizando
vidros
inestilhecáveis



ao.53

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Dr. Pedro Calmon

Encontra-se em Portugal, de visita, o sr. Dr. Pedro Calmon. Figura eminente do Brasil, todos nós temos nele, de há muito, um grande e sincero amigo.

Recebido, solenemente, na Academia das Ciências, o sr. Doutor Júlio Dantas ao saudá-lo, disse: «Pedro Calmon, a convite da comissão brasileira encarregada de dar execução ao Acordo Cultural de 1948, vem continuar em Portugal a série brilhantíssima dos seus discursos e conferências, começando, de acordo com a tradição, por esta casa, há quase dois séculos instrumento fiel da inter-cultura luso-brasileira». E, mais adiante, acrescentou: «Pedro Calmon é, pois, neste momento, para nós, não apenas o confrade e o amigo que chega, mas todo o esplendor da cultura brasileira que, como uma auréola, caminha com ele».

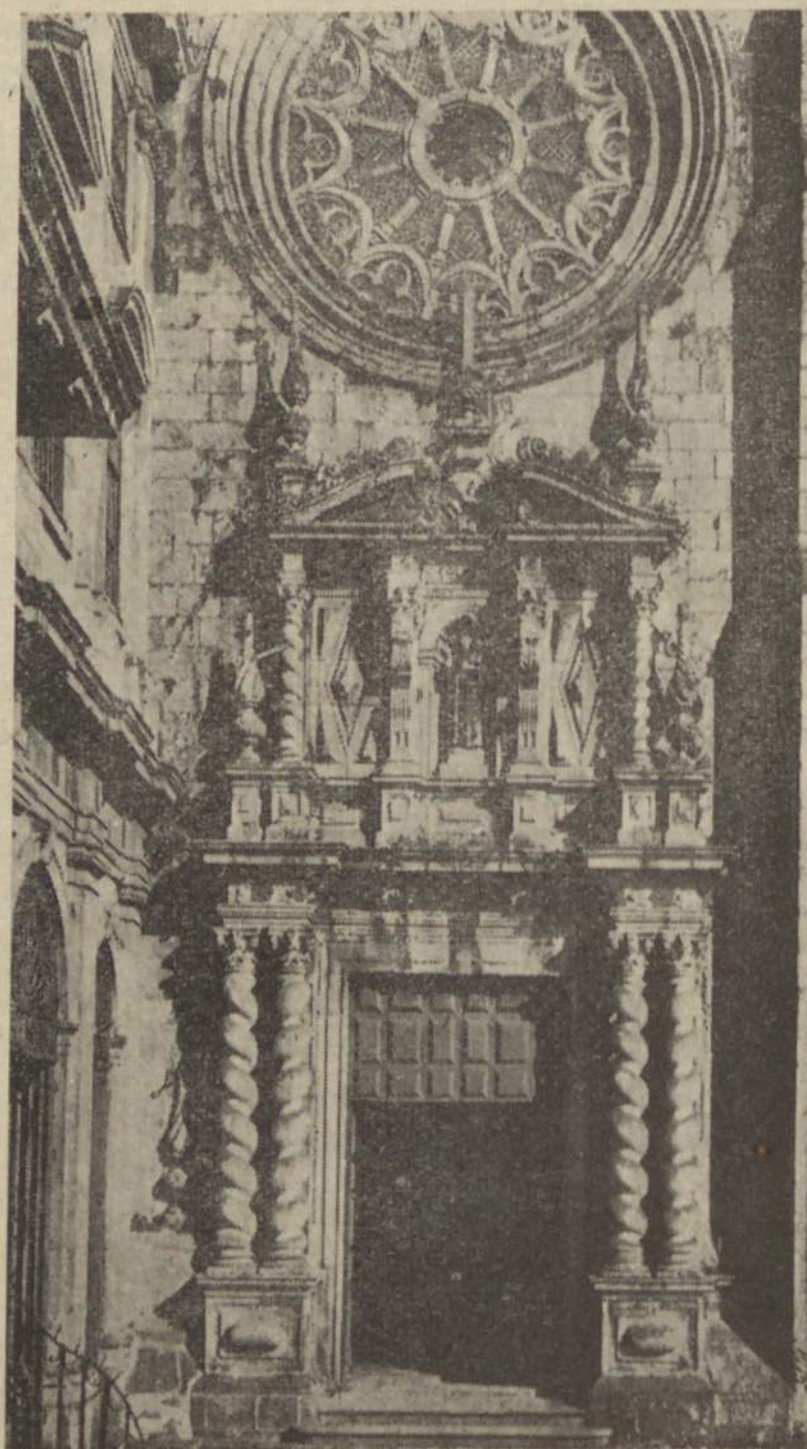
Nessa sessão da Academia, e após ter sido também saudado pelo sr. Doutor Fernando Emídio da Silva, o Dr. Pedro Calmon, num admirável discurso, fez o elogio da língua portuguesa, afirmando, ao fechar a sua oração: «Hoje são cem milhões de consciências que nela proclamam a fidelidade aos mesmos ideais: e esta universalidade é, no íntimo, a apoteose da raça na moldura dos tempos; a poderosa unidade do Brasil; e o que o mundo deve aos portugueses».

Grande figura nacional do Brasil, o Dr. Pedro Calmon, pela sua cultura e pelo amor, sempre confessado, ao velho solar da raça, é também, sem favor, uma grande figura portuguesa.

Salão da Primavera

Na Sociedade Nacional de Belas Artes inaugurou-se o «Salão da Primavera», que corresponde à 52.^a exposição anual de pintura a óleo e escultura e à 19.^a exposição de aquarela, pastel, desenho e caricatura. Merece visita demorada e atenta este «Salão da Primavera». É uma afirmação de vitalidade da arte portuguesa.

Os grandes mestres de ontem não morreram de todo porque deixaram discípulos, que são os grandes mestres de hoje. Estes mestres, quase todos, de camaradagem com muitos novos de indiscutível talento, concorreram com alguns quadros, verdadeiras obras primas, que são um firme desmentido à afirmação corrente e pessimista de que a arte portuguesa se encontrava decadente. A pintura portuguesa vive, indiscutivelmente, um dos seus mais gloriosos períodos. Fernando Santos e sua esposa D. Alda Machado Santos, Domingos Rebelo, a cujo quadro — *Supremo Refúgio* — foi agora atribuída a medalha de honra; D. Maria Eduarda Lapa, António Saúde e Falcão Trigo; Machado da Luz; D. Maria de Lourdes de Mello e Castro; Silva Lino, distinguido com a 1.^a medalha; Pedro Guedes, Jaime Murteira, Martinho da Fonseca e outros ilustram a nossa época e concorrem para o prestígio do nível artístico nacional.



PORTO — Porta principal e rosácea da igreja de S. Francisco

CANTIGA

*Tinha um cravo no meu balcão;
veio um rapaz e pediu-mo,
— mãe, dou-lhe ou não ?*

*Sentada, bordava um lenço de mãe;
veio um rapaz e pediu-mo,
— mãe, dou-lho ou não ?*

*Dei um cravo e dei um lenço,
só não dei o coração;
mas se o rapaz mo pedir,
— mãe, dou-lho ou não ?*

Eugénio de Andrade

Combatentes da Grande Guerra

Como nos anos anteriores, o antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionário a França em 1917, vai comemorar mais um aniversário da sua partida

Em comemoração do 37.º aniversário do seu regresso a Portugal, realiza-se, no domingo 20 do corrente, em Lisboa, no Quartel do Batalhão de Caminhos de Ferro, a reunião anual superiormente autorizada, pelos antigos oficiais, sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917, sob o comando do falecido e saudoso general Raúl Esteves.

A concentração dos antigos combatentes faz-se no Terreiro do Paço, de onde partem, pelas 10 horas, em autocarros para um passeio turístico.

Pelas 12 horas, no cemitério dos Prazeres, será prestada homenagem à memória do seu antigo comandante — General Raúl Esteves, sendo deposto um ramo de flores no seu jazigo. Em seguida, na igreja do Santo Condestável, será celebrada missa por sua alma e da dos demais combatentes do Batalhão, falecidos.

Às 13-30 horas, realiza-se o grande banquete de confraternização a que devem assistir cerca de 300 antigos combatentes, vindos de todos os pontos do País, o que mais uma vez confirmará a tradicional divisa de unidade e de camaradagem dos homens do «Sempre Fixe», decorridos tantos anos.

Imprensa

ENGENHEIRO ANTÓNIO ALVES GOMES LEAL

Regressou da Alemanha, onde esteve perto de um ano, em missão especial, o nosso prezado amigo, sr. António Alves Gomes Leal, ilustre Director do bi-semanário regionalista «O Entroncamento», e engenheiro da C. P.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta cordiais cumprimentos de boas-vindas ao sr. Gomes Leal, a quem o Entroncamento tanto deve como engenheiro e distinto jornalista.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Tempos Modernos».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «A nave do terror».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

Linhas Estrangeiras

PENSIL-
VANIA

A Secção de Material Ferroviário da General Electric apresentou recentemente, na cidade de Erie, um novo modelo universal de locomotiva diesel-eléctrica, destinada a satisfazer a procura internacional. Uma das suas características principais é o maior poder de tracção em confronto com qualquer outra locomotiva da sua classe.

Tendo em vista as diferentes condições ferroviárias no Mundo, a nova locomotiva diesel-eléctrica da General Electric está prevista para poder funcionar a altitudes de 4.483 metros e em climas que vão desde 53 graus centígrados acima de zero nos desertos da Arábia Saudita até 53 graus abaixo de zero nas regiões geladas do Norte do Alasca.

Esta locomotiva é o produto de 75 anos de experiência no fabrico de material ferroviário. Com efeito, essa experiência começou em 1880 quando Thomas A. Edison, inventor da lâmpada de incandescência e fundador da General Electric, criou a primeira locomotiva eléctrica. Por alturas de 1924 a General Electric pôs ao serviço a primeira diesel-eléctrica na linha da Central Railroad de Nova Jersey. Essa primeira unidade ainda hoje circula.

A nova locomotiva é apresentada em nove tipos diferentes que vão de 330 a 1.800 h. p. Incorpora os últimos progressos da engenharia. Por uma inteligente standardização conseguiram-se substanciais economias na fabricação desta locomotiva. Algumas das suas vantagens são a adaptabilidade, a versatilidade e a economia. Além disso está preparada para operar com linhas de bitolas entre 914 mm. e 1.676 mm. Podem ser-lhe aplicados diversos sistemas de travagem e engates de alturas de diversas alturas. Antes de se iniciar a produção em série foram submetidas a um ensaio de mais de 300.000 kms. no Caminho de Ferro de Erie.

Uma exposição de arte no Ateneu Ferroviário

O Ateneu Ferroviário abriu as suas portas para que, numa das suas salas, o artista, sr. Manuel Peliquito, pudesse expor, de 7 a 12 de Abril, uma interessante série de quadros a óleo e a pastel.

O sr. Manuel Peliquito fixou aspectos curiosos de Sintra, Praia das Maças, Lagoa de Óbidos e Foz do Arelho.

Destacamos, de entre os quadros expostos, os que, no catálogo, têm os títulos e os números seguintes: *Eucaliptos* (7), *Marinha* (17), e a composição a pastel *Alentejano* (24).

Linhas Portuguesas

Substituição de velhas pontes na Beira Alta

A exploração da linha da Beira Alta vai ser consideravelmente melhorada com a substituição de seis velhas pontes, construídas há cerca de setenta anos e existentes entre as estações de Luso e Santa Comba Dão e de mais quatro, pequenas, entre as de Mangualde e Cerveira. Essas obras, já iniciadas, e que ficarão concluídas no próximo mês de Janeiro de 1957, importarão em 65 mil contos, permitirão o trânsito de comboios sem restrição de carga ou velocidade. Trata-se, pois, de um notável melhoramento.

As seis pontes, construídas na Alemanha, são as seguintes: a das Várzeas, de 315 metros de comprimento, montada sobre quatro novos pilares metálicos e dois de alvenaria; as de Milijoso e de Trezói, iguais, com 126 metros, sobre dois pilares novos metálicos; a de Breda, com 127 metros, colocada sobre um novo pilar central de betão; a do Criz, com 192 metros, assente sobre dois pilares e dois encontros novos de betão, e a do Dão, no total de 188 metros, apoiada em dois novos pilares de betão.

As três últimas pontes, situadas entre as estações de Mortágua e Santa Comba, são assentes sobre pilares de betão para permitir a sua futura submersão pelas águas da Albufeira da projectada barragem junto à foz do Dão. Variam entre 20 e 45 metros as alturas dos pilares.

Quanto às quatro pequenas pontes, essas foram ou estão a ser construídas nas oficinas da C. P. Situam-se nas passagens inferiores de Fornos e de Murilo e as pontes de Olas e Noemi. As duas primeiras, que já se encontram montadas, têm 11 metros de vão; a terceira, em fabrico, 21 metros, e a quarta, igualmente em construção, 42 metros.

A primeira ponte a entrar em serviço da série encomendada à Alemanha Ocidental, foi a de Milijoso, inaugurada no dia 15 de Abril, às 18 e 15 horas, com a passagem da automotora n.º 320, tendo assistido ao acto os srs. coronel Santos Costa e general Gomes de Araújo, Ministros, respectivamente, da Defesa Nacional e das Comunicações. Os seus ministérios contribuíram, com a comparticipação do Plano de Fomento, para a efectivação desta obra importantíssima.

Os dois ilustres membros do Governo saíram de Lisboa, no «rápido» da manhã, acompanhados pelos administradores da C. P., srs. general Frederico Vilar e eng.º Mário Costa; pelo Director-Geral, sr. R. de Espregueira Mendes; pelos subdirectores srs. eng.ºs Pedro de Brion e Campos Henriques; eng.ºs Júlio Santos, A. Sousa Gomes, Joaquim Barros e dr. Élio Cardoso, funcionários superiores; eng.º

Miranda Coutinho, director-geral dos Transportes Terrestres; Conde de Penalva, da Wagons-Lits, eng.º Hugo Sedlack, autor dos projectos das pontes; dr. Fernando de Bettencourt e Barão Vdal Knigg. Em Coimbra, embarcou o sr. Prof. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P.

No Vale de Tronco, onde se construiu a nova ponte do Milijoso, os membros do Governo eram aguardados pelos srs. eng.ºs da C. P. Fernando Arruda, Oscar Amorim e Borges de Almeida e os eng.ºs Hans Lippke e Artur Leote, da firma alemã construtora.

Os membros do Governo chegaram ainda a tempo de observarem os últimos trabalhos de ripagem da nova ponte, que se tinham iniciado na véspera. Por esse motivo houve necessidade de se proceder ao transbordo dos passageiros, entre as estações de Mortágua e do Luso, em autocarros, tendo o «Sud» passado a utilizar, durante dois dias, a linha de Castelo Branco.

As duas pontes, a velha e a nova, montadas lado a lado, sobre cavaletes, começaram, às 10 e 40 a deslocar-se horizontalmente, movidas por potentes guinchos. Um pouco antes das 14 horas o trabalho dava-se por concluído, ocupando a nova ponte o lugar da antiga, que ficou a seu lado, até ser desmontada.

Esta operação, presenciada por muito povo, que ali correu cheio de curiosidade, foi realizada por dois engenheiros e oito operários alemães, especializados, com a colaboração de operários portugueses.

Para a montagem da nova estrutura e das restantes, construídas segundo cálculos estabelecidos de harmonia com o regulamento nacional de pontes metálicas, a C. P. tem de executar, com pessoal próprio, outros trabalhos, entre os quais terraplanagens e desvios do caminho de ferro junto de cada ponte.

A construção da ponte de Milijoso exigiu muito trabalho, tendo sido escavados 5 173 metros cúbicos de terras e rochas, removidos 1185 metros cúbicos de terras e utilizados 1 700 metros cúbicos de betão, para assentamento dos pilares.

Logo que se deu por finda a substituição das pontes, os srs. Ministros da Defesa e das Comunicações, acompanhados pelos administradores e directores da C. P., seguiram para o Luso, onde almoçaram. No local da obra, foi oferecida uma merenda aos restantes convidados.

Eram 16 horas quando chegou à entrada da nova ponte de Milijoso uma automotora conduzindo os membros do Governo, e na qual embarcaram os restantes convidados. Com a passagem dessa automotora, ficou inaugurada a nova ponte.

Digno de especial registo é o facto da automotora ter atravessado a nova ponte pouco depois da substituição da velha estrutura, sem se ter procedido,

préviamente, à passagem de um comboio de reconhecimento.

A automotora, inaugurada que foi a ponte de Milijoso, seguiu para a ponte de Trezoi, onde foram examinados os trabalhos de alvenaria de betão dos novos pilares e encontros para a adaptação das novas estruturas, trabalhos estes que estão a cargo da C. P.

Nesta ponte já se iniciou, também, a mudança de material necessário para a colocação da nova estrutura, e quando estes trabalhos estiverem em meio, dar-se-á começo aos da ponte de Criz, perto de Santa Comba. No fim deste ano será colocada a ponte da Várzea, perto do Luso.

A substituição destas velhas pontes está integrada nas comemorações centenárias dos Caminhos de ferro portugueses.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Conselho Directivo

Por motivos de saúde, o nosso prezado e ilustre amigo, sr. Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, não pode continuar a fazer parte do Conselho Directivo desta Revista, pelo que nos solicitou a sua demissão.

REGISTO

Um trabalhador rural evita um desastre ferroviário

Na sexta-feira, 23 de Março, quando a automotora que vai do Entroncamento para Tomar às 17,30, passava no apeadeiro do Carrascal, foi mandado parar pelo sr. Manuel Correia Caratão, solteiro, trabalhador rural, que advertiu o condutor, sr. Quintas, que no sítio do Recanto, freguesia de Paialvo, perto da sua residência, acabava de desabar, para a via, uma barreira com o raizame de um pinheiro, há tempo cortado.

Aquele condutor convidou o informador a seguir na carruagem da frente até ao local, vindo a verificar-se que, se não fora tal prevenção, haveria a lamentar um grave acidente, porquanto existem ali uma curva e um pronunciado declive da linha, onde o material circulante atinge grande velocidade.

Foram chamados trabalhadores ao lugar do Marmeleira, que fica vizinho, os quais desimpediram a via com presteza. A auto-motora que devia chegar a Tomar às 17,59 não chegou a sofrer o atraso de uma hora.

O gesto do simpático jornaleiro é digno de apreço e elogio, tanto mais que se deslocou a mais de um quilómetro, sob copiosa chuva, para a qual não tinha resguardo.

Lisboa desportiva

SPORT ALGÉS E DAFUNDO

8

FUNDADO em 15 de Junho de 1915, para se dedicar exclusivamente à Natação, o Sport Algés e Dafundo em breve alargou o âmbito das suas actividades desportivas, nunca deixando de marcar lugar preponderante nas diversas modalidades que pratica; tais como: Polo Aquático, Vela, Saltos Artísticos, Bailados Aquáticos, Ténis, Pesca Desportiva, Vela, etc. . . .

Desde 1930 que o Sport Algés e Dafundo é campeão nacional de natação na grande maioria das provas disputadas.

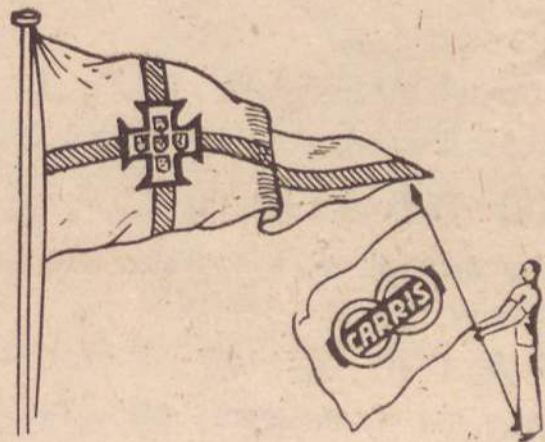
Em Basquetebol foi campeão regional na época de 1949/50; e ainda recentemente a sua secção de ginástica feminina conquistou um brilhantíssimo 1.º lugar, revelando excepcionais possibilidades para um futuro próximo.

São cerca de 400 os troféus ganhos por este Clube.

O seu Estádio Náutico, inaugurado em 1930, é, ainda hoje, a única piscina de clubes desportivos que possui dimensões oficiais.

O Sport Algés e Dafundo foi oportunamente considerado instituição de utilidade pública; possui a Comenda da Ordem de Cristo e Oficialato de Benemerência, a Medalha de Ouro do Instituto de Socorros a Náufragos; e as de prata da Câmara Municipal de Oeiras e Bombeiros Voluntários de Algés.

Não é o Sport Algés e Dafundo uma instituição desportiva de Lisboa; mas a sua projecção é tão vasta e profunda que muito nos honramos incluindo o seu nome nesta série de resenhas que estamos a publicar.



SÃO DOMINGOS

Premiado com medalha de ouro
no I Concurso Nacional de Vinhos de Marca



**Vinho
espumante
natural
e Brandy**



**Caves do Solar de São Domingos
SEMEDO & FILHOS, L.^{DA}**

Sede: FERREIROS — ANADIA — Telef. 168

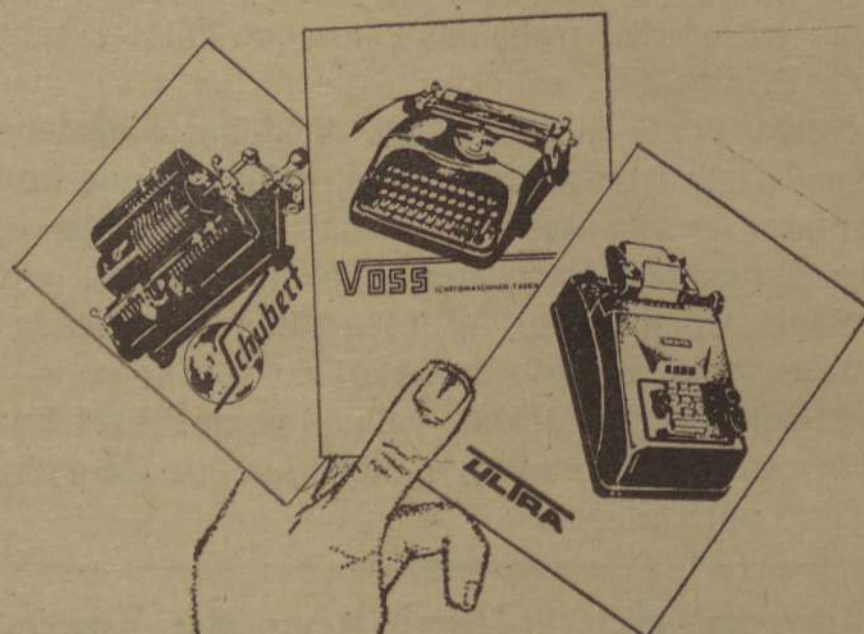
ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA:

Rua de Campo de Ourique, 75

Telef. 6 63622

SOCIEDADE DO RIBATEJO, L.^{DA}
SECÇÃO COMERCIAL
PRAÇA DO MUNICÍPIO, 13, 2.^o // TELEFONE 26992
LISBOA

apresenta...



**VOSS
ULIRA**

três

ASES

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.^o e 2.^o — LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.^o, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o — Telef. 23232/4 5

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o — Telef. 31581 (7 llnhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7)

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Luis Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.^{as} 5.^{as} e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS



**Em toda a parte
UNDERWOOD
ACELERA OS NEGOCIOS
DO MUNDO**



MAQUINAS DE
ESCREVER
PORTATEIS



MAQUINAS
DE ESCREVER
STANDARD



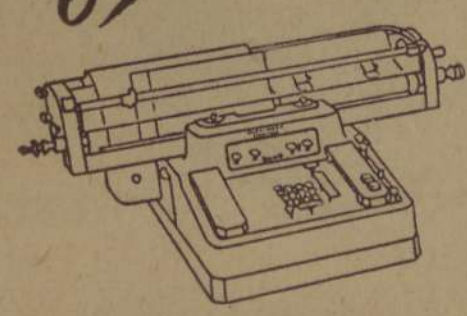
CALCULADORA
IMPRESSORA
AUTOMATICA



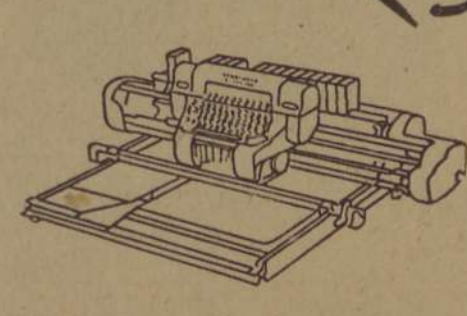
MAQUINAS DE
ESCREVER
ELECTRICAS



MAQUINAS
DE SUMAR



MAQUINAS DE CONTABILIDADE
SUNDSTRAND



MAQUINAS DE CONTABILIDADE
ELLIOTT FISHER

Em Lisboa: DUNKEL & ANTUNES, LDA.
56, Rua Augusta - Telef. 24251



No Porto: CARLOS DUNKEL
81, Rua do Bomjardim - Telef. 22013

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

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808

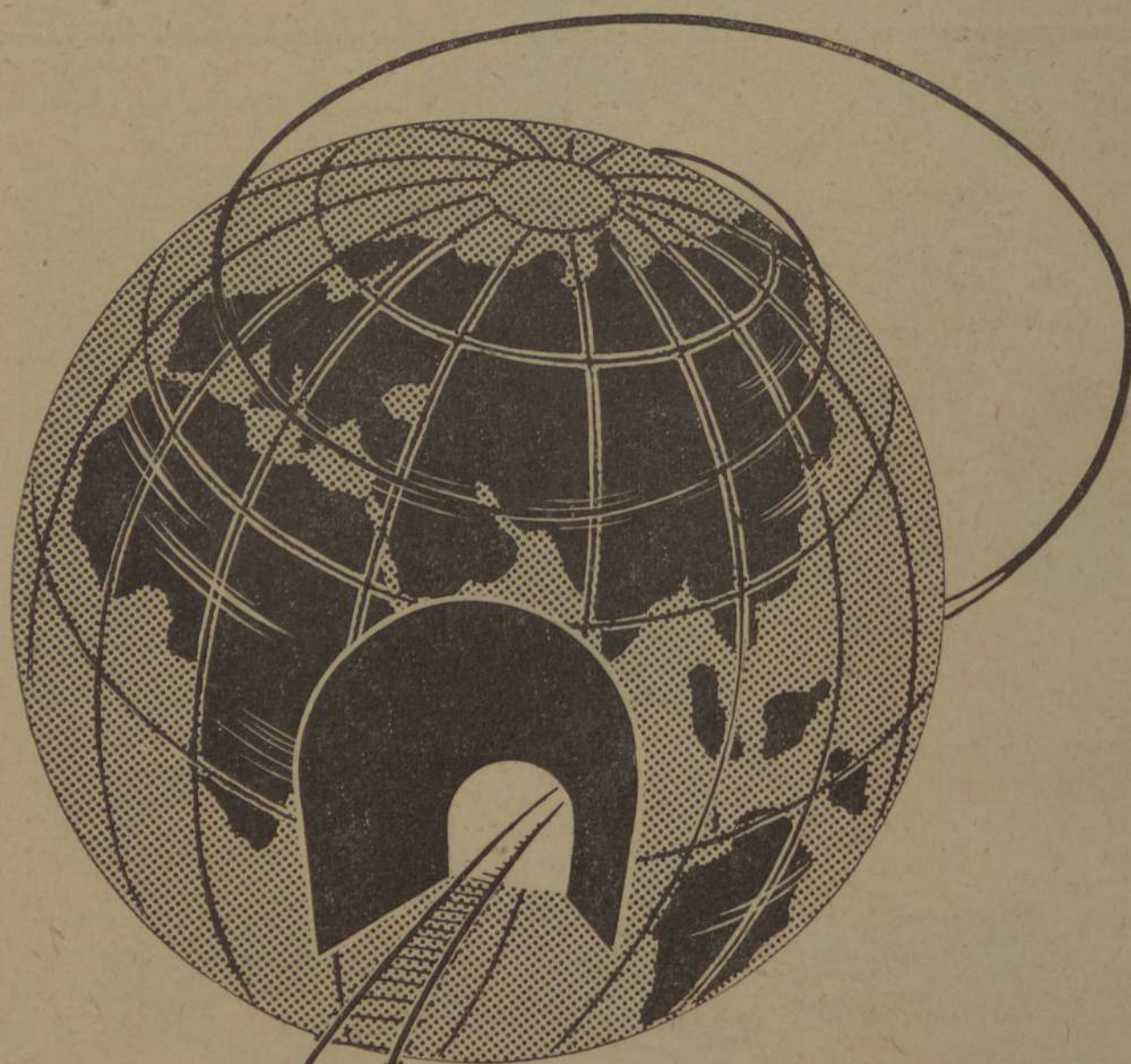


SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais,
Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Pos-
tais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores,
Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100-LISBOA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE