

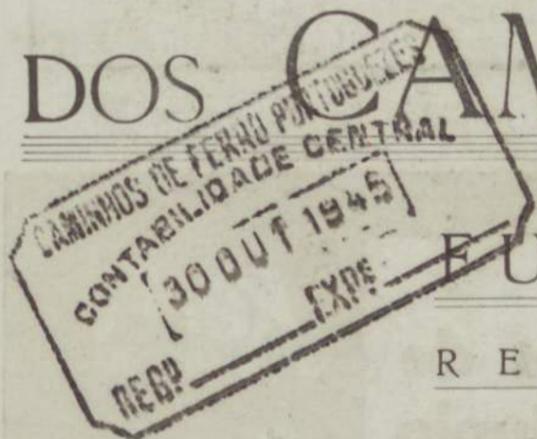
20.º do 57.º ano

Lisboa, 16 de Outubro de 1945

Número 1388

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transporte / 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 Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158—LISBOA

LINHA LISBOA-CASCAIS



ESTAÇÃO PRINCIPAL
DO CAIS DO SODRÉ

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA
LARGO DO QUINTELA, 3
COMITÉ DE LONDRES:
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

SAPATARIA



28

RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

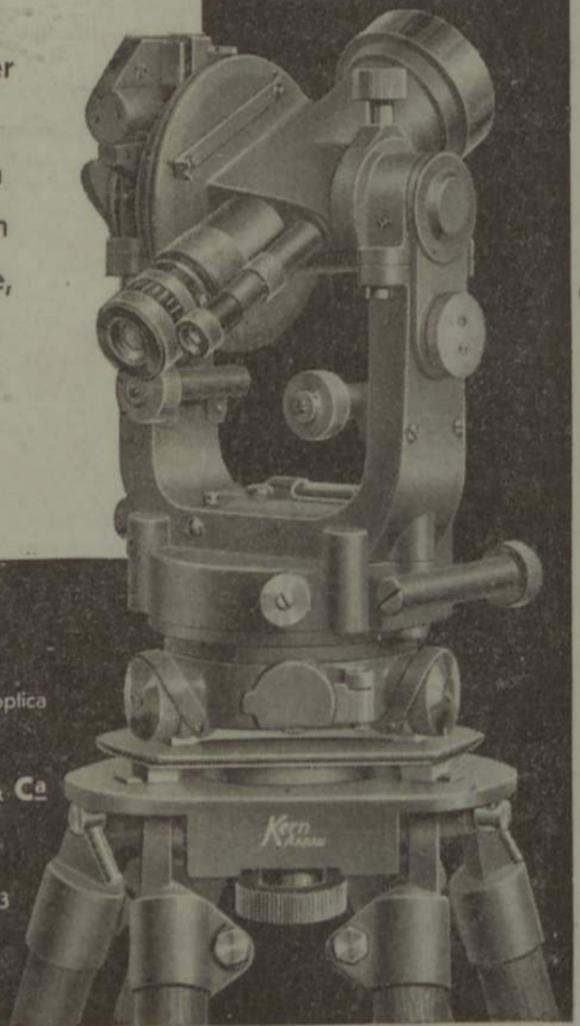
Manual do Viajante em Portugal

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro
ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,
Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Os novos Teodolitos de circulo duplo

Kern
AARAU
(Suíça)
DK

permitem obter
os melhores
resultados em
medições, com
mais facilidade,
mais rapidez
e com menor
esforço



KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suíça)
Fabrica de mechanica fina e optica
Representantes:
CARLOS GOMES & Co
Lda.
LISBOA
Apartado 658 Telef. 211.43

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

Importadores de tôdas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

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 Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

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

Délegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 898

1388

16 — OUTUBRO — 1945

ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE :

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO :

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES :

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS :

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Grandeza e decadência dos tramueis eléctricos, pelo Eng.º <i>Américo Vieira de Castro</i>	533
Uma necessária variante ferroviária, por <i>Guerra Maio</i>	535
O caso de Timor	537
Viagens e transportes	538
Caminhos de Ferro Coloniais	538
Belas Artes	538
Espectáculos	538
Os Caminhos de Ferro na obra de Eça de Queiroz, pelo <i>dr. Bus-</i> <i>quets de Aguilár</i>	539
Útil e oportuna iniciativa	541
Há 50 anos.	546
Imprensa	546
Caminhos de Ferro	546
«O Carlos»	546

Grandera e decadência das tramueis eléctricas

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

REMONTEMOS ao fim do século passado e tracemos uma breve resenha da vida dêste utilíssimo meio de transporte urbano. Urbano apenas, na Europa; urbano e suburbano, com tôda a razão, além Atlântico, poupando aos pesadíssimos combóios a vapor um violento serviço para o qual êles não têm condições algumas.

Começava a generalizar-se a tracção eléctrica nos tramueis urbanos. Em relação à anacrónica tracção animal representava um extraordinário progresso, tanto pelo que dizia respeito à economia na exploração, como à comodidade e à rapidez. O engodo originado pelo novo sistema de tracção foi enorme. E, mundo em fóra, começaram a pulular as emprêsas de tramueis eléctricos. Todas as cidades, fôsem quais fôsem os seus perfis, as suas populações e os hábitos e necessidades das mesmas serviam para nelas se estabelecer um serviço de tracção eléctrica... e para se especular com a concessão. As companheiras aceitavam, com a maior temeridade, as concessões mais leoninas. Verdade seja que muitas vezes as entidades que as obtinham não pensavam em as explorar mas apenas em trespassá-las.

A economia na exploração, em relação à tracção animal, foi também grandemente exagerada, e os encargos de capital computados muito abaixo do seu justo valor. Talqualmente como vem sucedendo com a

economia da fôrça produzida pelas quedas de água em face da produzida pelo odiado carvão, o qual de longínquas terras vem, e cuja importação tanto aflige os nacionalistas—inimigos, conscientes ou inconscientes, da paz.

Em consequência desse engodo—ora real, ora atizado pelos especuladores—extranhas ideias corriam mundo sôbre exploração de tramueis eléctricos. Nessa já distante época podia ler-se em jornais, revistas técnicas e tratados «que uma exploração de tramueis eléctricos não era realmente bem conduzida senão quando se viam muito poucos passageiros nos carros (!!). Disse-se, escreveu-se e, o que era muito mais grave, praticou-se.

Nós, que nunea podemos conformar-nos com tão absurdas teorias, fomos acoimados de retrógrados e de criaturas de lenta e difícil adaptação. Pois com muita honra recebemos essas classificações de colegas idealistas... e de especuladores.

O mesmo equivalia a dizer que, «quanto mais elevado fôsse o pêso morto por passageiro» mais económica era a exploração, e quanto maiores fôsem os salários do pessoal do movimento, *por passageiro transportado*, mais perfeita era aquela!

Um nosso colega da C. P., já falecido, disse-nos um dia, sustentando essas nefastas teorias, que um director da Carris de Lisboa, vendo em determinada linha da capital os carros quási cheios, lhe dissera que

ia mandar duplicar o número de carros nessa linha, pois a exploração estava sendo mal feita!...

Esse colega, inteligente, óptimo carácter mas profundamente idealista, também nos falou nessa ocasião nos «magníficos resultados» que colhia a C. P. da prática de conservar em serviço muitos combóios-tramueis circulando com poucos passageiros!

O que faz a falta de estatística e de uma contabilidade suficientemente pormenorizada!...

Assim corriam os negócios de tramueis eléctricos: concessões económicas e exploração com carros quasi vãos! E o público, estimulado por um sábio e persistente reclame em todos os meios de publicidade, aceitava, de olhos fechados, os títulos de qualquer empresa de tramueis, oferecidos por especuladores sem o mínimo escrúpulo.

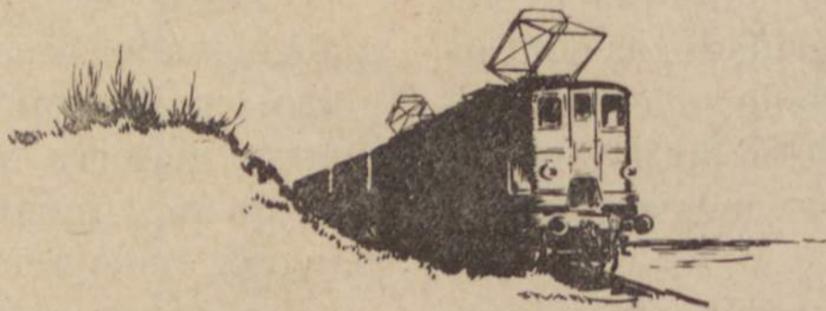
Semelhantes exageros, todos actuando de concôrto, não podiam deixar de conduzir a uma vaga de falências de companhias de tramueis eléctricos, a qual lançou sobre elas o mais completo e o mais justificado descrédito. Durante muitos anos tornou-se impossível financiar qualquer empresa de tramueis.

Felizmente tão nefastas ideias sobre exploração de tramueis eléctricos desapareceram por completo. Hoje os dirigentes de tais serviços vêem *com muito prazer* os seus carros completos, e até, em tempo de guerra, ultra completas, e verificam, como

é natural, que quanto mais cheios circulam os carros mais baixo é o «coeficiente de exploração». Esta conclusão, a qual para conhecedores de serviços ferroviários parece uma conclusão à La Palice, foi durante muitos anos ignorada por distintos engenheiros de tramueis e caminhos de ferro. O engodo destes últimos pelos tramueis a vapor coincidiu com a época dessas estranhas ideias sobre tramueis eléctricos. A activa propaganda dos especuladores em concessões não pouco contribuiu para essa atracção.

Os prejuizos na exploração dos tramueis eléctricos conduziam à falência das empresas, mas os prejuizos dos tramueis a vapor diluiam-se nas receitas líquidas gerais. E lá estava o obscuro e desprezado serviço de mercadorias para tudo cobrir. Todavia, como já nestas colunas e em outros lugares da imprensa dissemos, sofria a economia das nações.

Pelo que respeita ao serviço de tramueis a vapor pensamos ser provável vê-los completamente suprimidos dentro de alguns anos. Quanto ao aumento constante da velocidade comercial dos combóios de passageiros de longo curso, a sua supressão affectaria de tal maneira o «prestígio» dos engenheiros, dirigentes e das próprias empresas, que provavelmente não será já-mais esboçada sequer, embora trouxesse grandes vantagens à economia das nações pela possível redução das tarifas de mercadorias.



Uma necessária variante ferroviária

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

O Caminho de Ferro do Vale de Vouga, a que o povo chama pitorescamente do *Vale das Voltas*, é uma grande artéria de turismo, não só porque atravessa uma das mais belas regiões do país, mas porque veio dar vida a terras que grandemente o mereciam, como as do Vale do Cambra, Vouzela, Banho de Lafões, S. Pedro do Sul, etc.

O seu traçado sinuoso, feito para vencer as grandes diferenças de nível, parece ter obedecido à ideia simpática de mostrar ao turismo o que de mais belo oferece o vale de Vouga. É ver como êle se contorce na descida de Albergaria-a-Velha para a Sernada, como coleia a Pateira de Fermentelos, onde as fôlhas espalmadas dos nenúfares formam um delicioso patamar e como êle sobe depois para Oliveira de Frades a-fim-de nos extasiar no recôncavo agreste do rio em frente de Paradela e isto sem falar nas curvas e contracurvas em que o seu traçado ondeia de Pinheiro de Lafões a S. Pedro do Sul, para, a seguir, nos oferecer um panorama deslumbrante na subida para Vizeu.

Mas, sempre o maldito mas; se algumas das suas estações ficaram admiravelmente colocadas na orla das terras servidas como S. João da Madeira, Albergaria-a-Velha, Vouzela, etc., outras há deploravelmente situadas, longe das povoações, como Oliveira de Azemeis, Agueda, Termas de S. Pedro do Sul e outras.

De todas, porém, a mais infeliz é a das Termas de S. Pedro do Sul, no alto dum cabeço com acesso difícil e sem remédio possível. Do local das termas à estação construiu-se uma estrada, que começando numa bela avenida à beira do Vouga, agora bordada pelo sumptuoso edificio

do Palácio-Hotel, vai terminar num caminho vicinal, poeirento, desagradável e tortuoso. Dois atalhos encurtam a distância, mas despidos de arvoredo e com piso escabroso. Depois aquilo entra nos domínios dum paradoxo, a distância do grupo de casas que forma o velho *Banho de Lafões*, da estação ferroviária dista cem quilómetros; longo de mais para se ir a pé e demasiado curto para se tomar um automóvel.

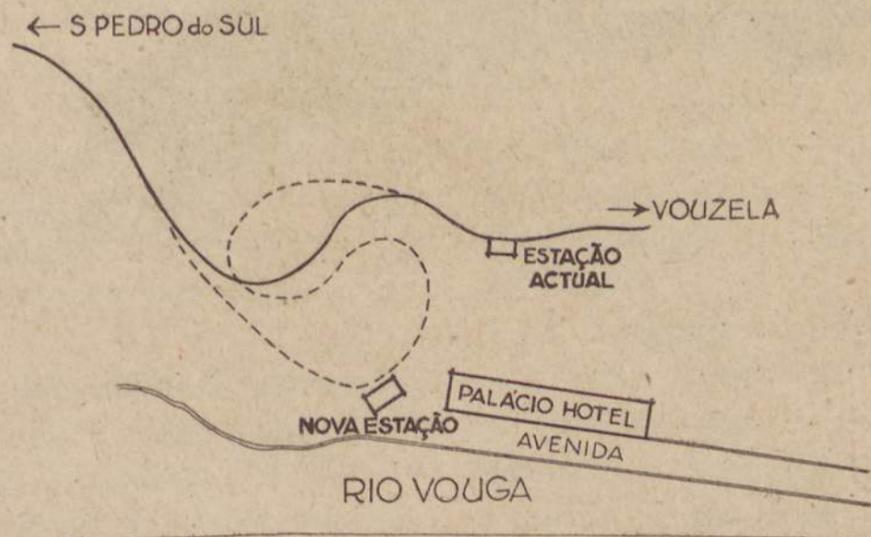
E nem se pode apelar para a urbanização futura das Termas porque, se é certo que elas estão em franca prosperidade não é natural que o casario venha estender-se pelo cabeço acima, ou seja até à estação.

Uma solução fácil se me afigura: torcer a linha férrea numa larga curva logo à saída da actual estação e, depois, com uma contra-curva, trazê-la do tópo do primeiro lanço da estrada, ou seja a avenida à beira do rio. Havia talvez um aumento de percurso de 500 metros, o que na realidade pouco representava.

O desenho que acompanha êste artigo dá uma ideia aproximada da facilidade que a variante oferecia às termas. Havia que fazer um pequeno viaduto, o que era mais, uma obra de arte a juntar às outras sete que a linha tem, algumas de incomparável beleza.

Uma graciosa estação no tópo da avenida e junto ao Palácio-Hotel substituiria a actual, o que daria acesso fácil a todos os hotéis e pensões do velho *Banho*, e era também um elegante recanto da avenida que passaria a ter movimento e animação.

Quererá a Companhia do Vale de Vouga realizar a obra? Evidentemente que não. Ao



Estado compete fazê-la, tanto mais que o seu custo seria inferior aos retoques há pouco feitos na estrada n.º 8 que atravessa a região e que teve o fim, aliaz lógico, de suprimir as curvas apertadas que embaraçavam o trânsito.

E já estou daqui a vêr uns reclamos a fazer da linha férrea do Vale de Vouga, pondo em relêvo as numerosas curvas e contra-curvas do pequeno traçado de S. Pedro do Sul a Vouzela, que a variante preconizada vinha enriquecer.

As Termas de S. Pedro do Sul têm feito últimamente notáveis progressos, todos de iniciativa particular. Os seus hotéis magníficos devem-se a três beneméritos, chamemos-lhes assim, pois grandemente o merecem. O primeiro é o sr. César Diniz, um português que tendo feito fortuna no Brasil, quis e fazer das Termas de S. Pedro do Sul, uma estância à altura das suas águas milagrosas e nas quais êle havia encontrado cura para os males que o afligiam. A sua obra considerável não foi para diante, e abalou cheio de desgosto, mas deixou feito o sumptuoso edifício do Palácio-Hotel, que outro benemérito, o sr. dr. Seromenho, médico no Ultramar e filho da região, veio dar os últimos retoques, decorar e mobilar com gôsto e riqueza, podendo assim sem favor enfileirar entre os melhores hotéis da Europa.

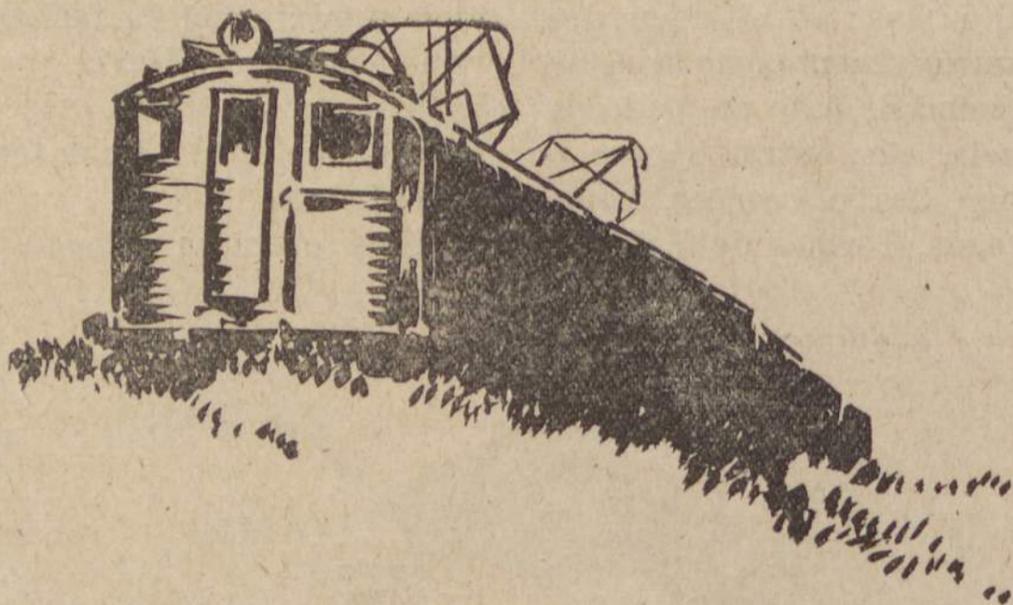
Entretanto, outro filho da região, o sr. Custódio, Melo, comanditava-se da sua casa comercial de Lisboa, e mandava construir, na outra margem do Vouga, o Grande Hotel Lisboa, com mais de 100 quartos, o qual se não tem a majestade do Palácio-Hotel, reúne as comodidades exigidas por uma clientela que aprecia o confôrto. A Junta Autôno-

ma das Estradas, a quem o país tanto deve, mandou plantar ao longo da estrada internacional que borda o Hotel Lisboa, duas fileiras de plátanos, os quais formam um agradável e silencioso túnel de verdura.

Mas não ficou por aqui, porque o proprietário do velho Hotel Vouga quis acompanhar o progresso da terra e ampliou as suas instalações de maneira a receber maior e mais exigente clientela.

Isto quere dizer que o problema hoteleiro nas Termas de S. Pedro do Sul está resolvido, graças à iniciativa particular. Falta agora dotá-los com outras comodidades, como sejam, o desvio da linha férrea para que a estação não esteja situada num cabeço, pedregoso e falho de vegetação, que uma estação telegrafo postal moderna e elegante seja ali construída, que a reprêsa do Vouga seja alteada conforme o projecto primitivo e que uns pardiêiros, que afogam o largo do balneário, sejam demolidos. Tudo isso compete agora à iniciativa oficial, o que não é sem tempo, pois desde os tempos remotos de D. Afonso Henriques parece que jãmais ali passaram os engenheiros do Estado.

E as Termas de S. Pedro do Sul, nome extenso como um dia sem pão, quando a energia bemfazeja do Estado ali faça o que deve fazer, espero que o bom senso lhe reduza o título, pondo-lhe, *Banho de Lafões, Banho*, nome porque na Beira Alta há séculos é conhecido. *Lafões*, uma das mais belas regiões do país e cuja paisagens rivalisa com as das montanhas de Interlaken, Lucerne, e de Berne, e que por isso deve ser adicionado ao velho *Banho* de D. Afonso Henriques, 1.º rei de Portugal.



O caso de Timor

Os primeiros contingentes de tropas portuguesas que chegaram àquela ilha foram recebidos com grandes manifestações de regozijo

TIMOR, a nossa importante possessão ultramarina, com a cessação da guerra e a derrota do Japão, voltou à sua vida normal, tendo os primeiros contingentes das nossas tropas, que iam a bordo dos avisos «Bartolomeu Dias» e «Gonçalves Zarco», fundeado em Dili em 27 de Setembro.

Um telegrama do Governador de Timor, recebido no Ministério das Colonias, no dia 1 de Outubro, relata o entusiasmo da recepção com que tanto brancos e indígenas fizeram às tripulações daqueles nossos barcos de guerra.

Assim informa o referido telegrama:

«Foi entusiástica a recepção que a população tributou aos marinheiros que chegavam. Encontrava-se em Dili a quasi totalidade dos portugueses em Timor e uma grande multidão de milhares de homens e de mulheres indígenas, com seus filhos, tendo à frente os seus chefes, desde a fronteira até Lautem.

Os brancos e os indígenas, empunhando mais de cem bandeiras portuguesas, que conseguiram manter guardadas, durante a ocupação, através de tôdas as dificuldades e perigos, agitavam com frenesi o pavilhão português, no momento em que os navios de guerra manobravam para fundear.

A's 11,30 desembarcou o comandante da expedição militar sr. brigadeiro Varejão, acompanhado pelo seu estado maior. Ao pisarem terra portuguesa de Timor, as manifestações redobram de entusiasmo. A multidão indígena assinalou o festivo acontecimento com o rufar tradicional dos seus tambores e «tan-tans» tocados por centenas de mulheres entusiasmadas.

A guarda de honra ao brigadeiro foi prestada exclusivamente por moradores de Manatuto e de Bancau, todos êles pobremente vestidos, pois perderam quasi tôda a indumentária rica e as suas tí-

picas luas de ouro e prata. Êsses homens apresentavam, porém, um belo ar marcial e mostravam-se orgulhosos pela honra que se lhes quis dar de serem os únicos a prestarem guarda de honra ao chefe militar português na hora do seu desembarque».

Nas ruínas da Câmara Municipal realizou-se uma impressionante cerimónia

O mesmo telegrama dá-nos, em seguida, um relato de uma impressionante cerimónia realizada nas ruínas da Câmara Municipal de Dili:

«O sr. brigadeiro Varejão foi solenemente recebido, segundo a tradição, nas ruínas da Câmara Municipal, cujo edifício, praticamente desapareceu sob os bombardeamentos. Restam apenas algumas colunas e o frontão do pórtico da entrada. Foi aí, nêsse cenário impressionante, que se realizou a histórica sessão, que teve tanto de emoção como de simplicidade.

No meio de profundo silêncio, o governador da colónia e o comandante militar trocaram breves palavras de saudação repassadas do mais alto sentido patriótico. Em seguida, a multidão entoou em cântico a Portuguesa e a cerimónia atingiu então a sua máxima culminância. Portugal, os seus chefes, o seu Exército e a sua Armada foram depois vibrantemente vitoriosos.

Foram assim reatadas, apenas oito dias depois da reocupação total da colónia, as suas mais antigas tradições na forma de receber os mensageiros da Pátria.

A recepção tributada ao representante do Exército e da Divisão Naval, foi o melhor testemunho do sossego e da ordem absolutas, do sentimento de disciplina que domina tôda a população de Timor e ainda a prova de incontestável e profundo por-

Viagens e Transportes

Caminhos de Ferro do Vale do Vouga

É ampliado, no corrente ano, até 31 de Outubro, nas condições previstas nas respectivas marchas, o período de circulação dos combóios n.ºs 1052 e 1053 feitos com Automotoras, que continuam a efectuar-se às 2.^{as}, 4.^{as}, 6.^{as} e Sábados.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Assumiu superiormente a direcção, em Africa, dos Caminhos de Ferro de Benguela durante a ausência na metrópole no gôso de licença do respectivo director, sr. eng.º Virgílio Escudeiro, o sr. eng.º Alexandre da Costa Lopes; como seu adjunto foi escolhido o sr. eng.º Luiz Augusto Rebelo da Silva.

tuguesismo e amor à Pátria da sua população europeia e indígena.

Timor, reconhecido, agradece viva e comovidamente ao Governo da Nação todo o cuidado e carinho que lhe mereceu a sua reconstituição moral e material, bem provadas, e tôdas as providências há tanto tempo preparadas e tão rapidamente postas em execução, o que permitiu começarem a chegar aqui, vinte dias após o termo da guerra para nós, os primeiros largos e completos recursos vindos da Mãe Pátria».

Um rádio do capitão de Mar e Guerra Armando Ferraz

O sr. capitão de mar e guerra Manuel Armando Ferraz, comandante da divisão de avisos destacada para as águas de Timor, enviou à Majoria General da Armada o seguinte rádio:

«Pôsto que a Armada não hesitasse em cumprir o seu dever numa cooperação de viva força, ela sente hoje que muitos valores materiais e muitas vidas foram poupadas na resolução do doloroso incidente que tão gravemente atingiu o Timor português e que foi causa das maiores apreensões do Governo da Nação e de todos os portugueses.

Na execução da missão que lhes foi atribuída, não isenta de perigos e responsabilidades, e que hoje chega felizmente à sua última fase, as garnições do grupo de avisos orgulham-se da confiança que mereceram do Governo da Nação e de V. Ex.^a. As minhas saudações pessoais para V. Ex.^a o Ministro da Marinha e para V. Ex.^a».

Nenhum português ficou, nem podia ficar, insensível a êste acontecimento. Pela repercursão que teve no estrangeiro, verificou-se mais uma vez quanto são grandes a simpatia por Portugal e o seu prestígio.

BELAS ARTES

Primeira Exposição Anual do Círculo

Artístico e Cultural «Mário Augusto»

Vários artistas da moderna geração, tendo como patrono o notável pintor Mário Augusto, falecido quando ainda a velhice andava longe, constituíram-se em grupo e no Estúdio do Secretariado Nacional de Informação realizaram, na segunda quinzena de Setembro, a sua Primeira Exposição Anual.

A época, infelizmente, não foi bem escolhida, apesar do simpático rectângulo do Secretariado ter já um grande público. Por isso notou-se pouca afluência de amadores de arte. Os compradores, por sua vez, também rarearam.

Dois grandes artistas vivos trouxeram a êste certâmen o prestígio do seu nome e da sua colaboração: Diogo de Macedo, com algumas «Palavras» para o catálogo e Varela Aldemira com três óleos magníficos, aos quais foram dadas todas as honras da sala e do catálogo.

A exposição, afóra meia dúzia de quadros, cujos autores se encontram ainda na fase do amorismo, era digna de interesse. Túlio Vitorino, que já pertence ao número dos pintores com nome feito, José Ribeiro, artista que progride de ano para ano, D. Maria Toscano Rico, Joaquim dos Santos, Américo Taborda, Ventura Moutinho, Jaime Augusto Murteira e outros, trouxeram a esta exposição algumas notas de beleza pura.

Fazendo nossas as palavras finais do ilustre artista e director do Museu de Arte Contemporânea, Diogo de Macedo, também apresentamos a êsses rapazes do Círculo «Mário Augusto» os nossos parabens de encorajamento.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Até à vista».

OLIMPIA — Às 2,45 e 8,45 — «Alma do Zorro».

COLISEU — Às 21,30 — «Cinema».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Os Caminhos de Ferro

na obra de Eça de Queiroz

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

Ao Ex.^{mo} Senhor Conselheiro António Cabral, o mais ilustre dos queirozianos.

I

EÇA DE QUEIROZ, além de ser o mais notável romancista português e o que melhor soube descrever a sociedade do seu tempo, a-pesar-de certos exagêros muito condenáveis no aspecto moral, é também até hoje o autor das páginas mais perfeitas de inspiração ferroviária na literatura portuguesa. Com aquela fria ironia que o torna difícil de igualar, com uma arte subtil que consegue convencer, deleitar e persuadir ainda os mais renitentes, Eça de Queiroz manifestou o seu pensamento numa naturalidade de linguagem que mantém presentes os factos narrados nos seus romances.

Tão estudado tem sido Eça de Queiroz, mas ninguém o apreciou neste aspecto, que é deveras importante, pois a sua actividade de viajante foi apreciável, quer por obrigação do seu cargo, como cônsul na Havana, Newcastle, em Bristol, e em Paris, quer pela sua ânsia turística de conhecer novas regiões. Há até um romance, «A Capital», cujo enredo se inicia na estação ferroviária de Ovar, mas as páginas acêrca dos caminhos de ferro, mais perfeitas, pertencem à «A Cidade e as Serras», quando apresentam o regresso a Portugal de Jacinto na companhia de José Fernandes. Aí a naturalidade e a beleza juntam-se ao lado da realidade objectiva dos factos, o que se compreende, pois o trajecto de Paris a Portugal pela linha do Douro, efectuara-o Eça de Queiroz muitas vezes quando vinha a Portugal e passava algum tempo na casa de Vila Nova, que sua espôsa D. Emília de Castro Pamplona possuía na freguesia de Santa Cruz do Douro, no concelho de Baião. O trecho referido é o melhor

dos escritos ferroviários de Eça de Queiroz e portanto da literatura portuguesa dêsse género.

As obras de Eça de Queiroz onde existem referências de carácter ferroviário são: «O Crime do Padre Amaro», «Os Maias», «Correspondência de Fradique Mendes», «A cidade e as Serras», «A Capital», «O Conde de Abranhos». Dos meios de viajar antes do caminho de ferro, ocupou-se Eça de Queiroz em «A Relíquia», de que tinha algum conhecimento, pois tendo nascido a 25 de Novembro de 1845, e datando o primeiro caminho de ferro de Outubro de 1856, viajou muitas vezes na mala-posta e na diligência.

Começando pela «A Relíquia» para se vêr o contraste entre as duas formas de transporte, o rodoviário e o ferroviário e deixando para último lugar «A Cidade e as Serras» por ser o mais perfeito, vou seguir a ordem da publicação das obras, ou seja o critério cronológico, embora fôsse possível o emprego do critério ideográfico, convindo notar que rara será a descrição em que não exista um fundo auto-biográfico.

Em «A Relíquia» ⁽¹⁾, falecido o pai de Raposo, este foi conduzido dêsde Viana do Castelo até casa da tia Patrocínio em Lisboa pelo Senhor Matias, primeiro numa liteira e depois num «grande coche com as armas do rei» que era a mala-posta.

«Embrulharam-me no chale-manta cinzento do papá; o João, guarda da alfândega, trouxe-me ao colo até à porta da rua, onde estava uma liteira com cortinas de oleado.

(1) José Maria Eça de Queiroz, «A Relíquia», 8.^a ediç. Pôrto 1924, págs. 6 a 8.

«Começámos então a caminhar por compridas estradas. Mesmo adormecido eu sentia as lentas campanhas dos machos; e o sr. Matias, defronte de mim, fazia-me de vez em quando uma festinha na cara, e dizia: «Ora cá vamos». Uma tarde, ao escurecer, parámos de repente num sítio êrmo, onde havia um lamaçal; o liteireiro furioso, praguejara, sacudindo um archote aceso. Em redor, dolente e negro, rumorejava um pinheiral. O sr. Matias, enfiado, tirou o relógio da algibeira e escondeu-o no cano da bota.

«Uma noite, atravessámos uma cidade onde os candieiros da rua tinham uma luz jovial, rara e brilhante como eu nunca vira, de forma de uma tulipa aberta. Na estalagem em que apeámos, o criado chamado Gonçalves, conhecia o sr. Matias: e depois de nos trazer os bifés, ficou familiarmente encostado à mesa, de guardanapo ao ombro, contando coisas do sr. barão, e da inglêsa do sr. barão. Quando recolhíamos ao quarto, aluminados pelo Gonçalves, passou por nós, bruscamente, no corredor, uma senhora, grande e branca, com um rumor forte de sêdes claras, espalhando um aroma de almiscar. Era a inglêsa do sr. barão. No meu leito de ferro, desperto pelo barulho das segas, eu pensava nela, rezando Avé-Marias. Nunca roçara corpo tão belo, dum perfume tão penetrante: ela era cheia de graça, o Senhor estava com ela, e passava, bendita entre as mulheres, com um rumor de sêdas claras...

«Depois partimos num grande coche que tinha as armas do rei e rolava a direito por uma estrada lisa, ao trote forte e pesado de quatro cavalos gordos. O sr. Matias, de chinelas nos pés e tomando a sua pitada, dizia-me aqui e além, o nome duma povoação aninhada em torno de umavelha igreja, na frescura de um vale. Ao entardecer, por vezes, numa encosta, as janelas de uma calma vivenda faiscavam com um fulgor de ouro novo. O coche passava; a casa ficava adormecendo entre as árvores, através dos vidros embaciados eu via luzir a estrêla Venus. Alta noite tocava uma corneta: e entrávamos, atroando as calçadas numa vila adormecida. Defronte do portão da estalagem moviam-se silenciosamente lanternas morticças. Em cima, numa sala aconchegada, com a mesa cheia de talheres, fumegavam as terrinas; os passageiros arripiados, bocejavam, tirando as luvas grossas de

lã; e eu comia o meu caldo de galinha, estremunhado e sem vontade, ao lado do sr. Matias, que conhecia sempre algum moço, perguntava pelo doutor delegado, ou queria saber como iam as obras da Câmara.

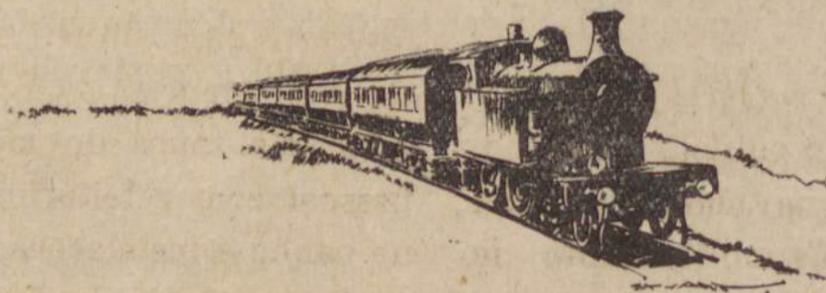
«Enfim, num domingo de manhã, estando a chuvejar, chegámos a um casarão, num largo cheio de lama. O sr. Matias disse-me que era Lisboa; e abafando-me no chale-manta, sentou-me num banco, ao fundo duma sala húmida, onde havia bagagens e grandes balanças de ferro. Um sino lento tocava à missa; diante da porta passou uma companhia de soldados com as armas sob as capas de oleado. Um homem carregou os nossos baús, entrámos numa sege, eu adormeci sôbre o ombro do sr. Matias. Quando êle me pôs no chão, estávamos num pátio triste, lageado de pedrinha miuda, com assentos pintados de preto: e na escada uma moça gôrda cochichava com um homem de opa escarlate que trazia ao colo o mealheiro das almas.

Em «O crime do Padre Amaro» ⁽¹⁾ apenas é de mencionar a ida para a estação de Santa Apolónia, onde o devasso eclesiástico tomou o combóio para Chão de Maças, seguindo de diligência para Leiria, pois a linha do Oeste ainda não fôra construída.

Um dia ao amanhecer, depois de grandes abraços da tia, partiu para Santa Apolónia, com um galêgo que lhe levava o baú. A madrugada vinha com uma claridade fria e azulada. A cidade estava silenciosa e os candieiros apagavam-se. Às vezes uma carroça passava rolando, abalando a calçada; as ruas pareciam vastas e intermináveis; os saloios começavam a chegar montados nos seus burros, com as pernas boloçadas, cobertas de altas botas enlameadas; numa ou noutra rua uma voz isolada apregoava os jornais; e os moços dos teatros corriam com um pote da massa pregando nas esquinas os cartazes.

«Quando chegou a Santa Apolónia a claridade do sol alaranjava o ar por trás dos montes da Outra Banda; o rio estendia-se branco, imóvel, riscado de correntes da côr de aço, sem lustro; e já alguma vela de falua passava vagarosa e branca.»

(1) José Maria Eça de Queiroz, «O Crime do Padre Amaro». Lisboa 1876, pág. 53



ÚTIL E OPORTUNA INICIATIVA

Com a Estação Terminus de Cascais a Linha do Estoril

servirá ainda melhor o Turismo,
os passageiros e o tráfego

ESTÁ sendo executado activamente o brilhante projecto da Estação Terminus de Cascais, uma das mais belas, das mais oportunas e úteis iniciativas que ficamos a dever à empreendedora e prestigiosa Sociedade Estoril.

Há tempos que se projectava realizar tão importante e necessária obra.

Em 1943 tinha a Sociedade Estoril estudado um projecto de transformação da estação de Cascais, tendente a adaptá-la às exigências crescentes de tráfego, no sentido de uma certa melhoria das instalações e, sobretudo, de uma ampliação da sua capacidade de resguardo de todo o material circulante durante a noite, com a conseqüente facilidade de manobras.

Era necessário, para isso, utilizar uma faixa de terreno entre o limite norte das instalações de então e a Estrada Marginal.

O antigo edifício da estação sofreria uma transformação, de forma a ficar um edifício condigno, mas sóbrio, sem pretensões que mais poderiam interessar a estranhos do que ao caminho de ferro.

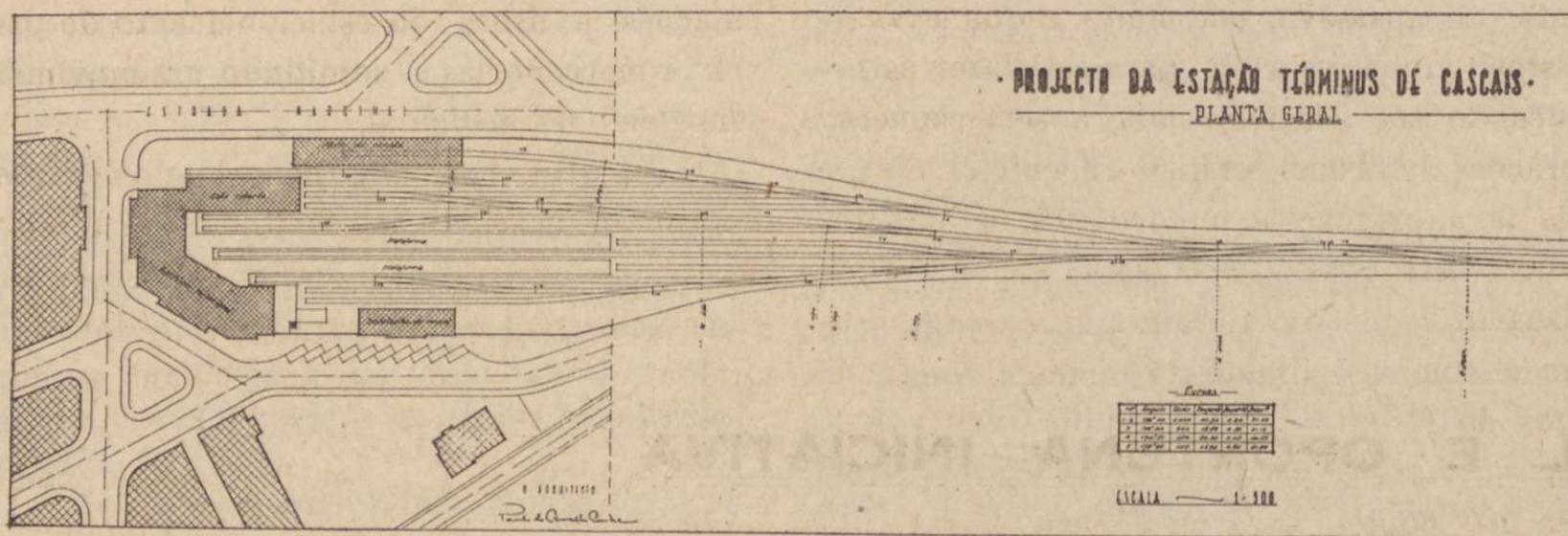
O falecido Ministro Engenheiro Duarte Pacheco, chamou a si a iniciativa da Sociedade Estoril e para que a estação de Cascais correspondesse às necessidades da urbanização local, segundo plano já estudado, encarregou o architecto Paulo Cunha de elaborar o ante-projecto sôbre a planta de linhas feita pela Sociedade Estoril.

Esta planta foi feita para uma estação de tópo, segundo indicações dadas superiormente à Sociedade Estoril.

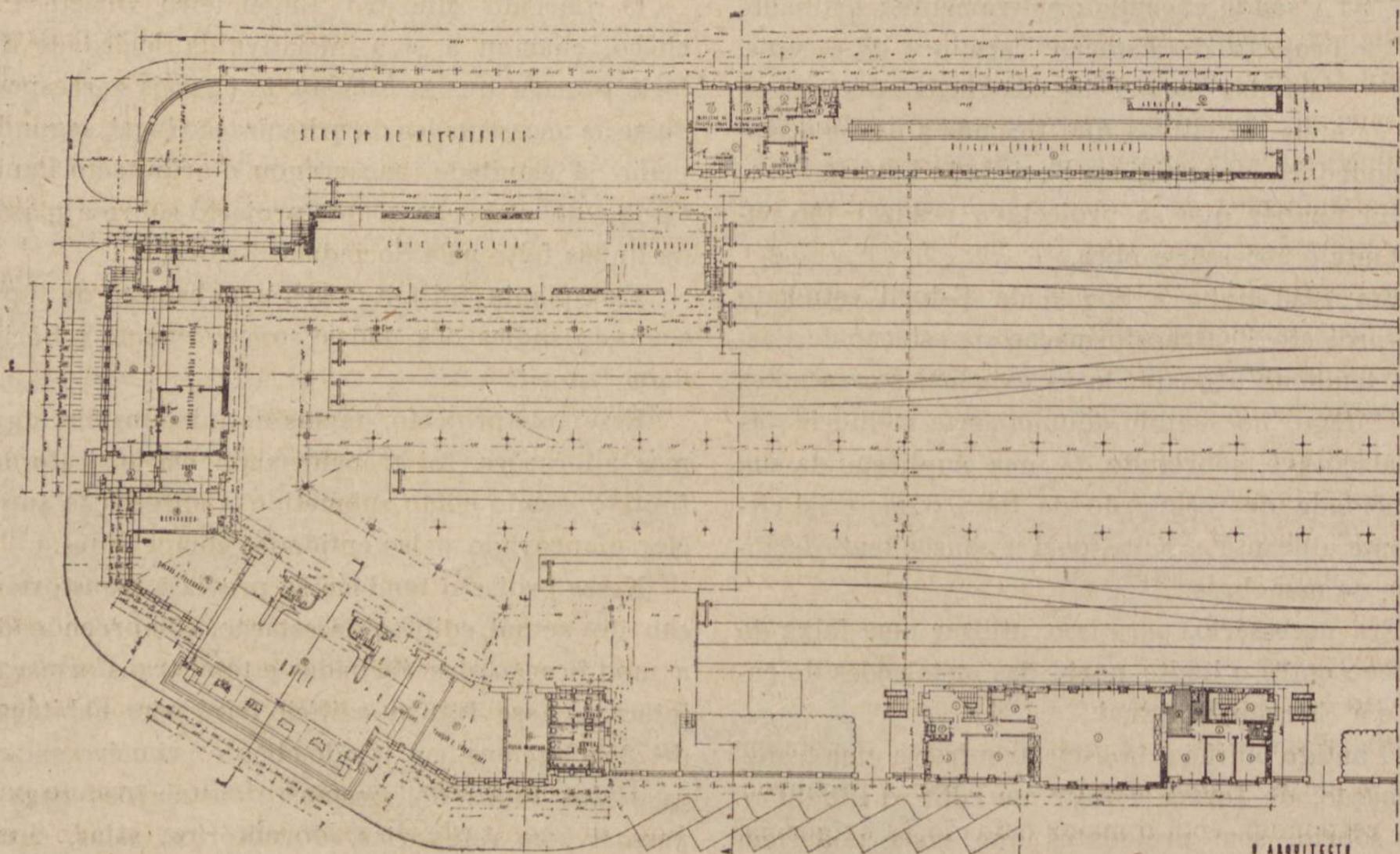
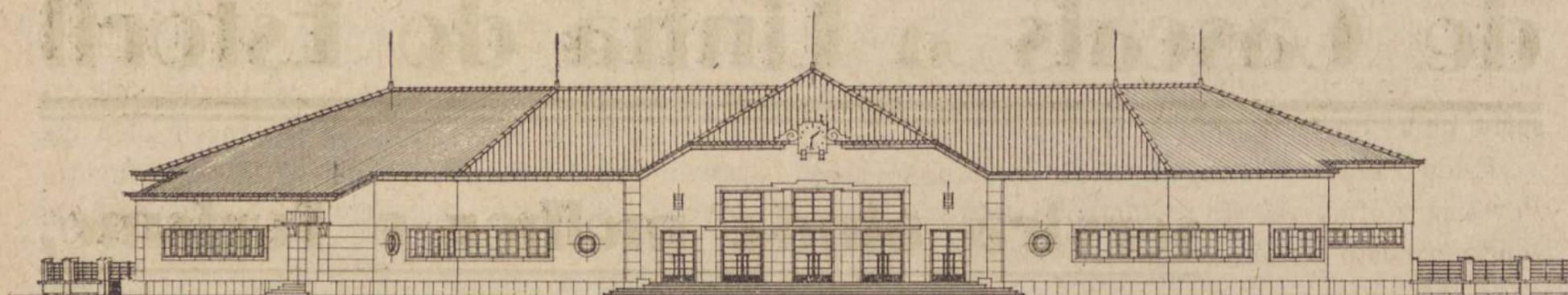
Esse ante-projecto, depois de introduzidas algumas alterações, foi transformado em projecto definitivo, sendo então submetido a apreciação superior e aprovado pelas entidades competentes.

Nesse projecto também se previa a transformação do actual edifício da estação, compreendendo a modificação das fachadas e total transformação interior. Esse futuro edifício dará para habitação de dois agentes, em rez-do-chão e primeiro andar, num dos topos do mesmo, e instalações para o pessoal com refeitórios, dormitórios, salas, casas de banho e instalações sanitárias.

Como o ante-projecto, mandado elaborar supe-



Projecto da Estação Términus de Cascais—(Planta Geral)



Planta do Primeiro Pavimento

riormente, ultrapassava, em muito, o que a Sociedade Estoril tinha previsto para satisfazer as necessidades do seu serviço, embora sem esquecer considerações de ordem estética e architectónica, e obedecia já a exigências importantes de carácter urbanístico, estranhas à Sociedade Estoril, o Ministro Duarte Pacheco determinou que essas obras tivessem a participação do Fundo Especial de Caminhos de Ferro e do Fundo do Desemprêgo, fixando, em Agosto de 1943, essas participações em 500 contos para cada uma dessas entidades.

Depois de elaborado o projecto definitivo, e verificando-se a insuficiência das participações acima indicadas, foram elas elevadas, pelo então Ministro, dr. Costa Leite, para 750 contos, em Março de 1944, sendo a publicação da respectiva portaria feita no «Diário do Govêrdo», n.º 163, II série, de 14 de Julho do corrente ano.

É de notar que os números indicados nesta Portaria e fixados em princípios de 1944, como sendo o custo da obra, compreendendo nesta apenas a parte de construção civil dos edifícios, com exclusão de todos os outros trabalhos, não corresponde já às realidades, dado o encarecimento notório, de então para cá, não só do custo dos materiais, como da mão de obra.

Fora destes trabalhos orçamentados, e que excedem em muito as participações superiormente fixadas, há que contar com o custo de: levantamento e reinstalação de todas as linhas e agulhas; terraplanagens; modificação e ampliação das plataformas de passageiros e coberturas das longitudinais; construção da cabine de agulhas e nova instalação de manobra, o que se eleva hoje a algumas centenas de contos.

Quanto ao aspecto das construcções pode descrever-se assim: a fachada principal da Estação constitui um dos lados dum futuro Largo triangular, servido por seis ruas. Uma é a actual rua da Estação, onde se fará o parque de estacionamento de automóveis, a outra — a que ligará este largo à Estrada Marginal — é a que dará serventia a todo o serviço de mercadorias. As outras quatro ruas ligarão este Largo com a Vila de Cascais.

Na disposição e ligação das várias dependências e locais requeridos pelo programa procurou-se responder com o maior cuidado às exigências particulares requeridas por edifícios desta natureza, dando-se particular atenção ao estudo das cir-

culações e áreas de estacionamento de passageiros e mercadorias — admitindo um movimento intenso embora accidental.

O «hall» — local de maior aglomeração — foi concebido de modo a permitir um fácil escoamento de passageiros que entram ou saem, sem que haja cruzamentos e dispuzeram-se as bilheteiras de forma que as bichas, mesmo longas, se arrumem sem interceptar o trânsito.

Este «hall» dá acesso ao cais de passageiros, coberto em toda a sua extensão. Comunicam com este cais também os gabinetes do chefe da Estação, telégrafos, revisores, serviços de tracção e linha aérea, consigne e dependências sanitárias.

Todo o movimento de bagagens se faz com independência até à entrada no cais sendo-lhe reservada para carga e descarga a zona que margina o armazém. O movimento de mercadorias pode fazer-se todo do lado oposto do armazém pela via que o acompanha em todo o seu desenvolvimento.

Afastado deste núcleo e ladeando a Estrada Marginal localizou-se a oficina com os respectivos anexos. Para a instalação do pessoal aproveitou-se em parte o edificio da actual estação adaptando-o e ampliando-o.

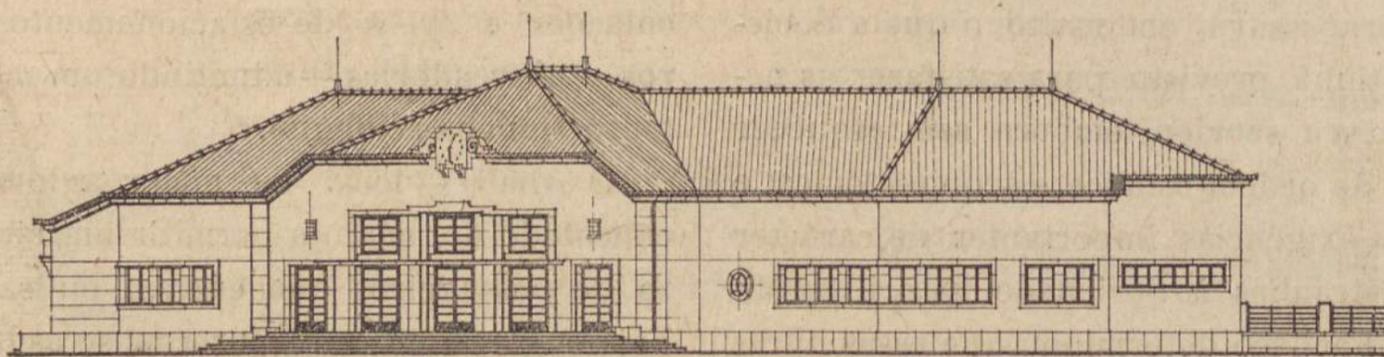
Sob o aspecto construtivo houve a intenção de tornar a sua realização simples e económica, empregando materiais da região e abolindo quanto possível o cimento armado. As paredes mestras são de alvenaria de pedra e as outras de tijolo furado com as espessuras indicadas nas plantas.

Exteriormente todas as molduras de janelas e portas, as cornijas, pilastras, envasamento, etc., serão de cantaria apicoada.

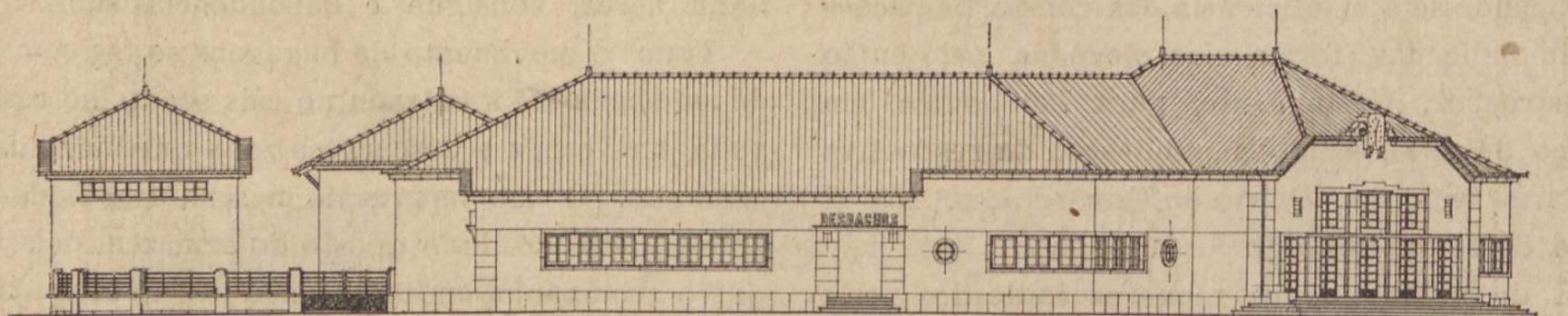
A pala que abriga as entradas será revestida de pedra cerrada, e as letras colocadas sobre a porta de entrada para os despachos são também de cantaria.

Os pavimentos são todos assentes sobre massa-me convenientemente preparado com uma boa caixa de brita e revestidos, segundo o destino das dependências, de pedra cerrada, mosaico, madeira, ou simples betonilha esquartelada. As paredes são todas estucadas levando aquelas que indicam o mapa de acabamentos lambris de azulejo branco ou creme.

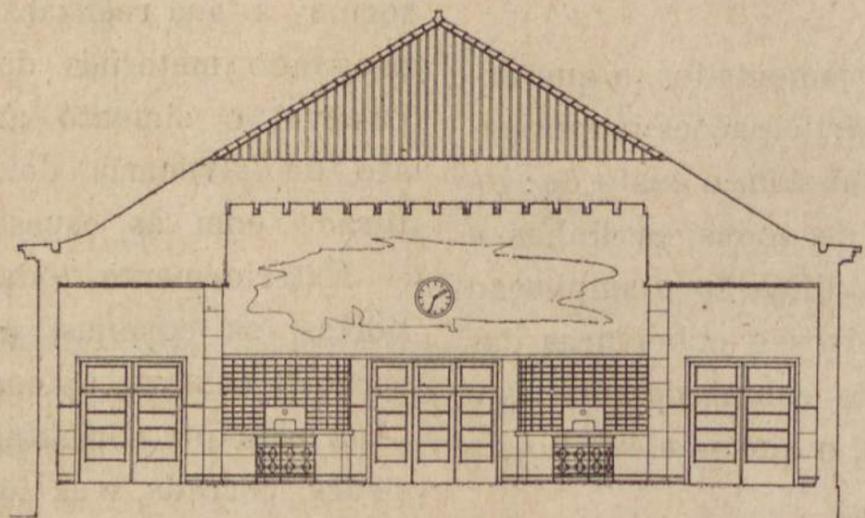
Decorou-se sòbriamente o «hall» — tirando partido de contraste de materiais — revestindo-o em grande parte de pedra cerrada brunida com pavimento de pedra também e localizando na parede



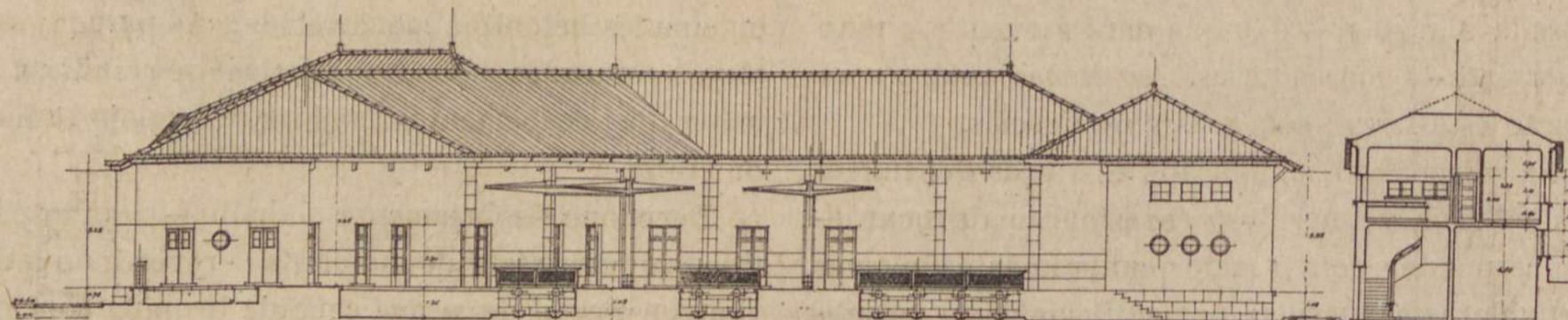
Alçado Lateral



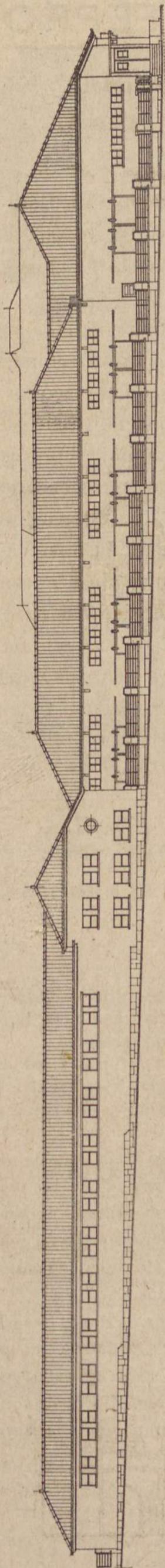
Outro plano do Alçado Lateral



Corte



Outro plano do Corte



Alçado sôbre a Estrada Marginal

de fundo, sôbre as bilheteiras, uma pintura a fresco, possivelmente representando um gráfico turístico da linha de Cascais. As bilheteiras são construídas de alvenaria até à altura dos «guichets» e daí para cima em tijolo de vidro.

As portas exteriores e grade condutora das bichas serão de ferro forjado assim como os candieiros da fachada.

As outras portas são de madeira como tôdas as que dão para o cais.

Aqui dominam os mesmos materiais do «hall» revestindo parte das paredes e o pavimento. As colunas que suportam a cobertura de madeira serão de cantaria. Ocultando a estrutura do telhado formar-se á um teto constituído por placas de fibro-cimento (lusalite) apoiadas em vigamento de madeira formando caixotões.

Deu-se completa independência às coberturas abrigo dos cais de embarque que são constituídas por palas de betão armado assentessôbre pilares. Tôdas as outras coberturas serão formadas por uma estrutura de madeira constituída por asnas, madres, etc., sôbre a qual assentará o telhado de telha de canudo tipo «Campos».

A Estação é de tópo, comportando três linhas para serviço de passageiros e duas para mercadorias, dum lado e doutro do respectivo cais, sendo êste serviço independente do de passageiros.

Além destas linhas, há numerosas linhas para estacionamento de material e para manobras.

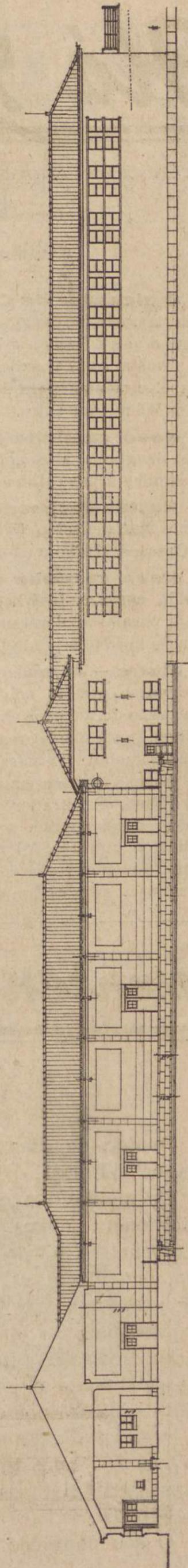
Também está previsto um pôsto eléctrico de comando de agulhas e encravamento, com os respectivos sinais.

A todos os levantamentos de linhas e instalação das novas correspondem iguais trabalhos na linha aérea. Todos êstes trabalhos têm sido feitos sem se ter alterado o horário actual.

De madrugada, o intervalo sem combóios é muito curto, o que força a trabalhar, também, durante o dia, com um serviço intenso e com a linha aérea sob tensão, na própria mudança de linhas.

Isto explica pequenas anormalidades que se têm verificado na regularidade do serviço, mas facilmente desculpáveis em virtude das circunstâncias apontadas.

Eis, a traços largos, a história do projecto de construção da nova Estação Terminus de Cascais, melhoramento que vem consideravelmente valorizar a linha e, por conseguinte, servir os seus numerosos passageiros.



Corte por C. D.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Outubro de 1895)

Linhas portuguezas

O elevador de Coimbra — Os jornaes de Coimbra teem tratado ultimamente da construcção do elevador, assunto a que a *Gazeta* já largamente se referiu.

Consta que a subscrição aberta em varios jornaes e estabelecimentos para se levar a effeito a obra tem sido coroada do melhor exito.

Novo caminho de ferro em Angola — Chegou já a Benguella a commissão de engenheiros encarregados de estudar a nova linha ferrea a estabelecer em Angola.

Restabelecimento de serviço — Está completamente restabelecido todo o serviço de comboios nas linhas de Cascaes, Minho e na do Oeste.

Novo caminho de ferro americano — Foi concedida aos srs. José Leão e João Cesar Pinto Guimarães licença para estabelecerem um tremvia entre a avenida superior esquerda da ponte D. Luiz I e a estação de Gaia.

Outro — No ministerio das obras publicas encerrou-se o concurso, aberto em 12 de Agosto do anno findo, para a concessão de um caminho de ferro americano, com tracção animal, na estrada real n.º 23, litoral da Ilha da Madeira, entre Funchal e Camara de Lobos.

Apenas appareceu uma proposta, do sr. João Aloysio Verissimo, procurador, o qual depositará, segundo as condições do concurso, a quantia de 100\$000 réis, para poder licitar, o que não foi preciso por não haver outro concorrente, ficando reservada para ser submettida á apreciação do respectivo ministro, o qual resolverá.

Imprensa

«VITÓRIA»

Dentro de dias iniciará a sua publicação em Lisboa «Vitória», diário da tarde.

Os moldes em que foi vazado este diário são inteiramente novos.

Jornal de feição moderna, dedicado à informação geral da actualidade, de aspecto gráfico completamente novo, trabalhado por seleccionados profissionais do jornalismo e dispondo de colaboração dos mais illustres nomes «Vitória» será essencialmente o jornal que todos esperavam e a todos satisfará por completo.

A sua redacção e administração são em Lisboa, na rua Dr. Luiz de Almeida e Albuquerque, n.º 6, e os seus telefones são P. B. X. 2 9151-2 9152 e Estado 204.

O seu enderêço telegráfico é Jornal—Lisboa.

CAMINHOS DE FERRO

Carruagem directa Lisboa-Hendaia DUAS VEZES POR SEMANA

Desde o dia 2 de Outubro, passou a circular, às terças e quintas-feiras, uma carruagem da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, mista, de lugares de camas e lugares simples, de 1.ª classe, directa de Lisboa a Hendaia.

Esta carruagem destina-se, em princípio, ao transporte de passageiros de serviço internacional, admitindo, no entanto, passageiros de serviço nacional, procedentes da estação de Lisboa-Rossio ou intermédias de paragem desde que haja lugares disponíveis. A venda de bilhetes e marcação de lugares para os passageiros de serviço internacional são feitas na Agência da Companhia dos Wagons-Lits, em Lisboa, até às 18 horas da véspera da partida, e para passageiros de serviço nacional, na estação de Lisboa-Rossio, a partir dessa hora.

Além dos preços das passagens, a ocupação dos lugares de camas está sujeita ao pagamento dos suplementos e taxas suplementares fixados na Tarifa especial n.º 3 — Passageiros.

«OS CARLOS»

20.000\$00 aos homónimos pobres
para comemorar o XV aniversário

«Os Carlos» — o I.º grupo onomástico que há quinze anos se fundou em Portugal — vai comemorar no dia 4 do mês próximo, dia de S. Carlos, mais um aniversário.

O programa das suas festas para este ano foi ampliado e vão ser distribuídos aos homónimos pobres, hospitalizados e presos, a importância de vinte mil escudos.

Do programa faz parte:

— Dia 3, às 16 horas, distribuição do Bodo na séde na Rua da Rosa, 25, 1.º; exposição de enxovais oferecidos por famílias dos sócios, alguns expostos nas montras de importantes estabelecimentos da baixa; às 17 horas, pequena sessão solene na séde para inauguração do friso com os emblemas dos grupos onomásticos já organizados.

No dia 4: — Por iniciativa de um grupo de sócios haverá às 9 horas na Igreja de Santa Maria Madalena missa cantada em honra de S. Carlos, a qual será aplicada em sufrágio dos «Carlos» falecidos; às 13 horas, almôço de confraternização em local a designar oportunamente e cuja inscrição está aberta na séde.

No dia 5, distribuição de enxovais para tôdas as crianças que nasçam no dia 4 e a quem as famílias desejem dar o nome de Carlos. Estes enxovais são, como já dissemos, gentilmente confeccionados por famílias dos sócios.



Para interiores
UMA TINTA A ÓLEO. FÔSCA, DE ASPECTO AVELUDADO
 Aplica-se à pistola ou o pincel, adere a todas as superfícies, é lavável, isento de produtos tóxicos, não deixa cheiro, e é por isso recomendado para escolas, hotéis, casas de saúde, hospitais, etc.

Com esta tinta obtêm-se os mais belos efeitos decorativos.

VALPASTEL

VALENTINE

SOC GILLCAR. LTDA
 Rua Nova do Almada, 81, 2.º
 Telef 24504 LISBOA

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE



**“ A NOVA
 LOJA DE
 CANDEEIROS”**

**Vende ao preço da tabela:
 Fogões, Esquentadores, Lan-
 ternas e todos os artigos da
 VACUUM**

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TOMANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Sêca, 24--LISBOA--Telefone 2 2942

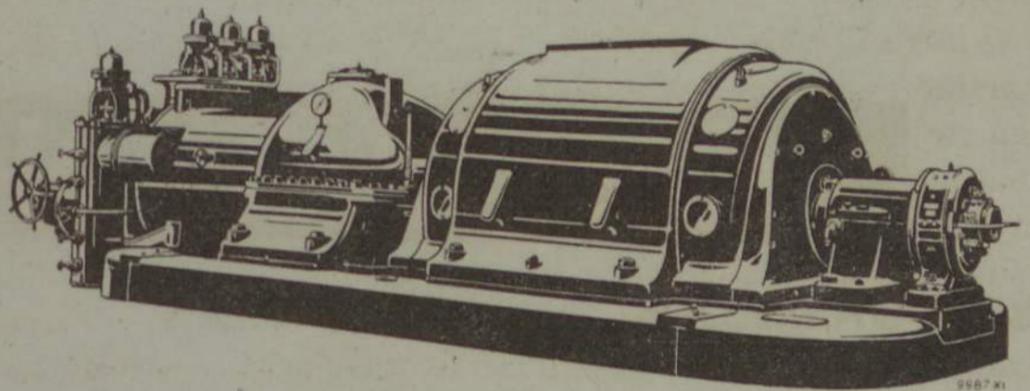
Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.ª

B A D E N — S U I Ç A

A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal



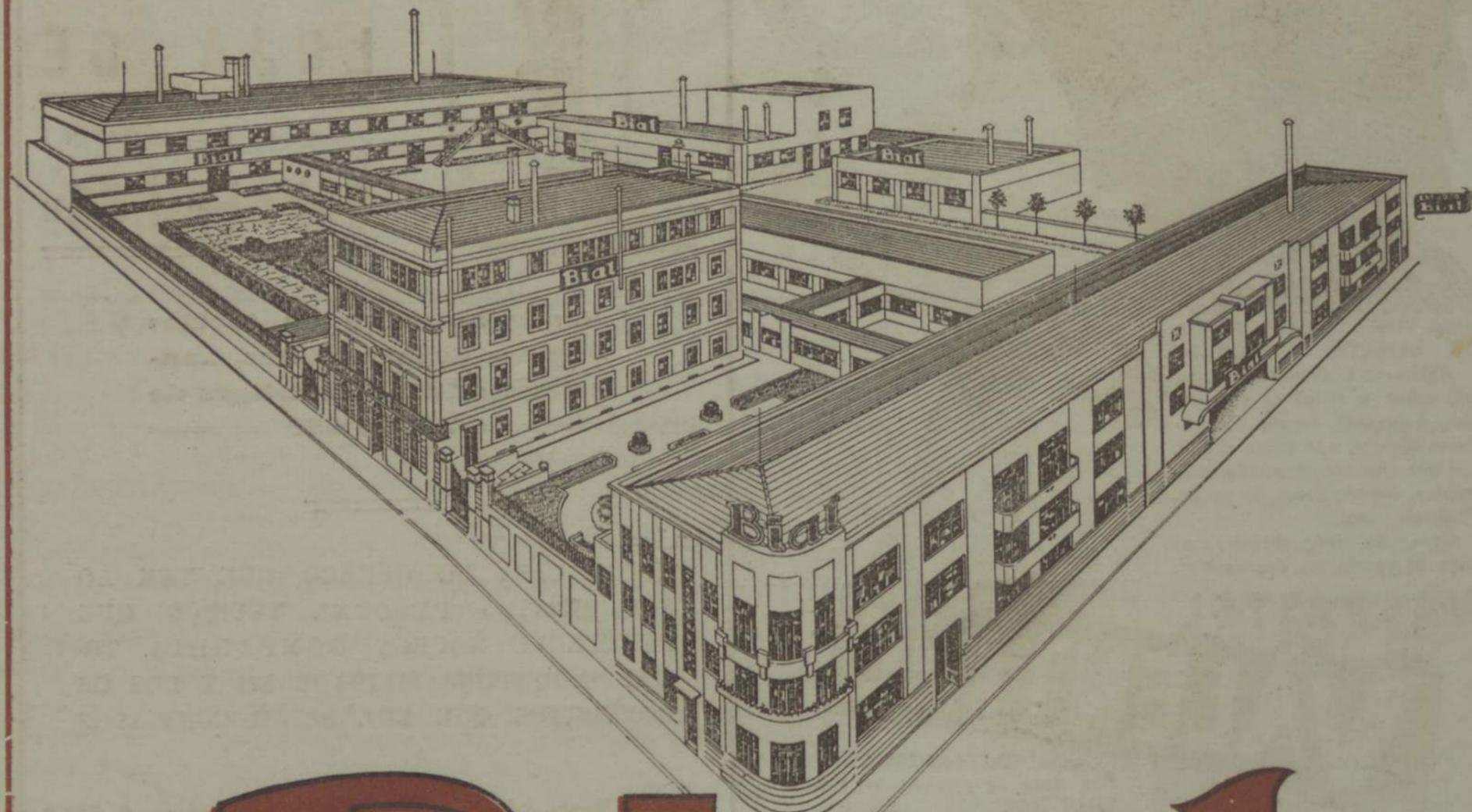
União Eléctrica Portuguesa, Pôrto
 Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

Representante geral para Portugal e Colónias :

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João 1, 25, 3.º, Dt.º — Pôrto



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE