

10.º do 70.º Ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1957

Número 1671

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

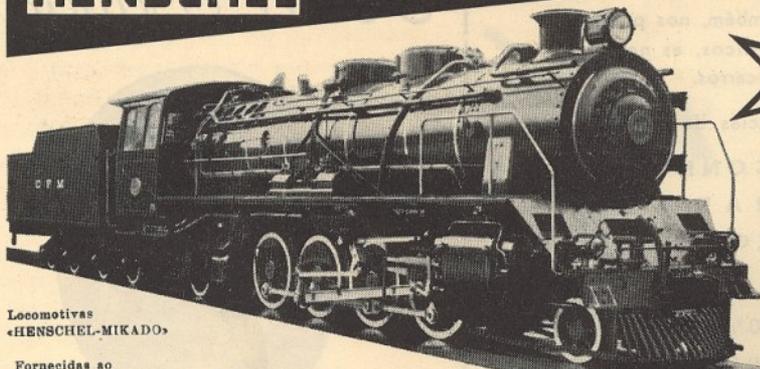
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168—LISBOA



HENSCHEL



Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»

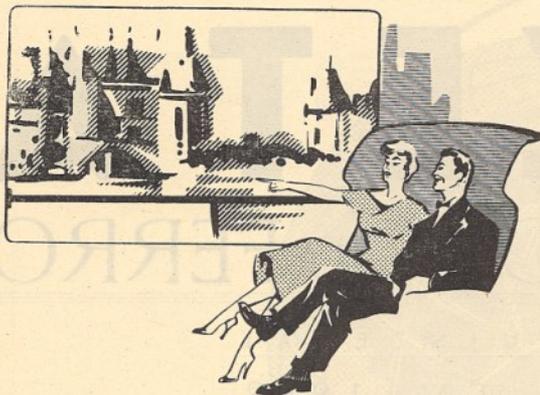
Fornecidas ao
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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



Vá a
FRANÇA
de comboio

Gozará o encanto da Viagem...
sem ter tempo de cansar-se.

No comboio pode admirar a paisagem,
tomar a sua refeição, dormir,
passar com toda a comodidade.

Oferecemos-lhe também, nos principais centros turísticos,
as nossas excursões em autocarros.

Bilhetes nas agências de viagens.

**CONFORTO
RAPIDEZ
ECONOMIA**



Reduções de 20 a
40% nos bilhetes
turísticos e
de grupos.

INFORMAÇÕES:

**CHEMINS DE
FER FRANÇAIS**

Av. José António, 57, • MADRID • Telef. 47 20 20

Plásticos Rochas, Lda.
PLAROL

Fábrica especializada na manufatura de plásticos por extrusão
Tubos de polietilene ■ Fios, cordões, fitas perfis e tubos de PVC e de acetato de celulose para diversos fins ■ Mangueiras para regas

ARTIGOS DE CONFECÇÃO — Batentes ■ Válvulas para torneiras ■ Vedantes

ARTIGOS DE ALTA FREQUÊNCIA — Novidades para Escritório ■ Brindes, Etc..

Fabrico de 1.^a qualidade

Avenida João XXI, 3 C e 3-D

Telef. 725302

End. Teleg. «PLAROL»

LISBOA - PORTUGAL

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 1904
Lisboa, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpis, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1671

1-AGOSTO-1957

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

O Relatório do Banco de Angola referente ao exercício de 1956 e os Caminhos de Ferro daquela grande província ultramarina.	275
Achegas para a História do Caminho de Ferro de Leste, por <i>EURICO GAMA</i>	277
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	280
Um percalço acontecido ao «Ibéria-Expresso», por <i>GUERRA MAIO</i>	281
O Luxemburgo e os seus Caminhos de Ferro, pelo <i>Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	285
A origem do apito das locomotivas, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	286
Espectáculos	287
Há 50 anos.	287
Recortes sem comentários	288
Parte Oficial	288



O Relatório do Banco de Angola

referente ao exercício de 1956 e os Caminhos de Ferro daquela grande província ultramarina

ESTÁ publicado o Relatório do Governo do Banco de Angola referente ao exercício de 1956, ano em que, a 7 de Setembro, se inaugurou, em Luanda, com a presença do Sr. General Craveiro Lopes, um majestoso edifício, dos mais importantes e amplos da nossa província ultramarina, destinado às novas instalações da Direcção-Geral e da Filial.

Coloca-nos este Relatório diante de um documento notável dividido em duas partes: a) *Situação Económica e Financeira de Angola* e b) *Actividades e posição do Banco*.

O volume fecha com a compilação das medidas e disposições de carácter económico publicadas em 1956.

Se, como disse, no acto da inauguração, o Governador do Banco de Angola, «a construção do novo edifício, assente sobre a terra de Luanda, tinha o simbolismo de uma entrega, àqueles que residem em Angola, de uma parcela do que lhes pertencia nos resultados de um labor comum», é de assinalar que a função desse grande Banco Emissor tem contribuído poderosamente para o progresso, que se faz velozmente, daquela nossa província ultramarina.

Como sempre, o que nos notáveis Relatórios de Banco de Angola mais particularmente nos interessa, é a parte referente aos caminhos de ferro, tão ligados como estão à economia da província.

Embora sucintas, essas notas sobre os caminhos de ferro e o seu movimento oferecem-nos um panorama de conjunto das

funções e da importância que esse meio de transporte desempenha em Angola.

Em relação à rede de estradas, — 36.000 quilómetros — em relação à rede aérea — 5.960 quilómetros — a rede ferroviária é relativamente pouco extensa. Mas tanto o movimento de passageiros como o tráfego de mercadorias, em 1956, são representados por números altos: 1.216.360 para os passageiros e 1.844.202 toneladas para a carga.

Foi o Caminho de Ferro de Benguela que registou, no ano passado, maior número de passageiros (826.972) e mais elevado número de toneladas de carga (1.425.664), assim como foi o que maiores receitas totalizou: 14.492 contos (passageiros) e 447.957 contos (carga).

Os seguintes números informam-nos que, no último triénio, o número de passageiros, o movimento da carga, em toneladas, e a receita em contos, dos caminhos de ferro angolanos foram aumentando progressivamente. Assim, no Caminho de ferro do Amboim, o número de passageiros que tinha sido, em 1954, de 5.954, passou, em 1955, para 7.771, e, em 1956, para 8.555. O movimento de carga em 1954 acusou 28.227 toneladas; em 1955, 29.002, e em 1956, 24.873. A receita, nesses três anos, acusou, respectivamente, estas cifras: 3.452 contos, 3.128 contos e 3.573 contos.

O Caminho de Ferro de Benguela que registou, em 1954, 792.709 passageiros, no ano seguinte, 809.000 e em 1956, 826.972, vê também aumentar sensivelmente o movimento de carga, que de 1.127.510 toneladas,

em 1954, passou para 1.210.007 t, em 1955, e para 1.425.664 t, em 1956.

O Caminho de Ferro de Luanda apresenta também cifras animadoras. O número de passageiros, que foi de 288.421, em 1954, passou para 338.535 em 1956, e a carga que se expressa por 222.519 toneladas em 1954, que desce para 219.461, no ano seguinte sobe para 237.000 em 1956.

No Caminho de Ferro de Moçâmedes, os números acusam uma rápida ascensão: de 28.818 passageiros, em 1954, passa-se para 33.386 em 1955 e para 42.298 em 1956. De 62.791 toneladas de carga, em 1954, passa-se para 80.388 t, em 1955 e para 156.665 t, em 1956. Foi também brilhante a subida das receitas: 5.838 contos, em 1954, 7.171 contos no ano seguinte e 1.607 contos em 1956.

A diferença que se nota na carga transportada, entre 1955 e 1956, pelo Caminho de Ferro do Amboim, deve-se — informa o Relatório do Banco de Angola — não só ao facto de não ter sido melhorado o seu material, mas também à concorrência que lhe é feita pela camionagem.

O Relatório refere-se aos trabalhos da construção do Caminho de Ferro do Congo.

Encontram-se concluídas as terraplenagens e obras de arte do primeiro troço de 30 quilómetros, de Luanda a Panguila: e o segundo troço, de 60 quilómetros, de Panguila ao Lifune, deve ser adjudicado no decorrer de 1957, esperando-se que fique concluído até final do próximo ano de 1958.

Na primeira fase, a linha irá até Nova Caipemba, numa extensão de 265 quilómetros, tendo sido computados os seus trabalhos na elevada cifra de 400 mil contos e prevista em cinco anos a sua construção.

Para esse caminho de ferro, destinado a desempenhar um grande papel económico, foram já adquiridas 4 locomotivas e encomendado material circulante, no valor de 15.000 contos, assim discriminado: 30 vagões tipo «L», 20 vagões abertos, 30 vagões fechados, 1 vagão socorro e oficina e 1 vagão guindaste.

Referindo-se ao Caminho de Ferro de Luanda, que é a segunda linha férrea angolana, em extensão e valor económico, sendo

as suas zonas de influência as regiões de Cazengo, de Malange e do Congo, o Relatório diz que o seu prolongamento no sentido do Congo Belga lhe reserva a maior participação no desenvolvimento económico e social das férteis zonas do Lui, do Cuango e de Cuangula.

Já se encontram acabados os trabalhos de terraplenagem e obras de arte entre Caxilo e Caculama, na extensão de 47 quilómetros, assim como se acha concluído o estudo do troço entre Caculama e Xandel — zona algodoeira do Lui, — na extensão de 50 quilómetros. Com o fim de permitir, em próximo futuro, a sua ligação à rede do Congo Belga, projecta-se o alargamento da bitola da sua linha para a bitola internacional de Africa — 1,067 metros — e a substituição e modernização do seu material. Para o efeito, já foi contratado o fornecimento de 290 aparelhos de mudança de via, no valor de 7.000 contos.

Estuda-se a construção da nova estação da cidade de Malange, visto que a antiga não corresponde às necessidades presentes.

O material circulante deste importante caminho de ferro compõe-se de 64 locomotivas, 3 automotoras, 4 automóveis de linha, 51 carruagens e 537 vagões e furgões, incluindo 15 vagões-cisternas.

O Caminho de Ferro de Moçâmedes mereceu do Relatório do Banco de Angola este comentário: «Esta linha férrea, com os seus prolongamentos para Leste e para Sul — 555 quilómetros de extensão, — em breve tempo alcançará o mais destacado lugar na valorização e progresso das férteis terras do planalto da Huíla. O movimento aumentou em relação ao anterior e a exploração do novo troço, Sá da Bandeira, Vila Folgores, tem-se mostrado bastante favorável. Para satisfazer as crescentes necessidades do tráfego, foi encomendado mais material circulante e de tracção».

As notas deste Relatório referentes aos caminhos de ferro terminam com a notícia de que prosseguem os trabalhos da brigada de estudos da linha férrea da Baía dos Tigres.

Achegas para a História do Caminho de Ferro de Leste

Por EURICO GAMA

IV

Um almoço real nas Fontainhas

PRECISAMENTE a 15 de Outubro de 1888 foi a Estação de Elvas teatro de um importante acontecimento, como já o havia sido noutras ocasiões desde a sua inauguração ainda bem viva na memória de muitos: regressava do estrangeiro o bondoso e popular Rei D. Luís I, e seu filho, a quem estava destinado um fim de tragédia, fora aguardá-lo a Badajoz.

O irmão de D. Pedro V, tão prematuramente falecido, aproximava-se dos seus 50 anos de idade e dos 27 de reinado e pouco mais viveria. Por sobre os últimos Braganças adensavam-se sombras shakesperianas. As asas negras da Morte rondavam desapiadadamente a Família Real Portuguesa e D. Luís, tão culto, tão viajado, tão querido do Povo, seria a sua próxima vítima. Um ano — se tanto — era o que lhe restava de vida e até lá não escaparia ao sofrimento atroz de uma agonia lenta e inexorável. Dom Luís não merecia semelhante fim. Porque era

gentil, nobre, chefe de família exemplar, pai carinhoso, português de raça.

Mas o seu reinado — o reinado de um honesto rei constitucional — foi como que um campo aberto a experiências perigosas, de futuro tenebroso e incerto. Durante ele sucederam-se as lutas de partidos — históricos, reformistas, progressistas, socialistas, regeneradores, republicanos — em assembleias barulhentas com as suas inevitáveis funestas consequências. As crises ministeriais atropelavam-se em cavalgada de desvairo, embora com alguns nomes ilustres: Marquês de Loulé, Marquês de Sá da Bandeira, Fontes Pereira de Melo, Marechal Saldanha, José Estêvão, Joaquim António de Aguiar, José Luciano de Castro — figuras proeminentes da política de então; Herculano, Tomás Ribeiro, José da Silva Mendes Leal, Pinheiro Chagas, José Maria Latino Coelho, Rebelo da Silva, Antero, Eça de Queiroz, Teófilo, Adolfo Coelho, Ramalho — expoentes da



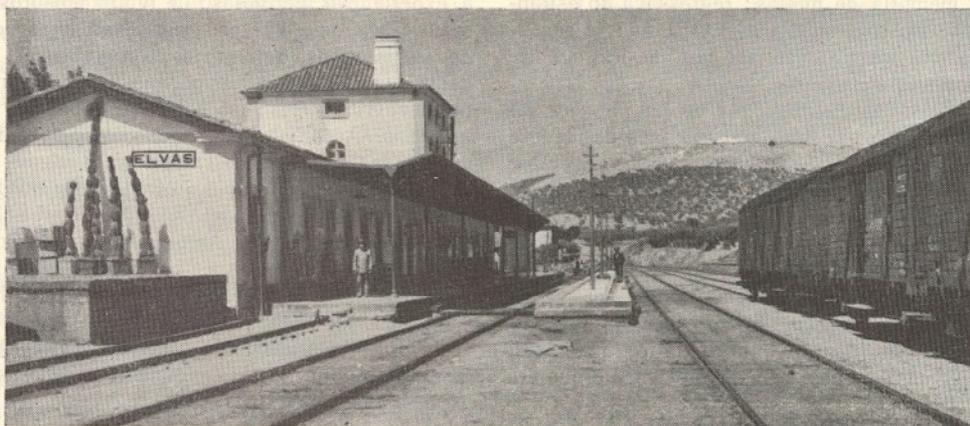
Estação das Fontainhas, em Elvas — Fachada principal (ampliada em 1874).

Literatura Nacional, alguns dos quais entrando para a eternidade nas letras pátrias. Foi, na verdade, um reinado de batalhas parlamentares, mas também fulgurante no campo da cultura e do espírito, onde o monarca desempenhava papel de relevo, tornando possível a bela aventura da travessia de África por Serpa Pinto, Brito Capelo e Roberto Ivens, magnífica e extraordinária expedição científica de resultados inapreciáveis, e a comemoração dos centenários de Camões e do Marquês de Pombal, que tanto exaltaram a alma popular.

Mas D. Luís jogava com uma gravíssima enfermidade e perderia a partida, apesar de pôr na mesa os melhores trunfos ao seu alcance. Por seu lado, os maus políticos cavavam pouco a pouco a ruína do País até a culminarem naquela infame cena do Terreiro do Paço, em 1908.

Muitas vezes D. Luís procurara em termas e no estrangeiro remédios para a doença que, teimosa-

Lopes, Director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro; o médico da Real Câmara, Dr. Artur Ravara; o Marquês de Pomares; oficiais às ordens, etc. Seriam umas 6,15 horas quando a locomotiva entrou nas Fontainhas, bastante antes do horário, motivo pelo qual a Guarda de Honra ainda ali não se encontrava, chegando sòmente um pouco depois constituída por uma Companhia do Regimento de Caçadores n.º 8, sob o comando do capitão Rodolfo Passos e Sousa, pai do actual Governador da Praça de Elvas, e antigo Ministro da Guerra, sr. coronel Abílio Augusto Valdez de Paços e Sousa e, conduzindo a Bandeira, o tenente Martins. Estava uma bela manhã de Outono, permitindo que se distinguissem vibrantemente as salvas da artilharia da Praça e do Forte de Lippe que, por sua vez, atraíram à Estação milhares de curiosos. Um periódico da época, «O Elvense», contava até a seguinte anedota, que me permito reproduzir:



Estação das Fontainhas, em Elvas — O cais (construído em 1874). Ao fundo: o Forte da Graça.

mente, implacavelmente, o atormentava. As melhores eram escassas. Em todo o caso sempre ia sentindo forças para as suas viagens pela Europa, cultivando o espírito, consultando especialistas, convivendo com outros reis e imperadores e personalidades notáveis do mundo das ciências, das artes e das letras, e autêntico poliglota dominava, perfeitamente, meia dúzia de idiomas. Era de uma dessas viagens que, em Outubro de 1888, voltava o rei marinho. O Príncipe D. Carlos saiu então de Lisboa a caminho de Elvas e iria mesmo aguardar seu Augusto Pai à Estação de Badajoz.

No comboio real seguiram com o Príncipe Regente, o Presidente do Conselho, os Ministros da Guerra, Obras Públicas e Estrangeiros, respectivamente os srs. José Luciano de Castro, Emídio Júlio Navarro e Henrique de Barros Gomes; o Governador Civil de Portalegre, Conselheiro João Freire Temudo de Oliveira; o engenheiro Pedro Inácio

«— Um oficial na gare: Olá! quem me diz qual é a carruagem do sr. Príncipe?

— Qual? O vendeiro do Largo da Misericórdia? (Era um indivíduo chamado Príncipe, que tinha uma Merceria naquele Largo, que ainda hoje existe, por sinal).

— Não, bruto! O sr. Príncipe filho do sr. Rei!...

Com as minhas desculpas por esta interrupção, prossigo a narrativa referindo que as autoridades de Elvas compareceram logo a seguir: o General Governador da Praça, Domingos José Gomes; o tenente-coronel da Praça e todo o seu Estado-Maior; a oficialidade de Artilharia n.º 5 e Caçadores n.º 8.

Às 9 horas foi servido o Almoço na Sala da Alfândega (marcada com um sinal × na gravura do Cais), onde se dispunham duas mesas, uma dentro da teia, ocupada pelo Príncipe e pelos ministros, a outra da parte de fora, reservada aos convidados. A refeição, apesar da hora matutina, decorreu ani-

madíffima, trocando-se entusiásticos brindes pela saúde dos membros da Família Real. A Banda de Caçadores n.º 8 executou o seguinte programa:

- 1 — *Ordinário* — Beja.
- 2 — *Fantasia sobre motivos da Ópera Fausto* — Mercadante, cuja execução o Príncipe louvou particularmente.
- 3 — *Ouverture* — Suppé.
- 4 — *A Juvenil* — Polka.
- 5 — *A medalha de ouro* — Ouverture — Suppé.
- 6 — *Sintra* — Polka.
- 7 — *Ordinário* — da Zarzuela «Cádiz».

Pelas 10 horas chegaram os Regimentos de Cavalaria n.º 1, Lanceiros de Victor Manuel, de que S. A. R. era tenente-coronel honorário, e Infantaria n.º 4 sob o comando, respectivamente, dos coronéis Policarpo Lobo da Silva e António José Antunes, indo o primeiro ocupar o alival que fica em frente da Estação e o segundo formou em linha com Caçadores na plataforma do cais. Iniciaram-se, depois, os cumprimentos oficiais, ainda Sua Alteza saboreava «um delicioso charuto» — comenta «O Elvense», uma das fontes onde bebemos estas interessantes notas de reportagem.

O Município elvense estava representado pelos srs. Comendador Joaquim Nunes da Silva, Presidente; Manuel Caetano da Costa, Vice-Presidente; José Maria da Costa, Januário da Silva Ferreira, José Vicente de Abreu e José António Pinheiro Martins, Vereadores, conduzindo o último o Estandarte. Foi então a vez de prestarem as suas homenagens, o Juiz de Direito, substituto, Conservador Dr. António Carlos Melo Guimarães; o Delegado do Procurador Régio, Dr. José Henriques de Castro e Sola; o Vigário-Geral, Desembargador Rev.º Adolfo Augusto Caldeira; e o Vice-Cônsul de Espanha em Elvas, sr. Vargas-Machuca, que era um poeta de fina inspiração, etc. A Imprensa local dizia e com motivos de sobra: «nunca ali vimos tanta concorrência».

O Administrador substituto do concelho, sr. José Nunes da Silva Sobrinho, que em sua casa recebera com requintes de gentileza a comitiva do Príncipe, foi igualmente à Estação saudar S. A. R. e já antes todos haviam gozado as belezas e os monumentos da cidade.

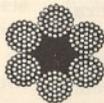
Às 11 horas, saiu o comboio para Badajoz e aí teria D. Carlos o desgosto de verificar que ninguém esperava seu Pai, para o qual nem sequer uma saleta havia onde pudesse descansar por breves momentos que fossem. Por tal surpreendente facto a demora foi pequeníssima e ao Meio-Dia o comboio real regressava às Fontainhas, sendo a sua entrada anunciada pela salva do estilo, executando o Hino Real as Bandas de Caçadores n.º 8 e Infantaria n.º 4 e a Charanga de Lanceiros n.º 1.

Com a gentileza e bondade que lhe eram tão peculiares, Sua Majestade recebeu as saudações amigas e expressivas das entidades e povo de Elvas, e às 12,35 continuou a sua viagem para a capital, onde chegou às 5,53. Uma multidão aguardava o soberano na gare de Santa Apolónia e dali seguiram todos para a Sé, onde o Cardeal-Patriarca celebrou solene Te-Deum dando graças ao Altíssimo por haver permitido que D. Luís regressasse restabelecido da pertinaz doença que tanto o flagelara.

Infelizmente, tais ardentes votos não eram exactos, pois S. M. ainda a conselho dos seus médicos foi ao Bom Jesus de Braga, onde não encontrou melhoras, indo então para Cascais, e aí faleceu aos 19 de Outubro do ano seguinte, deixando viúva Dona Maria Pia de Saboia e no trono seu filho, D. Carlos, casado com a muito illustre senhora Dona Maria Amélia de Orleães, a quem o destino reservava algumas das maiores provações que podem atingir um coração de Mãe. (1)

Em Elvas, à Sombra do Aqueduto, em dia de S. Jerónimo Emiliano do ano da graça de MCMLVI.

(1) Sobre este successo podem consultar-se os jornais «O Elvense», de 18 de Outubro de 1888 e «Gil Fernandes», de 20 do mesmo mês e ano.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

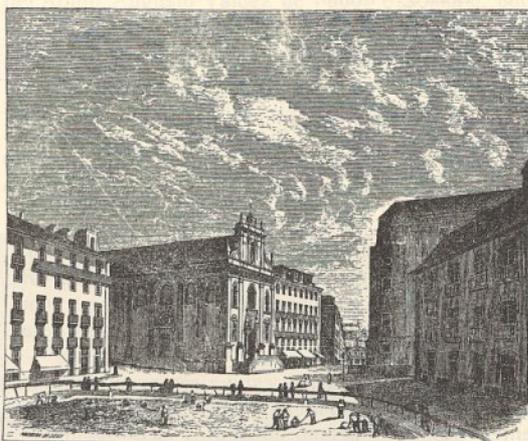
Guilherme Ferreira Pinto Basto

A vida económica portuguesa perdeu, com o falecimento, em Lisboa, no dia 26 de Julho passado, do sr. Guilherme Ferreira Pinto Basto, um dos seus maiores e mais expressivos valores. A sua vida é um exemplo de dignidade. Vida longa, como a de quase todos os homens de extraordinária actividade.

Tendo feito os seus estudos na Inglaterra, no Colégio mantido pela abadia beneditina de Downside, e em seguida na França e na Alemanha, ao regressar a Portugal, em 1882, com 18 anos de idade, trazia consigo não apenas uma grande bagagem de conhecimentos úteis para vida prática, mas o gosto vivo e ardente pelo desporto, em todos os géneros. Homem de acção, introduziu no País, com seus irmãos Eduardo e Frederico, a prática do futebol; grande amigo e colaborador da Rainha D. Amélia de Bragança, nas suas campanhas de bem-fazer, tomou parte em várias touradas de amadores como bandarilheiro e moço de curro, cujos produtos reverteram a favor da Assistência aos Tuberculosos. Sócio do Clube Tauromáutico, sócio do Clube Naval de Lisboa, foi um dos fundadores e directores do Clube Internacional de Futebol, nas Laranjeiras. Praticou com êxito todos os desportos, tornando-se conhecido e admirado na Inglaterra, França e Alemanha. Durante nove anos, foi campeão nacional no ténis; notabilizou-se no hipismo, no automobilismo, nas regatas a remos e à vela, na patinagem, no hóquei no gelo e até nas corridas de bicicletas; participou em grandes caçadas africanas e deu a volta ao mundo. Durante 39 anos, exerceu as funções de cônsul-geral da Dinamarca, tendo também assumido os cargos de encarregado de negócios da Islândia e do Sião. E além de tudo isso, um homem de carácter e de coração generoso, como são generosos e de carácter todos os homens cultos, que souberam viver com dignidade, com altura e beleza a sua vida.

Figura ilustre da sociedade portuguesa, conviveu com as mais altas personalidades do seu tempo, em Portugal e no estrangeiro, foi amigo pessoal dos nossos últimos reis e, como desportista, conheceu de perto, na melhor camaradagem, pessoas de todas as classes sociais. Foi, soube sempre um verdadeiro fidalgo. Os homens desta ténpera nunca deixam de ser estimados e admirados. São valores morais que enriquecem as sociedades.

Lisboa de outros tempos



A Praça de Luís de Camões, em obras, dois anos antes da inauguração do monumento
Desenho de Nogueira da Silva.
Do «Archivo Pittoresco» de 1861

A VIDA

*A vida é o dia de hoje,
A vida é ai que mal soa,
A vida é sombra que foge,
A vida é nuvem que voa ;
A vida é sonho tão leve
Que se desfaz como a neve
E como o fumo se esvai :
A vida dura um momento
Mais leve que o pensamento,
A vida leva-a o vento,
A vida é folha que cai !*

*A vida é flor na corrente,
A vida é sopro suave,
A vida é estrela cadente,
Voa mais leve que a ave ;
Nuvem que o vento nos ares,
Onda que o vento nos mares,
Uma após outra lançou,
A vida — pena caída
Da asa de ave ferida —
De vale em vale impelida
A vida o vento a levou.*

JOÃO DE DEUS

Um percalço acontecido ao «Ibéria-Expresso»

P o r G U E R R A M A I O

O «Ibéria-Expresso» posto a circular em 1 de Julho e por cuja realização os interessados não pouparam esforços, digamos mesmo sacrifícios, acaba de sofrer um percalço, de sérias consequências para o seu futuro imediato.

Antes de mais nada digamos que esse excelente comboio foi durante mais de 30 anos o sonho dourado dos caminhos de ferro franceses, que viam nele a ligação prática com Paris dos vapores da América do Sul. E nada melhor que um trem de luxo partindo à noite de Lisboa, dando correspondência em Hendaia com o rápido «Côte d'Argent», nesse tempo composto apenas de carruagens-camas. O «Sud-Express» ficaria limitado ao serviço Paris-Madrid e Andaluzia, e o «Côte d'Argent» ao de Paris-Lisboa, com ligação com a via marítima.

Em 1923 ou 1924 esteve mesmo para se fazer, mas os protestos em Portugal foram de tal ordem, que houve de desistir, pois o novo comboio obrigava a uma viagem de duas noites e um dia, com que ninguém concordou. Dois anos depois pensou-se num outro comboio, mas não de luxo, com carruagens simples de 1.ª e 2.ª classe, cujo horário esteve estudado e com partida de Lisboa depois das 21 horas. Também a ideia não foi por diante, por a Companhia de Salamanca impor às outras empresas o pagamento da tracção.

Agora a velha ideia passou aos domínios da realidade, tendo os caminhos de ferro franceses proposto que o novo comboio se chamasse «Ibéria-Expresso», o que as outras empresas aceitaram.

Para a realização desse magnífico comboio, a Renfe não só antecipou para as 17 horas a chegada a Medina, do seu rápido N.º 10, mas admitiu nele duas carruagens directas de Irum a Lisboa e ainda transformou os comboios omnibus 1801 e 1802, no percurso Medina-Salamanca, em rápidos, e passando a chegar a Fuentes de Oñoro às 22-45 h., ou seja 50 minutos mais cedo e com partida dali às 7h 10, uma hora e 5 minutos mais tarde, para melhor comodidade dos passageiros de Lisboa.

Para esse efeito teve a C. P. que fazer um comboio inteiramente novo, de marcha rápida, sem possibilidade de nele interessar o tráfego local, por

circular à ida e à volta a horas mortas. Mas não olhou a sacrifícios, o «Ibéria Express» foi estabelecido, e diariamente, durante o Verão, ou seja de 1 de Julho a 15 de Outubro.

A utilização do «Ibéria-Express» devia corresponder ao afluxo, cada vez maior, de turistas franceses, que desde há dois anos vem procurando o nosso País, em escala crescente e animadora. Não o dizem as empresas interessadas se o comboio continuaria a circular além de 15 de Outubro mas era natural que o fosse se o tráfego o justificasse, sobretudo se o visto consular luso-francês fosse suprimido, tanto mais que essa inútil, custosa e irritante formalidade já não existe entre Portugal e a maior parte dos países ao Norte e à roda da França.

Vamos agora ao percalço de que foi vítima o «Ibéria-Expresso». Como é sabido, o «Chaix» é o único guia-horário que existe em França e por ele se guiam todas as agências de viagens, estações de caminhos de ferro, hotéis, casinos, etc. Outrora fazia uma edição mensal, agora, publica apenas 5 por ano, uma das quais com o horário de Verão, nos primeiros dias de Junho, outra em 1 de Julho, depois em Outubro, Janeiro e pela Páscoa. Na edição de Julho faz o «Chaix» as rectificações nos horários assim como as dos comboios internacionais, que não chegaram a tempo da edição de Junho. Um desses horários chegados tarde, foi o do «Ibéria-Expresso» mas a casa «Chaix», com o seu escrupulo habitual, publicou uma pequena folha com a marcha do trem, que foi introduzida no livro.

Mas, oh fatalidade! — a edição de Julho, que tenho aqui aberta diante de mim na página respectiva, não traz o horário de «Ibéria-Expresso» ficando assim privadas dessa informação as agências de viagens e o grande público, que não sendo assinante o compra sempre para estar em dia com os comboios internacionais. Má vontade da casa «Chaix»? De maneira alguma. Esquecimento, apenas; esquecimento de deploráveis consequências e sem possível reparação, pois a próxima edição do grande guia-horário francês só sairá em Outubro!

A circulação do «Ibéria-Expresso» além de 15 de Outubro dependia, sem dúvida, da sua utilização,

que o lamentável esquecimento do Guia «Chaix», tornará mediocre. Para esse efeito, na falta da circulação diária dos rápidos 9 e 10, da RENFE, poderia ser suprida pela do Talgo, que marcha nos dias em que estes dois comboios se não efectuam. Na parte Medina-Vilar Formoso a RENFE não lhe poria objecção alguma, tanto mais que o objectivo do tráfego nesta linha é Salamanca, que está em qualquer dos casos admiravelmente servida. Havia a parte portuguesa, cujo sacrifício com a circulação do comboio é considerável, mas talvez se pudessem acomodar, a esse fim, alguns dos comboios existentes.

Este artigo já vai longo e vou deixar para outra vez uma curiosa sugestão dum distinto engenheiro espanhol que viajava ao meu lado, há anos, no Talgo.

Todavia, vou aproveitar o que me resta de espaço para responder a um amável correspondente de Bragança sobre a circulação de uma nova automotora entre o Tua e aquela cidade e faço-o por este meio, por ter já lido a mesma sugestão na Imprensa diária.

Pretende o meu correspondente que uma automotora dê ligação no Tua ao comboio 6021 vindo do Porto e com chegada ali às 21-15 h. o que, a meu ver, chegaria a Bragança às 2 horas e o regresso tinha que ser de Tua ao Porto, pelo comboio 6020, que dali parte às 5-5 h, visto os outros comboios já terem ligação da linha do Tua.

Ora eu não posso advogar uma causa que julgo injusta e nada prática, pois a automotora ascendente e a descendente circulariam a horas mortas entre Mirandela e Bragança. Como pode um passageiro ir embarcar, ou descer numa estação ou apeadeiro fora de horas e palmilhando maus e pedregosos caminhos, por falta de estrada? E depois quem chegasse a Bragança às 2 horas, alta madrugada e fosse para Vinhais a 32 quilómetros, tinha que pagar por um taxi 128 escudos e, sendo para o Vimioso, a 54 quilómetros, teria que exportular 204, em qualquer dos casos, muito mais do que o caminho de

ferro lhe cobra pelo bilhete do Porto a Bragança, ou sejam apenas 67 escudos.

A moderna exploração ferroviária evita a chegada e partida dos comboios entre a meia noite e as 6 horas da manhã, para que os passageiros cheguem a casa como se tivessem ido ao cinema. As viagens não são hoje um acontecimento, mas um hábito e uma necessidade vulgar e por isso é necessário, como dizem os franceses, «se ela não é um prazer que não seja um castigo». Demais as empresas ferroviárias evitam nos comboios nocturnos as paragens a horas mortas, para que um noctívago ou um passageiro desgarrado, entrando nas carruagens, não venha incomodar quem vai a dormir.

Finda a leitura da carta do meu correspondente de Bragança, vejo na «Voz de Portugal» do Rio de Janeiro de 9 de Junho, uma local daquela cidade lamentando só haver ali modestíssimas pensões, mas congratulando-se, à falta de um hotel, com a pousada que vai ser construída no monte de S. Bartolomeu, sobranceiro à cidade e donde se avista ao longe a serra espanhola de Sanábria. A candura revelada nesta notícia tem foros de romantismo.

Mais felizes foram os de Macedo de Cavaleiros, que têm a sua estalagem no centro da vila e não só ela é de luxo, mas tem uma série de quartos económicos acessíveis à bolsa dos caixeiros viajantes, ou sejam os hóspedes que lhe dão vida e a impedem de estar às moscas na maior parte do ano.

Outro tanto se poderia fazer em Bragança, empregando os 3.000 contos da construção da primeira fase da Pousada, num hotel ou numa estalagem, acrescida com uma dezena de quartos modestos e situada entre a estação ferroviária e o palácio dos correios.

Tudo isto me dá vontade de parafrasear o amargo desabafo de Madame Rolando, indo com os girondinos para o cadafalso: — «Liberdade, liberdade quantos crimes são praticados em teu nome!»; dizendo: «Turismo, turismo, quantas coisas insensatas se pedem e se fazem em teu nome.

Nas grandes obras utiliza-se material produzido por

CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, L.^{DA}

PORTUGAL

Administração e Serviços Comerciais

Rua dos Duques de Bragança, 9 • LISBOA • Telef. 3 26 16 / 2 19 78 / 2 89 12

O LUXEMBURGO

E OS SEUS CAMINHOS DE FERRO

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

A maioria das pessoas, levadas por desconhecimento de causa e falta de observação, possui um critério errado acerca das nações, apreciando-as pela sua maior superfície, abundância populacional e título de grande potência. Acontece que, se as grandes nações provocam acontecimentos importantes para a História, têm muitas vezes sido, pelas suas ambições ou incompreensão dos acontecimentos, a causa de males cujos prejuízos recaíram sobre aqueles países que viviam tranquilos, nada mais desejando do que a paz. Seguindo esta falsa orientação, desdenham-se os pequenos estados, classificando-os pejorativamente, não se lhes dando a devida importância. E, todavia, nunca essas pequenas nações provocaram guerras, possuindo mesmo aspectos modelares de civilização.

Sempre me interessaram as nações mais pequenas da Europa, dediquei-lhes a minha atenção e especial simpatia, visitando-as para melhor as conhecer e observar. Assim dos estados menores da Europa, que são: Andorra, Luxemburgo, Mónaco, Cidade do Vaticano, S. Marino e Lichstenstein, só me falta visitar este último, aspiração que espero em Deus não demorará muito a efectuar-se. De todos os países citados o mais pequeno em superfície e população, a Cidade do Vaticano, é o maior pelo poder espiritual do Sumo Pontífice que governa centenas de milhões de indivíduos espalhados pelo Mundo, e mantém relações diplomáticas com mais de quarenta nações.

Se em alguns destes pequenos países a sua organização política e administrativa é sumária, no Luxemburgo observa-se a miniatura digna e séria duma nação perfeita, de nobre passado histórico, progressiva, feliz, e de alto nível de vida.

A minha primeira impressão ao transpor a fronteira franco-luxemburguesa, por uma tarde de Abril, levemente enevoada como é próprio dessa zona europeia, numa carruagem alemã directa de Paris a Coblenz, foi a exclamação do agente de polícia ao receber delicadamente os passaportes que eu lhe entregava: «Portugueses por aqui!» Vê-se, pois, que não é vulgar compatriotas nossos visitarem o simpático país, e todavia, independentemente do interesse turístico, uma ligação de pa-

rentesco bem importante existe entre a sereníssima Casa Grã-Ducal e a Família Real Portuguesa.

O grão-duque Guilherme (1), que governou de 1905 a 1912, casou em 1893 com a infanta D. Maria Ana de Bragança, filha de El-Rei D. Miguel I



Suas Altezas Reais a Princesa Josefina Carlota da Bélgica e o Príncipe Herdeiro João do Luxemburgo, descendentes dos Reis de Portugal

e de D. Maria Adelaide de Loewenstein, e desse casamento (2) resultaram seis filhas, entre as quais a actual grã-duquesa reinante, Sua Alteza Real Carlota, que é neta do soberano português. Além

(1) Artur Herchen, «Manuel de Histoire Nationale», Luxembourg, 1952, pág. 209.

(2) Sr. Dr. Caetano Beirão, «El-Rei D. Miguel I e sua descendência», Lisboa, 1945, pág. 45 e 47.

disso, Sua Alteza o Príncipe João, herdeiro do trono, casou com Sua Alteza a Princesa Josefina Carlota, que é, por parte de sua mãe, Sua Majestade a Rainha Isabel da Bélgica, trineta de D. Miguel I. Desta forma os herdeiros do trono luxemburguês são um bisneto e uma trineta de um rei de Portugal e primos da actual família real portuguesa.

Passada a fronteira franco-luxemburguesa, a primeira estação onde o comboio suspende a sua marcha é Rodange, a segunda Pétange, e depois Luxemburgo, sendo de 23 km o percurso em território do grão-ducado. Além destas estações, existem pequenas paragens para serviço de tranvias.

A construção de caminhos de ferro no Luxemburgo foi um problema que teve mais dificuldades a vencer que noutros países, pois não era só saber-se qual o traçado a seguir e as obras a realizar, mas havia os interesses de duas grandes potências que pretendiam dominar o grão-ducado, a França e a Alemanha, divergências que finalmente desapareceram com o reconhecimento da independência ferroviária do Luxemburgo (1) pela convenção de 17 de Abril de 1946.

A História dos Caminhos de Ferro Luxemburgueses pode dividir-se em seis períodos:

- 1.ª exploração francesa (1859-1872);
- 2.ª exploração alemã e luxemburguesa (1872-1918);
- 3.ª exploração francesa e luxemburguesa (1918-1940);
- 4.ª exploração alemã (1940-1944);
- 5.ª exploração francesa e luxemburguesa (1944-1946);
- 6.ª exploração luxemburguesa (1946-...).

Foi a Sociedade Real Grão-Ducal dos Caminhos de Ferro Guilherme-Luxemburgo que recebeu a concessão da primeira linha férrea luxemburguesa, a qual se inaugurou a 4 de Outubro de 1859 no meio de invulgar entusiasmo pelos benefícios daí resultantes e por terminar com o isolamento do país que ficou ligado à França e à Bélgica, entrando, simbolicamente, na cerimónia inaugural, ao mesmo tempo, dois comboios na estação do Luxemburgo, vindo cada um de país diferente.

Além da rivalidade franco-alemã, a empresa teve de vencer a natural oposição dos aldeões, cujos costumes ancestrais ia perturbar, como também certas obras de importância, e ainda a localização da estação da capital, pois a cidade fora fortificada por Vauban em 1684, opondo-se os técnicos militares à sua construção junto das muralhas. Escolheu-se com grande facilidade um lugar, então cerca de dois quilómetros da cidade,

originando assim uma importante zona urbanizada e moderna ligada por duas pontes à cidade antiga, as quais vencem um vale ameno e arborizado.

Progressivamente foram-se construindo as outras linhas com capitais franceses (2) e exploradas, conforme o contrato de 21 Janeiro de 1868 pela Companhia do Este. Deu-se a Guerra Franco-Prussiana de 1870, de que resultou a derrota francesa, e a Alemanha, na sua ânsia imperialista, tratou de explorar os caminhos de ferro luxemburgueses pelo contrato de 11 de Junho de 1872, modificado em 16 de Julho de 1872, ficando dependentes da Direcção dos Caminhos de Ferro da Alsácia e da Lorena.

A Sociedade Guilherme-Luxemburgo continuava a existir como detentora da concessão de várias linhas férreas, e surgiu a Sociedade Príncipe Henrique, que obteve em 1868 a concessão de novos caminhos de ferro inaugurados em 1873 e em 1891. Pela posse da Alsácia e da Lorena pela Alemanha, de 1871 a 1918, a França só podia comunicar com o Luxemburgo através do território ocupado pela Alemanha, pelo que resolveu estabelecer uma ligação directa, enquanto não voltava à posse da Alsácia e da Lorena, alcançando da Sociedade Príncipe Henrique o direito de construção da linha Mont Saint Martin-Luxemburgo, inaugurada a 8 de Agosto de 1900 e completando a rede ferroviária luxemburguesa, a qual serve perfeitamente na actualidade as necessidades nacionais, conjuntamente com a via estreita e serviço de carros eléctricos.

A Alemanha possuía o tráfego da Sociedade Guilherme-Luxemburgo, que perdeu em 1918 com a derrota da Primeira Grande-Guerra, passando de novo para a França a exploração das linhas férreas, conservando a Sociedade Príncipe Henrique a sua autonomia. A França manteve a exploração dos caminhos de ferro luxemburgueses pertencentes à Sociedade Guilherme-Luxemburgo até 1940, voltando de novo à Alemanha, por motivo da Segunda Grande-Guerra, de 1940 a 1944. A libertação do Luxemburgo em 1944 determinou ficar provisoriamente a França com a exploração das linhas férreas, até que a convenção franco-belga-luxemburguesa de 17 de Abril de 1946 fixou o actual regime ferroviário luxemburguês com rara felicidade e entregou ao Luxemburgo a propriedade e exploração dos seus caminhos de ferro.

Pela convenção de 1946 criou-se uma empresa única formada pela Sociedade Guilherme-Luxemburgo e Sociedade Príncipe Henrique, detentora de toda a via larga e via estreita, excluindo o serviço de carros eléctricos por 99 anos, com o nome de Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro

(1) H. Lartilleux, «Geographie des Chemins de Fer», Paris 1955, Tomo 22, pág. 65 a 70. Sobre esta matéria é valioso o livro «Les Cahiers Luxembourgeois», Luxemburgo, 1955, unicamente dedicado a caminhos de ferro e escrito por vários colaboradores.

(2) Henry Peyret, «Histoire des Chemins de Fer en France et dans le monde», Paris, 1949, pág. 52 a 55.

Luxemburgueses (por abreviatura C. F. L.). O capital é de 800 milhões de Francos, dividido em mil acções, pertencendo ao Luxemburgo 510, à Bélgica 245, e outro tanto à França, pelo que a maioria está na posse do governo luxemburguês por uma maioria de 20 acções.

Com a Sociedade Nacional, que imita até no nome as suas congéneres francesa e belga, deu-se uma solução boa, embora não perfeita, aos caminhos de ferro de um país cujo serviço de exploração se transferia da França para a Alemanha e vice-versa, conforme as vicissitudes históricas. Pela primeira vez a exploração ferroviária passou totalmente para o Luxemburgo, e o capital da Sociedade Nacional encontra-se na posse do governo Luxemburguês, e em vez de se enveredar por uma solução socializante de caminhos de ferro do Estado, como em Espanha, Itália e Suíça, adoptou-se o critério francês e belga de uma sociedade privada, em que o Estado é o único accionista. Preferia mais uma empresa, cujo capital pertencesse somente a particulares luxemburgueses, fiscalizando o Estado, de forma a impedir que as acções caíssem na posse de estrangeiros, afim de evitar a repetição do que aconteceu antes de 1946.

Pela sua posição geográfica constituem os caminhos de ferro luxemburgueses um centro de comunicações muito importante de carácter europeu. Se não se pode aplicar ao Luxemburgo a mesma expressão de placa giratória da Europa com que se designa a Suíça, a verdade é que sendo limítrofe de três países: França, Bélgica e Alemanha, determina cinco artérias, relacionando a capital do grão-ducado com essas nações.

As cinco linhas são: Luxemburgo-Rodange, ligando com Paris e actualmente electrificada; Luxemburgo-Rettembourg-Thionville, estabelecendo relações através da Alsácia e da Lorena com a Suíça; Luxemburgo-Trèves, permitindo as comunicações com a Alemanha; Luxemburgo-Ettelbruck-Kantembach-Troisvierges, dando acesso a Liège; Luxemburgo-Kleinbettingen, relacionando com Bruxelas por Arlon. A estas linhas há

a acrescentar uma circular e outra de menor importância, num total de 541 km, sendo 150 km de via estreita, cabendo à via larga 391 km. A electrificação encontra-se em pleno desenvolvimento, devendo efectuar-se nas principais linhas férreas. As vias de maior tráfego são a de Metz-Luxemburgo-Liège ou seja França, Luxemburgo, Bélgica, e a de Trèves, Luxemburgo, Arlon, que é a ligação da Alemanha, Luxemburgo, Bélgica.

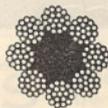
O tráfego de mercadorias alcança 70%, constituído na maior parte por comboios de minério de carvão e de ferro, e os restantes 30% pertencem ao de passageiros, circulando numerosos comboios. O material só em parte é moderno, pois vêem-se em circulação muitas carruagens de dois eixos, embora existam automotoras e carruagens de quádruplo rodado.

As estações são na sua maioria antigas e pequenas, mas chegam para o movimento, sendo a mais importante a da capital, onde o tráfego é constante.

Edifício amplo e cómodo, a estação do Luxemburgo é construída em estilo 1900, com telhado de grande inclinação próprio dos países onde cai neve, dotada de todos os meios ferroviários, dando a impressão, pelo seu importante movimento, de servir uma populosa cidade. A estação dá para uma vasta praça donde irradiam importantes artérias, enquanto um magnífico serviço de carros eléctricos, aquecidos no Inverno, e onde há lugares, facilita o acesso à parte antiga da cidade, tendo de se atravessar um importante viaduto. A estação do Luxemburgo e as suas características foram notavelmente descritas pelo Sr. Ernest Bisdorf (1) em que a beleza literária iguala o sentimento evocativo.

País tranquilo e meigo, de um nobre passado testemunhado pelos monumentos históricos, de vida suave e laboriosa, onde só existe classe média com elevado nível económico, paisagem bela e totalmente humanizada, é governado por uma grã-duquesa descendente de um rei de Portugal, merece a estima e o respeito de todos os portugueses.

(1) «Les Cahiers Luxembourgeois», cit. pág. 245 a 250.



A origem do apito das locomotivas

Por CARLOS DE BRITO LEAL

TUDO no Universo tem a sua origem mas a do apito das locomotivas é das mais curiosas. Foi o caso que nos começos do ano de 1833, em Inglaterra, na linha que vai de Leicester a Swannington, uma das locomotivas construídas pelo célebre Jorge Stephenson, a «Samson», e que rebocava um comboio com destino à segunda daquelas cidades, foi abalroar com uma carroça que, puxada por um cavalo, atravessava uma passagem de nível.

Nesse tempo, ao contrário do que sucede hoje, não havia cancelas nem guardas com bandeiras ou fazendo continência ao comboio, como é uso nos caminhos de ferro dos países da Europa Central. O maquinista, para evitar desastres, costumava tocar uma corneta, tal qual também costumavam fazer os cocheiros das carruagens da mala-posta ou, como, em certas povoações de Portugal, se fazem anunciar os vendedores de petróleo.

A carroça transportava um carregamento de batatas e de ovos destinados ao mercado de Leicester; o maquinista não pôde tocar a corneta; e o resultado foi a colisão, na qual o cavalo foi morto, a carroça desfeita, as batatas esmagadas e os ovos todos partidos.

O desastre causou grande sensação entre a população rural que não via o caminho de ferro com bons olhos e odiava aquele novo invento, que lhes largava

fogo às searas e lhes matava as ovelhas e carneiros dos rebanhos.

O alarme ameaçava transformar-se em séria rebelião, e nessa mesma tarde o director do caminho de ferro, mister Ashlett Bagster, cavalgou a toda a brida até Alton Grange, onde residia Jorge Stephenson para com ele discutir o caso.

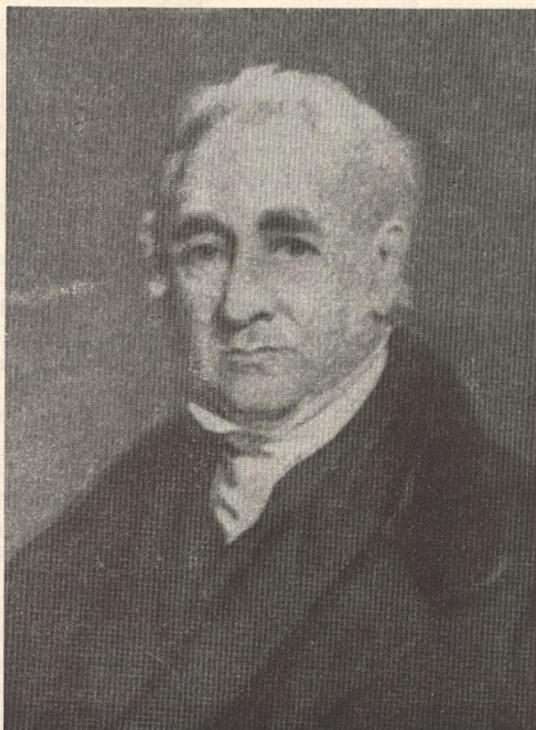
Bagster perguntou então se haveria maneira de arranjar um apito soprado pelo vapor da caldeira da locomotiva, e Stephenson achou boa a ideia e digna de ser experimentada.

Pouco depois, aparecia o primeiro apito para experiência, construído por um fabricante de instrumentos de música, e os resultados foram de tal ordem que a Direcção decidiu montar apitos semelhantes em todas as máquinas da Companhia.

Isto não a impediu, porém, de ter que indemnizar o proprietário da carroça pela perda do cavalo e da viatura e pagar cinquenta quilos de batatas e oitenta dúzias de ovos quebrados, podendo assim afirmar-se que os apitos das máquinas de comboio, tiveram a sua origem numa gigantesca tortilha feita

com meia centena de quilos de batatas e nove centos e sessenta ovos.

Pouco tempo decorrido, apareciam os primeiros regulamentos que proibiam a circulação de locomotivas que não estivessem munidas de um apito a



JORGE STEPHENSON

vapor, ou, mais exactamente, como succede nos nossos dias, de uma trombeta soprada pelo vapor.

Os apitos das locomotivas dos caminhos de ferro, tais como hoje existem, foram assim postos ao serviço em Inglaterra em 1836, e em França em 1837, na linha de Paris a Saint-Germain.

Foi em 1835, que o director da companhia *Liverpool & Manchester Railway*, Mr. Fyfe, iniciou o uso de tais apitos em todas as locomotivas dessa linha, tendo pois sido o primeiro a adoptar esse sistema de alarme sonoro.

Os primeiros apitos tinham o aspecto de um tubo muito alto com uma base plana, emitindo um som grave, semelhante ao das sereias dos navios a vapor. Mais tarde, o cilindro foi substituído por uma câmpula de forma hemisférica, dando um som mais agudo, e depois as máquinas de maior potência passaram a adoptar dois apitos soando simultaneamente com um som mais grave, procurando assim distinguir dos outros comboios os expressos que rebocam.

O antigo apito de forma cilíndrica é ainda hoje usado nas locomotivas americanas, que empregam também uma sineta colocada sobre a caldeira e que é soada nas estações e nas linhas de menor movimento.

A maneira como alguns maquinistas fazem silvar os apitos das máquinas que pilotam, caracteriza, por vezes, a sua nacionalidade, e o maquinista português consegue num silvo prolongado, permitindo uma maior ou menor entrada de vapor, dar-lhe várias entoações que, em certos casos, chegam mesmo a ser como que uma sua assinatura que o distingue dos seus colegas.

Igualmente, em Espanha, em França, em Inglaterra e outros países, os apitos das locomotivas não são silvados de maneira igual e as suas notas vão dos sons mais graves aos mais agudos. Em Inglaterra, assemelham-se aos de um rebocador marítimo ou aos de um ferry-boat fluvial, enquanto que em França o seu som é na maioria das máquinas, bastante agudo.

Mas os velhos apitos das locomotivas, que em noites serenas se faziam ouvir a tão longas distâncias, vão tristemente desaparecendo para dar lugar às trompas roufenhas das diesel-eléctricas, ou das automotoras e das locomotivas das linhas electrificadas.

Assim, a sua memória ficará um dia sendo como que o eco de uma Era e de um Século que passaram para não mais voltar.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Agosto de 1907)

Inauguração d'uma linha

Ao fim de vinte annos de esforços conseguiu Fafe a satisfação de vêr inaugurar a linha ferrea que une aquella povoação a Guimarães.

Foi no dia 21 do mez passado que a cerimonia se realizou.

A linha, construida em condições muito desafogadas para via reduzida, méde 22 kilometros de extensão, tem curvas de 150 metros, e rampas de 18 millímetros.

A sua construcção, por vezes bastante difficil, feita em condições taes que technicos estrangeiros teem sido concordes em dizer que pôde ser tomada como modelo.

O material é todo de superior qualidade e foi adquirido na Allemanha. Por todo este mez devem chegar tres novas locomotivas de tres eixos conjugados e um eixo livre.

Atravessa esta linha uma das mais pittorescas regiões do Minho, parecendo um caminho de ferro a serpear por um jardim.

O ponto mais alto do traçado é a estação de Paçõ de onde o panorama que se disfructa é grandioso. Em conclusão: como pittoresco de horizontes é a linha mais bella de Portugal.

Desde o dia 17 que a população de Fafe preparava a localidade para celebrar faustosamente o tão desejado melhoramento.

Chegado o dia 21 as ruas, embandeiradas, tinham bello aspecto. Em varios pontos elevavam-se coretos para musicas.

Os habitantes andavam de aspecto sorridente, mas atarefados, com os ultimos retoques nas decorações. Desdobravam-se colchas pelas janellas. Grinaldas de verdura punham tons festivos em todos os arramentos.

Finalmente, pelo meio dia e meia hora, estralejava no ar um milho de foguetes. Tres bandas de musica romperam simultaneamente com o hymno nacional.

Na estação, lindamente decorada com bandeiras e tropheus de fer-ramentas, aguardavam o comboio milhares de pessoas, que se estendiam pela corã das altas trincheiras que ladeiam a linha.

Era um oceano de cabeças que a brisa da curiosidade impellia para o mesmo lado, na uncia de verem a chegada do comboio.

Este, rebocado por duas machinas, a *Porto* e a *Negrellos*, apontava á volta da curva.

O entusiasmo tornou-se indescriptivel. D'aquelles milhares de boccas saiam gritos de alegria e satisfação.

A entrada na estação foi imponente.

O comboio era formado por dezeseite carruagens de primeira e segunda classe. Na cauda, uma carruagem salão transportava o gerente da companhia, representantes officiaes, e convidados.

Em um pavilhão adrede levantado para o effeito procedeu-se á assignatura do auto inaugural.

Terminada a cerimonia, depois de visitada a terra, foi offerecido pela commissão das festas aos convidados um jantar de cento e vinte talhaes que decorreu animadissimo tendo sido trocados varios brindes.

A' noute brilhantes illuminações davam á terra um aspecto de alegria extraordinaria, mais acrescida ainda pelos descantes e danças populares que se encontravam por todas as ruas.

Por toda a villa um entusiasmo indescriptivel, e assás justificavel attentas as vantagens que aquella melhoramento tão desejado produz para a localidade.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Juventude duma Rainha»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Ilha Selvagem»

Recortes sem comentários

Morreu em Évora o «Rei dos bichos»!

Figura exótica e muito original nas suas atitudes, o homenzinho isolara-se do convívio social logo que atingiu a maioridade. Alimentava-se de cágados, rãs, ouriços cacheiros e outros bichos. À noite recolhia-se dentro duma talha, junto da praça de touros, e ali dormia. Falava pouco, dizendo frases enigmáticas, sentenciosas, à laia de filósofo.

Um dia, foi internado no Albergue Distrital devido à miséria, mas isto constituiu para ele «o seu maior desgosto», por ter deixado de se alimentar a seu modo, com os seus «saborosos pratos».

Tendo adoecido, obrigaram-no a ficar no Hospital, onde viveu 10 anos, morrendo, agora, com 75.

O seu nome era Bernardo dos Santos; chamavam-lhe o «rei dos bichos» porque se entendia muito bem com os animais: vivos, para se entreter; mortos, para os comer. Aborrecia a convivência dos homens, porque «estes só o incomodavam»!

Usava umas grandes barbas e umas sobrancelhas muito salientes.

O «rei dos bichos» teve, no funeral, quase só o capelão, que lhe encomendou a alma. Ninguém apareceu para o acompanhar, coitado!

Enfim, a Igreja é ainda a fiel companheira de todos, ricos e pobres, cultos ou ignorantes. É a única que jamais abandona os seus filhos. Estes é que, por vezes, a abandonam a ela!

De «O Distrito de Portalegre»

Multando foi multado!

Waterbury (Connecticut) — O polícia de trânsito Donald Carey foi multado em um dólar por estacionamento proibido, quando parou a sua motocicleta num local proibido, enquanto aplicava multas a outros prevaricadores.

Do regime político espanhol nas Cortes de Madrid

MADRID, 15. — Na reunião plenária com que hoje terminou a sessão das Cortes, o Ministro-Subsecretário da Presidência voltou a afirmar que a Espanha é um Estado monárquico, católico e tradicional, colocado sob a direcção do Caudillo. E acrescentou:

«Quando o Caudillo faltar, aos destinos da Espanha presidirá uma Monarquia que não será nem absoluta nem liberal, mas tradicional, a mesma dos reis católicos Fernando e Isabel. A pessoa em que se encarnar esta Monarquia deverá servir lealmente os postulados do Movimento Nacional. A Monarquia que então virá não poderá ser investida dos mesmos poderes que o Caudillo, pois este é um ser de excepção, que ganhou a guerra e reconquistou a nação».

O Ministro-Subsecretário da Presidência fez esta declaração ao expor o projecto de lei relativo ao regime jurídico da administração do Estado, publicado em Fevereiro passado, que delimita os direitos dos membros da Administração em relação ao Poder Judicial.

Os oradores que tomaram a palavra para apoiar este texto puseram várias vezes em destaque o lugar reservado a um Presidente do Governo bem distinto do Chefe do Estado. Um dos oradores mencionou a esse propósito um decreto da Junta Nacional, que data dos primeiros meses da guerra civil. — F. P.

Duas máculas no nosso turismo

Há dias o Conselho Nacional de Turismo resolveu chamar a atenção das autoridades para que seja mais activa a vigilância sobre os mendigos que enxameiam pelas cidades e vilas, sobretudo nos pontos mais frequentados por turistas, e para o uso e abuso do pé descalço. Acertada resolução que importa, e muito, seja cumprida com rigor. O pobre de pedir que se agarra ao transeunte, com uma insistência tantas vezes hipócrita, para obter um óbolo, e o pé ao léu prejudicam gravemente a fisionomia e o bom nome do País. Sabemos bem que essa impressão deplorável tem sido exteriorizada na imprensa estrangeira, com desdouro para os nossos costumes. Entre os pobres há, estamos certos, uma grande maioria que se compõe dos que não querem trabalhar e acham mais cómodo e rendoso aquele humilhante modo de angariar a vida. Quanto ao pé descalço, muitos entendem não se afazer ao uso do calçado, embora modesto, porque raras vezes ou nunca o usaram. Há até quem faça gala de andar de pé ao léu.

Ora o bom nome do povo está acima disso tudo e as autoridades, intervindo com pertinácia, defendem-no como é mister. Uma acção contínua, que não afrouxe, pode acabar com estas máculas estranháveis, sobretudo em nações civilizadas.

De «O Século»

Para censurar e lamentar

Lamentamos ter que escrever as linhas que seguem, porque o motivo que as provoca revela um desolador sintoma da falta de educação que, felizmente, campeia em vários sectores da população local.

Trata-se dos estragos propósitosados que constantemente se verificam nos marcos fontanários que a Câmara Municipal mantém abertos, para abastecimento ao público, principalmente nos que funcionam no Largo de St.º Amaro e no Pelame. Neste já foram feitas cerca de 20 reparações, desde a sua recente inauguração!

Seriam desculpáveis tais descatos se fossem praticados apenas por garotos.

Mas parece que muito dos autores já passaram a idade infantil.

Triste e censurável, não é verdade?

Do «Diário do Alentejo», Beja

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

O «Diário do Governo», II Série, n.º 164, de 16 de Julho de 1957, publica o seguinte:

Por portaria de 19 do mês findo:

Coronel de artilharia Alexandre dos Santos Majer — nomeado, precedendo resolução do Conselho de Ministros nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 40 853, de 29 de Outubro de 1.56, para o cargo de delegado do Governo junto da Companhia dos Caminhos de Ferro do Amboim. (Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contes).



Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são

ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35



End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
de 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

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

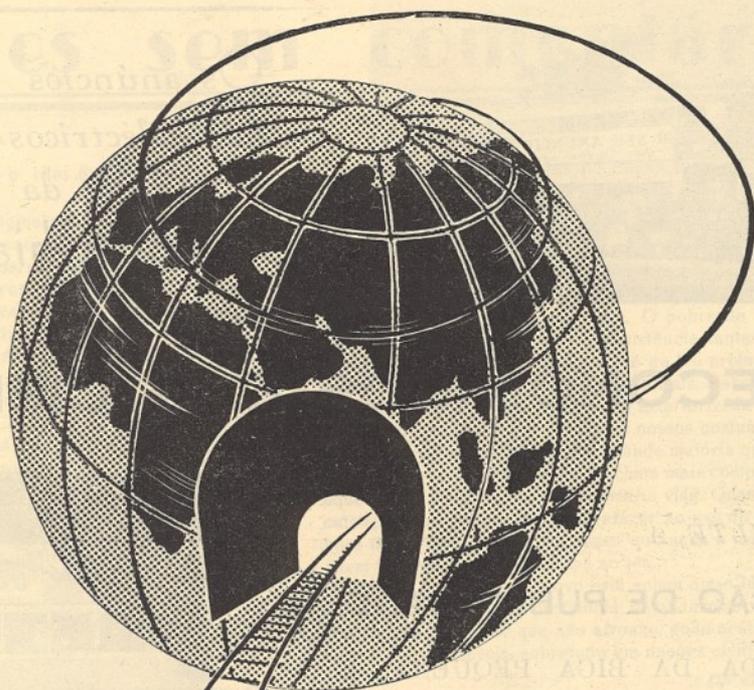
Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

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



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE