

22.º do 69.º Ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1957

Número 1659

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

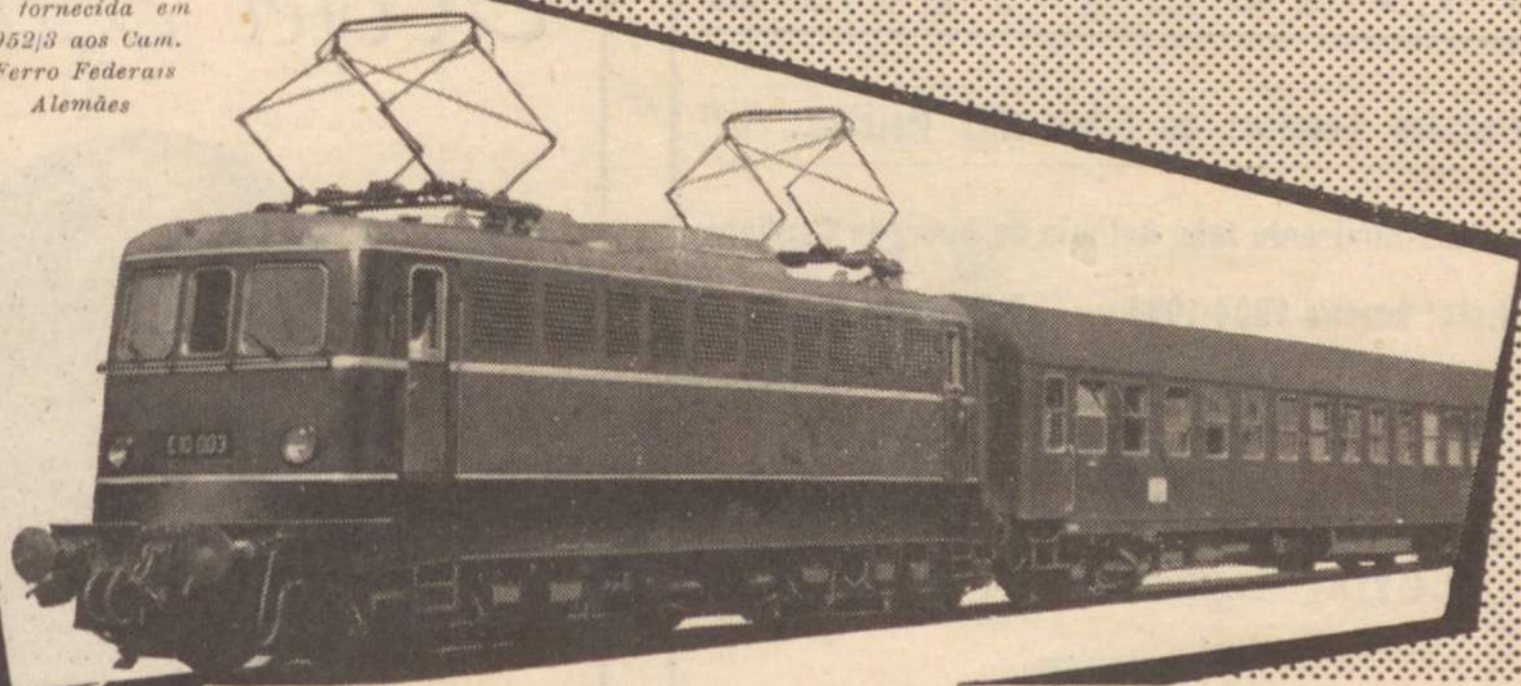
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

HENSCHEL

*Locomotiva eléctrica
torneada em
1952/3 aos Cam.
Ferro Federais
Alemães*

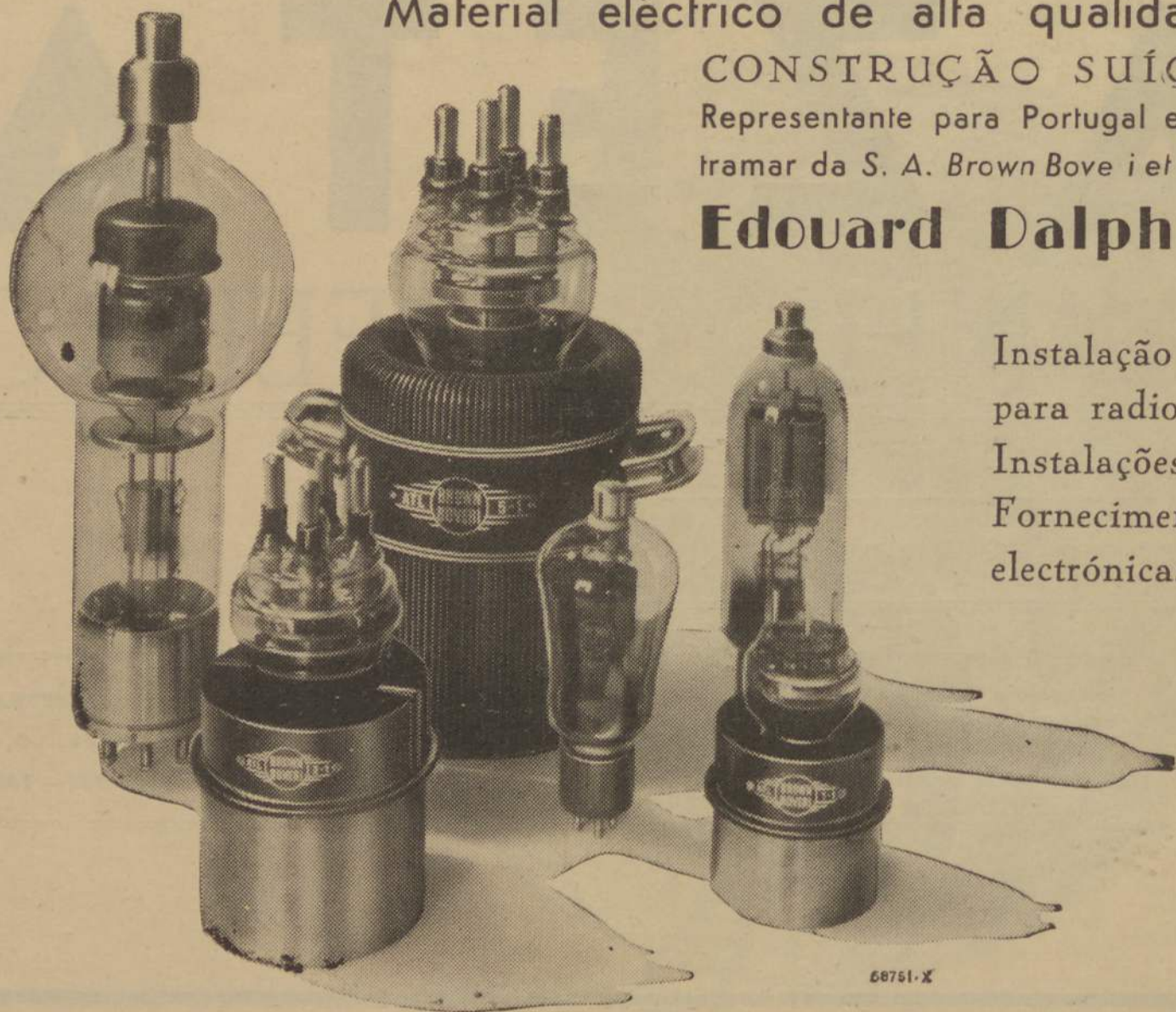


Programa de fabricação de locomotivas:

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-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN AG **KASSEL**

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



Material eléctrico de alta qualidade
CONSTRUÇÃO SUÍÇA.
Representante para Portugal e ul-
tramar da S. A. Brown Boveri et 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

ESCRITÓRIO

PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira. 481, 2.º

TELEFONE: 2 3 4 1 1

PORTO

III

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

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas

Caldeiraria * Soldadura eléctrica

Válvulas condutas forçadas

Reservatórios metálicos

Estruturas metálicas

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 —

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

1659

1 — FEVEREIRO — 1957

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 LEÁL

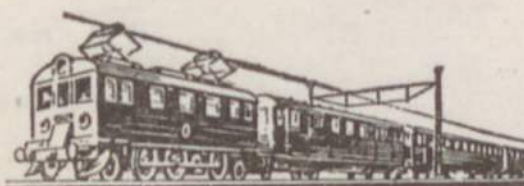
COLABORADORES:

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
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

Caminhos de Ferro de Ontem, de Hoje, de Amanhã — caminho de ferro de sempre, pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES.	53
Ateneu Ferroviário	61
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	63
Recortes sem comentários	64
Uma vida que se extingue, uma vida que ressurge.	65
Há 50 anos	65
No Cinema Império	66
Problemas Actuais — Transportes.	66
Linhas Estrangeiras	66



CAMINHOS DE FERRO

DE ONTEM, DE HOJE, DE AMANHÃ

— caminho de ferro de sempre

Pelo Eng.^o CARLOS MANITTO TORRES

II—CAMINHOS DE FERRO DE HOJE

a) Surge o competidor

No que toca aos cuidados da própria defesa, não devia durar muito este *dolce far niente* ferroviário...

Com efeito, o futuro perigo—vindo despercebidamente de longe como certas doenças que traiçoeiramente se insinuam no organismo—aproximava-se pouco a pouco, sem se revelar à despreocupada vítima, mas cada dia mais próximo e ameaçador...

É que, nascido o automóvel, no que à Europa respeita, em 1834⁽¹⁾, o número das suas unidades cresce no continente de tal modo a partir de 1900 que, se considerarmos a França, campo predilecto de sua acção, vê-lo-emos⁽²⁾, partindo das 200 unidades de 1894, atingir 3.000 em 1900, 22.000 em 1905, 54.000 em 1910, 108.000 em 1913 e 116 000⁽³⁾ em 1920, para passar, algum tempo depois, a 270.000 e em 1928 a 1.115.700!...

Se, paralelamente, tivermos em conta, também em França, a produção automóvel, verificaremos⁽⁴⁾ que sobe de 2 000 unidades em 1900, a 172.000 em 1932 e a mais de 300.000 em 1935.

Assim, desde antes da última guerra, vinha o automóvel ganhando em silêncio campo cada vez maior; mas, como se não bastassem para tanto razões de ordem genérica, outras especiais, de carácter colectivo e industrial, viriam posteriormente juntar-se-lhes, favorecendo, ainda, com a melhoria económica e social da classe média e o constante progresso e barateamento dos veículos, a sua já extraordinária expansão...

Por seu lado, a Estrada, tão gloriosamente inseparável dos êxitos do Automóvel, transfigurava-se inteiramente para o servir, tomando — no subtil pensamento de Cahuet — «uma expressão e quase uma alma nova em um mundo novo...».

Este o caminho triunfal sobre que, em França, suavemente deslizavam em 1935 1.900.000 automóveis, dos quais 1.400.000 de passageiros e 500.000 de carga, explorando o serviço público, respectivamente, 70.000 e 40.000; simplesmente... do verdadeiro monumento da Civilização que ficará para sempre «*O Automóvel de Hoje sobre a Sua Estrada*», começava já a desprender-se e a projectar-se sobre o Caminho de Ferro, uma longa e fatídica sombra, que cresceria a ponto de quase o encobrir totalmente...

É que principiava para ele — a par, é certo, da útil observação de novas práticas e exemplos que as circunstâncias assim lhe facultavam e viria, mais tarde, a aproveitar hábilmente — uma era de dura competição que, exigindo atenta defesa, marcava o despertar dum longo período de áureo mas bem prejudicial isolamento...

b) Os Aliados montam a guarda...

Os que conhecem o Caminho de Ferro — cujas primeiras reacções não podiam ter tido outro mérito que o da consciência do perigo... — sentem que foram duas prestigiosas Instituições Ferroviárias, de feição, de resto, inteiramente distinta — científica uma, industrial a outra — as que, dentro, aliás, da sua benemérita função ordinária, constituíram o primeiro anteparo contra o perigo, isto é, *montaram a guarda*, assegurando, ou melhor, continuando a assegurar, mas agora com objectivo mais concreto e definido, a primeira defesa: uma, a «*Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro*», no sentido de *começar agitando*, no plano defensivo e com a sua especial competência e autoridade de sempre, «*a questão da concorrência automóvel*»; outra, a «*Companhia Internacional dos Vagões-Leitos e dos Grandes Expressos Europeus*», no de *manter e fazer progredir sobre o Caminho de Ferro*, com os eficientes meios de que dispunha e a colaboração das Administrações, «*a atracção e preferência públicas*».

A primeira (A.I.C.C.F.) — cuja criação, pro-

(1) — «Proteu», de Charles Dietz.

(2) — Estatística Michelin e oficial.

(3) — Quebra devida à Guerra.

(4) — Estatística Michelin.

posta no I Congresso Internacional Ferroviário (Bruxelas, 1885), fora decidida pelo II Congresso (Milão, 1887) — agrupava em 1930-1935 (período inicial da crise que estudamos) 126 administrações europeias com 284.000 km, 28 asiáticas com 100.000 km, 24 africanas com 52.000 km e 25 americanas com 77.000 km., seja um total de 203 administrações explorando 513.000 km., a que deve acrescentar-se o concurso de 40 governos (23 europeus, 9 americanos, 3 africanos⁽¹⁾ e 5 asiáticos) que directamente intervinham nos trabalhos da Associação.

De resto, a ideia do profundo significado «técnico-universalista» da *A.I.C.C.F.* — e, portanto, da sua valiosa intervenção — pode completar-se dizendo que a sua «Comissão Permanente» se compunha, no referido ano de 1935, de 57 engenheiros europeus, 6 americanos, 5 africanos e 3 asiáticos e que, de 1885 a 1956, se realizaram, com a intervenção de muitas centenas de engenheiros ferroviários especializados e delegados da Imprensa de Caminhos de Ferro dos respectivos países (entre os quais, sucessivamente, os Directores da nossa «Gazeta», Senhores Mendonça e Costa, Engenheiro Fernando de Sousa e Carlos d'Ornellas), dezesseis Congressos Internacionais, sucessivamente em Bruxelas, Milão, Paris, São Petersburgo, Londres, Paris, Washington, Berna, Roma, Londres, Madrid, Cairo, Paris, Lucerna, Roma, Londres e, além das realizadas em Bruxelas, excepcionalmente fora daquela cidade, duas importantes reuniões da Comissão Permanente, uma das quais celebrada em 1949, em Lisboa, com justo êxito e perfeita dignidade nacional — proposta no Congresso de Lucerna, em nome do Governo Português, pelo engenheiro Raúl Couvreur (delegado de Portugal) e organizada por uma comissão que ele presidiu, nós secretariámos e se compunha, ainda, dos engenheiros Leite Pinto (actual Ilustre Ministro da Educação Nacional), Espregueira Mendes, Valença, Ramalho, Silveira Bual e Dr. Amaral de Figueiredo — e a outra em Junho último (1956), na Haya (Scheveningen).

Tal a produtiva actividade da *A. I. C. C. F.* nas principais questões ferroviárias, entre as quais, a partir do momento próprio, avultou sempre a da «concorrência», facto de que podemos dar fé pessoal, pois desde Roma (1922) até Scheveningen (1956) participámos activamente em todos os oito Congressos e nas duas Reuniões indicadas da Comissão Permanente, com aquele interesse e amor profissional que sempre nos ligou ao Caminho de Ferro, como quem, nos ramos principais (movimento, exploração, administração, serviço transitário e fiscalização da exploração) apaixonada-

damente serviu; acentuemos ainda, como prova da especial atenção que, no interesse ferroviário, a *A. I. C. C. F.* dedicou ao agudo problema da competição «carril-estrada», o facto de que, em consequência dum voto do Congresso do Cairo (1933), passou a Associação a suscitar e publicar no respectivo «Boletim», durante o período crítico que assinalámos, interessantes notas mensais relativas à «concorrência carril-estrada», nas quais as Administrações informavam, periódica e regularmente, sobre a situação e as medidas tomadas para lhe ocorrer, notas que constituíram precioso elemento de orientação e estudo na luta contra a crise em que os caminhos de ferro começavam a debater-se.

Por sua vez, a *W. L.* — segundo pilar sobre que já vinha apoiada e positivamente se firmou no momento a instável situação do Caminho de Ferro — *credita-se igualmente duma actuação utilíssima sempre aos interesses ferroviários.*

De facto — fundada em Liège, em 1873, pelo engenheiro belga Nagelmackers, que se enamorara da interessante exploração dos vagões-leitos americanos — as suas carruagens originais, bastante sumárias, de resto, circulam primeiro a título de experiência; pouco apreciadas a princípio, ganham sucessivamente a simpatia pública e os Caminhos de Ferro começam a compreender a utilidade atractiva que para os seus interesses representa a sensacional inovação!...

Assim, em 1876, a empresa amplia-se sob a designação de *Companhia Internacional dos Vagões-Leitos* e o material melhora; em 1877 surge a ideia do vagão-restaurant, quando uma velha carruagem de 3.^a classe é, com agrado público, dotada de mesas para que possam os passageiros comer, mais à vontade, os seus farnéis; logo se lhe agrega a cozinha, instalada em um dos topos, e eis que os primeiros e também sumários *vagões-restaurantes* começam de circular...

Em 1880 — aparição na Europa dos primeiros «bogies»! — inauguram-se *carruagens-leitos* de melhor comodidade, a que acresceria pouco depois a *intercirculação*, já podendo, desde logo, comporem-se, com vagão-restaurant e vagões-leitos interligados, grandes «*expressos-internacionais*», cuja primeira realização é, em 1883, o *Orient-Express*, que uniria directamente — Paris a Constantinopla com mais comodidade e menos trinta horas de percurso — a Europa Ocidental e Oriental, isto no momento preciso em que a *W. L.* de novo se amplia e refunde, passando a denominar-se *Companhia internacional dos Vagões-Leitos e dos Grandes Expressos Europeus.*

Aquele primeiro Grande-Expresso-Internacional sucedem-se, também em 1883, o *Roma-Express*, em 1887 o *Sud-Express* e o *Ostende-Viena-Orient-Express*, em 1896 o *Nord-Express*, e, em 1898,

(1) — Inclui-se o então governo especial de «Marrocos-Espanhol».

o *Transiberiano*, de Moscovo a Vladivostock (promissora expansão que a crise russa de 1917 posteriormente anulou), sendo que em 1914 a rede dos serviços *W. L.*, com o seu parque de 1.600 veículos, cobria já, literalmente, todo o continente europeu, no interesse próprio, das redes e do público.

Na primeira Grande Guerra os trânsitos internacionais desmantelam-se, mas os nacionais continuam a prestar, no possível, um auxílio benvido na dolorosa circunstância; e porque a *W. L.* parece fadada para o bem público, não há-de esquecer-se que seria em uma das suas carruagens, a n.º 2419, tornada histórica desde então, que os plenipotenciários beligerantes assinariam, em 1918, o tão celebrado mas infelizmente infrutífero armistício de Rhetondes...

A vitória aliada institui depois (1919), ao fazer a ligação política do norte e sul da Europa, aquilo que poderia dizer-se a sua expressão ferroviária, o simbólico *Simplon-Orient-Express*, que mais tarde (1930) se tornaria intercontinental pelo prolongamento asiático do *Taurus-Express*...

Feita a redistribuição dos serviços com a «Mitropa», procura-se depois interessar na exploração — sempre com benefício ferroviário — novas camadas sociais, pela utilização de carruagens-camas de 2.ª e 3.ª classes; em 1922 lança-se na linha o material de camas inteiramente metálico e ao mesmo tempo, ou pouco depois, invadiam os *W. L.* — pacificamente, já se vê... — a Turquia Asiática, a Síria, a Palestina e... a própria China.

Em 1926, nova e interessante iniciativa, também tão útil às Redes, a dos *Pullman* diurnos, cujas primeiras criações seriam o *Sud* de Madrid e o *Fleche d'Or* (Calais-Paris), e 1929 vê, a seguir, nova e importante renovação do material com o estabelecimento das carruagens-leitos de grande luxo de 10/1 e as correntes de 11/2.

Em 1930 realiza-se a intercontinentalização, prevista em 1919, do *Simplon-Orient-Express* com a efectivação, agora, do *Taurus-Express*, deitando um braço ao Cairo e outro a Bassorah ou Teheran; 1936 (já no período vivo da mais aguda competência «carril-estrada») assinala a felicíssima ligação dos caminhos de ferro continentais e insulares, por «ferry-boat» e carruagens de «gabarit inglês», *Paris-Londres*, e nas vésperas da Segunda Grande Guerra, em 1938, a participação da *W. L.* na exploração ferroviária, principalmente europeia, mede-se já com dizer que o seu «parque de material» contava 806 carruagens-camas, 661 vagões-restaurantes, 136 salões e carruagens «*Pullman*» e 138 furgões, sejam no total 1.741 veículos, e que, para 200 milhões de quilómetros percorridos, se haviam transportado, naquele último ano, em vagões-leitos e «*Pullman*», respectivamente, 1.350.000 e 400.000 passageiros e servido 3.500.000 refeições na exploração (sem contar os «trânsitos nacionais»

e «carruagens-isoladas») de 33 «grandes expressos internacionais», ligando as capitais e as cidades mais importantes de 22 países europeus, 3 africanos e 3 asiáticos...

A guerra, sobrevinda, de 39/45 perverteu, onde não paralizou, a já então perfeita orgânica dos *W. L.*, com as excepções, tão benéficas ao Caminho de Ferro, de que muitos dos serviços nacionais continuaram, na parte alemã como na aliada; a de que, nesta, as necessidades da guerra criaram um novo e curioso tipo de serviço: o dos «vagões-hotéis», assegurado pelo material *W. L.* em determinadas «gares» (Vichy, Lyon, Marselha, Clermont-Ferrand, etc.); a de que, nos países não atingidos pela guerra, os serviços mantidos ampliaram-se em regra (Portugal, Espanha, Egipto, Turquia, Africa Central, etc.); enfim, a de que muitos veículos isolados (carruagens-leitos, «*Pullman*» e restaurantes) foram affectos aos serviços aliados, alguns dos quais constituindo composições militares, entre elas, por exemplo — e como que para corresponder, no capítulo histórico, à celebridade da velha *W. L.* 2419 da Guerra de 18 — nada menos que o próprio trem de comando do glorioso Eisenhower!...

Depois da Guerra de 45 — inútil especificá-lo, o facto é quase dos nossos dias — a reorganização dos serviços fez-se com diligência e êxito ferroviário correspondente: o *Arlberg-Orient-Express*, o *Simplon-Orient-Express*, o *Fleche d'Or*, o *Étoile du Nord* e o *Nord-Express* foram restabelecidos e melhorados e pouco depois criava-se, para corresponder ao novo movimento que liga, nos pontos extremos, a Suécia e a Itália, o *Scandinávia-Suisse-Italie-Express*, desde logo reconhecido, com a sua carruagem directa «*Roma-Stockolmo*», uma das mais eficientes ligações europeias modernas; enfim, para nos limitarmos ao principal, em 1951 servem-se as prementes relações França-Noruega incluindo na composição do *Nord-Express* uma carruagem directa «*Paris-Oslo*».

Forçada, na Europa Central e em outros pontos, a adaptar a sua exploração às novas circunstâncias derivadas da guerra, a *W. L.* prescindiu de bastantes serviços nacionais para se dedicar, de preferência, aos internacionais que foi possível repor, hábil política que, sempre com vantagem directa para os caminhos de ferro, lhe permitiu recuperar material, criando ou desenvolvendo relações de futuro social e ferroviário duplamente compensadoras; é, além do simples raciocínio que o permite considerar, o que se deduz do facto de ter a *W. L.*, contra 1.750.000 passageiros e 3.500.000 refeições em 1938, podido transportar e fornecer, em 1950, com um parque de material circulante diminuído neste ano de 600 unidades em relação àquele, cerca de 2.000.000 de passageiros e 4.000.000 de refeições...

Propositadamente fizemos, assim, uma análise

de certo modo pormenorizada da acção ferroviária da W. L. afim de darmos ideia do poderoso auxílio que — senão por benemerência, por hábil conjunção de interesses — pôde tão útil colaboração trazer ao Caminho de Ferro no sentido de, em face da irresistível atracção do automóvel, assegurar àquele a compensação atractiva, que em muitos casos pode medir-se com a deste, do «moderno vagão-leito», da «moderna restauração em viagem», do «moderno e múltiplo Pullman» e da «moderna e confortável velocidade» que, se explorados com o «savoir-faire» e o êxito com que o estão fazendo a W. L. e certas Administrações combinadas, podem guardar para o Caminho de Ferro adeptos ainda tão numerosos e dedicados...

É, contudo, indispensável acentuar que não apenas sob o aspecto puramente ferroviário a acção da W. L. tem sido benéfica ao carril, pois *lhe equivale* — se em determinados pontos a não excede, como, quando, por exemplo, «atrái por meios não ferroviários concorrência aos serviços genéricos dos caminhos de ferro» — a «função industrial turística» que aquele organismo inteligentemente exerce desde longo tempo e com maior amplitude a partir de 1929.

Neste ano fez a W. L., com efeito, a sua fusão com a organização turística *Thomas Cook & Sons S. A.*, cujo melhor elogio é a glória de ter «previsto» a vantagem de aliar-se a uma entidade cuja experiência, orgânica e especiais possibilidades internacionais e transportativas eram, já então, poderosas; e o acrescido valor da aliança turística W. L.-Cook, desde então extraordinariamente desenvolvido, conhecem-no, com efeito, todos, mas medem-no, sobretudo, os técnicos que viajam com qualidade e intervenção nas questões do transporte, porque à medida que contactam o Mundo, verificam paralelamente a sistemática presença daquele organismo e estão em condições de apreciar a eficácia dos seus serviços, de cujo alcance pode dar ideia o facto de, através das suas 350 Agências e dos Hotéis próprios e associados e utilizando caminho de ferro, autocarro, auto-individual, avião e paquete, ter em permanente realização numerosíssimas e as mais diversas explorações turísticas, que em larga proporção beneficiam Transporte, Economia e Mundo ao deslocar, por toda a parte e a cada momento, muitas centenas de milhar senão milhões de indivíduos.

A resolução de alargar o seu campo de trabalho e incluir a indústria turística entre as suas funções no momento em que o carril, a que estava ligada, começava a ceder perante a concorrência de novos meios de transporte, foi para a W. L. acto de lúcida previsão; mas para o Caminho de Ferro — é preciso afirmá-lo contra os que só viram no caso a dispersão dum antigo aliado por novas e concorrentes actividades — teve aquela

resolução o mais útil significado futuro, pois, em vez de o deixar solitário nos seus abandonados carris enquanto a vida estuava cá fora pela estrada, pelo ar e pelo mar, o trouxe para a luz, isto é, para a comunidade viva do novo transporte, que é onde ele deve e precisa estar sempre, pois se não é possível, neste momento de persistente colaboração, o isolamento de qualquer actividade, menos o é para a do transporte, função eminentemente orgânica e colectiva e, dentro dela, para a do caminho de ferro, função soberana, certamente, nas suas grandes e exclusivas possibilidades, mas, pelo que toca à sua posição de hoje, tristemente dependente das circunstâncias exteriores...

E eis como e por que — enquanto não começou o Caminho de Ferro reagindo, por si próprio, perante a concorrência — foram, pela própria natureza das coisas e cada uma em seu campo, a A. I. C. C. F., a W. L. e, depois, a W. L.-Cook os leais aliados que, a primeira na alta compreensão do seu papel condutor, as restantes na inteligente interpretação dos interesses comuns, em sua defesa apressadamente montaram — e era tempo.. — a indispensável guarda...

a) — Onde se ataca, aí se defende...

Quando o Caminho de Ferro — defendido até aí por forma indirecta — se deu verdadeira conta da concorrência «carril-estrada» ⁽¹⁾, verificou que a luta se travava em dois campos distintos: o carril, em que as deficiências de tracção e do transporte, sobretudo de passageiros, cediam aos atractivos do competidor, e a estrada, campo próprio — muito de considerar pelas facilidades concedidas ao usuário — das actividades daquele.

Embora os estrategas nem sempre assim procedam, atacando, por vezes, em ponto diverso do impugnado, na mira de desnortear o inimigo, não é aqui o caso disso e foi, portanto, sobre o «carril» e a «estrada», melhorando no primeiro e intervindo na segunda, que o Caminho de Ferro actuou no propósito de reduzir, visto que ainda lhe não era possível vencer, a pressão contrária.

ACTUAÇÃO SOBRE O CARRIL

1 — A Via

Com este objectivo de lutar pelo melhor aperfeiçoou-se a via como antes vimos, mediante a fixa-

⁽¹⁾ Consideramos apenas a «concorrência por estrada», pois que a fluvial, a de cabotagem e a aérea têm, no nosso caso, influência limitada sobre o caminho de ferro; de resto, o equilíbrio económico reserva a cada actividade «o seu campo» que ao Caminho de Ferro seria estulto contestar, além de que a legítima defesa que exercer para com a estrada, legitimamente lhe servirá também para se cobrir, quanto possível, dos prejuízos da restante e, entre nós, mais limitada concorrência.

ção enérgica, insusceptível, portanto, de ceder e impeditiva, assim, do menor deslize do carril em relação à travessa, por sujeitá-lo a esforços, compensadores e opostos à tendência natural, de compressão no tempo quente e de tracção no tempo frio, de modo que a um carril teòricamente indeformável que, por soldadura, pode ir até à extensão, muito flexível, de 200 metros, acresce uma estrutura praticamente elástica e não vibratória, sobre travessas de madeira, metálicas ou de betão, cujos adiantados processos de assentamento e levante por tramos completos e cujos métodos de conservação, verificação, regulação, sondagem, auscultação e detecção se executam, como a simples «eclissagem», regularizações diversas de «balastro», etc, por eficiente e rápida via mecânica, eléctrica e magnética.

2 — A Locomotiva

Sobre aquela modernizada via, de que, o mais ligeiramente possível, se quis dar sumária ideia, havia que lançar um comboio diferente do anterior, a começar pela tracção.

No que respeita à «locomotiva de vapor», a «compoundagem» (1878) e «sobreaquecimento» (1900), que parecem hoje melhorias banais, foram no seu tempo, como o freio «Westinghouse» (primeira utilização prática dum servo-motor), inventos preciosos no tocante ao comboio.

Veio depois a «fornalha ou carregador mecânico» a carvão (que permite queimar carvões de mais baixo teor em coke) ou a «mazout», os «reaquecedores» e o «tratamento químico da água de alimentação», externa ou na própria locomotiva⁽¹⁾, enfim os sucessivos melhoramentos de «escape», «chassis», «eixos e suas caixas», «cilindros», «válvulas», «cabines», «carenagem», etc.

Mas o esforço de defesa do Caminho de Ferro levou, ainda na capítulo «Tracção», à adopção e aperfeiçoamento do uso da «energia eléctrica», que, tendo feito as suas provas nos «tranvias» urbanos, passou depois aos serviços ferroviários suburbanos e às grandes linhas, permitindo, assim, com o aproveitamento das quedas de água e a facilidade de transporte da sua energia, ocorrer, com grande vantagem económica, à substituição das menos rendosas máquinas de vapor.

Ao emprego da tracção eléctrica, acresceu, cerca de 1930, o aproveitamento no caminho de ferro do «motor Diesel», com que — mortas e desaparecidas, havia muito, as velhas automotoras a vapor — se equiparam as novas «automotoras ligeiras» que marcariam o ponto de partida do desenvolvimento ferroviário quanto a este tipo

de moderno transporte automóvel, predestinado, parece, a resistir sobre o carril ao automóvel da estrada!...

Hoje, o motor «Diesel» — aplicado também desde muito, com o melhor êxito, à manobra local e adoptado, na América e nos países novos, nos serviços de grande linha — inteiramente domina, dado o seu barateamento e a divulgação das suas qualidades, nos serviços do mesmo tipo da Europa e, pode dizer-se, de todo o Mundo, servido por transmissão eléctrica, como a mais eficaz para grandes potências.

E, assim, é, no que à Tracção respeita, com esta hoje eficiente esquadra tractiva: *locomotivas de vapor, locomotivas eléctricas, locotractores Diesel, automotoras Diesel e outras locomotivas Diesel-eléctricas* — alcançando velocidades, que de 1935 a 1955, podem ir de 150 a (caso de absoluta excepção técnica e não comercial) mais de 300 km/hora — que o Caminho de Ferro enfrenta sobre o carril as dificuldades que lhe surgem na estrada...

3 A Carruagem

A constante melhoria do transporte de passageiros, acicatada também pela concorrência automóvel, não desmerece dos progressos da Tracção.

Banalizada a carruagem de «bogies» por dupla exigência, técnica e de comodidade, havia que torná-la atraente o mais possível para equilibrar, senão vencer, o encanto do automóvel; mas primeiro que tudo estava a questão de segurança a que obrigava a velocidade dos novos serviços e o peso do «chassis» submetido a múltiplos e importantes esforços, os verticais devidos à carga, os de tracção ou compressão produzidos pela marcha ou pela frenagem, por último, os derivados de possível colisão ou descarrilamento, muito de considerar dado o peso e a velocidade das actuais composições.

Assim nasceu, após evolução compreensível e dada a coesão perfeita que a soldadura autogénea veio permitir às suas diferentes peças, a «caixa metálica», depois a «caixa metálica tubular», que trouxe às novas carruagens não apenas segurança mas menos peso e melhor robustez, aspecto e comodidade.

A este sentido de segurança e leveza que — já o dissemos — gerou a «caixa-metálica tubular», seguiu-se a compreensível preocupação de diminuir ao máximo a resistência do ar, proporcional, naturalmente, à velocidade e de efeitos extremamente nocivos ao tipo de exploração veloz que se havia alcançado e se pretendia melhorar ainda.

Assim se chegaria ao «aerodinamismo», de tão preciosa intervenção no moderno material de passageiros, ao uso generalizado do «caoutchouc» em determinados apoios e contactos, sistemas elás-

(1) «Processo Armand», do nome do então ilustre Director da SNCF, hoje não menos ilustre Presidente da sua Administração.

ticos e revestimentos, à melhoria da «lubrificação», a um «perfil mais inteligente e cómodo dos assentos, quase sempre orientáveis e inclináveis», etc., ao aperfeiçoamento das «suspensões» e «rolamentos», à «iluminação fluorescente», aos «contraplacados», «similiembutidos», «plástico de revestimento interno» e à introdução e constante melhoria do «aquecimento» e «condicionamento do ar».

Tudo isto se completaria—sobretudo na América, onde maiores percursos o aconselham—por um novo arranjo de interiores» adequado à moderna maneira de viajar: «poltronas reclináveis», «bar-salão» ou «bar-cozinha» e «restaurante», «cabine de duche ou, mais raramente, de imersão», «gabinete de toilette, barbearia e cabeleireiro», «escritório de dactilografia», «postos mirantes de observação» ao centro ou na cauda, além das já consabidas mas muito modernizadas «carruagem-salão», «carruagem-leito», etc.

4 — As Automotoras e Composições Especiais

Ao lado das «carruagens» e beneficiando também de correspondentes progressos, há que citar as «automotoras» e as «composições especiais», que na luta acesa com a estrada beneficiam da não pequena vantagem da sua independência e rapidez de serviço, boa velocidade e — facto hoje, talvez, o mais importante de todos — do seu ar moderno, independente e desportivo...

A velha automotora a vapor—criada nos velhos tempos de paz ferroviária como simples libertadora, em serviços curtos, do empate duma máquina acesa e sua composição—nada tem que ver com o actual e prometedor veículo, que apareceu em 1931, representado então apenas pela sensacional «Micheline» e só mais tarde (quando o Caminho de Ferro despertou para a defesa) materializado em unidades destinadas a usos secundários, que posteriormente haveriam de aperfeiçoar-se e passar aos serviços de primeira linha.

Se Thompson, o inventor do pneumático, foi o primeiro que, em 1845, teve a ideia de o utilizar no caminho de ferro, a Sociedade Michelin, que em 1891 criara o «pneu» para bicicleta e em 1895 o «pneu» para automóvel, teve o grande mérito de tornar praticável tão interessante ideia, criando, ela própria, o «pneu» adaptável ao carril!

Assim nasceu a «Micheline», automotora sobre «pneus» — em cujas convincentes demonstrações tivemos a honra de participar, em 1931, a convite da Direcção do P. O., em Saint-Arnoult-en-Yveline — mãe incontestada de todos os veículos posteriores da mesma categoria (mesmo os montados sobre rodas não pneumáticas), que todos, embora menos rigorosamente para os calçados em metal, são ainda hoje, por vezes, cha-

mados, errada mas popularmente, de «Michelines»...

Apesar da sua insuperável comodidade, comprovadamente superior à dos veículos não pneumáticos, o limite do seu peso por eixo (contrabalçado, embora, quanto à segurança pela sua grande aderência ao carril e quanto à exploração pela aliciente comodidade de marcha) tem, compreensivelmente e, pelo menos, até agora, cedido campo às automotoras não pneumáticas.

Dum ou doutro tipo, em suma, as automotoras, dotadas hábilmente pelo Caminho de Ferro dos melhoramentos e atractivos que lhes são aplicáveis, têm, por toda a parte, feito justo progresso e colhido, salvo casos especiais, verdadeiros êxitos de exploração; de tipo maior ou menor, conforme a maneira de ser explorativa da linha a que se destinam — frequentemente se mostram os mais compridos veículos das próprias redes — constituem por vezes e por meio de reboques apropriados, combóios automotores, quase sempre interligados, de excelente atractivo e boa exploração.

Procura, por isso, o Caminho de Ferro, com justo e compreensível afã, a sua constante melhoria, já no fito de contrastar a concorrência, já porque a automotora e a sua técnica estão «muito perto e à vista» do passageiro e o encanto público da sua exploração desactualiza-se, por isso, facilmente e depressa; mas é seguro que um vastíssimo campo de progresso técnico, explorativo e comercial lhe está reservado e as Administrações não deixarão, por isso, de inteiramente o utilizar no empenhado objectivo de defender o carril.

Às progressivas «carruagens» e «automotoras», que antes vimos atractivas do tráfego, há que juntar, como complemento da «esquadra de defesa sobre o carril», os modernos trens automotores de composição normalmente fixa, que chamaremos «composições especiais» e de que citaremos, como suficiente padrão, cinco ⁽¹⁾ exemplos típicos: o «Foguete» português, o «Talgo» e o «Taf» espanhóis, as «Michelines» ⁽²⁾ francesas e o «Pendulum» americano.

O «Foguete» é um moderno trem Diesel, de construção «Fiat», cuja excelente comodidade a C. P., no constante objectivo de melhorar os seus serviços, oferece, ordinariamente entre Lisboa e Porto, e cuja composição, variável segundo a afluência, consta normalmente de três carruagens,

⁽¹⁾ Cinco no ponto de vista estatística que nos ocupa, não no técnico, visto que dois dos tipos indicados em administrações diversas são tècnicamente análogos.

⁽²⁾ Não se trata aqui da inadequada denominação popular que antes citámos, mas do nome, perfeitamente rigoroso, dum trem de verdadeiras «Michelines».

duas, automotoras, terminais e um atrelado central, dispondo de um «bar» e, no total, dum mínimo de 174 confortáveis lugares; dotado de «bogies», freio automático e moderável do tipo Westinghouse, aquecimento e ar condicionado, pode atingir e exceder 120 km/hora, proporcionando, assim, viagem extraordinariamente agradável, rápida e interessante.

O «*Talgo*», construído na América, é um trem automotor composto de locomotiva «Diesel-eléctrica», furgão e elementos intercomunicantes de passageiros, de serviço (cozinha, vestiário, etc.) e de observatório terminal, cujo principal interesse reside na sua grande comodidade, na possibilidade de atingir velocidades até 140 km/hora e no facto — tido a princípio por audacioso, mas que a prática tem confirmado regular — de que cada elemento dispõe apenas dum eixo terminal, cavalcando, pelo outro extremo e na vertical do respectivo eixo, sobre o elemento seguinte; à exploração do «*Talgo*», «navette» Irun-Madrid, juntou a RENFE a das composições *Taf*, de construção «Fiat», que compostas por duas motoras Diesel e um reboque e atingindo velocidades até 120 km/hora, transportam, com análogas comodidades, 174 passageiros nos serviços radiais Madrid-litoral.

As «composições *Michelin*» ou, mais simplesmente — e, já o vimos, aqui denominadas assim com toda a propriedade — *Michelines*, são comboios que rolam em rodas montadas sobre «pneus» Michelin, construídas de material muito leve (aço inoxidável, liga de alumínio, etc., pois o pneumático sobre o carril não pode, como se sabe, suportar muito peso), dotados dos melhores aperfeiçoamentos, oferecendo, como se compreende e pessoalmente pudemos experimentar, uma estranha comodidade e que com o maior sucesso rolavam — não há muito, pelo menos — entre Paris e Estrasburgo.

Por fim, hão-de mencionar-se as «composições pendulares» ou *Pendulum*, cujo objectivo é, sem prejuízo das notáveis comodidades gerais antes mencionadas, dispor de velocidades entre 120 e 160 km/hora, sem a preocupação de afrouxar nas curvas de raio mínimo, o que exige que todos os veículos sejam motores (nas linhas não electrificadas faz-se recurso a um furgão produtor de energia Diesel-eléctrica a distribuir a todo o trem) e «pendulares», isto é, em que o centro de gravidade das caixas esteja muito baixo, repousando aquelas, ao contrário, por meio de molas em espiral de grande altura sobre apoios sobrelevados solidários com os «bogies», de modo a que, nas curvas, as caixas «flutuem» sobre as molas e se inclinem procurando a vertical.

Ainda que o êxito desta última solução não seja absoluto, nem, para que o digamos, suficien-

temente positivo, o facto — e só por isso interessadamente aqui o mencionamos — mostra a insistente série de esforços que, em todos os campos e por todos os meios, se têm desenvolvido e se vão desenvolvendo para melhorar os serviços de linha e subtrair a sua exploração, por meios sem dúvida inteligentes e legítimos, à concorrência da estrada.

5 — A Regulamentação Transitória

Tanto — e embora de forma «sui generis» para cada caso — como o melhoramento material dos instrumentos de transporte e o das condições atractivas da exploração, tem a «orgânica própria» ocorrido, sem parcialidade que seria absolutamente inaceitável, antes com justo espírito de equilíbrio, ao termo, sobre o carril, das desordens de concorrência, lesivas não já só do legítimo direito do transporte organizado como dos próprios interesses nacionais.

Tal é o caso dos «serviços de trânsito, nacionais ou internacionais».

De plena autoridade — pois que directamente interviemos, em categorizada função da Câmara dos Agentes Transitários, resolutora, entre nós, dum análogo e importantíssimo problema de transportes internacionais por forma a merecer dos Poderes Públicos, no decreto da sua extinção, a declaração oficial de que «prestou relevantes serviços durante o estado de emergência», «foi notável a sua acção» e «se tornou credora da gratidão do País» — apontaremos, como exemplo de defesa ferroviária, o caso de, nos fins de 1940 e em virtude da Segunda Grande Guerra, ter sido necessário, com definitivo e oficialmente reconhecido êxito, fazer terminar o desregramento do transporte que, criando um problema ferroviário e económico, nacional e internacional, desenvolvera sobre o carril e em todos os campos e reflexos do transporte, uma crise a que foi necessário pôr termo a bem dos interesses públicos e através duma equilibrada regulação transitória que implicitamente ocorreu à justa defesa dos interesses ferroviários e económicos do momento.

ACTUAÇÃO SOBRE A ESTRADA

Não se limitou o Caminho de Ferro, no seu direito de legítima defesa, a utilizar o carril; e se nas suas linhas desenvolvera, com dignidade, todas as diligências úteis para deter a fuga de tráfego para a estrada, a esta desceu também a terçar armas, agora directamente, com o próprio competidor e no seu próprio campo, a fim de defender, também ali, o seu legítimo tráfego e o complementar dos seus próprios serviços.

As suas diligências neste sentido — não menos tenazes, de certo, embora menos positivas no que se refere aos transportes curtos na parte ferroviária

ria, porque nestes a estrada lhe absorve, quase sempre e compreensivelmente, o tráfego total de porta-a-porta — resumem-se aqui por sua ordem e segundo a correspondente amplitude e alcance.

Assim — sem contar, em circunstâncias especiais, os *pipes-lines*,⁽¹⁾ os *pneumáticos*, as *correias sem fim*, etc. (que, cada dispositivo para seu uso, se encontravam ainda montados, aqui e ali, pelo Mundo, para ligar «origem-estação expedidora» e «estação destinatária-entrepósito distribuidor») e sem considerar, igualmente, os *ramais particulares* (que, desde muito apreciados como utilidade e reclame das entidades possuidoras, têm hoje na Europa e na América, um desenvolvimento que se computa, nas grandes redes, em 60 a 70 % do seu total de vagões completos) — houve o Caminho de Ferro de lançar na estrada os seus *containers* (caixas metálicas ou doutro material, em regra desmontáveis e providas ou não de patins ou pequenos rodados, que o expedidor carrega da pequena mercadoria sujeita a perdas ou avarias, o Caminho de Ferro transporta na estrada, por via de reboque ou sobre camião e, pelo mesmo modo, após o transporte ferroviário, entrega ao consignatário, isto é, *rigorosamente intacto de porta-a-porta*); os seus *reboques ou grandes containers carril-estrada*, (que não são mais do que grandes e mais sólidos «containers» sobre rodas a rebocar na estrada por *tractor-automóvel*, se o próprio «container» não é motorizado e por si então se desloca, e a transportar sucessivamente, «sistema duplo» ou «container motorizado», sobre estrada, isto é, mercadoria intacta e de «porta-a-porta» também); enfim o *vagão sobre a es-*

trada⁽¹⁾, sistema em que um vagão, naturalmente fechado (cisterna ou semelhante), monta sobre um «truck» de, pelo menos, oito rodas e, carregado e descarregado pelo expedidor e consignatário em sua casa, é rebocado na estrada, através do «truck» subjacente, por um tractor-automóvel adequado e, uma vez passado ao carril, pelos meios ferroviários normais.

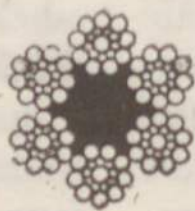
O uso dos «pequenos e grandes containers», motorizados ou não, e do «vagão sobre estrada» pressupõe, naturalmente, a existência nas estações de dispositivos especiais, práticos e expeditos (guindastes, rampas móveis de coordenação, etc.) de carga, descarga, subida ou descida do «container» para o vagão ou vice-versa e de entrada ou saída do «vagão sobre a estrada» para ou do seu «truck» transportador, etc.

Além da importantíssima obra e dispêndio de modernização da via, instalações de segurança, material circulante e edifícios e da despesa que representa o custo e a manutenção do «material híbrido estrada-carril» a que nos acabamos de referir, a este outro importante dispêndio de adaptação explorativa teve de ocorrer, ainda, o Caminho de Ferro, para assegurar o resguardo, prático, quanto possível, dos seus ameaçados serviços.

Tal, enfim, a gigantesca amplitude do esforço orgânico e material que o *Caminho de Ferro de Hoje* teve de desenvolver nas circunstâncias que ficam indicadas, para, em face de perigos e adversidades, estabelecem sua árdua e legítima defesa.

(1) Francesismo que fez época e definitivamente «ficou», pois a França foi um dos países, senão o país que mais cedo organizou o «porta-a-porta» e mais o tem aperfeiçoado criando v. g., as «filiais estradistas do Caminho de Ferro» táctica posteriormente seguida em outros países.

(1) Não nos referimos, naturalmente, às condutas de milhares de quilómetros, mas às de modestas proporções, entre a estação e a origem ou depósito.





A mesa da presidência na sessão solene comemorativa, a que presidiu o Dr. Lobo Alves

ATENEU FERROVIÁRIO

Esta colectividade comemorou numa sessão solene o 22.º aniversário da sua fundação e o Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

Como referimos no nosso último número, o Ateneu Ferroviário, ao celebrar os seus 22 anos de vida associativa e cultural, dedicou uma sessão solene ao Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A sessão solene realizou-se no dia 29 de Dezembro findo, sob a presidência do sr. Dr. Álvaro da Cunha Coutinho Lobo Alves, Chefe dos Serviços Gerais, em representação do Conselho de Administração da C. P., ladeado pelos srs. Joaquim Alves Cardoso, presidente da Direcção do Ateneu Ferroviário; Jorge Salgueiro de Vasconcelos, secretário da Direcção Geral, em representação do sr. Director-Geral da C. P., Eng.º R. de Espregueira Mendes; João Luís Nogueira, presidente da Direcção dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste; Dr. Élio Cardoso, editor do «Boletim da C. P.», e Afonso dos Santos, da Direcção da Banda da Carris.

O sr. Joaquim Alves Cardoso, sócio fundador e presidente da Direcção do Ateneu Ferroviário, ao fazer uso da palavra, começou por saudar o representante do Conselho de Administração da C. P. Depois, referindo-se ao Centenário dos Caminhos de Ferro, disse:

«Todos vós sabeis, meus senhores, a forma elevada e brilhante como decorreram todos os actos comemorativos, não sendo demais recordar as brilhantíssimas exposições da Sociedade Nacional das

Belas Artes, Estação de Lisboa — Rossio e Instituto Superior Técnico, felizes documentários da evolução dos caminhos de ferro em Portugal.

«O Ateneu Ferroviário não podia alhear-se destas comemorações centenárias nem deixar de prestar-lhes todo o concurso da sua boa vontade e do seu dever e por isso desde logo participou nelas: em 15 de Agosto, com a organização duma excursão à Serra da Louzã, levada a efeito em comboio especial gentilmente posto à nossa disposição, para cerca de 600 excursionistas. Jornada brilhantemente foi esta, plena de alegria e camaradagem, tendo as locomotivas moderna e antiga exibido, nos respectivos cabeçotes, um gritante cartaz alusivo ao Centenário, da feliz autoria do nosso colega da Direcção, António de Jesus Sequeira. Depois tomou parte com a sua briosa banda de música e em agradável conjunto com os soldados da Paz — os bombeiros ferroviários do Sul e Sueste na inauguração das exposições e cerimónias, a que se dignou assistir o sr. Ministro das Comunicações, e a quem foram prestadas as devidas honras. Uma delas, que nem todos conhecem, foi a audição, pela primeira vez, de o HINO FERROVIÁRIO, letra do antigo ferroviário Jorge Fernandes Teixeira e música do distinto capitão-chefe da Banda do Regimento de Infantaria n.º I e que faz parte da família ferroviária, sr. Armando Mendonça Escôto, composição musical

muito expressiva, especialmente elaborada para abrilhantar as comemorações e honrar, em estreia, a presença de Sua Excelência o Sr. Ministro das Comunicações, que dignamente preside às actividades do vasto sector ferroviário.

«Ao promover esta simples festa comemorativa, o Ateneu pretende enaltecer e recordar o esforço de todos e afirmar-lhes a sua gratidão pela colaboração brilhante que deram às comemorações centenárias.»

Antes de terminar o seu discurso, que foi ouvido com muito interesse, o sr. Joaquim Alves Cardoso referiu-se ao alto contributo da Imprensa nas comemorações, pondo em especial destaque, o que muito agradecemos, o papel da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que, além dos notáveis artigos do ilustre Engenheiro Frederico de Quadros Abragão, publicou outros, também de valor histórico, sobre a evolução das nossas linhas férreas.

A seguir, o sr. Dr. Lobo Alves procedeu à chamada dos músicos Joaquim Fialho, Joaquim Tangaño Marques, Manuel Ribeiro Quendera e Agostinho José dos Santos, aos quais entregou as medalhas com que o «Ateneu» os galardoara por terem completado 15 anos de dedicação, como executantes da sua Banda.

O sr. Vítor Afonso, distinto director da Banda do Ateneu, pediu o uso da palavra. Do seu discurso, arquivamos estas passagens, de especial interesse para a história desta colectividade cultural:

«O Ateneu teve a sua origem nos corredores dos escritórios dos Serviços Centrais da Estação de Santa Apolónia e a sua conclusão na antiga sala de ginástica da Escola Académica. Foi sem dúvida a organização da sua banda de música que deu motivo a que a massa associativa fosse um facto, contribuindo grandemente para ela os ferroviários do Norte ao Sul do País, com o prestimoso auxílio da C. P.».

«A sua comissão organizadora e primeira Direcção sérias dificuldades teve para conseguir localizar a sua sede o mais próximo possível da Estação Lisboa-Rossio, por ser considerado o local mais central para os associados residentes dentro da cidade de Lisboa e seus arredores. Em face de tal situação a C. P. teve conhecimento do assunto em causa e imediatamente ordenou a construção de um pequeno edifício junto da estação Lisboa-Rossio, com entrada privativa pela Calçada do Duque.

«Foi ali que a banda de música organizou os seus ensaios e que depois fez espalhar os seus acordes por vários pontos do País. Também foi ali que o seu famoso grupo cénico organizou e ensaiou os seus espectáculos e que, depois, os exibiu em teatros de Lisboa, Coimbra, Vila Real e mais. Foi ainda naquele edifício que se organizou os treinos de ténis de mesa e de basketebol, e se disputaram campeonatos, nos quais predominou o sexo feminino.

«Foi ali também que a classe infantil recebeu a sua Educação física e, se criou, pela primeira vez em Portugal, a ginástica rítmica, sob a orientação do seu professor, sr. Júlio Moreira. Foi ainda na sua primeira sede que ferroviários e seus filhos se aplicaram a várias modalidades literárias. Os factos estão comprovados com elementos que se encontram na vitrine reservada a trofeus e fitas que se encontram a galardoar o nosso estandarte.

«Em face desses factos resumidamente apresentados, não podemos deixar de prestar homenagem aos homens que, durante oito anos, conseguiram que o Ateneu tivesse tomado uma posição de relevo no meio associativo e no público.

Últimamente tem-se empregado o melhor dos seus esforços para se conseguir novamente melhores condições associativas. Mais uma vez não podemos deixar de acentuar o prestimoso auxílio que vem sendo prestado pela C. P., pois que se assim não fosse, as colectividades recreativas, desportivas e humanitárias não poderiam sobreviver; oxalá que o auxílio se possa manter para que os ferroviários possam continuar a competir com as outras colectividades congéneres que vêm recebendo auxílio do seu Patronato.»

Nesta brilhante sessão solene falaram ainda os srs. José Carlos Ramos Raimundo, da Academia Recreativa Musical de Sacavém; Veríssimo Monteiro, que prestou homenagem ao sr. Vítor Afonso, sendo nesse momento descerrada a sua fotografia pelo músico mais novo da Banda do Ateneu, sr. Joaquim José Raminhos Lopes. O homenageado, não só agradeceu, como dirigiu ao sr. Álvaro Martins Baptista, digno presidente do Conselho Fiscal do Ateneu, expressões de justo encómio pelos altos e constantes esforços que tem empregado no desenvolvimento da colectividade.

Por último, falou ainda o sr. Afonso dos Santos e, para encerrar a sessão, o sr. Dr. Lobo Alves, que se congratulou com as actividades crescentes do Ateneu e prometeu o interesse da C. P., tendo também dirigido palavras de muita simpatia e justiça ao sr. Vítor Afonso.

Finalmente, procedeu-se à distribuição de brinquedos e bolos aos filhos dos associados. Aos convidados e associados foi oferecido um «Porto de Honra».

A prestimosa Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários dos Ferroviários do Sul e Sueste prestou a guarda de honra, tendo a excelente banda do Ateneu executado um pequeno programa sob a direcção do distinto maestro sr. Augusto Carlos Franco.

Felicitemos a Direcção do Ateneu Ferroviário pela organização das festas com que celebrou o 22.º aniversário da sua fundação e o primeiro centenário do Caminho de Ferro Português.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Ressurreição do Teatro Português

O sr. Dr. Augusto de Castro publicou no «Diário de Notícias», na sua edição de 28 de Janeiro, um artigo intitulado *A Juventude e o Teatro* e inspirado no êxito obtido no Porto com o teatro experimental, a que António Pedro, poeta e pintor, está dando o melhor da sua inteligência, e a cujo esforço Lisboa soube replicar com a constituição de um outro grupo. Grande jornalista e grande escritor de teatro, o sr. Dr. Augusto de Castro não podia deixar de se interessar pelo assunto. «O teatro foi, em todas as épocas — escreve o eminente Director do «Diário de Notícias» — uma arena de luta de ideias e de escolas. O teatro é uma das grandes janelas da Arte sobre a Vida».

Ainda bem que o Estado, por intermédio do Secretariado Nacional, resolveu subsidiar também o Teatro Experimental. É preciso renovar o teatro e criar, também, ao mesmo tempo, um novo e mais amplo público, menos desportivo e mais interessado pelos problemas de Espírito. O teatro foi sempre — o verdadeiro teatro, evidentemente, — uma expressão de vida e uma expressão nacional e humana.

Interessemos a mocidade na arte e nos problemas do Espírito, para que tenhamos esperança e confiança na geração que, amanhã, há-de tomar nas suas mãos os destinos da Pátria.

Círculo «Mário Augusto»

Alguns pintores, admiradores do malogrado artista que se chamou em vida Mário Augusto, constituíram há anos um Círculo Artístico e Cultural sob a égide do seu nome prestigioso e, fiéis ao seu programa, têm promovido exposições notáveis, em que se têm revelado belas vocações. Como decorre agora o XV aniversário da sua fundação, o Círculo promove este mês, em Setúbal, de 16 a 24, no Salão Nobre da Câmara Municipal, gentilmente cedido, uma exposição de pintura e escultura. A pátria de Luísa Todi e de Manuel Maria Barbosa du Bocage, e de outros vultos, é também a terra natal de grandes pintores, entre os quais figuram, João Vaz, Fernando Santos e Silva Lino, e bem merece, pelas suas nobres tradições, a homenagem que o «Círculo Artístico e Cultural Mário Augusto» lhe vai prestar, na sua segunda quinzena deste mês, com a realização da sua Exposição, que é precisamente a IX da sua brilhante série.

Os nossos artistas



MARIA DE LURDES — Desenho de Silva Lino

SONETO

*Meu ser evaporei na lida insana
Do tropel das paixões que me arrastava,
Ah! cego eu cria, ah! mísero eu sonhava
Em mim, quase imortal, a essência humana!*

*De que inúmeros sóis a mente ufana
A existência fala-me não doirava!
Mais eis sucumbe a Natureza escrava
Ao mal, que a vida em sua origem dana.*

*Prazeres, sócios meus e meus tiranos,
Esta alma, que sedenta em si não coube,
No abismo vós sumiu dos desenganos.*

*Deus... ò Deus! quando a morte à luz me roube,
Ganhe um momento o que perderam anos,
Saiba morrer o que viver não soube!*

Manuel Maria Barbosa du Bocage

Recortes sem comentários

Coisas da Gata Parda...

A jovem freguesia de Monfortinho, muito afamada pelas suas maravilhosas termas, há uns sete anos, ao que nos informam, que se está a tornar mais afamada ainda por causa de um certo João Castelhana. Este Castelhana, que não é de Castela, mas anda por lá a dizer que fala, durante a noite, com Nossa Senhora e tira almas do Céu para o inferno ou do inferno para o Céu, conforme as encomendas e a paga.

Apesar de repetidos protestos, tem vivido, sempre impune, a vigiar numerosas pessoas das freguesias vizinhas que, mais ou menos parvamente, o consultam sobre os seus mortos e as suas aflições.

Uma das últimas vítimas das intrujices do Castethano e da fraqueza própria foi o sr. Lourenço André, octogenário e doente, que, durante cerca de dois anos viu cair-lhe vinte mil escudos, do céu modesto da sua carteira no inferno do bolso do curandeiro.

Vale a pena descriminar as verbas mais importantes.

Pela salvação do bisavô, cuja alma estava no inferno por ser muito avaro — 650\$00.

Pela salvação da sogra cuja alma andava incarnada numa gata parda — 600\$00.

Por lhe tirar o espírito de X — 4.500.00.

Pela salvação da mulher, Antónia Luís — 1.000\$00.

Pelas vitórias e salvação dos filhos, que são herejes (por não acreditarem nele) — 8.000\$00.

Por fazer sair mais um outro espírito — 1.000\$00.

Declarou o Castelhana que viu no outro mundo, completamente nús, os pais e os sogros de Lourenço André, e que só se vestiriam se lhes dessem uns fatos, a ele e à mulher (o que aconteceu).

Declarou mais o bruxo que Nossa Senhora lhe rasgara, por ser falsa, uma nota recebida de Lourenço André e, por isso, exigia outra.

Acrescenta o nosso correspondente: «Para decoro da civilização e da justiça, pedimos urgentes providências ao digno Delegado do Ministério Público da Comarca de Idanha-a-Nova».

Não é pedir muito. Oxalá, não seja pedir em vão!

De «Novidades»

Um acidente internacional

BERLIM — Um neozelandês, empregado pelo Exército britânico nesta cidade, envolveu-se num acidente que deve ser o mais «internacional» até agora registado. O seu automóvel americano, conduzido por sua mulher galeza, com um passageiro dinamarquês, colidiu com um carro alemão, guiado por um sueco, enquanto a principal testemunha do desastre foi uma «estrela» cinematográfica holandesa. — (R.).

Lisboa desportiva

CLUBE ORIENTAL DE LISBOA

10

O

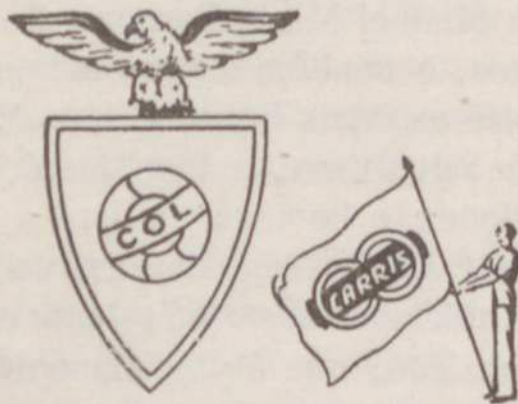
CLUBE ORIENTAL DE LISBOA é a resultante da fusão dos antigos clubes do bairro oriental da cidade: Chelas, Marvilense e Fósforos.

Procurando tenazmente enfileirar ao lado dos «grandes», encontraremos o «Oriental» a marcar nitida posição de relevo, em todas as competições desportivas em que tomou parte, desde 8 de Agosto de 1946: data da sua fundação.

Campeão Nacional de Futebol da 2.ª Divisão, em 1952/53; Campeão Regional de Andebol, em Juniores, nas épocas de 1946/47, 1947/48, 1948/49, 1950/51, e 1951/52; Campeão Nacional, na mesma modalidade e categoria, em 3 épocas, sendo duas consecutivas; o Clube Oriental de Lisboa possui ainda vários triunfos em provas de vela, modalidade onde sempre marcou presença muito honrosa.

O acendrado bairrismo de todos os simpatizantes e associados, dão a este clube características especiais que o tornam merecedor de realizar integralmente todas as suas aspirações, entre as quais figuram: a subida à 1.ª Divisão, de onde infelices várias o forçaram a sair há duas épocas; e a construção de um verdadeiro estádio, no Vale Fundão, com todas as condições necessárias para uma cultura mais completa das diversas modalidades praticadas.

O Clube Oriental de Lisboa atingirá certamente os objectivos que tem em vista. Para isso, felizmente, não lhe faltam dirigentes probos e trabalhadores, e a força inquebrantável de 6.500 associados, unidos e perseverantes, capazes das mais abnegadas dedicações para que o seu clube passe a ocupar o lugar destacado que verdadeiramente merece.



Uma vida que se extingue, uma vida que ressurgue

Já há algum tempo, que vamos deixando de ver circular com a antiga assiduidade, nas vias férreas metropolitanas (podemos afirmar destronadas pela «Diesel», e ulteriormente pela tracção eléctrica que se alastrará), as *locomotivas a vapor*, tantas delas, de aspecto imponente, incontidas no seu poderio, jamais foram avaras no máximo esforço que se lhes pedisse. Sentíamo-las como bons camaradas.

Quantos de nós, não criámos pelas locomotivas verdadeiras amizades, acimentadas pelo seu resfolgar quase animal, e dizemos até com instinto, este, muitas vezes, só compreendendo os seus titulares, companheiras leais, verdadeiras maravilhas de mecânica, técnica na perfeição máxima que o engenheiro lhes pôde dar.

Na quadra comemorativa do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, a nossa alma enche-se de alegria por o País vencer uma etapa para o progresso, pela electrificação da rede ferroviária, ao mesmo tempo que nos vincula no peito um sentir como que traduzindo o bafo de uma morte e o de um enterro, o finar da máquina a vapor, e quem sabe, o olvido. Saudosa e alegre amiga, que no seu apitar característico se anunciava através dos campos verdejantes. Agora é posta de parte, ela cheia de glória, de passado brilhante. Precisamente no troço de via, onde a locomotiva a vapor deu os seus primeiros passos, a vida se lhe esfuma e tem o seu passamento.

Àqueles que sentem como nós, àqueles cujo olhar está sempre atento aos mostradores e mecanismos, àqueles que, à custa de fadiga e suor, animavam e alimentavam esses milagres de força e técnica, para lançá-los, às vezes, a mais de uma centena de quilómetros por hora, sem deixarem de perscrutar o que a via lhe permitia, damos um aperto de mão afectuoso e de reconhecimento pelo dever cumprido, e felicitamo-nos por outro milagre que se está agora produzindo, destinada a dar mais juventude, mais movimento à nossa Terra. Mais um passo destinado a fazer circular com mais afã o sangue do progresso de Portugal.

A. C. F. P.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Fevereiro de 1907)

Valle do Vouga

O *Diario* publicou já no dia 29 os estatutos da Companhia Francesa para a construcção e exploração de caminhos de ferro no estrangeiro que é a que vai tomar conta da concessão d'esta linha ferrea, segundo o contrato com o governo.

Segundo esses estatutos, o sr. Palha Blanco passa á sociedade a concessão do caminho de ferro do Valle do Vouga, e obriga-se a cumprir as formalidades e diligencias que necessarias forem para obterem em nome da sociedade, a transferencia da referida concessão.

A sociedade sobrogar-se-ha em todos os direitos e obrigações do sr. Pereira Palha, referentes a esta concessão, a partir do dia da sua constituição, se a transferencia prevista fôr auctorizada pelos poderes competentes e reembolsará ao concessionario as quantias por elle pagas a titulo de caução.

Outrosim o sr. Pereira Palha passa á sociedade a obrigação de lhe ceder ou fazer ceder todos os terrenos necessarios á construcção e exploração do caminho de ferro do Valle do Vouga, mediante um preço global (*forfaitaire*) 1.500.000 francos.

Como compensação dos *apports* acima indicados, é attribuido ao sr. Pereira Palha:

Uma quantia de 500.000 francos, fixada á *forfait*, para o indemnizar de todas as despesas por elle feitas com estudos, traçados, diligencias, etc;

Esta quantia de 500.000 francos ser-lhe-ha paga logo que a transferencia da concessão seja effectuada no nome da sociedade.

E duas mil acções de 500 francos cada uma, inteiramente liberadas, não serão tomadas nas que depois forem creadas.

O capital social é fixado em 4.000.000 de francos e dividido em 8.000 acções de 500 francos cada uma.

D'estas 8.000 acções, 2.000, inteiramente liberadas, ficam attribuidas ao sr. Pereira Palha em compensação, até devida concorrência, dos seus *apports*.

As 6.000 acções a mais ficam para serem subscritas e liberadas em dinheiro.

Poderão ser creadas obrigações a curto ou a longo praso, sendo affectadas ao seu juro e amortização as garantias dadas pelo governo, nos decretos de concessão de 23 de maio de 1901 e 15 de abril de 1905.

A administração da sociedade será feita por um conselho composto de não menos de cinco nem mais de quinze membros, eleitos pela assembleia geral, por seis annos, renovaveis de fôrma a que a total renovação se faça por completo em cada periodo de seis annos, excepto para a administração nomeada pela segunda assembleia geral constituidora da sociedade, a qual funcçionará até a assembleia que fôr convocada para approvação das contas do anno civil de 1911.

A extensão d'este documento e o facto de termos que começar neste numero o, tambem longo, estatuto da Beira Alta, impede-nos, agora, de o publicar na integra.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — Pão, Amor e...

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Tambores ao Longe

NO CINEMA IMPÉRIO

Sessão extraordinária dedicada
ao pessoal da Companhia dos
Caminhos de Ferro Portugueses

Com a presença do sr. Ministro das Comunicações, realizou-se, na tarde de 18 de Janeiro, no Cinema Império, por iniciativa da Administração da C. P., uma sessão extraordinária dedicada ao pessoal da Companhia.

Pela feliz escolha dos quatro filmes exibidos, todos eles coloridos, três portugueses e um francês, a sessão teve carácter verdadeiramente cultural, tendo agradado em absoluto à numerosa assistência, entre a qual se viam os srs. Doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração, Eng.º Mário Costa, Conde de Penha Garcia, Eng.º R. de Espregueira Mendes, Pedro de Brion, Lima Henriques, Eng.º Branco Cabral, Dr. Élio Cardoso e outras individualidades.

Os filmes portugueses exibidos foram, pela ordem de apresentação, os seguintes:

«O Pintor e a Cidade», de Manuel de Oliveira; «Açores», de Filipe de Solms, «Cem anos de caminhos de ferro», do mesmo realizador e «O Balão Vermelho», do realizador francês Albert Lamoris.

O filme «O Pintor e a Cidade» é um admirável documentário colorido da capital do Norte, em que o comboio aparece como um valioso pormenor. Onde, porém, o comboio tem o papel principal, como não podia deixar de ser, é na realização de Filipe de Solms: «Cem anos de caminhos de ferro». Nesse filme, também notavelmente colorido, o espectador admira as grandes obras de arte e o mais recente material rolante, que veio actualizar e melhorar consideravelmente os nossos transportes por caminho de ferro.

PROBLEMAS ACTUAIS

III

TRANSPORTES

XI

Explanaram-se ideias sobre os métodos restritivos para protecção dos Caminhos de Ferro; restrições da Circulação dos automóveis e consequente encaminhamento do tráfego para o Caminho de Ferro.

Há razões de ordem económica que justificam estes métodos, como se viu. Mas poderá dizer-se que todas aquelas medidas são prejudiciais e embaraçam a livre circulação de mercadorias, livre, e possivelmente a preços mais baratos.

Há quem entenda que se deve encontrar uma fórmula que permita manter aquelas vantagens. Alguns se lembram de um processo indirecto que não perturbando mais o equilíbrio económico, deixaria funcionar livremente o jogo da concorrência.

Consistiria este processo em atribuir ao Caminho de Ferro uma parte do imposto sobre os carburantes consumidos pelos automóveis.

Se o Caminho de Ferro é necessário, e se se entende que os automóveis concorrentes também o são, ou caso não se entenda assim tão claramente, se não se quer por qualquer razão modificar o statu-quo, parece perfeitamente justo, que sejam os transportadores com lucros a pagar os prejuízos causados aos Caminhos de Ferro.

Um assinante da «Gazeta»

Linhas Estrangeiras

NOVA
IORQUE

O milagre da produção em série tornou-se extensivo às locomotivas. Virtualmente sinónima de preços mais baixos e nível de vida mais elevado, a produção em série surgiu com a Revolução Industrial. Actualmente, quase tudo, de canivetes a automóveis, se fabrica em série. Mas por motivos óbvios, a standardização tardou em se aplicar às locomotivas. O problema residia sobretudo na grande variedade da construção de vias férreas através dos tempos e nas diferentes partes do Mundo.

Não só a bitola das linhas variava, com a resistência das pontes e viadutos, a largura e altura dos túneis, etc.. Tentar submeter a construção ferroviária a um padrão único não era prático, tanto pela diversidade das condições e exigências das diversas áreas, como pela impossibilidade de se chegar a acordo sobre o padrão a adoptar.

Como consequência, os construtores limitavam-se a fabricar locomotivas de acordo com as encomendas recebidas. Mas os engenheiros não puseram de aparte a ideia de se conseguir uma locomotiva universal, adaptadas a bitolas variáveis e a climas diferentes, desde os desertos escaldantes às planícies geladas.

Havia três objectivos em vista ao procurar um modelo universal com baixo custo inicial, menos despesas de manutenção e produção mais rápida.

O ocaso parece já resolvido, pois vimos recentemente que vão ser reproduzidas em série essas locomotivas facilmente adaptáveis a várias bitolas, locomotivas que podem operar tanto em climas quentes como frios, a diferentes altitudes e em diversas tarefas — transporte de passageiros ou carga e movimentação do material nos parques ferroviários.

A nova série é de locomotivas diesel-eléctricas. Como os engenheiros bem sabem, a forma de energia mecânica mais económica em caminho de ferro é a electricidade, mas como a electrificação completa das linhas se torna muito dispendiosa, a locomotiva que transporta o seu próprio gerador constitui a solução ideal.

O emprego de peças standardizadas nestas locomotivas não só eliminou os custos da construção especial, como permitiu satisfazer todas as exigências do comprador quanto a bitola da linha, carga máxima e sistema de engate.

INERTOL — ICOSIT — ELASTOBIT

PRODUTOS ANTI-CORROSIVOS E DE PROTECÇÃO

*As melhores referências nos empreendimentos
Hidro-Eléctricos, Indústria e Construção Civil*

DEPOSITÁRIOS:

A ALGODOEIRA W. STAM, LTD.^A

Rua de Entreparedes, n.º 62 1.º — PORTO

Telef. 27647/8/9

AGENTE EM LISBOA:

A. DOS SANTOS JÚNIOR

Rua Castilho, n.º 57-solo — LISBOA

Telef. 5 6999



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

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. Luís Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.ªs 5.ªs e Sábados,

das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas

Dr. António Ferrão — 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 3 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.

ANALISES CLÍNICAS

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas

para passageiros e carga,

servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO

BIÉ, MOXICO E LUNDA

CONGO BELGA E RODÉSIAS

MOÇAMBIQUE

UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.ª classe)

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.ª

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

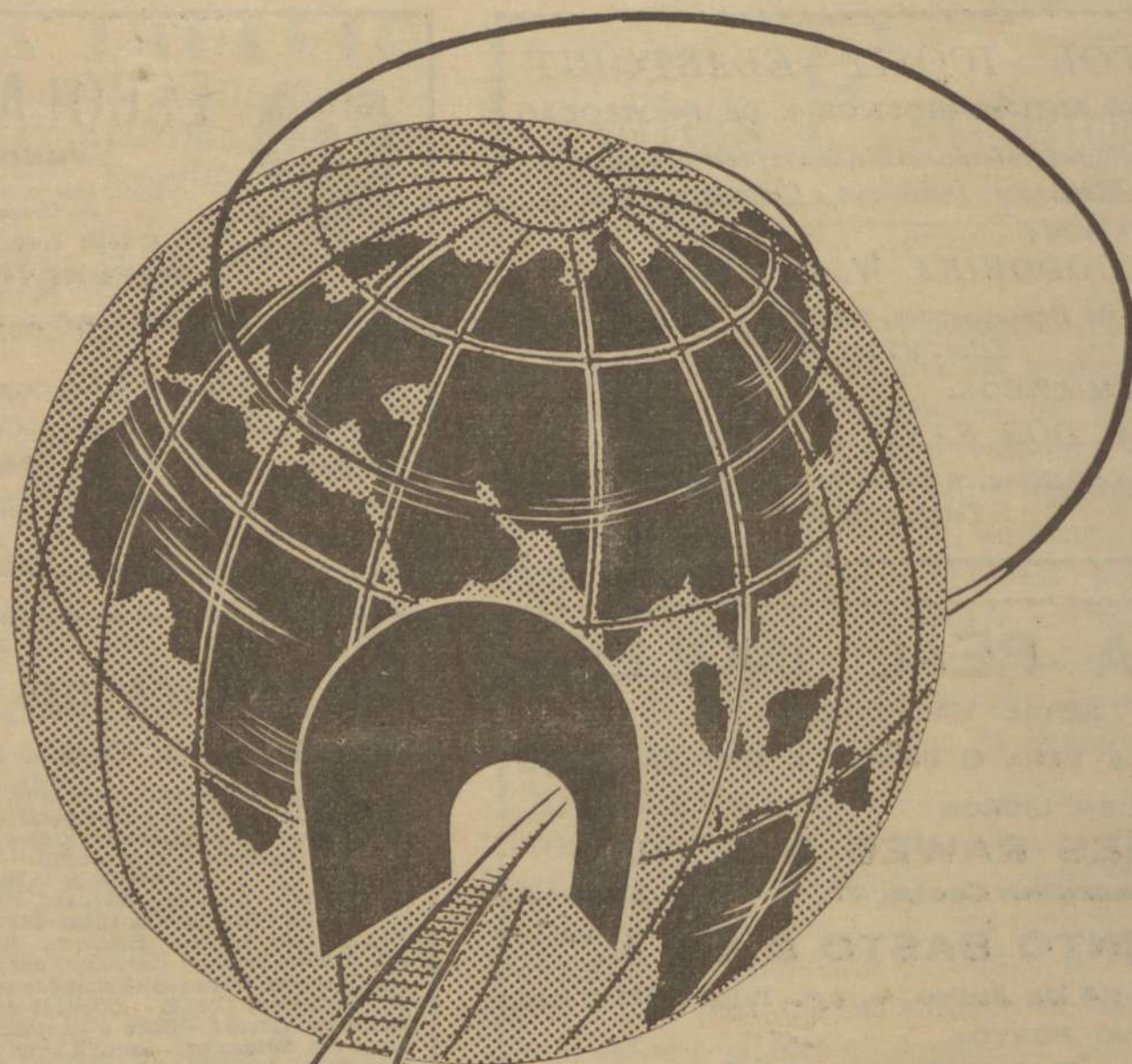
ESCRITORIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE