

5.º do 77.º Ano

Lisboa, 16 de Maio de 1964

Número 1834

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

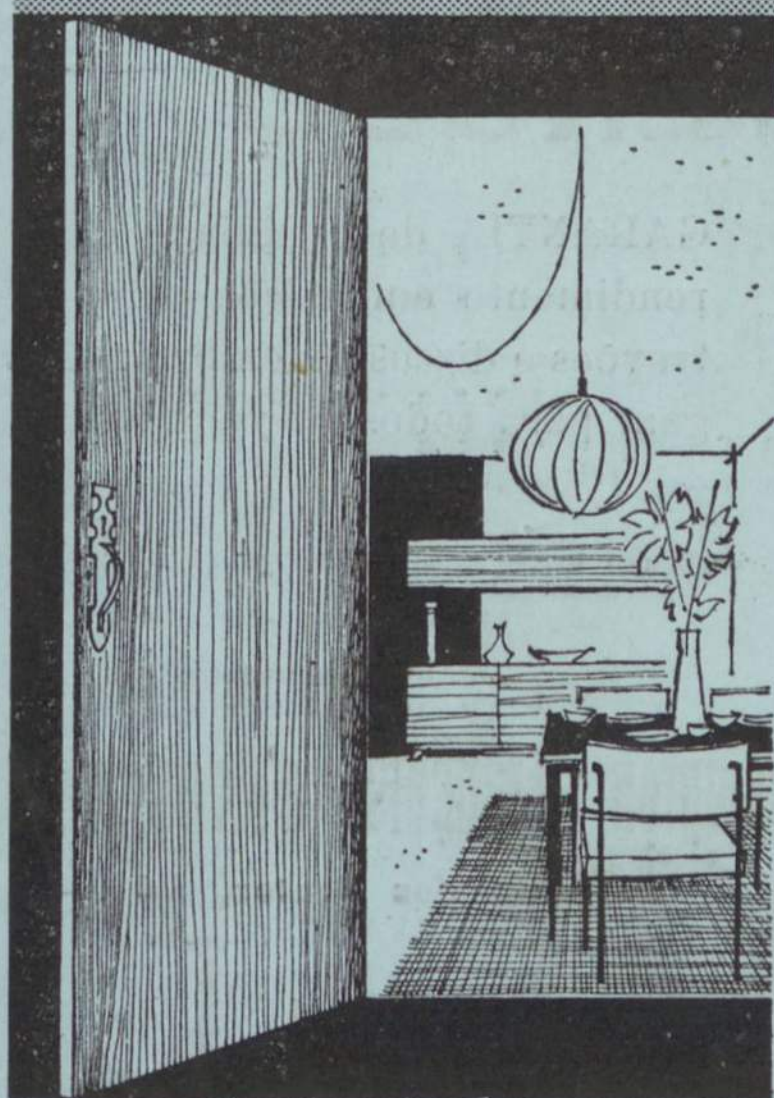
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

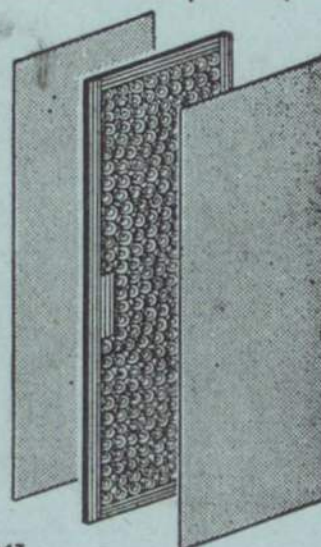
Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



siaf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 362331

PORTO — Pálacio Atlântico, 403 - Tel. 32526 e 36017

publigrafic

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da  **SONAE**

**Não há melhor e
é português**

PORTO — Rua de Passos Manuel, 228-4.º — Telef. 23514
FÁBRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196
LISBOA — Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D — Telef. 772259



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.
AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: **HOTEL TERMINUS**

FERODO

GARANTIA de qualidade e
rendimento em calços para
travões e discos de embraiagem
para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires
22, Rua das Pretas, 24

Telef. 37 03 51

PROVINCIA 30954

LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 20

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

Director: ENG. LUÍS DA COSTA

1834

16—MAIO—1964

ANO LXXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha 150 pesetas (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

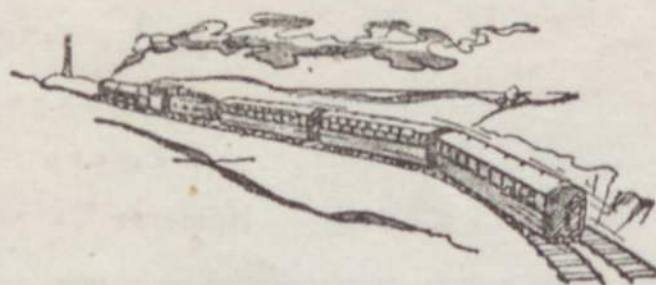
COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

O papel do Caminho de Ferro na nossa civilização, pelo Eng. <i>EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i>	99
Évora, a cidade-museu, cenário do «Abril em Portugal»	102
Panorama, por <i>R. DE BETTENCOURT</i>	104
A Previdência do Ferroviário Reformado.	105
Dois minutos de Viagem, por <i>JORGE RAMOS</i>	107
Eng.º Mário Melo Oliveira Costa	108
Há 50 anos.	109
Boda Ferroviária.	109
Comissão administrativa dos Transportes Internacionais dos Caminhos de Ferro	110
Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela.	110
Um episódio histórico — As gorjetas do senhor Briand, por <i>GUERRA MAIO</i>	110
Conferência Ferroviária Franco-Hispano-Portuguesa	111
Os nossos colaboradores.	111
Linhas Estrangeiras	112
Linhas Portuguesas.	112
Imprensa.	112



O papel do Caminho de Ferro na nossa civilização

Pelo Eng. EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

(Palestra proferida no Instituto Superior Técnico em 7 de Novembro de 1963, integrada na 1.ª Quinzena Cultural do ano lectivo de 1963-64)

Excelentíssimo Senhor Director
Excelentíssimos Senhores Professores
Mui prezados Colegas
Minhas Senhoras
Meus Senhores

Agradeço sensibilizado a presença amável de V. Ex.^{as} nesta palestra destinada aos estudantes.

Meus caros alunos:

É corrente afirmar-se com mais ou menos propriedade, e dentro de certa latitude, que o progresso da Civilização é mais acentuado nos países que dispõem de bons meios de comunicação.

Quer isso significar que os rios, os portos, as estradas, as vias férreas e os aeródromos, senão igualmente também os pipe-lines, são um indício e símbolo de Civilização. O mesmo é dizer que os transportes fluviais, marítimos, rodoviários, ferroviários e aéreos são considerados factores primordiais do desenvolvimento humano, e que o seu grau de expansão vale como expressão desse mesmo desenvolvimento.

Compreende-se, aliás, e de certo modo, que assim seja, pois que, repousando os mecanismos económicos dos nossos dias fundamentalmente nas trocas de produtos, lógico é admitir que os transportes, a um tempo permitindo e generalizando as deslocções dos referidos produtos, revestem importância de primeiro plano na estruturação de toda a Economia moderna.

Sabe-se que, na actualidade, é opinião dos mais eminentes economistas, que o fomento económico dos países considerados atrasados constitui o mais importante factor de equilíbrio da economia mundial.

Ora o fomento que eleva o rendimento por habitante, e, consequentemente, o nível de vida, com vista à sua aproximação do dos países convencionalmente apontados como padrões de medida, assenta no desenvolvimento industrial.

Mostra, porém, a experiência que não são apenas os países ricos em matérias-primas e possuidores de avultados recursos energéticos, os únicos capazes de uma evolução segura no caminho da industrialização.

É certo que as disponibilidades de energia constituem base prévia essencial de trabalho, e que industrializar requer, por outro lado, a existência de capitais importantes e o valioso apoio de uma técnica apurada e segura, fundada no conhecimento científico e na investigação. Mas pressupõe igualmente, e com carácter não menos importante e básico, a existência de largas possibilidades em matéria de transportes.

Ao falarmos de transportes industriais temos em mente não só os transportes de matérias-primas e combustíveis para os locais de transformação ou de consumo, mas também os próprios transportes internos nas unidades fabris. Estes últimos vêem não raro o seu interesse e importância subestimados. Contudo, possuem carácter igualmente decisivo para a rentabilidade dos processos produtivos.

A indústria dos transportes tem, consequentemente, papel essencial na actividade económica das nações. Como elemento básico do fomento é preponderante no desenvolvimento humano.

* * *

Reflectindo um pouco sobre a História há que reconhecer um certo paralelismo entre os grandes estádios da Civilização e a técnica dos transportes. Parece que a cada grande época histórica correspondeu um dado tipo de transporte preponderante e característico.

Foram com efeito os grandes rios navegáveis importantes que permitiram a constituição dos grandes Estados da Antiguidade e o desenvolvimento de civilizações como a egípcia e a caldaico-assíria.

O Mediterrâneo foi berço das navegações fenícia, grega e cartaginesa, que tiveram o navio como expressão da sua civilização.

A expansão romana apoiou-se por sua vez na construção de uma notável rede de estradas, as quais constituíram outros tantos eixos de difusão da civilização latina.

Às invasões dos bárbaros e à ruína das estradas romanas sucedeu o longo período medieval, estático e sombrio.

Foram mais tarde as navegações portuguesas que vieram descobrir para o Mundo as grandes linhas do transporte transoceânico, trazendo novos rumos à Civilização, e caracterizando o início de uma nova época que se convencionou chamar «Moderna».

Três séculos decorridos é o caminho de ferro que, juntamente com a navegação a vapor, vem a ser o obreiro principal da revolução industrial do século passado.

É já no nosso século que o automóvel e a aviação vêm mais uma vez modificar o ritmo da vida e influenciar a Civilização, conferindo-lhe características até aí ignoradas.

E são também os nossos dias muito recentes que nos trazem ao limiar das viagens espaciais, prenúncio de outros caminhos para a Humanidade e de imprevistos destinos para a nossa Civilização. Quem poderá prevêê-los, por mais optimistas ou pessimistas que sejam os vaticínios e antevisões? Até à data uma simples realidade: novos conhecimentos do meio em que vivemos e o ruir de muita Ciência feita de longos anos.

Verifica-se, porém, que às formas mais elementares do transporte têm correspondido mesmo na actualidade, civilizações primitivas, de carácter localizado no âmbito dos pequenos agrupamentos humanos. Nem é igualmente menos certo que as navegações de alto mar só foram possíveis mercê de uma técnica desenvolvida da construção de navios e da arte de navegar, e que os veículos de transporte modernos são clara expressão de alto nível atingido, por exemplo, pela indústria dos metais.

A evolução do transporte foi lenta nos tempos antigos; deve-se contudo ao desenvolvimento das técnicas os novos horizontes que lhe foram sendo permitidos.

Se é verdade que em cada grande época histórica se pode apontar um dado tipo de transporte como mais característico e marcante, não parece ousado enunciar que terá sido precisamente o grau de evolução técnica atingido pelo transporte que, em cada época, criou uma modalidade correspondente de civilização.

Não escreveu aliás Raoul Dautry, com a autoridade derivada do seu saber e experiência, que desde os tempos imemoriais a Civilização se caracteriza pelos transportes?

* * *

Durante séculos, que cobrem milhares de anos, o homem apenas se pode deslocar em terra, a pé, ou a dorso de animais variados; sobre os cursos de água, servindo-se de embarcações rudimentares utilizando a força das correntes e, numa fase mais evoluída, aproveitando instintivamente a acção motora fornecida pelos ventos. O veículo terrestre

representa já uma fase de evolução pronunciada, ainda que nesse mesmo período de milénios apenas tenha sido puxado a braço ou por animais.

As velocidades de deslocação conseguidas foram portanto necessariamente modestas. Para as pessoas, não poderiam exceder as de um animal em corrida. Para as mercadorias as de um homem a passo. Ou eram de grandeza equivalente.

Foi precisamente o caminho de ferro que veio fazer despertar a ideia de velocidade. Tal como a do transporte em comum das grandes massas de pessoas e das grandes cargas de mercadorias.

Note-se, no entanto, que a preocupação de velocidade não constituiu objectivo essencial do processo evolutivo que conduziu ao aparecimento do caminho de ferro.

O problema básico foi em todos os tempos um problema de tracção, suscitado pela necessidade de fazer deslocar cargas cada vez maiores. Nem sequer interessava o transporte de passageiros, pois o problema deste só apareceu em face dos largos horizontes que o caminho de ferro, uma vez imposto como meio de transporte de reais possibilidades, fez rapidamente descortinar.

Desencadeado o processo, o trilhar do novo caminho foi, porém, mais rápido. Do transporte inicial exclusivo de minérios, passou-se ao das cargas em geral, e logo de seguida ao dos passageiros atraídos pelo novo meio de transporte — para a época verdadeiramente revolucionário, nomeadamente em face das velocidades atingidas, que eram consideradas de valor astronómico, quando bem se quedavam nas duas ou três dezenas de quilómetros por hora.

Acentue-se, porém, e ilustrando a realidade, que seis anos apenas decorridos sobre o triunfo da locomotiva de Stephenson já os «cem à hora» ficaram a constituir uma realização a todos os títulos famosa.

Era naturalmente difícil avaliar na época as consequências mais distantes do aparecimento do caminho de ferro, e que interessaram todos os sectores da vida das populações.

Talvez nem mesmo modernamente haja sido possível adquirir noção clara e precisa dessas consequências que atingiram profundamente os domínios da Economia e da Sociologia, refundindo estruturas e criando entre elas novas relações de dependência. Quiçá terá o caminho de ferro estado na base das grandes realizações humanas da nossa época, mas também de algumas das suas desventuras, pesado tributo do bem-estar que o homem tem podido usufruir, sintetizado no conceito de nível de vida, conceito na realidade de significado bastante lato, mas indiscutivelmente sugestivo.

* * *

A análise mais detida de alguns aspectos

dominantes da influência do caminho de ferro na nossa Civilização requer que recordemos algumas datas e estádios essenciais da evolução do transporte ferroviário.

Toda a História do caminho de ferro faz aliás parte integrante da História da Civilização. Toda ela é recheada de aspectos e episódios que hoje se nos afiguram pitorescos e quase inconcebíveis, mas que, inegavelmente, caracterizaram uma época e definiram uma mentalidade predominante, mesmo em espíritos que a História consagrou como ilustres e esclarecidos.

O tema é vasto e aliciante, mas naturalmente que dele não poderei focar senão aspectos actualmente mais significativos.

* * *

Referi anteriormente que, durante milhares de anos, a velocidade das deslocações de pessoas e mercadorias se quedou, pela força das circunstâncias, em valores relativamente modestos, pois que, apesar da acentuada evolução experimentada pelos veículos e sobretudo pelo caminho de rolamento — as veredas já regularizadas e transformadas em estradas pavimentadas, ainda que para hoje rudimentares do ponto de vista técnico — as formas de tracção dos veículos não puderam ir além da característica de tracção animal. E se bem que, com mudas de animais convenientemente organizadas, se pudessem realizar extensos percursos diários, o certo é que a velocidade média de transporte não excedia a permitida pela marcha dos animais. Nos princípios do século XIX não iria além dos 5 ou 6 km/h. O aparecimento da diligência generalizou, é certo, o transporte público, que já existia desde o século anterior, mas, na realidade, o transporte, embora possível, permanecia caro e não isento de perigos, e só as pessoas das classes sociais mais elevadas — as chamadas «pessoas de condição» — podiam efectivamente viajar.

A época é afinal ainda relativamente próxima de nós, durou naturalmente em alguns países até mais tarde do que noutros, e a literatura e o cinema têm-se encarregado de nos dar vivas reproduções das suas características, fazendo com que estas sejam de todos sobejamente conhecidas.

Em imagem curiosa, embora extrema, escreveu Ellison Hawke, na sua «História do Transporte», que antigamente o rico cavalgava e o pobre caminhava, e que foi precisamente o advento do caminho de ferro que veio permitir não só que a velocidade de transporte crescesse para além de tudo o que se podia imaginar, mas que sobretudo passasse a ser a mesma para o pobre e para o rico.

O aparecimento do caminho de ferro marca

curiosamente, e talvez até certo ponto por ironia do destino, uma fase definida da evolução do transporte rodoviário. Ou melhor: dos veículos adaptados à circulação por estrada.

O progresso técnico destes acentuou-se rapidamente após a invenção da mola — terceira fase duma evolução em que o aparecimento da roda e a utilização da atrelagem e da ferradura, constituem outros pilares fundamentais.

Em finais do séc. XVIII deparava-se, porém, com um duplo problema técnico. Por um lado os aros metálicos das rodas dos veículos retalhavam os macadames que constituíam os pavimentos das estradas principais, destruindo-os a curto prazo. Por outro lado as várias tentativas de aplicação da máquina a vapor de James Watt haviam terminado em completo fracasso. O movimento dos veículos resultava descontínuo e incontrolado; o esforço motor desenvolvido — como hoje se diria — era insuficiente para fazer deslocar os veículos sobre os pavimentos irregulares das estradas e arruamentos das cidades, e não era por outro lado produzido com a regularidade que a sua utilização impunha.

Ficou célebre neste campo a tentativa de Cugnot em 1770, com o seu veículo automotor, que na sua marcha desordenada derrubou, ao ser ensaiado, uma parede do Arsenal de Paris, e logo recolheu desconjuntado a um museu — o Conservatório de Artes e Ofícios daquela cidade — onde ainda se encontra a testemunhar mais uma experiência que não logrou êxito.

Ainda que, em 1800, nos Estados Unidos, Evans, simples mecânico de Filadélfia, tenha conseguido fazer circular regularmente nas ruas da cidade um carro a vapor de alta pressão (parece que de 10 atmosferas), a realidade, porém, é que a experiência não teve continuidade, e houve que aguardar ainda algumas décadas, para que o automóvel do séc. XX, com rodas dotadas de pneumáticos e motor de explosão, viesse impor definitivamente a viação mecânica sobre a estrada.

Nascido portanto antes do caminho de ferro, o automóvel levou larga soma de anos a tornar-se a máquina eficiente e maleável de nossos dias.

Foram precisamente as insuficiências de ordem técnica apresentadas pelos veículos rodoviários no limiar do séc. XIX que levaram o inglês Ricardo Trevithick, após o insucesso da sua «diligência a vapor para estrada», inspirada no veículo de Evans, a ensaiar o seu invento sobre os carris das minas. O êxito desta vez foi convincente e a locomotiva de Trevithick rebocou um comboio de cinco veículos transportando 10 toneladas de ferro e cerca de 70 homens, à velocidade de 8 km/hora. A data desta experiência — 24 de Fevereiro de 1804 — pode dizer-se que assinala o princípio do

caminho de ferro. Esta locomotiva funcionava à pressão de 10 atm. e dispunha de um único cilindro horizontal accionando por meio de biela um sistema de engrenagens que transmitia o movimento às rodas motoras, que eram apenas as do lado esquerdo da locomotiva. A particularidade mais frisante desta terá sido a do escape montado na chaminé, solução verdadeiramente genial, pois regulava automaticamente a tiragem, e, consequentemente, a intensidade do fogo, em face do esforço de tracção pedido à locomotiva.

Em 1808, uma outra locomotiva de Trevithick circula numa linha em circuito fechado como atracção de feira, rebocando um veículo em que os audaciosos da época se dispunham a receber o seu baptismo ferroviário.

Levar-nos-ia muito longe descrever, mesmo a traços rápidos, a história dos vários elementos do caminho de ferro.

Data de 1550 a mais antiga imagem conhecida de carris, numa gravura mostrando o equipamento das minas de Leberthal na Alsácia. Mas admite-se que a ideia da utilização de carris como caminho de rolamento seja muito mais antiga. Carris naturalmente de madeira, mais tarde cobertos com chapa metálica para os preservar de um uso muito rápido, e finalmente constituídos por barras metálicas em meados do séc. XVIII quando a indústria e a tecnologia dos metais atingiram suficiente grau de desenvolvimento.

À data do aparecimento da locomotiva de Trevithick também já a roda com verdugo havia dado as suas provas nas vagonetas das minas, base de toda a evolução dos veículos ferroviários. O problema do guiamento estava resolvido. Falta, como dissemos, resolver o da tracção, e a solução foi encontrada com a utilização de rodas metálicas com verdugo sobre trilhos igualmente metálicos.

O êxito da realização de Trevithick não impôs, porém, definitivamente o caminho de ferro. O problema da aderência passou a constituir preocupação dominante em muitos espíritos, entusiasmados com a facilidade de reboque de cargas apreciáveis que o novo sistema proporcionava. Apareceram por tal motivo variadas locomotivas que poderemos designar do tipo cremalheira. Algumas vezes as soluções eram bem bizarras, como a locomotiva que em 1813 dispunha como que de umas muletas articuladas, comandadas pelo mecanismo motor, e que se apoiavam alternadamente no solo, em reforço da aderência dos rodados, suposta susceptível de faltar.

Entretanto o caminho de ferro vai-se difundindo como meio de transporte acelerado e começam a aparecer as primeiras linhas de serviço público de mercadorias. A primeira linha de caminho de ferro para o serviço de passageiros foi a

de Stockton a Darlington, em Inglaterra, inaugurada em 27 de Setembro de 1825.

A evolução técnica das locomotivas continua a processar-se e são numerosos os tipos construídos, cada um pretendendo apresentar características melhores de velocidade e de capacidade de reboque das cargas.

Organizam-se competições entre veículos sobre carris rebocados por tracção animal e veículos rebocados por locomotivas. Nem sempre, porém, estas lograram obter êxito.

Organizam-se igualmente competições entre locomotivas, como o célebre concurso de Rainhill, em Inglaterra, que decorreu de 6 a 14 de Outubro de 1829 e terminou com a vitória da locomotiva de Georges e Robert Stephenson, a famosa «The Rocket», que pesava cerca de 4 toneladas, e cobriu o percurso de 30 milhas em 2^h 06^m rebocando uma carga de 12,6 ton., alcançando na última milha e meia do trajecto uma velocidade de cerca de 39 km/h.

A vitória deveu-se essencialmente à grande inovação técnica apresentada por esta locomotiva — a de possuir uma caldeira tubular, e de dispor da caixa de fogo independente da de fumo. Este tipo de caldeira havia sido inventado e registado cerca de dois anos antes pelo francês Marc Séguin, outro nome indissolúvelmente ligado à história da locomoção a vapor, pois deve-se-lhe, com esta invenção, e sua aplicação à locomotiva, o aperfeiçoamento técnico — verdadeiramente brilhante — que faltava para solucionar o problema da produção de vapor na quantidade e ritmo que a utilização exigia em face da necessidade de desenvolvimento contínuo e prolongado de um esforço de tracção cada vez mais importante.

Daqui em diante o caminho de ferro segue a sua evolução natural e é a preocupação da velocidade que passa ao primeiro plano, sempre na ânsia de cada vez se andar mais depressa.

Charles Dollfuss, apontado como um dos maiores historiadores do caminho de ferro, pôde escrever significativamente: «A locomotiva é a expressão suprema da máquina a vapor. Ninguém é indiferente à nobreza de uma locomotiva a vapor em marcha. É a mais viva das máquinas, aquela que encarna a velocidade e a força».

O comentário é plenamente actual. Temo-lo ouvido variadas vezes nos nossos dias diante das locomotivas eléctricas e diesel, complexos técnicos bem mais extraordinários, mas de certo modo frias do ponto de vista caminho de ferro. É que ainda hoje, para a sensibilidade do ferroviário e do público a locomotiva a vapor constitui a expressão viva do caminho de ferro e o seu símbolo imperecível.

(Continua)

ÉVORA, A CIDADE-MUSEU, cenário do «Abril em Portugal»

O «Abril em Portugal», já firme de tradições no turismo português, vestiu este ano novas galas, novos enfeites, mudou alguns dos cenários e aí esteve ele a receber os turistas que com fartura afluíram a Portugal para gozarem as delícias do nosso clima e as belezas da nossa terra.



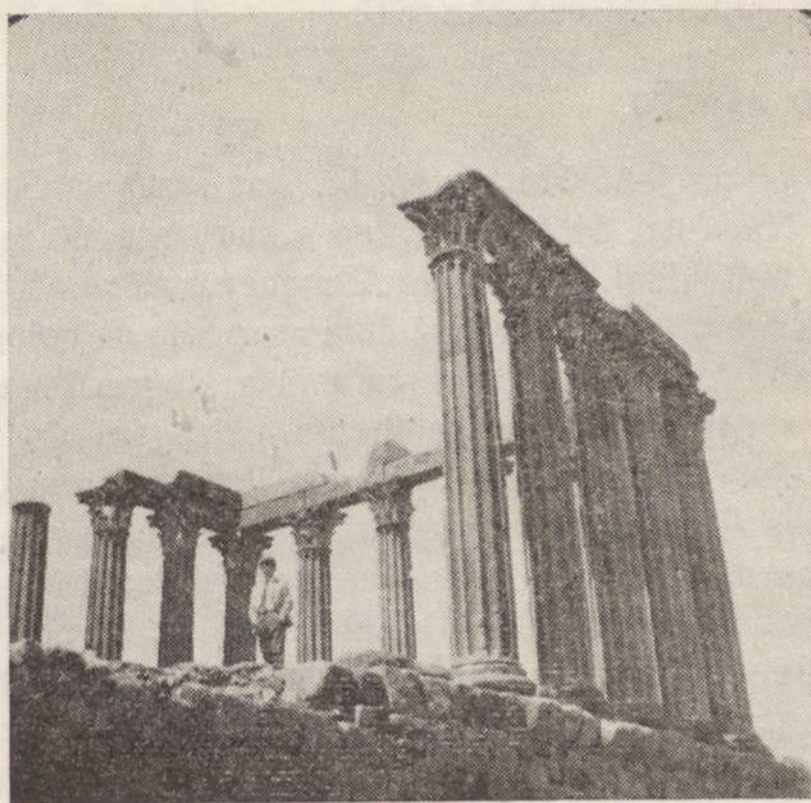
A bela Ermida de S. Brás saúda os visitantes

E Évora soube corresponder com fidalguia à honra que lhe concederam; com um programa de recepção bem elaborado, os forasteiros que a visitaram nos dias 25 e 26 viram-se rodeados do tom festivo das bandas de música, do tom nostálgico dos cantares alentejanos, do som metálico e atraente dos garbosos cavaleiros que percorriam a cidade vestida de Domingo e com um sol de Verão a corresponder ao que dele se esperava.

As honras do êxito do «Abril em Évora» deverão ser rendidas à Comissão Municipal da cidade-museu, que não se poupou a esforços para que tudo fizesse o encanto do visitante; mas cabe também um justo louvor ao S. N. I. e à C. P. pela valiosa colaboração que prestaram ao empreendimento. Num gesto digno de atenção, e a exemplo do ano passado, a C. P. colocou, graciosamente, à disposição dos turistas que se encontravam em Lisboa um comboio especial que assegurou a ida e o regresso em óptimas condições. Mas, entretanto, permita-se-nos um pequeno reparo: a C. P. deu o melhor do seu apoio fazendo todo o serviço a suas expensas; e fora os funcionários da Companhia que se deslocaram, os restantes utentes do comboio especial eram possuidores de bilhetes obtidos através do S. N. I. Ora quer-nos parecer que as iniciativas do «Abril em Portugal» se dirigem principalmente ao turista *estran-*

geiro; desta forma não compreendemos como foi possível notar-se uma proporção de cerca de 10% de turistas estrangeiros e os restantes serem turistas... mas portugueses. Ou se deu o caso dos estrangeiros não se mostrarem na verdade interessados nos bilhetes que lhe eram oferecidos... ou a distribuição foi feita de maneira que menos convém ao Turismo. De qualquer forma, preferimos mesmo assim que se tenha verificado a segunda hipótese — porque pode ser remediada por melhoria de eficiência dos serviços — porque, a confirmar-se a primeira, seria menos grave mas de mais difícil solução.

Mas à parte estes pormenores de bastidores, a iniciativa foi um êxito. À chegada a Évora, no Domingo, as gentis estudantes-guias conduziram os forasteiros num peregrinar de beleza através dos antigos Paços de D. Manuel II — transformado em museu de artesanato —, da igreja de S. Francisco com a exótica Capela dos Ossos; as características carroças, postas gratuitamente à disposição dos visitantes para fazerem um circuito através da cidade, conduziram-nos lenta mas alegremente aos pontos de vista mais interessantes do burgo; as refeições caracteristicamente alentejanas servidas no Celeiro Comum — de magnífica decoração — cativaram pelo esmero com que foram apresentadas. Cremos que



Um dos mais sugestivos monumentos eborenses: o templo romano

todos não esquecerão tão cedo a linda cidade alentejana e os seus atractivos, e esperamos com impaciência o próximo «Abril em Portugal» para que mais e mais turistas possam fazer depois a necessária e esperada propaganda dos encantos da nossa terra e da maravilhosa hospitalidade da nossa gente.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Cerâmicas e óleos de Miguel Ângelo

Numa das salas de exposições do Palácio Foz, precisamente na mesma quadra onde a poetisa e pintora Ana Maria Botelho expôs recentemente uma bela colecção de óleos, foi-nos dado ver e admirar as cerâmicas e os óleos do jovem artista Miguel Ângelo. O aguarelista Mário Salvador fez no catálogo, em entusiásticas palavras, a apresentação e o elogio do já notável ceramista. Não houve da parte de Mário Salvador o mais pequeno exagero. O discípulo de Jorge Barradas, a quem a cerâmica de hoje ficou a dever assinalados serviços, é inteiramente merecedor dessas palavras. Miguel Ângelo é, com efeito, um grande artista, e a sua arte, como a definiu Mário Salvador, é um misto de misticismo e poesia. É, pois, com encanto, que se vêem os óleos e as cerâmicas de Miguel Ângelo.

Não só Mestre Jorge Barradas pode orgulhar-se deste talentoso artista, a quem soube orientar com tanta proficiência, aconselhando-o a seguir o seu caminho próprio, também a nova geração deve orgulhar-se de possuir, para sua glória, um ceramista com tanta personalidade e originalidade como é este jovem e já ilustre pintor Miguel Ângelo.

João Mário

O pintor João Mário veio há dias fazer na Sociedade Nacional de Belas Artes a sua segunda exposição individual. Natural de Alenquer e ali residindo, a paisagem envolvente fez dele um poeta de colorido intenso. As suas pinturas cantam a alegria da vida e a sensualidade da soalhenta paisagem do seu Ribatejo. Mas o pintor, que nos impressionou com as suas *Procissões* religiosas, em que está presente a alma do bom povo de Alenquer, pintou também, para nosso encantamento, aspectos de Évora, de Nazaré, da velha e típica Alfama, e, para surpresa dos ferroviários, uma *Estação de Caminho de Ferro*, que não deixa de ter interesse.

Poeta da cor, a sua paleta é de uma riqueza cromática admirável. Podem as escolas de pintura envelhecer de época para época; podem as gerações de hoje não querer entender as mensagens legadas pelas gerações anteriores, mas uma coisa é certa: a arte, quando é sinceramente sentida e vivida, é sempre o testemunho de uma atitude, de um temperamento. Roque Gameiro envelheceu, porventura? Carlos Reis deixou de vibrar nas suas paisagens? Columbano deixou de ser um grande pintor?

Portugal pitoresco



CAPELA DE S. JOÃO BAPTISTA (Séc. XVIII)
Freguesia de Fornelos — Santa Marta de Penaguião



SONETO A UMA BÓ-BO'

(Locomotiva Eléctrica)

*Arranca altiva, envolta em plúmbeo manto,
abandonando o cais em marcha lenta,
onde ficam adeus cheios de pranto
da mãe chorando o filho que se ausenta.*

*E as carruagens lá seguem, enquanto
a lágrima ao aceno se acrescenta;
o ronco dos motores lembra o canto
que desafia a bruma e a tormenta.*

*Corre, corre veloz, no ar silvando,
através dos taludes e dos vales
vencendo rampas sem dificuldade,*

*até que um dia certo, não sei quando,
já cansada e vencida pelos males
de ti mais nada reste que a saudade.*

ARMANDO CAMEIRA

A Previdência do Ferroviário Reformado

No ano de 1963 foram processados 205 subsídios, num total de mais de 1 258 contos

De «A Previdência do Ferroviário Reformado», benemérita Associação de Socorros Mútuos, instalada no Porto, em sede própria, rua Chã, n.ºs 128 a 136, recebemos o Relatório referente à gerência de 1963.

Trata-se de um documento importante, que atesta a vitalidade deste organismo e vem mais uma vez justificar a necessidade de o manter e, também, de lhe dar as condições necessárias para lhe possibilitar um maior programa de acção. A Direcção de 1963, a que presidiu, a contento de toda a massa associativa, o sr. António Rodrigues Coutinho, expressa, no seu relatório, o desejo de que a sua querida Associação seja um dia a representante de todos os ferroviários do País.

Em 1963 teve esta Direcção o grato prazer de ver concretizados os seus longos e justos anseios de trazer para a sua Associação os sócios de uma outra, que sendo também constituída por ferroviários, deu assim um grande passo para a união que todos desejam. Com efeito, verificou-se a fusão com a Previdência do Ferroviário Português e nasceu assim uma nova Associação, mais forte e mais apta a interessar os que ainda possam descrever da real valia de um futuro não totalmente assegurado, mas acalentado por alguma coisa que possa atenuar as contrariedades de uma doença ou de uma invalidez prematura.

E o Relatório acrescenta:

«Não desesperamos de ver ainda um dia, e esse esforço pertencerá aos vindouros que, porventura, sejam chamados a dar o melhor do seu esforço em prol da nossa causa, de ver ainda, dizíamos, uma só Associação de Ferroviários, congregando desse modo os superiores interesses de uma classe das mais numerosas do País, com longos anseios a concretizar e que só desse modo se tornarão válidos, na medida em que todos nunca são demais para engrandecer o fim a que se destina.

Desde a primeira hora se abriram as portas da Associação, mesmo nas reuniões da Direcção, dando desse modo ensejo a se pronunciarem sobre os problemas que àquela dissessem respeito, numa comunhão de ideias que nos pareceu ímpar em Associações congéneres, criando assim um ambiente fraternal, de solidariedade colectiva, capaz de rasgar novos horizontes e interessar os sócios pelos inúmeros problemas que interessam não só a Associação mas à classe em geral.

Procuramos não restringir a nossa acção aos problemas que directamente dizem respeito à Associação, mas desenvolver outros aspectos, como o cultural,

que, embora em pequena escala, foi o primeiro passo para novas realizações que possam trazer os sócios a interessarem-se e a dar o seu valioso contributo a um melhor nível numa classe bastante heterogénea na sua constituição».

Em 31 de Dezembro de 1963, com a entrada de 219 novos sócios, a massa associativa ficou constituída por 4 526 sócios. Na análise às contas do Exercício de 1963 verifica-se que foram processados 205 subsídios, quer de reforma, incapacidade ou falecimento, num total de 1 258 298\$00.

Com a aprovação do Conselho Fiscal, os valores da Associação foram enriquecidos com a compra de mais 820 obrigações da Hidro-Eléctrica do Cávado a preço inferior ao seu valor nominal de 1 000\$00, reforçando-se deste modo o património da Associação e garantindo, com os valores já existentes um juro de rendimento apreciável.

A exemplo do que acontece há anos, a Associação continua a conceder empréstimos aos sócios no montante autorizado de 450 contos, por intermédio da Caixa de Auxílio.

Foi de 218 348\$90 o saldo do Exercício de 1963, que foi distribuído do modo seguinte: Fundo permanente — 96 939\$80; Fundo de amortização e conservação de imóveis — 112 022\$40; Fundo de reserva — 9 386\$70.

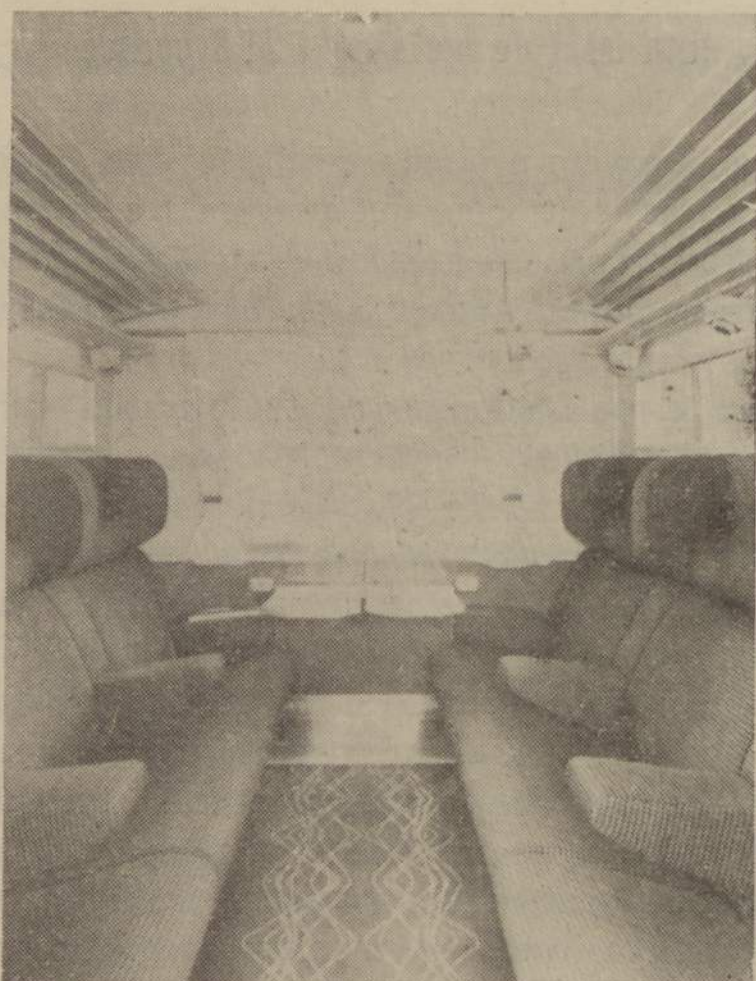
Para o exercício de 1964 foram designados novos corpos gerentes. A presidência da Assembleia geral ficou a cargo do sr. Ernesto da Costa Gaspar, agente Técnico de Engenharia, e a presidência da Direcção será exercida pelo sr. Joaquim Moreira Vinhas, inspector de Exploração.

Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes

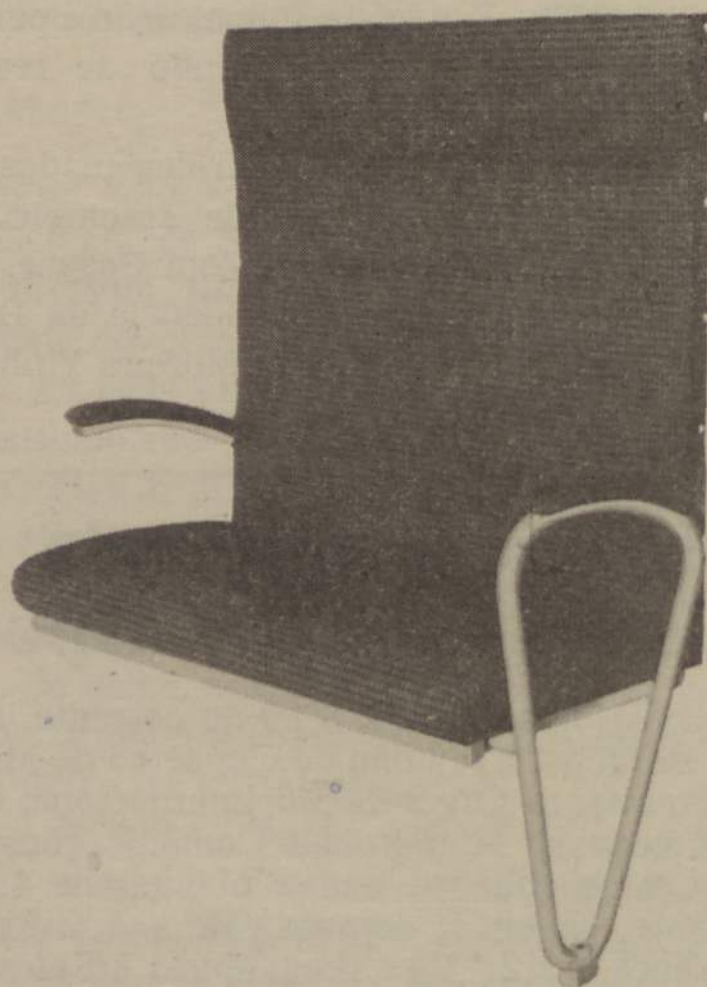
Nos próximos dias 27 e 29 do corrente, realiza-se, em Bordéus, a reunião do Conselho de Ministros desta importante Organização Internacional em que Sua Excelência o Ministro das Comunicações, Engenheiro Carlos Ribeiro, ocupa o lugar de 1.º Vice-Presidente, cabendo, durante este ano, a Presidência à França e a 2.ª Vice-Presidência à Suíça.

Importantes problemas, em estudo, vão ser tratados, salientando-se, entre eles, o da Política Geral de Transportes e ainda outros respeitantes à Segurança Rodoviária.

O senhor Ministro das Comunicações far-se-á acompanhar dos seus suplentes, Engenheiro Luís de Guimarães Lobato e Engenheiro Luís da Costa, nosso ilustre Director.



Estofos das carruagens Grandes Linhas,
1.^a classe



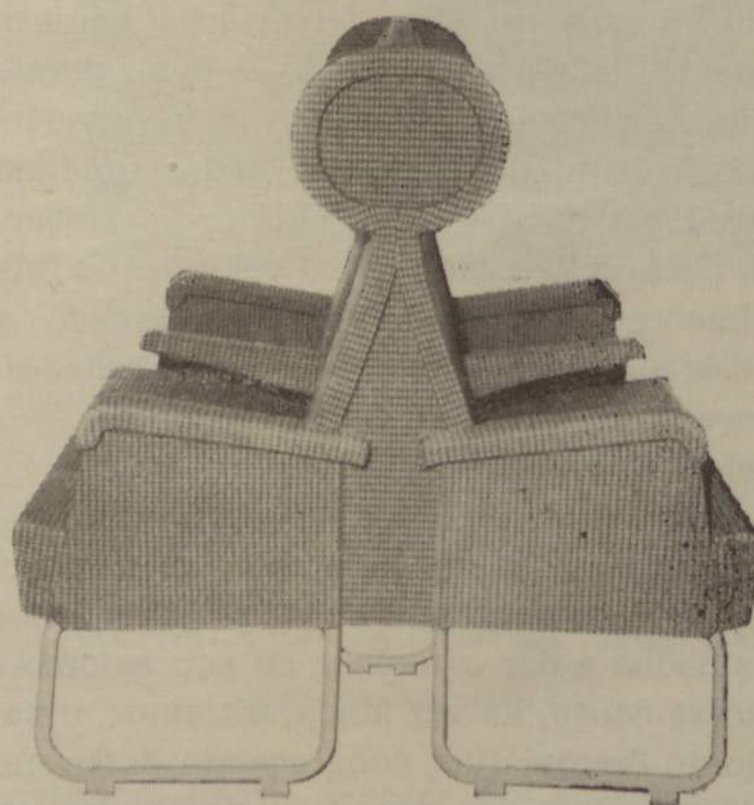
Banco simples de 2 lugares, 2.^a classe
(estudo)

Molaflex

Molas Flexíveis, Lda.

Apartado 61 — S. JOÃO DA MADEIRA

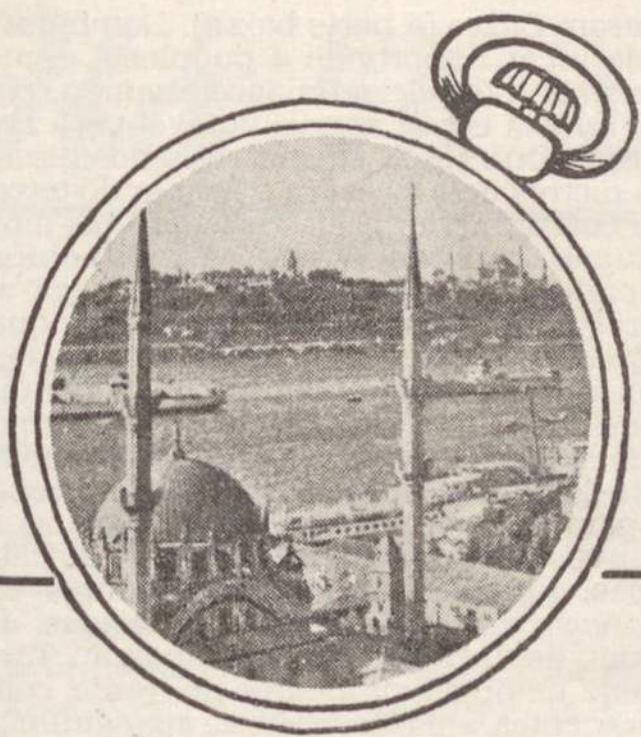
EXECUTA ESTUDOS
E PROTÓTIPOS DE BANCOS
PARA CAMINHOS DE FERRO



Banco duplo de 4 lugares, 1.^a classe (estudo)

Gama de fabricação:

- * colchões de molas
- * camas
- * sofás-cama
- * almofadas
- * edredons
- * molas técnicas para a indústria
- * estofos para automóveis e autocarros



Dois minutos de Viagem

— Por Jorge Ramos —

Os homens que adoravam o Sol

A Europa, ao descobrir os imensos territórios de um continente inexplorado, que teria de conquistar à custa de sobre-humanos esforços (onde os louros da epopeia mancham a glória de heroísmos fanáticos com um jugo imposto a ferro e a fogo) trouxe ao século de ouro da sua expansão além-Atlântico consideráveis riquezas. Transforma populações semibárbaras em clãs que deviam colaborar na prosperidade do Ocidente Latino, mas exterminou o que restava de civilizações tão antigas, que não se sabe bem ainda hoje como se formaram. À medida que o novo Mundo ia sendo devassado por portugueses e espanhóis, foram pouco a pouco tomando contacto com a civilização do génio peninsular, as mais diversas tribos habitando savanas impenetráveis, vivendo nas florestas sombrias das margens dos grandes dos rios, ou nos espessos labirintos da selva. Eram *nações* isoladas de índios que falavam enorme diversidade de dialectos.

Estes povos autoctónes agruparam-se, pouco a pouco, cabendo a supremacia aos mais aptos, aos que se revelaram mais inteligentes para compreender o grande papel que deviam desempenhar na História. Com estes elementos aborígenes, Portugal e Espanha criaram novos países no mapa do Mundo. A independência do Brasil, carta magna da sua maioria, deu a um vastíssimo território a possibilidade de se tornar na grande e próspera república de hoje. A América espanhola abandonava também a tutela da Espanha, mercê da energia de um homem extraordinário, cujo nome ficaria nos anais do continente americano ao lado de Washington como herói da libertação. Homem voluntarioso, de audácia e coragem excepcionais, tão hábil diplomata na estratégia política como metódico na organização dos seus planos de chefe militar, a ele se deve a independência da América hispânica: o general venezuelano Simão Bolívar. Este caraquenho, que tentou reunir numa conferência os estados latinos da América, tornou livre e autónoma a Nova Granada, constituindo-a em república (1819) sob o nome de Colômbia, e a Venezuela; e fundou o Alto Peru, que é hoje a república da *Bolívia*, nome que evoca Bolívar.

Nas origens remotas desta ou daquela grande tribo vamos encontrar vestígios de Civilizações mortas. Populações dispersas de índios que Pizarro encontrou ao conquistar o Peru em 1502 (este país tomou o nome de um pequeno rio chamado Piru) e que também Fernando Cortez, vinte anos depois, encontraria na Terra de Mexil (Mexil: nome do «deus da guerra» azteca, origem do nome México) eram, sem dúvida, os restos de uma grande família que há milhares de anos erguera uma civilização bastante avançada. Se é certo que algumas raças haviam degenerado, duas, porém, mantinham no crepúsculo das suas civilizações, quase extintas, um espírito de unidade, como descendentes de povos que, apesar de submersos na sombra, deixariam, através dos séculos, sulcos profundos e indeléveis: os *Incas* do Peru e os *Aztecas* do México. Estes últimos, ao cabo de uma guerra feroz de conquista, que custou a vida a mais de cem mil homens, foram esmagados pelo invasor branco. Foi à força de crueldades inauditas (a que não escapou o imperador Guatimozin, mandado fusilar por Cortez) que o conquistador conseguiu firmar o domínio

espanhol no território mexicano. É provável que os impérios Inca e Azteca dominassem toda a vastíssima cordilheira dos Andes, abrangendo inteiramente a América meridional: a Patagónia, parte do Chile, a Bolívia, o Peru, o Equador... Dos aztecas conhecem-se algumas das suas tradições e dos seus mitos. Os incas, porém, legaram à curiosidade dos arqueólogos os seus templos em ruínas e os palácios em magníficos monumentos solidamente construídos, que têm resistido à voragem dos séculos. Com estas pedras milenárias reconstruíram-se cidades que ocupariam áreas muito extensas — e teriam edifícios de proporções tão gigantescas como os da Babilónia, ao pé dos quais um arranha-céus de Nova-Yorque seria um brinquedo de crianças... Estas velhíssimas relíquias de um passado de esplendor e apogeu, lançou muita luz sobre as religiões, as lendas poéticas, a arte e os costumes de um grande império desaparecido — numa palavra, sobre a sua verdadeira origem histórica.

De que modo se originou e evoluiu essa extraordinária manifestação de *inteligência* pouco se sabe. Hipóteses e conjecturas baseiam-se apenas nos vestígios que ela deixou: marcos de uma das maiores Civilizações de todos os tempos cujas páginas é difícil reconstituir porque quase tudo foi sepultado por alterações geológicas, ou continua envolvido na sombra milenária do mistério de inexploráveis selvas. Com os escassos elementos recolhidos em pesquisas arqueológicas, é contudo possível reconstituir, em parte, a vida desse povo ameríndio excepcionalmente dotado de força imaginativa e de habilidade criadora. Tudo faz supor que entre eles, como entre os Mayas, houve grandes legisladores, filósofos, poetas e astrónomos. Um dos mais grandiosos períodos da história da Humanidade teria florescido nessa civilização morta — que dir-se-ia viva ainda hoje pelo eloquente legado que deixou à própria existência de um continente.

O povo pré-hispânico dos Incas habitou um vasto território de mais de 2.400 quilómetros de extensão por 480 de largura, estendendo-se pelas regiões onde existem hoje o Peru, o Equador, a Bolívia e parte do Chile. Formou um Império poderoso, cuja influência foi muito maior do que a da civilização do Nilo e do Eufrates. O primeiro Imperador foi Manco Capac, fundador da dinastia (princípios do século XI) até à época da chegada de Francisco Pizarro. Com a rendição de Atahualpa, em 1532, vencido pela expedição do tristemente célebre capitão espanhol, o império Inca desmoronou-se. Os «homens brancos» do Ocidente, numa onda feroz de destruição, despedaçaram-lhe os templos, arrasaram cidades, mutilaram monumentos, e afogaram no sangue dos massacres a sua sanha devastadora.

Fixando-se com maior densidade no território agora ocupado pelo Peru, os incas viveram nos infinitos planaltos da cordilheira dos Andes e nas vertentes dos vales inacessíveis. É ali que se tem encontrado gigantescas estruturas de pedra, de considerável valor arqueológico, e em alguns casos, únicos entre as maravilhas do mundo! Afastando-se do litoral (o Peru tem uma frente para o Pacífico, de mais de 2200 quilómetros, desde Tumbes a Arica) os incas fundaram as suas cidades e construíram templos e edifícios de pedra lavrada nos lugares mais recônditos, particularidade esta muito característica da primitiva cultura peruana. A costa deserta não os atraía. Quando os espanhóis da primeira expedição, em 1524, estabeleceram no litoral o

Porto da Fome, sentiram a necessidade de criar ali pontos de apoio para manter as comunicações marítimas com a Espanha e o Panamá. Na zona da costa criaram-se cidades nas margens dos rios que descem da serra para o oceano. E surgiu Lima, a velha capital do vice-reinado do Peru.

O Império inca dividia-se em quatro partes principais que correspondiam aos pontos cardeais do horizonte. Os últimos descendentes de algumas destas raças vivem ainda e estão em contacto com a civilização, o que não acontece com os índios *guaiquíes* do Chaco — que usam como armas arcos de dois metros de altura e aguçadas flechas de madeira. Tão-pouco os índios *coyas* e *matacos* que vivem nos planaltos do Puna, no Grande Chaco, não se podem assemelhar aos incas de perfil nobre e porte sobranceiro, guardando ainda uns resquícios de orgulho, como se conservassem íntegra a altivez da raça vencida, expoliada e dispersa.

As cidades incas erguiam-se em altíssimos planaltos. Foi preciso desenvolver esforços gigantescos para construir tão grandiosas metrópoles em lugares preferidos pelos condores e pelas águias. Fica-se atónito ao pensar como se puderam construir nessas elevações as mais arrojadas obras de arquitectura, aproveitando formidáveis blocos de rochas plutónicas cujos picos parecem ir perder-se no céu... Ao império dos incas subordinavam-se numerosos povos. O corpo principal do Império era constituído pelos *quichuas*, cuja língua se falava em todas as regiões onde os incas exerciam a sua soberania. Ainda hoje as tribos que habitam as regiões montanhosas da América do Sul falam quichua, dialecto que se vem misturando durante mil anos com o *aimara*. Os templos e fortalezas incas foram construídos em épocas diferentes. Se alguns têm séculos de antiguidade, outros remontam a cinco ou seis mil anos.

Ao chegar por mar ao Peru, encontra-se uma larga costa estéril batida por ondas violentas, com raras enseadas e poucos abrigos. Como sinais de vida apenas os bandos de aves marinhas, produtoras de guano, voando às vezes em verdadeiras nuvens sobre a água. As terras costeiras são principalmente desertas abrasadas pelo sol. Desde o imponente soco dos Andes, a região seca estende-se até aos espantosos areais chilenos de Tarapalca. Atravessando esta zona seca, e subindo as montanhas andinas, encontram-se condições climatológicas completamente opostas às das terras baixas. Planaltos e neves perpétuas nas montanhas, são as características desta elevada região que, topograficamente, consiste em grandes mesetas de 3000 a 5000 metros sobre o nível do mar, absolutamente desprovidas de árvores.

As regiões da costa e do interior são separadas uma da outra pelas cadeias intermináveis dos Andes, vastas cordilheiras paralelas cujos picos se elevam a mais de 6000 metros. E, de facto, motivo de assombro que uma grande nação índia tivesse vivido nos cumes andinos e ali houvesse levantado construções vinte vezes maiores que as ruínas ciclópicas da Assíria e do Egipto. Para lá das cordilheiras aparentemente intermináveis, como uma concha que se abre, cercada de escarpas fantásticas, encontramos uma das primeiras cidades incas, possivelmente a capital do império, a milenária *Cuzco* (umbigo). Uma outra cidade importante era Quito, a actual república do Equador. Ambas se comunicavam entre si pelos famosos caminhos incas, semelhantes às vias romanas, mas utilizadas para a passagem dos *lamas*, esses maravilhosos camelos dos Andes, únicos animais de carga conhecidos por essa raça que não se servia de cavalos e ignorava a utilização da roda nos meios de deslocação e transporte. Todas essas estradas primitivas com um sistema de postas e correios velozes («chasques») e com estações de pouso (o «tambo» dos quichuas), talhadas na rocha, atravessavam terrenos pantanosos e transpunham os rios por meio de pontes suspensas, cujos vestígios encontrados permitem supor que os incas tinham já naquele tempo uma audaciosa e surpreendente concepção da engenharia. Só de *Cuzco* a Quito esses caminhos cobriam 1760 quilómetros, distância maior do que da antiga Babilónia ao Egipto...

As duas principais vias de comunicação percorriam o país longitudinal e paralelamente às cadeias dos Andes. Na sua trajectória descobriram-se restos de fortalezas, vestígios de túmulos, ruínas de povoações, muralhas de castelos. O «coração» do império inca foi a região de Titiáca — o lago mais notável do Mundo, pois está a cerca de 3800 quilómetros do nível do mar! É nesta meseta, e à volta dela, que se encontram os restos mais importantes da civilização inca. *Cuzco* está a menos de trezentos quilómetros do lago, e era uma espécie de Meca dos incas. Cidade de imponentes edifícios, dividia-se em duas zonas *Hanan Cuzco*

(a parte alta) e *Horum Cuzco* (a parte baixa). Dominando a cidade, que é hoje lugar importante e populoso, ergue-se a cerca de 3500 metros a fortaleza de Sacsihuamán, considerada pelos entendidos como a mais notável peça arquitectónica do Mundo. Consiste numa série de altíssimas muralhas com 15 metros de espessura e formando terraços de 600 metros de comprimento pelas vertentes das montanhas. Nada, em lugar algum do Mundo, se pode comparar a estes colossos, onde cada pedra das paredes chega a ter mais de sete metros de altura, pesando trinta a cinquenta toneladas. É notável o carácter desta obra de verdadeiros atlantes, não só pelo tamanho descomunal dos monólitos, como pela unidade das juntas, tão perfeitas que entre uma e outra pedra nem sequer se pode introduzir a lâmina mais fina de uma faca! Entre os edifícios, um recinto coberto, com capacidade para três mil pessoas, servia para as reuniões dos dias chuvosos. O muro, que foi a base do palácio de Huayma Capac, um dos últimos imperadores, tinha grossas pedras poligonais perfeitamente ajustadas. Uma delas é um polígono de doze lados. Das ruínas do Templo do Sol, uma parede de duzentos metros de frente, coberta com figuras de serpentes, em relevo, atesta a magnificência desses edifícios consagrados à suprema divindade da religião inca: *Ithi*, o Sol.

Eng.º Mário Melo Oliveira Costa

Pelo Conselho de Ministros foi renovado o mandato do ilustre eng.º sr. Mário Melo de Oliveira Costa, como administrador, por parte do Estado, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Pela sua recondução ao cargo que vem desempenhando, desde há anos, com tanta proficiência, felicitamos efusivamente o sr. eng.º major Mário Costa, nosso velho e querido amigo, e membro prestigioso do Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA

Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º Telef. 366171/5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

- » » PARA FARMÁCIA
- » » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Maio de 1914)

Linhas portuguesas

Évora a Ponte de Sor — Foi apresentado no Parlamento um projecto autorizando o Governo a despende até 348 contos com a construção do troço de Mora a Ruy Vaz, incluindo a ponte sobre o Raia, na linha de Évora a Ponte de Sor.

Paialvo a Tomar — Foi aprovado na Câmara dos Deputados a prorrogação até 31 de Agosto do corrente ano, do prazo concedido à Câmara Municipal de Tomar para submeter à aprovação do Governo os estudos do caminho de ferro de Paialvo a Tomar, autorizado por lei de 18 de Julho de 1913.

Penafiel à Lixa — A Companhia do Caminho de Ferro de Penafiel à Lixa conta abrir à exploração por estes dias mais 5 quilómetros de linha férrea entre Santa Margarida e Longra, e no mês de Junho 4 quilómetros entre Longra e Felgueiras.

A construção da linha de Entre-os-Rios começou há dias e espera a Companhia tê-la pronta por todo o Verão de 1914.

Évora a Reguengos — Vão adiantados os trabalhos de terraplenagem e obras de arte desta linha, estando presente-mente a trabalhar-se na extensão de 6 quilómetros.

A construção começou a um quilómetro de Évora devido ainda haver dúvidas sobre se a linha sairá desta estação, independente da de Extremoz, ou se se aproveitará esta até aproximadamente um quilómetro, fazendo-se aí a bifurcação.

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Maio de 1914)

Penafiel à Lixa — Foram inaugurados e abertos ao público mais cinco quilómetros de linha até à Longra, pros-

Boda Ferroviária

Luís Bruguera, jovem e exemplar funcionário dos «Ferrocarriles Catalanes» consorciou-se, recentemente, em Barcelona, com Francisca Peiro.

O facto nada tem de extraordinário. Todos os dias há casamentos. De extraordinário, foi o caso de o banquete se ter efectuado dentro dum vagão-restaurante, o que, certamente, aconteceu pela primeira vez na Catalunha, na Espanha e, até, na Península Ibérica. É claro que, como pessoa de caminhos de ferro, o noivo entendeu — e muito bem — que a festa da sua boda deveria ser o mais possível ferroviária. A carruagem do banquete, a que estiveram presentes cem convidados, estava parada na estação terminal da capital catalã.

seguinte agora com grande actividade os trabalhos de construção dos restantes onze quilómetros até Felgueiras e Lixa.

A Companhia submeteu à aprovação do Governo a tarifa geral para passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidade, entre Novelas, Penafiel, Lousada, Felgueiras e Lixa, baseada nos princípios adoptados para idêntico fim pela Companhia do Vale do Vouga, resolvendo também adoptar, caso isso lhe seja permitido, a tarifa de despesas acessórias em vigor na mesma linha, invocando, como justificação dos preços tarifários propostos, o elevado coeficiente de exploração que virá a ter em consequência do perfil da linha e de serem os carris do tipo Phoenix, como foi obrigada a colocar.

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 P P C A

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 370021/8

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 712108

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ CHAVES ■ COVA DA PIEDADE
ELVAS ■ PENICHE ■ TOMAR ■ VILA DA FEIRA ■ FÁTIMA

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

CASA BANCÁRIA PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}
Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

Comissão administrativa dos Transportes Internacionais dos Caminhos de Ferro

A convite do Governo português, realizou-se, no dia 8 do corrente, num dos salões do Palácio Foz, a 19.^a reunião da Comissão Administrativa do «Office Central des Transports Internationaux par Chemin de Fer», organismo de que fazem parte 24 nações da Europa e da Ásia, e de que é director o eng. Haenni, suíço.

Portugal, que pertence a este organismo desde 1921, foi representado, pela primeira vez, na respectiva comissão administrativa pelo sr. eng. Mário Dias Trigo, ilustre director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

A Comissão administrativa deste organismo, que acaba de se reunir em Lisboa, foi presidida pelo sr. Alfred Schaler, e dela fazem parte eminentes personalidades da Bélgica, Checoslováquia, Dinamarca, França, Grécia, Itália, Polónia e Suíça.

Na sessão de trabalhos, que decorreu à porta fechada, foram apreciados alguns aspectos dos mais importantes problemas da vida daquele organismo internacional. Encerrada a sessão, cerca do meio-dia, os participantes na reunião foram obsequiados com um passeio a Sintra e almoço no Palácio de Seteais, visitando depois o Castelo da Pena, de onde seguiram para o Cabo da Roca e Cascais. No Museu dos Condes de Castro Guimarães, na vila de Cascais, foi-lhes oferecido um chá pela Junta de Turismo da Costa do Sol, após o que regressaram a Lisboa.

No dia seguinte, a convite da Companhia dos Caminhos de Ferro, os componentes da comissão deram um passeio a Alcobaça, Batalha, Nazaré e Óbidos.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Está convocada para a próxima segunda-feira, 18 do corrente, pelas 11 horas, na sede da Companhia, em Lisboa, e sob a presidência do sr. dr. Alexandre Pinto Basto, a Assembleia Geral Ordinária, a fim de deliberar sobre os assuntos prescritos no artigo 50.^o dos estatutos.

Leitor, colabore na Campanha da dádiva de sangue!

— Colaborar na Campanha de solidariedade no sangue é contribuir para a própria segurança e para a segurança da colectividade.

— Sabe porque é que todos devem dar sangue? Porque graças ao progresso da investigação científica, da técnica, da medicina e da cirurgia a transfusão de sangue salva por ano milhares de doentes, operados e acidentados.

— O sangue é vida! Dar sangue é levar a saúde às maternidades onde as mães e as crianças esperam a transfusão salvadora; aos hospitais onde os doentes, operados e acidentados sem essa transfusão não poderiam ser recuperados para a sociedade.

UM EPISÓDIO HISTÓRICO

As gorjetas do senhor Briand

A gorjeta, esse flagelo universal, é uma invenção francesa; mais conhecida, e certamente usada, que outras criações do génio francês, como as películas fotográficas e o sistema métrico decimal. Em França, então, está de tal maneira impregnada nos hábitos nacionais, que até se dão cinquenta francos, quando não é mais, ao homem que, no átrio dos teatros, vende aos espectadores o programa, já de si caríssimo e o qual não passa dum folheto de anúncios, pagos certamente a peso de ouro e que, além do retrato dos principais artistas, tem apenas para ler a distribuição da peça, e que por tudo isso tinha boas razões para ser dado de graça.

A febre da gorjeta ultrapassa, por vezes, a coerência e as conveniências num elevado quilate, contando-se até que num hotel de montanha, um criado se acercou de certo cliente de passagem, no momento em que este gozava extasiado a paisagem grandiosa dos Alpes, dizendo-lhe:

— Há turistas que sentem um tão grande entusiasmo com este panorama que, só por isso, me dão cem francos de gorjeta!

O falecido Aristides Briand, que várias vezes foi deputado, ministro e presidente do conselho, tinha um acrisolado culto pela gorjeta. Em hotel em que estivesse, restaurante onde fosse jantar, marcava pelas gratificações que distribuía a esmo pelos serventes.

Sendo ministro dos estrangeiros foi uma vez a Madrid. Saiu de Paris em comboio especial que o levou a Irun onde outro trem especial o aguardava para o transportar, e à sua comitiva, à capital espanhola, o qual se compunha, além do furgão, de duas carruagens-camas e dum salão-restaurante.

Para honrar o hóspede ilustre, um engenheiro da Companhia do Norte, envergando fato de ganga, pôs-se ao regulador e conduziu o comboio especial, que era rebocado por possante máquina *Pacific*; nessa altura ainda não havia tracção eléctrica entre Irun e Alsasua.

À chegada à capital espanhola e recebidos os cumprimentos do estilo, o sr. Briand avançou para a máquina, dizendo aos que o cercavam ter uma pequena formalidade a cumprir. Sorriu ao engenheiro que estava no postigo da locomotiva e, tomando-o pelo maquinista, meteu-lhe na mão uma nota dobrada de 50 pesetas.

Querem agora saber quem era o engenheiro que foi forçado a aceitar a gorjeta do sr. Briand? O Duque de Saragoça.

GUERRA MAIO

Conferência Ferroviária Franco-Hispano-Portuguesa

Reuniu-se na Figueira da Foz, nos dias 11 e 12 do corrente, a Conferência Ferroviária Franco-Hispano-Portuguesa, a mais antiga que se efectua na Europa e que, pela primeira vez, se realizou numa cidade da província, pois sempre se têm efectuado em Lisboa ou no Porto.

A deliberação tomada neste sentido pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses encontrou imediato e entusiástico acolhimento na Comissão Municipal de Turismo da Figueira da Foz, que se encarregou de resolver todos os problemas referentes à sua hospedagem, pois foram em número de cerca de setenta os delegados à conferência, que representavam os caminhos de ferro franceses, espanhóis, marroquinos e portugueses, tendo estado também presentes representantes da Companhia Internacional Wagons-Lits, da Trans-Mediterrâneo e da Sociedade Transfesa.

Os ilustres Delegados foram recebidos no salão nobre da Biblioteca Municipal, sendo ali saudados pelo vereador sr. dr. João Figueira, que desempenha, interinamente, as funções de Presidente do Município. Agradeceu em nome dos seus companheiros de trabalho, o sr. eng. M. Gierville, director do movimento da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses e presidente da Conferência.

As sessões de trabalho realizaram-se em duas salas do Grande Casino Peninsular.

Aos delegados e suas famílias foi oferecido um passeio à majestosa Serra da Boa Viagem e a outros pontos turísticos de que a região justamente se orgulha.

Os nossos colaboradores

Eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves

Iniciamos hoje a publicação do texto integral da notável palestra que o sr. engenheiro Eduardo Ferrugento Gonçalves, ilustre Professor do Instituto Superior Técnico, proferiu nesse estabelecimento de ensino em 7 de Novembro de 1963, integrada na 1.^a Quinzena Cultural do ano lectivo de 1963-64 e subordinada ao tema *O papel do Caminho de Ferro na nossa Civilização*.

Trata-se não de uma simples palestra, mas de uma valiosa lição, que foi ouvida com alto interesse pela numerosa assistência, constituída não só por alunos mas também pelos srs. Director e Professores do Instituto e engenheiros ferroviários.

Ao reproduzir a lição do prestigioso Professor, queremos testemunhar ao nosso ilustre colaborador, sr. Engenheiro Eduardo Ferrugento Gonçalves, o nosso profundo reconhecimento pela honra que nos deu em conceder à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» a primazia da sua publicação.

A sessão de encerramento da Conferência efectuou-se no Grande Hotel da Figueira, com um banquete oferecido pela C. P.

No dia 13, os delegados deram um passeio pela região central do País, tendo sido homenageados no Buçaco com um almoço oferecido pela Companhia de Wagons-Lits. À tarde, os delegados regressaram à Figueira por Penacova, Coimbra, Condeixa e Montemor-o-Velho.

Os delegados portugueses regressaram no dia 14, de manhã, a Lisboa, e os outros seguiram para os seus respectivos países.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

Linhas Estrangeiras

Pela primeira vez o Caminho de Ferro Federal Alemão pôs a funcionar na subestação de Kaiserslautern uma instalação de telecomando inteiramente electrónica. Essa instalação transforma a corrente (recebida da linha de transportes) de 110 000 em 15 000 vóltios, antes de a enviar para o ramal das linhas de contacto, especialmente para o caminho de ferro do Palatinat, agora electrificado entre Ludwigshafen (Reno) e Kaiserslautern. As operações, comandadas em Sarrebruck, afastado uns 60 Km são rápidas, certas e económicas. Com a primeira etapa da transformação, a instalação permite não só o comando à distância dos 256 comutadores automáticos da usina de Kaiserslautern, mas também a constante informação dos valores aí registados dada por 512 instrumentos de medida. O comando electrónico trabalha 10 vezes mais rapidamente do que um comando normal e, além disso, os dispositivos que o compõem são tão simples que permitem montá-lo num só andar do edifício, em lugar de dois, economizando assim perto de meio milhão de marcos.

BÉLGICA Prosseguindo a modernização do seu material de passageiros para linhas internacionais, a SNCB acaba de encomendar 45 novas carruagens-cama de 2.ª classe.

As carruagens serão do tipo unificado pela U.I.C. Com o comprimento de 26,40 m, compreendem dez espaçosos compartimentos de seis lugares transformáveis em cama, dois W.C. e três «toilettes». O equipamento destas carruagens beneficiará dos últimos progressos obtidos nomeadamente em matéria de suspensão, de camas, de isolamento e de ar condicionado.

A SNCB disporá assim de um efectivo total de 127 novas carruagens internacionais de grande conforto, das quais 21 ordinárias de 1.ª classe, 21 ordinárias mistas de 1.ª e 2.ª classes, e 85 de 2.ª classe com camas.

FRANÇA O serviço de comboios dos subúrbios parisienses exige uma grande regularidade apesar das paragens frequentes, o que põe o problema delicado da manutenção precisa de uma determinada velocidade. A SNCF foi então levada a experimentar, numa automotora eléctrica do subúrbio norte, um regulador de velocidade. O condutor da máquina assim equipada dispõe de um manipulador graduado em velocidades: basta colocá-lo na velocidade prescrita para que ela seja mantida constante independentemente do perfil da linha e da carga da composição.

O regulador de velocidade actua, por um lado,

no motor, e por outro lado, sobre o freio pneumático. À partida, um dispositivo automático limita a admissão de corrente até ao valor permitido pelo esforço de tracção máxima. Tendo os resultados sido concludentes, foi decidido equipar com este dispositivo chamado de «velocidade imposta» uma série de 20 automotoras de arredores com corrente alterna monofásica de 25 000 V. de frequência industrial.

Este controlo da velocidade constitui uma aproximação interessante do problema da condução automática das locomotivas.

GRÃ-BRETANHA

Os Caminhos de Ferro Britânicos iniciaram uma campanha destinada a pôr freio aos actos de vandalismo oferecendo uma recompensa de 25 libras a todos aqueles que forneçam informações que levem à descoberta dos responsáveis pelos estragos voluntários cometidos nos caminhos de ferro.

Esta recompensa é anunciada em cartazes afixados nas estações e em território ferroviário e, quando há uma informação interessante a transmitir, basta procurar o chefe da estação mais próxima ou a polícia ferroviária ou civil.

A polícia concentra todos os esforços em determinadas vias e faz-se acompanhar por cães nos sítios mais isolados.

Os caminhos de ferro esperam que esta vigilância traga quaisquer esclarecimentos sobre a mentalidade e os motivos dos responsáveis por estes actos insensatos, permitindo que se resolva eficazmente o problema do vandalismo.

Linhas Portuguesas

Estação do Entroncamento

Efectua-se no próximo dia 11 de Junho, com a base de licitação de 6 100 000 \$00, um concurso para arrematação da empreitada de construção de uma passagem superior ao caminho de ferro no Entroncamento, e respectivos acessos.

Imprensa

Via Libre

Recebemos a visita da nova e magnífica revista ferroviária *Via Libre*, que se publica mensalmente em Madrid.

De cuidada e elegante apresentação gráfica, e ilustrada, em todas as páginas, com numerosas gravuras, com noticiário desenvolvido e uma página consagrada ao bom Humor, *Via Libre* honra a imprensa ferroviária do país vizinho.

Com muita simpatia recebemos a visita desta revista, à qual desejamos longa vida.

J. CARTAXO — FABRICAÇÕES METÁLICAS

(Antigas firmas JOSÉ DA SILVA CARTAXO e ALBERTO DA SILVA & IRMÃO, L.DA)

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

Fábrica e Escritórios: Rua do Sol a Chelas, 36-38-LISBOA — Telefones: 84 06 36 - 84 84 74

Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131-LISBOA — Telefone: 32 44 63

Estruturas metálicas — Todos os trabalhos em ferro na sua especialidade — Caixilharias e frentes de estabelecimentos em alumínio anodizado e em ferro de vários sistemas — Cúpulas e lavadouros para cozinhas, em aço inoxidável — Portas em chapa cunhada — Cofres tipo monobloco, de uma e duas portas — Portas para cofres fortes.

EQUIPOU E COLABOROU nas instalações dos edifícios da SHELL, SIEMENS, instalações industriais da SACOR, etc.



Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Bombas centrífugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Motores de explosão de pequena cilindrada — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

**Indústrias A. J. Oliveira,
filhos & C.ª, Lda.**

OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»
S. JOÃO DA MADEIRA

ALUMINOTÉRMICA, LDA.

Todas as aplicações industriais da Aluminotermia

SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRIS

Fabrico e Execução pelo
«PROCESSO BOUTET»

Fornecedores da C. P., Soc. Estoril S.A.R.L.
Metropolitano de Lisboa e Comp. Carris de Lisboa

R. D. João V, 2-A, 5.º — Tel. 650867 — LISBOA



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



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá, Egipto e África do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

End. eleg. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

TOSSE ?

HORAS CALMAS

COM

BENZO-DIACOL

