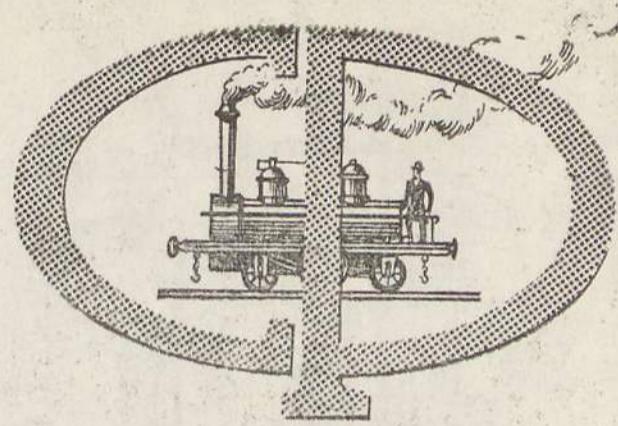


BOLETIM DA CP.

N.º 336 JUNHO 1957



Boletim da



N.º 336 • JUNHO 1957 • ANO 29.º • PREÇO 2\$50

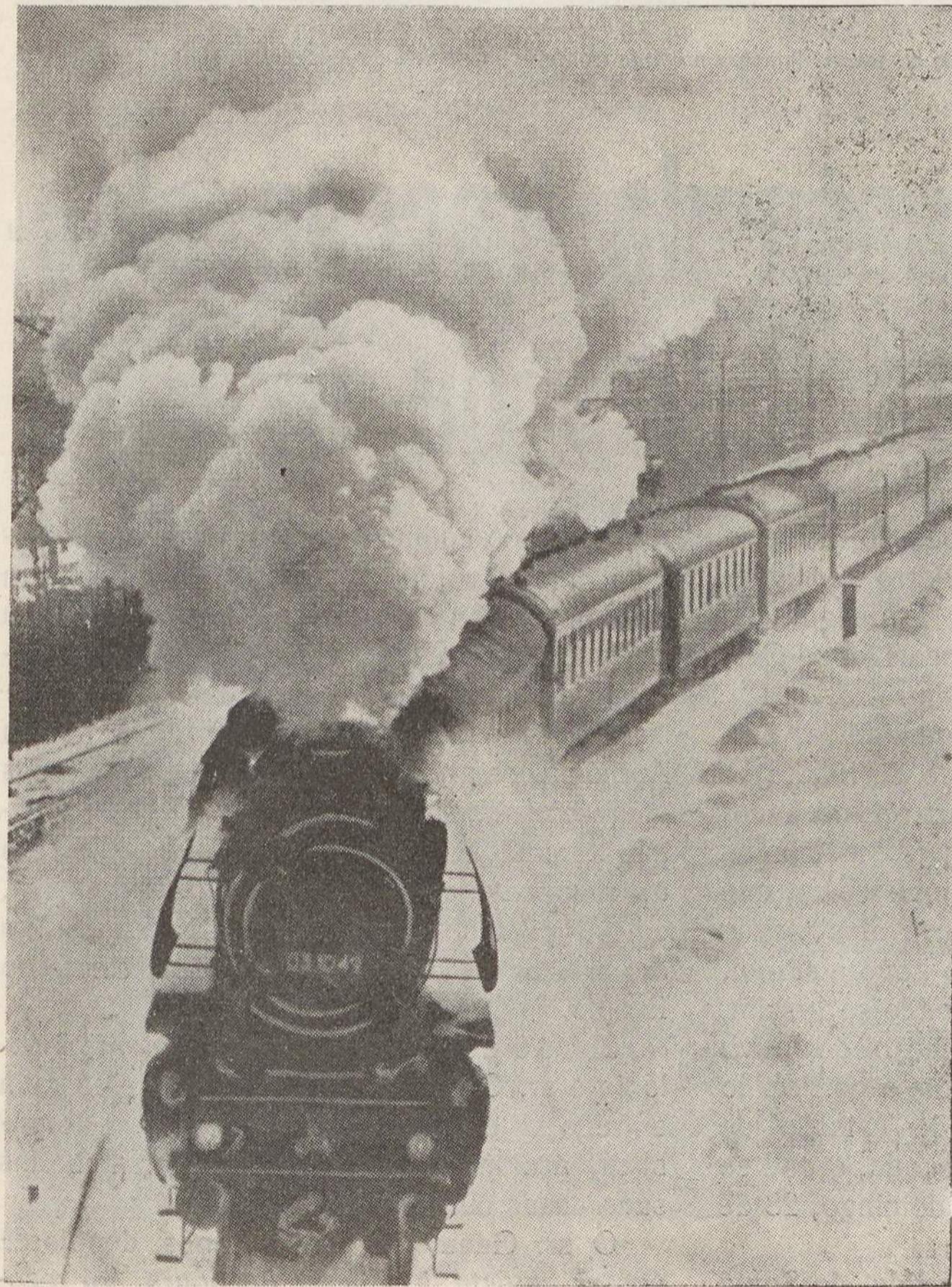
DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa
Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 — Tel. 20158 — Lisboa

A MORTE DO «VAPOR»



De há muito se vaticina o termo de vida da locomotiva a vapor. Qualquer que seja, porém, o novo meio que a venha destronar — electricidade ou átomo — uma recordação grata perdurará sempre nos nossos corações: a do belo e singular espectáculo que é uma composição rolando... a todo o vapor.

Por isso, em paralelo com o perfil aerodinâmico mas inexpressivo e frio dos hodiernos comboios, persistirá, por muitos e muitos anos, nas nossas memórias, a visão do «monstro de ferro resfolegando chamas» que tanto povoou, em meninos, a nossa imaginação.



O Chefe do Estado assiste ao desfile da guarda de honra no largo fronteiro ao edifício da estação de Santa Apolónia

A inauguração da tracção eléctrica nas linhas da C. P.

Integrada nas comemorações do primeiro centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, procedeu-se, finalmente, à inauguração solene da electrificação do troço Lisboa-Carregado e da linha de Lisboa-Sintra.

Como foi há um século, completado, precisamente no dia 28 de Outubro de 1956, que de Santa Apolónia partiram para o Carregado, em viagem inaugural, os primeiros comboios portugueses, entendeu-se, e muito bem, que a inauguração da electrificação das novas linhas e com ela a estreia do novo material, se fizesse também, antecedendo-se assim, por consequência, a inauguração do novo serviço na linha de Sintra com a partida do primeiro comboio eléctrico da estação de Santa Apolónia para o Carregado, o que se verificou, pelas 10 horas de domingo, 28 de Abril.

Muito antes da hora da partida, de Santa

Apolónia, do comboio inaugural do novo serviço, havia saído da estação do Rego um comboio eléctrico para o Carregado, com cerca de mil pessoas, entre ferroviários, pessoas de suas famílias e convidados.

No largo fronteiro da estação de Santa Apolónia, os prédios achavam-se engalanados com colchas. Um batalhão da Guarda Nacional Republicana, de grande uniforme, e com as respectivas bandeiras e banda de música, estava postado em frente da Estação, a fim de prestar as devidas honras ao Chefe do Estado.

Eram 9 e 35 quando chegou a Santa Apolónia o sr. Cardeal Patriarca e às 9 e 45 dava entrada na estação o sr. Presidente da República, acompanhado pelos componentes das suas casas militar e civil.

O sr. General Craveiro Lopes, depois de passar revista à guarda de honra, foi rece-

bido pelos Ministros do Interior e das Comunicações; Prof. Mário de Figueiredo e Engenheiro Espregueira Mendes, respectivamente, Presidente do Conselho de Administração e Director-Geral da C. P.

Na «gare» encontravam-se, entre centenas de convidados, os Ministros das Finanças, da Economia e das Corporações; os Subsecretários do Orçamento do Exército, das Obras Públicas, do Comércio e Indústria, da Agricultura e da Educação Nacional, os presidentes da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, etc.

Da C. P., além de todos os seus administradores, estavam presentes numerosos funcionários superiores.

Na presença de todas estas individualidades, procedeu-sse então à bênção do novo material. Num estrado alcatifado e embelezado com plantas decorativas, ocuparam espaço o Senhor General Craveiro Lopes e os ministros do Interior e das Comunicações, e o Senhor D. Manuel Gonçalves Cerejeira,

que, de báculo e mitra e paramentado a branco e oiro, acolitado pelo Cônego dr. Honorato Monteiro e por Mons. Filipe Cardoso, procedeu ao ceremonial. Terminado o acto, o Senhor Cardeal Patriarca elucidou o Chefe do Estado sobre o significado litúrgico da cerimónia a que procedera.

Em seguida, a banda do Ateneu Ferroviária executou o hino ferroviário e todos tomaram então os seus lugares no combóio-eléctrico, o qual, às 10 horas, partiu para o Carregado, para realizar o percurso do primeiro comboio que circulou em Portugal.

Nas estações, por onde o comboio passou a grande velocidade, o povo apinhava-se, curioso, e aplaudia, com entusiasmo, os ilustres ocupantes das carruagens. A electrificação do caminho de ferro era um facto consumado. Era bem visível a satisfação de toda a gente.

Eram 10 e 35 quando o comboio entrou na estação do Carregado, que se encontrava ornamentada com as bandeiras nacionais.



Um momento histórico: O Senhor Cardeal Patriarca dando a bênção à nova composição eléctrica na estação de Santa Apolónia



O Senhor General Craveiro Lopes lendo o seu discurso, na Tribuna da estação do Carregado

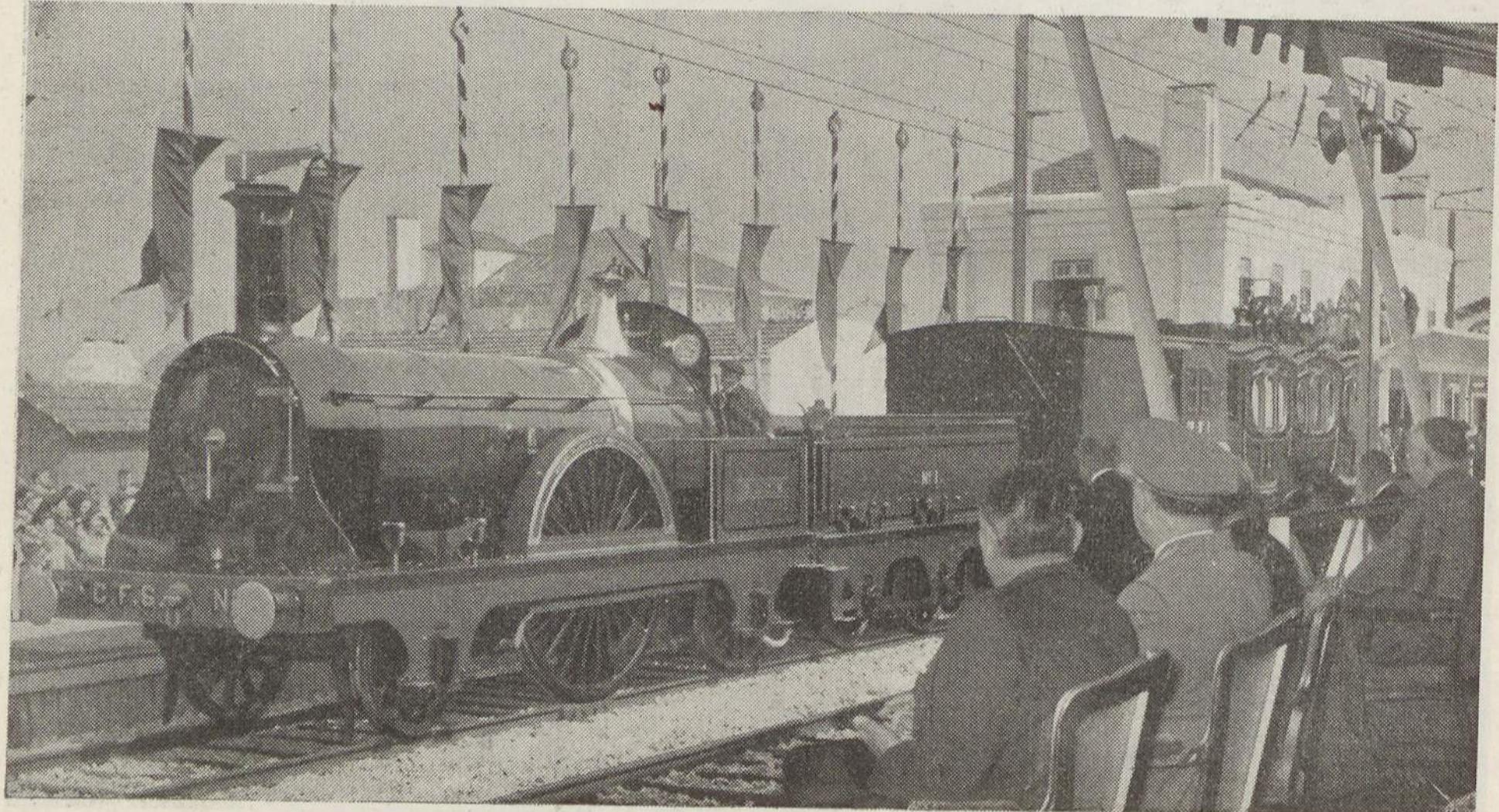
Foguetes e morteiros anunciaram a sua chegada.

Numa linda e espaçosa tribuna, tomaram lugar além do Chefe do Estado, ladeado pelos srs. Conselheiro Albino dos Reis e Prof. Doutor Costa Leite (Lumbrales), presidentes, respectivamente, da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, os membros do Governo, deputados e procuradores à Câmara Corporativa. Num cadeiral sentou-se o Senhor D. Manuel Gonçalves Cerejeira.

ia iniciar-se a sessão solene, comemorativa do grande acontecimento. Usou da palavra, em primeiro lugar, o sr. Prof. Mário de Figueiredo, ilustre presidente do Conselho de Administração da C. P., que pronunciou o seguinte discurso:

Acaba de fazer-se, por tracção eléctrica, o mesmo percurso que, em 28 de Outubro de 1856, foi feito, a primeira vez, por tracção a vapor.

Não pôde fazer-se na data precisa em que um século sobre a inauguração do caminho de ferro em



O mais antigo comboio existente em Portugal, abre o magnífico desfile no Carregado

Portugal decorrera, como era grande desejo da Companhia.

Faz-se agora, 28 de Abril de 1957, justamente seis meses depois daquela data, ainda dentro do ano centenário que só acabará em 23 de Outubro de 1957.

Não podia ter-se feito antes.

Foi a conspiração dos acontecimentos que marcou este dia. Há coincidências que ficam bem no mundo das nossas devoções. Esta alegra-nos a alma!

Senhor Presidente da República!

Quis Vossa Excelência aceder à nossa solicitação, vindo presidir a esta festa inaugural. Enriqueceu-a com o prestígio da alta função que exerce e da sua Pessoa. A honra que o facto representa para nós jamais a esqueceremos. Ela servirá de estímulo a todos, (não só a nós que pouco podemos) para que continuemos na obra de renovação que o interesse geral impõe seja feita a ritmo cada vez mais acelerado.

Consinta, sr. Presidente da República que, com as nossas respeitosas homenagens, lhe afirmemos o nosso maior agradecimento.

A vossa Eminência, Senhor Cardeal Patriarca, que trouxe as bênçãos de Deus ao novo empreendimento, tal como o seu ilustre predecessor D. Guilherme a trouxera na data inaugural, beijamos a mão com os sentimentos da nossa maior veneração.

Dizia Fontes Pereira de Melo, no meio das suas ansiedades de acção e de renovação do País, quando se esforçava por dotá-lo, no capítulo das comunicações e transportes, com a infra-estrutura indispensável ao seu progresso, dizia Fontes P. de Melo que — *parar é morrer*.

Parar é, creio que em tudo mas designadamente em matéria de caminhos de ferro, não acompanhar

o movimento do progresso, não ir dando satisfação às necessidades que este cria.

O progresso envelheceu o caminho de ferro e o progresso o remoçou. São grandes as dificuldades de adaptação.

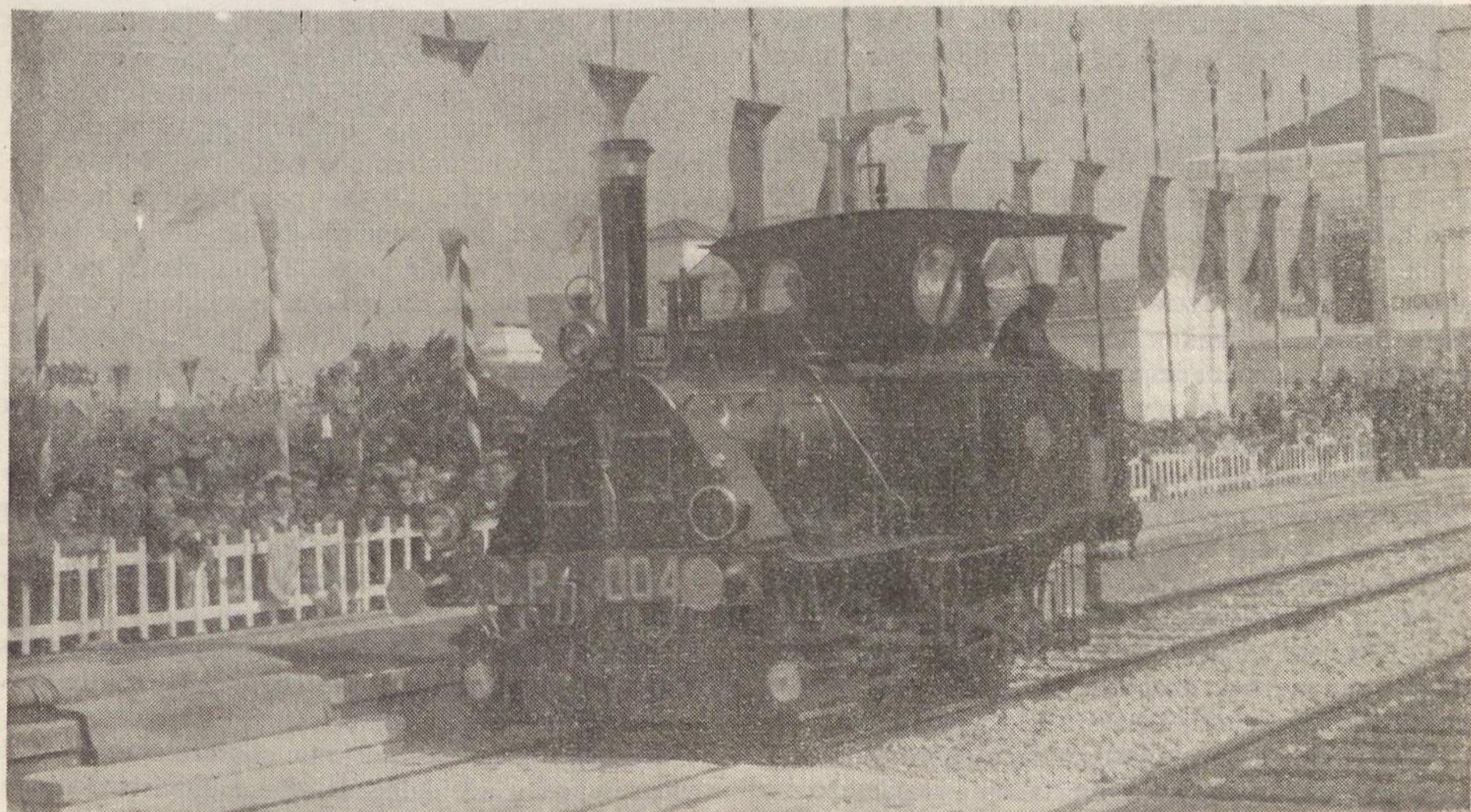
Oprimido pela concorrência de outros meios de transporte que a princípio não tinha, ele não pode por si colher os meios para proceder à transformação que lhe é imposta. Esta transformação é profunda e muito cara. Não são só os novos meios de tracção e outro material circulante; são também as infra-estruturas indispensáveis à utilização daqueles meios, diferentes das que se exigiam antes: diferentes, mesmo quando não são novas, mesmo quando são apenas a linha e as pontes.

São muito grandes as dificuldades de adaptação. De afi a demora em esta se fazer e o afastamento entre as crescentes exigências do público e os meios de lhes dar satisfação. De afi também o facto de, por muito que se faça, se estar sempre desactualizado e ter que sofrer-se o permanente descontentamento do público.

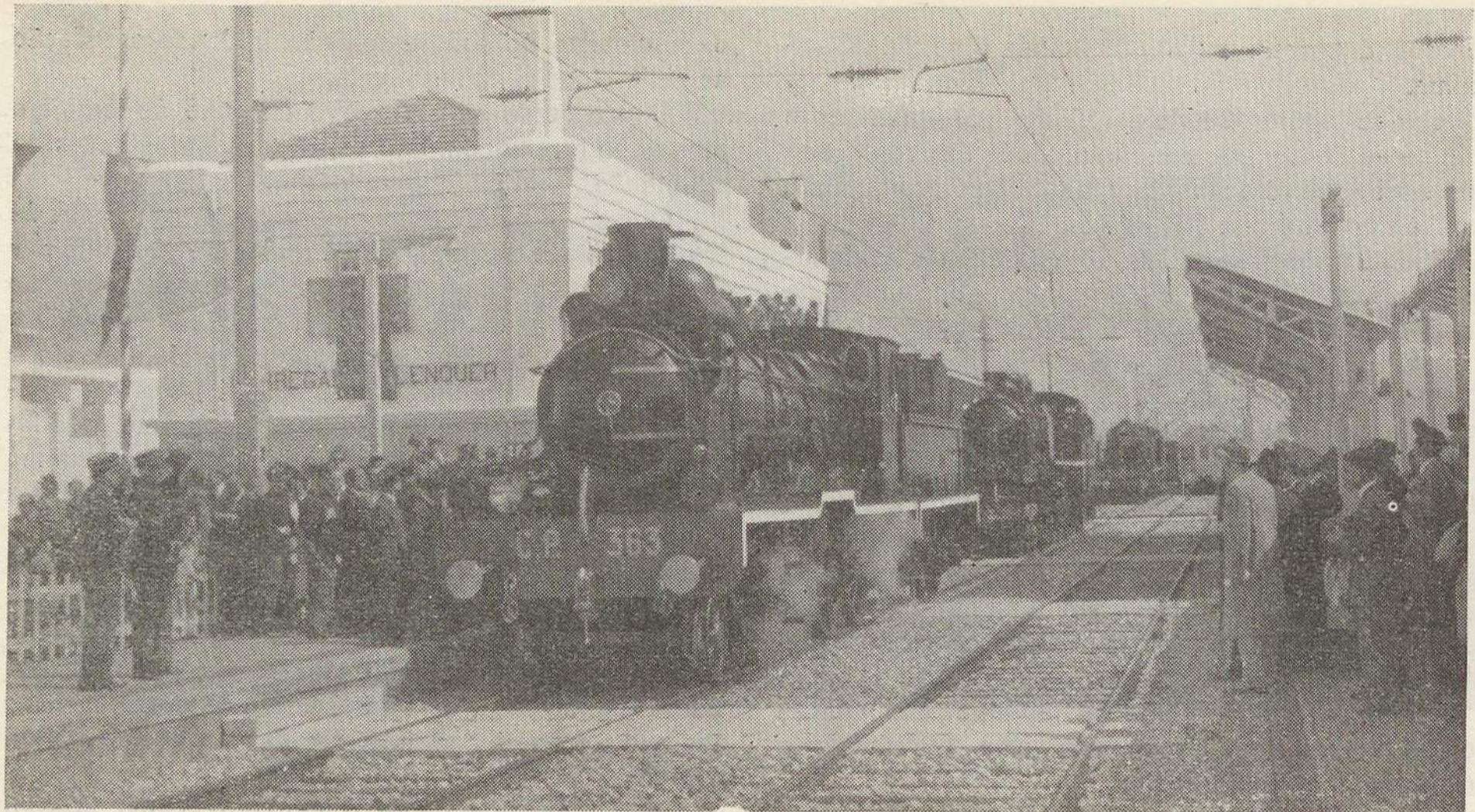
Mas o caminho de ferro não pode acabar. Mesmo os que mais se queixam dele, logo reclamam e protestam se se diminui o número de circulações ou se suspeitam que se pensa em fechar à exploração algum troço de linha que não tem tráfego. Têm a consciência de que não devem deixar perdê-la como instrumento de valorização actual e potencial das terras que serve.

Para não acabar, o caminho de ferro tem de transformar-se.

Tem-se caminhado, graças à compreensão do Governo, no sentido dessa transformação, da qual a que hoje se inaugura é o mais importante passo



Curioso modelo de locomotiva a vapor, conhecida pela designação de «Ratinha», construída em 1890



Locomotiva da Série 351 a 370, construída em 1913

O mais importante se for olhado como início da obra da electrificação.

A seguir a este início que acabará no Entroncamento, virá a continuação até ao Porto e arredores. Depois, com o desenvolvimento do País se verá. Desde já o que se divisa é que, com a electrificação Lisboa, Porto e arredores, se libertará boa parte do material *Diesel* que irá substituir o vapor no resto da rede. Este material terá de ser aumentado até ao sacrifício total do vapor. Talvez este sacrifício magoe a sensibilidade de muitos. Magoa de certo aqueles que, habituados a marcar o ritmo da sua respiração com o do resfolgar da sua máquina, vão sentir a falta do compasso, substituído pelo estremecimento de uma vibração contínua.

Talvez a paisagem vá ficar desfavorecida: faltar-lhe-á a imponência da máquina a vapor, os rolos de fumo a dar-lhe acentos de movimento e a empregar-lhe efeitos de luz e sombra. Ao saudosismo das velhas coisas veneráveis sucederá o conforto para todos das novas, menos belas talvez, decerto menos pitorescas, mas mais adequadas às ansiedades da vida e às necessidades que esta vai criando.

Aliás, o carvão vai-se tornando um produto raro que é preciso poupar. Raro e caro, sobretudo para quem, como nós, o não tem, ou não pode, com economia, aproveitar, nos caminhos de ferro, o que tem.

Tudo isso impõe, não só à Empresa mas também ao País, a electrificação e a dieselização.

O Governo o tem reconhecido e não tenho dúvidas de que continuará a reconhecê-lo. A ele se deve o que tem sido feito, a ele se deverá o muito que ainda há a fazer. O ritmo da obra a levar a cabo não depende só dele; depende também da capacidade de realização de que dispuser a Empresa. Não capacidade financeira, que essa, mesmo com o suprimento actual do Estado,

só a prazo bastante longo poderá adquiri-la: mas capacidade de ordenamento e técnica. Esta tenho a esperança de que não lhe faltará. Há o vício do caminho de ferro como nunca notei que o houvesse noutras actividades. Tem-no as crianças, os adultos e os velhos ao ponto de construirem linhas dentro de casa e se deliciarem a fazer manobras, a comandar sinais ou a vigiar entradas e saídas de túneis. Como não hão-de tê-lo os que fazem da vida do caminho de ferro a sua própria vida?

Este vício os aglutina e lhes dá uma expressão gregária com a coesão dos laços de família. Assim se fala da «família ferroviária» que, como a família fundada nos laços do sangue, é o presente, o passado e o futuro. É a veneração dos vivos pelos mortos e a projecção de uns e outros nos vindouros. Nesta comemoração centenária, hão-de permitir que a todos preste a minha homenagem! E hão-de considerar fundada a minha esperança de que não faltará ao elemento humano da Empresa a capacidade técnica e de ordenamento para, se tiver os meios financeiros, realizar a obra de renovação que não deixará parar e, portanto, morrer o que nasceu sob o signo da velocidade e da vida.

Os meios financeiros não nos faltarão. O modo como o Governo nos tem ajudado e a deferência com que nos acompanha nesta celebração convencem-nos disso. Aqui lhe rendemos por tudo os nossos agradecimentos.

Endereçamo-los a todos que quiseram acompanhar-nos designadamente aos representantes de Empresas estrangeiras, estejam ou não a trabalhar connosco nesta obra, que quiseram confortar-nos com a sua presença e aos delegados das administrações de caminhos de ferro e de instituições internacionais a eles ligadas.

recreio para se tornar um factor de trabalho e de actividade ao serviço dos indivíduos e das sociedades.

Depois, a aviação comercial, que começando por transportar o correio ou alguns passageiros sem grande amor à vida, cedo transformou em realidade de sentido profundo a ideia de que o avião encurtaria as distâncias.

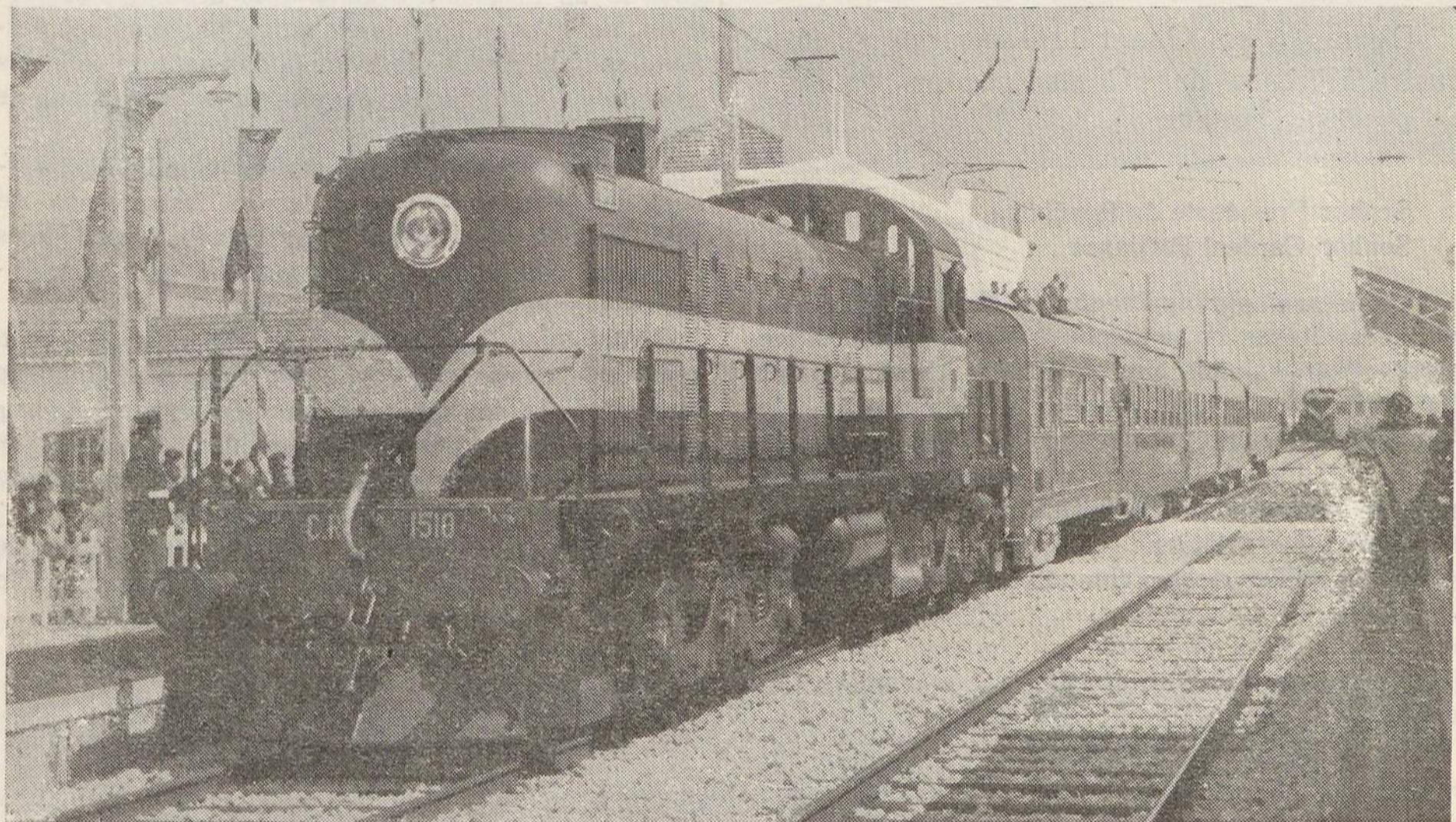
A evolução dos caminhos de ferro, feita sob o signo da velocidade, segurança e conforto e mais tarde da economia imposta pela concorrência dos novos meios, caracterizou-se por profundas transformações na técnica do material e nos métodos de exploração. Ao mesmo tempo que a locomotiva a vapor passava pelas realizações mais audaciosas, desenvolviam a locomotiva Diesel, a locomotiva eléctrica e a automotora que devem ser contadas entre as inovações capitais dos últimos 50 anos.

por locomotivas e automotoras Diesel, de que se adquiriram já cerca de centena e meia.

Nessas aquisições investiram-se elevadas importâncias; mas os encargos com a amortização estão contudo muito aquém da economia realizada, sem falar doutras vantagens, como a eliminação dos fumos e a maior potência e facilidade de utilização.

No prosseguimento desta política, o Plano de Fomento em execução incluiu a verba necessária para a electrificação da linha Lisboa-Sintra e do troço Lisboa-Entroncamento da linha do Norte, numa extensão de 150 quilómetros de via dupla, e para a aquisição do material circulante necessário à sua exploração.

Daqui resultará uma economia anual de 46 000 contos, que cobrirá largamente os encargos, embora pesados, do investimento feito.



Locomotiva Diesel-Elétrica americana «Alco» de 1.600 HP. cuja introdução na nossa rede constituiu importante etapa no aperfeiçoamento dos serviços de tracção

O desfile a que vamos assistir dará uma ideia da transformação. As modificações são por tal forma profundas e extensas que tornam quase irreconhecível o primitivo material fixo e circulante.

Se a velocidade, a segurança e o conforto são sem dúvida importantes, o aspecto económico, em especial para os países que, como Portugal, importam o material e o combustível, reveste-se de tal relevância, que todas as recentes transformações do caminho de ferro o têm fundamentalmente em vista.

A necessidade imperiosa de reduzir as despesas de exploração e as novas possibilidades da técnica, aliadas à atenção com que o Governo acompanha o problema dos transportes e o cuidado que o mesmo merece às suas respectivas administrações, conduziram à política da substituição da locomotiva a vapor

A electrificação, utilizando recursos nacionais, reduzirá a importação de combustíveis, realizará um melhor serviço — aumento da velocidade, da frequência das circulações e da comodidade do transporte —, e permitirá fazer economias de exploração e resolver problemas técnicos, que doutra forma seriam insolúveis, em especial dentro das grandes cidades.

Os próprios ferroviários verão a sua tarefa simplificada, limpa e menos penosa.

Compreende-se, assim, que a electrificação dos caminhos de ferro seja reclamada pela opinião pública, reconhecida unânimemente de utilidade pelos técnicos, praticada em larga medida, imposta pela coordenação dos transportes, determinada pela economia dos países, exigida pelo progresso, e aconselhada socialmente.

Da indústria portuguesa nem falo. Ela sabe que a nossa Empresa não faz sacrifício mesmo quando sacrifica a sua economia à economia dela. Temos bem a noção de que só devemos ser um elemento do interesse nacional. É a noção de serviço público que existe para servir o País e não interesses capitalistas de Empresa.

Não quero terminar sem felicitar Sintra e as povoações que a sua linha serve. Tem sofrido o que, pelas suas condições de zona suburbana e de unidade turística, igual às melhores, não merecia sofrer. A partir da meia noite de hoje, vai ficar bem servida. Felicito-a vivamente e peço-lhe que agradeça, como eu agradeço, ao Governo o grande melhoramento que agora tem porque o merece. A Companhia não quer agradecimentos. Fica muito contente de saber que, agora, Sintra vai ficar bem servida.

Depois o sr. General Gomes de Araújo, ilustre Ministro das Comunicações, proferiu as seguintes palavras:

Senhor Presidente da República
Senhor Cardeal Patriarca

Começarei por apresentar a V. Ex.^a as minhas mais respeitosas homenagens e por juntar os meus agradecimentos aos que o Senhor Prof. Doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P., acaba de dirigir a V. Ex.^a, por se ter dignado honrar com a sua presença este acto de transcendente significado para a vida dos transportes ferroviários.

A electrificação em curso dos caminhos de ferro

portugueses representa, na realidade, uma transformação da sua estrutura, de importância só comparável à da sua própria construção, há 100 anos.

Bem andou, portanto, a C. P. em incluir nas comemorações centenárias a abertura ao serviço desta linha electrificada. Tal facto ficará indelèvelmente assinalado na sua história.

Efectivamente o caminho de ferro foi, até que o advento do automóvel introduzisse um novo meio, de carácter revolucionário, na economia dos transportes, um factor capital, e, sob certos aspectos, exclusivo de prosperidade económica e de progresso social.

A sua existência e o seu desenvolvimento marcaram de forma inconfundível a marcha ascensional das sociedades civilizadas.

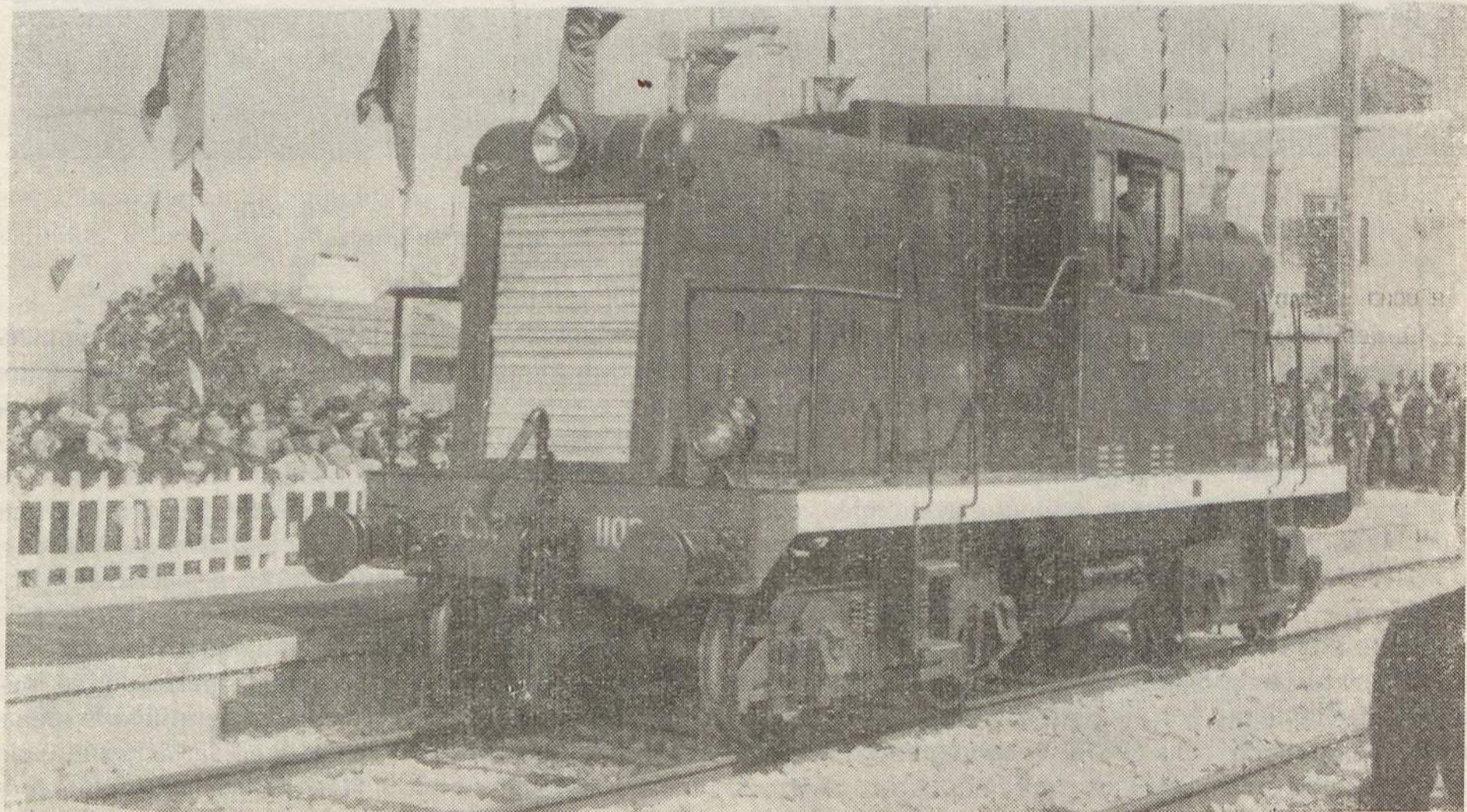
Pelo caminho de ferro se ligaram regiões antes praticamente separadas, se transportaram para os centros de consumo produtos que até então se perdiam, se levou o correio em curto prazo ao seu destino, se facilitou a deslocação das pessoas para os lugares de trabalho ou em viagem de negócios ou de recreio.

Por seu turno, a criação de comboios internacionais tornou-se um poderoso instrumento de convívio entre os povos, contribuindo, como mais modernamente o avião e o automóvel, para intensificar as suas relações.

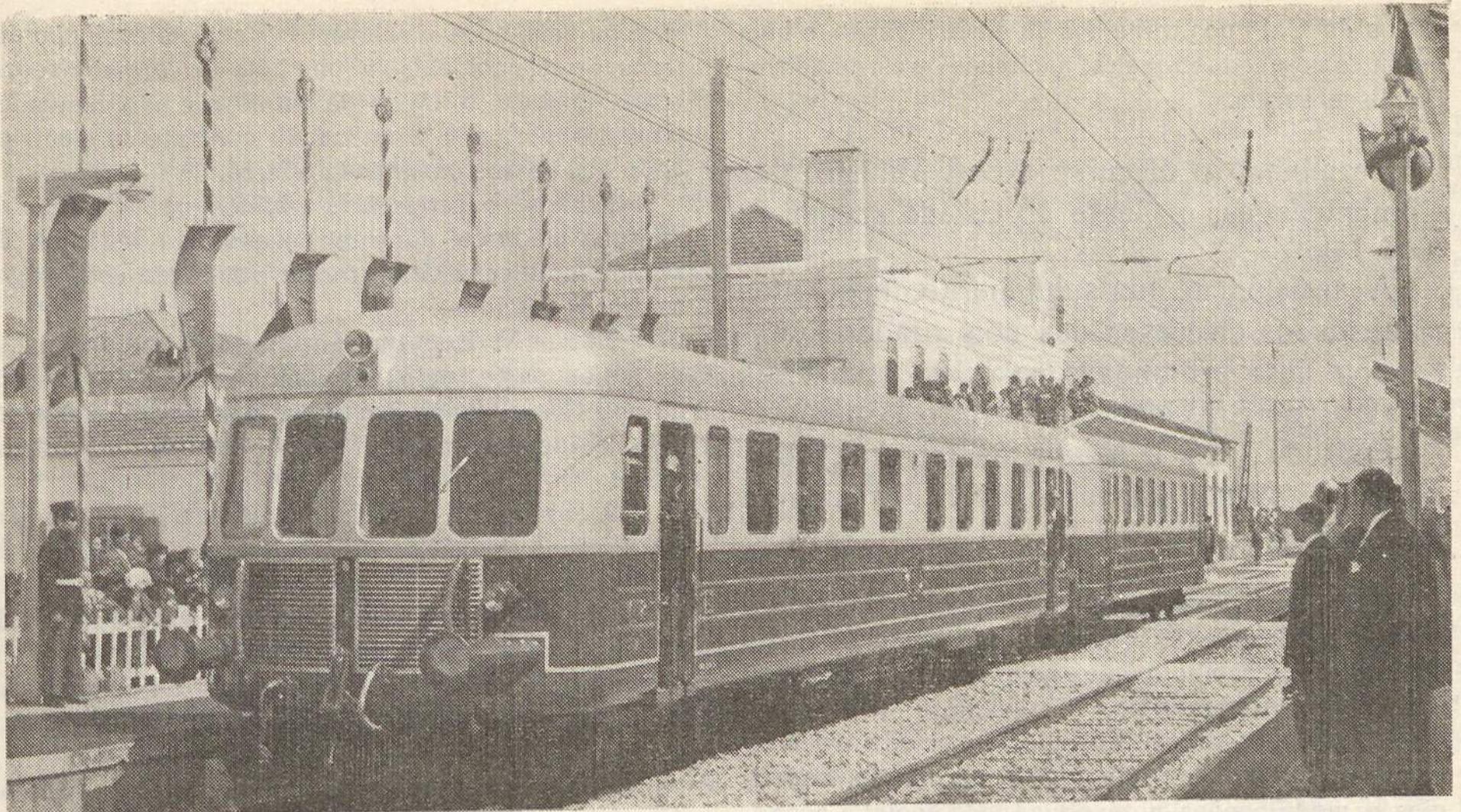
Não foi todavia fácil a tarefa daqueles que cedo sentiram e compreenderam o papel que o caminho de ferro poderia desempenhar na vida humana. Às exigências próprias dum serviço público, em breve se juntaram as da concorrência resultante dum rápido desenvolvimento doutros sistemas de transporte.

Primeiro, o automóvel, que depressa deixou de ser uma curiosidade científica ou um instrumento de

ha 100?



"Locotractor «G. E.», diesel-eléctrico, construído em 1949



Automotora sueca «Nohab» e respectivo atrelado, construída em 1948

Ela exige, porém, grandes investimentos de capital no equipamento da via; por isso, se resolve o problema económico dos caminhos de ferro, levanta o problema financeiro. Só deve, portanto, fazer-se nas linhas de tráfego intenso. O objectivo a atingir, neste aspecto, é electrificar as linhas suburbanas de Lisboa e do Porto e a linha do Norte, que liga estas duas cidades.

A política ferroviária a seguir, no aspecto de equipamento, parece pois ser a que vem sendo adoptada: electrificação das linhas cuja intensidade de tráfego justifique e o emprego cada vez maior de material Diesel nas restantes. É, aliás, a preconizada pelas Organizações Internacionais que se ocupam da economia dos transportes e seguida em grande número de países, mesmo nos produtores de carvão.

Há, por isso, que prosseguir-lá na medida em que a situação financeira do País e a realização de outros empreendimentos igualmente essenciais ao seu progresso, a permitam: só assim será possível restaurar o equilíbrio económico dos caminhos de ferro, e simultaneamente melhorar as condições de exploração que mais interessam ao público e à economia geral.

Senhor Presidente da República

Os caminhos de ferro estão hoje em festa, e por duas razões: comemora-se o seu centenário e inaugura-se uma das linhas electrificadas e parte de outra a electrificar até 1958.

Desejaria aproveitar esta oportunidade para em nome do Governo me associar às homenagens prestadas pelos actuais ferroviários aos que os antecederam nesta tarefa e formular o voto de que, no segundo centenário, mereçam, do que estou certo, as homenagens que agora rendem.

Desejaria ainda prestar homenagem à memória do Conselheiro António Maria Fontes Pereira de Melo, o homem de Estado que tão largamente contribuiu para o progresso da Nação com o estabelecimento de uma rede de vias de comunicação rodoviárias e ferroviárias.

A inauguração dos caminhos de ferro em Portugal, se nos deixou atrasados de 30 anos em relação ao seu início no Mundo, e de 8 em relação à vizinha Espanha, não pode, no entanto, e muito justamente, deixar de constituir um padrão de glória para a memória do notável Ministro, tanto mais que é bem conhecida a falta de interesse que, nessa época, havia no nosso País por esta forma de transporte.

O País beneficiou não só da visão do governante de espírito altamente esclarecido, mas ainda da circunstância do Ministro responsável pelas comunicações ser também Ministro das Finanças.

Também nos nossos dias, os grandes empreendimentos levados a efeito, com que se procura aumentar a produção e elevar o nível de vida dos portugueses, são devidos ao estadista que pela sua acção na pasta das Finanças tornou possível a sua realização e na da chefia do Governo, superiormente os orienta.

O Senhor Presidente do Conselho escreveu em tempos que são responsáveis da miséria material e moral do povo, a estrada que não foi construída, o caminho que não foi reparado, a fonte que se não canalizou, a escola que não foi aberta...

A electrificação dos caminhos de ferro portugueses está lançada; das outras obras sabe o País.

Vou terminar; não quero porém fazê-lo sem antes deixar aqui consignado o apreço e o reconhecimento do Governo pela competência e dedicação de que têm dado provas os engenheiros, técnicos e os ope-

rários da C. P. nos trabalhos da electrificação, e bem assim como a todos aqueles, nacionais ou estrangeiros, lhe dispensaram.

Terminado o discurso do sr. Ministro das Comunicações, o Chefe do Estado ergueu-se para falar.

A assistência, que sublinhara com quentes aplausos os discursos dos dois oradores, antecipou com prolongada salva de palmas, as palavras do Sr. General Craveiro Lopes.

Reproduzimos a seguir, na íntegra, o discurso, de grande interesse, do Sr. Presidente da República:

«Há pouco mais de um século, precisamente a 28 de Outubro de 1856, partiu, da estação de Santa Apolónia um comboio que, pela primeira vez, fez o percurso entre Lisboa e o Carregado.

«Inaugurava-se em Portugal o primeiro troço do caminho de ferro, de que resultaram largos benefícios e modificações notáveis na vida social e económica do País.

«Ao percorrer hoje o mesmo trajecto, o Chefe do Estado quis prestar a sua homenagem àqueles que removendo dificuldades sem conta conseguiram introduzir no País o novo meio de transporte colectivo substituindo a lenta e obsoleta mala-posta.

«Entre outros os nomes dos Ministros Costa Cabral, que primeiro lançou a ideia e Fontes Pereira de Melo, que a impulsionou, ficaram para sempre inscritos na história dos Caminhos de Ferros Portugueses.

«Mas se a cerimónia aqui efectuada há cem anos

marcou uma nova e relevante época na evolução dos transportes nacionais, a que hoje celebramos representa, também o início de um novo e não menos importante período: a utilização corrente da electricidade nos nossos caminhos de ferro.

«Foram os progressos obtidos na produção de energia eléctrica durante os anos da vigência do regime que permitiram tornar realidade esta magna aspiração nacional.

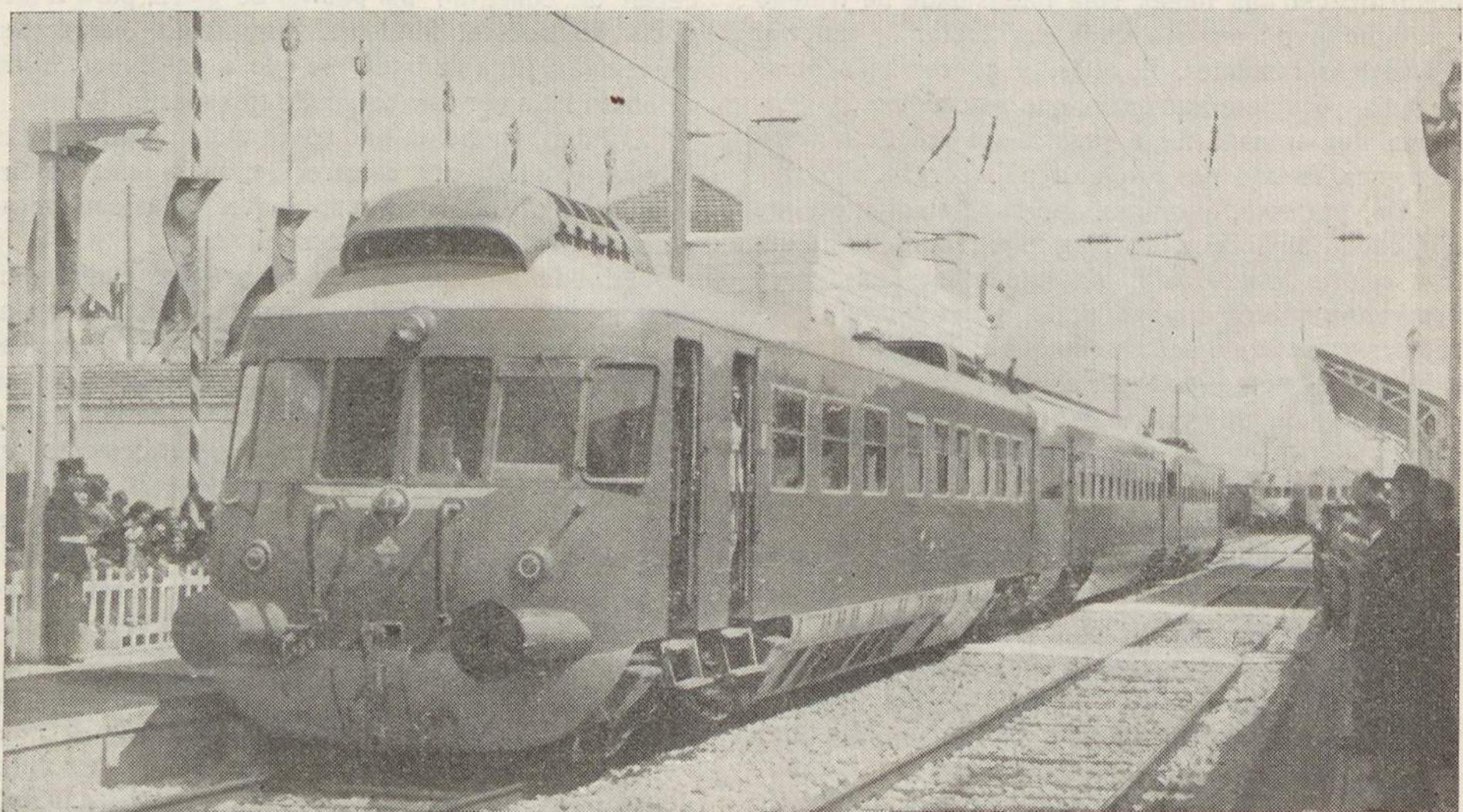
«Notem V. Ex.^{as} que aquela energia é produzida, na maior parte, pelo aproveitamento das águas dos nossos rios e que o carvão e o óleo utilizados nas actuais locomotivas, há que os importar do estrangeiro.

«A obra está a caminho e aguardamos com paciência e franco optimismo os resultados que dela advirão para o País.

«Somos dos que vêem confiadamente o futuro da Nação e conhecemos as dificuldades daqueles que têm a responsabilidade de conceber e realizar os empreendimentos destinados a melhorar a situação económica da grei.

«Todos sabem, mas alguns o esquecem, que foi necessário criar os meios indispensáveis para realizar com verdade, sem procurar resultados espectaculares tão do agrado das massas. Foi preciso preparar técnicos, que poucos eram os que existiam, estabelecer ambiente propício ao investimento dos capitais que achavam mais seguro o emprego fora do País, animar a iniciativa privada e adquirir o equipamento indispensável para a realização dos grandes empreendimentos.

«O que apontámos em algumas linhas exigiu anos de trabalho perseverante e preparação que no empreendimento que celebramos, representam a construção das grandes barragens que tornaram possível



Composição automotora holandesa Allan, construída em 1954

esta agradável digressão em carruagens atreladas a locomotivas movidas a electricidade.

«Seria impossível pensar na electrificação dos nossos caminhos de ferro, se não dispuséssemos de energia eléctrica em quantidade e a preço que permitisse uma exploração económica e, da mesma forma, não será possível a instalação de indústrias de transformação sem que a energia disponível garanta o seu funcionamento.

«Quer dizer que, em qualquer plano sério de Governo, primeiro há que montar as indústrias base, e só depois pode crescer naturalmente a industrialização do País. Serão, então, grandes os proventos e as vantagens que resultarão para o capital e para o trabalho.

«É verdade que a transformação leva seu tempo, mas, nas coisas da vida real nunca se faz o que se quer, mas apenas se realiza o que se pode.

«Meus senhores: É para mim grande prazer patentejar o reconhecimento da Nação aos que, no Governo, dirigido com inexcedível clarividência pelo Senhor Professor Oliveira Salazar, continuam devotadamente a servi-la, e felicitar o conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pela empresa em que tão corajosamente se lançou.

«A quantos fazem parte da grande família ferroviária, dos dirigentes ao mais modesto dos seus membros, dirijo merecido louvor, pela dignidade do seu trabalho e pela correção e disciplina do seu porte que os torna bem merecedores do respeito dos seus concidadãos».

Um interessante espectáculo: o desfile do material que desde há um século até hoje tem servido os Caminhos de Ferro

Terminada a sessão solene, seguiu-se o desfile do material ferroviário que tem servido nas nossas linhas.

O espectáculo despertou um excepcional interesse, sobretudo nos ferroviários.

A primeira composição que surgiu era rebocada pela máquina D. Luís.

A título de informação e curiosidade, publicamos seguidamente as características das máquinas e das carruagens que formaram as diversas composições.

O material que desfilou na estação do Carregado

1.ª Composição

Máquina a vapor D. Luís — Construída em Inglaterra na casa Beyer-Peacock em 1862. É das mais antigas máquinas construídas por esta fábrica. Tem o nome de D. Luís por ter sido adquirida neste reinado. Além do serviço de passageiros nas linhas do Sul e Sueste era esta locomotiva que costumava naquela linha rebocar os comboios reais.

Furgão N.º 1 — É o mais antigo agora existente. Já não faz serviço por incapaz, pela sua construção,

de suportar as velocidades e cargas actuais dos comboios. Foi construído em França, nos Ateliers Metropolitains em 1888.

Salão D. Maria Pia — É tradição que este salão foi oferecido pelo Rei Humberto de Itália à Rainha D. Maria Pia, por ocasião do seu casamento. Foi construído na Bélgica na Compagnie Générale de Matériel des Chemins de Fer. Era o salão real das linhas do Sul e Sueste e prestou esse serviço até 1907, data em que, com a Máquina D. Luís, trouxe a família real de Vila Viçosa para Lisboa em Fevereiro, na sua última viagem. Entre outros passageiros ilustres, viajou nele Sua Majestade o Rei Afonso XIII de Espanha quando da sua visita a Portugal.

2.ª Composição

Locomotiva a vapor 02049 — Construída em 1874 em Inglaterra pela casa William Fairbairn & Sons. Como a locomotiva D. Luís, tem três rodados, sendo o motor de muito maior diâmetro que os outros dois. É um sistema de construção que hoje tem um aspecto pitoresco.

Esta máquina tem a particularidade de ter um reservatório de água que envolve exteriormente o corpo cilíndrico da caldeira, para aproveitar o calor de irradiação que se perde e aquecer a água de alimentação.

Vagão J N.º 1 — Construído em Portugal, nas Oficinas Gerais da C. P. em Santa Apolónia em 1875.

Salão do Príncipe — É assim chamado porque se servia dele o Príncipe Real. Fazia parte da composição do comboio real quando se pretendia mais um veículo. Tem de particular, como o salão D. Maria Pia, ser sustentado por três eixos, solução esta que já não se usa em material ferroviário. Foi construído em Inglaterra, pela casa Ibbotson Brothers & C. Ltd. em 1877.

3.ª Composição

Locomotiva a vapor N.º 32 — Foi construída em 1887 em Inglaterra pela casa Beyer Peacock. A construção desta máquina já indica um grande progresso pois tem três rodas conjugadas. Rebocou durante muito tempo comboios de passageiros, tendo depois passado para o serviço de mercadorias e manobras.

Vagão J 3 — Construído na Bélgica na fábrica Dyle et Bacalan em 1880.

Carro A 52 — Construída em França na fábrica Dèsouches David em 1887.

Carro AB C6f 208 — Construída na Suíça pela Société Industrielle Suisse em 1888.

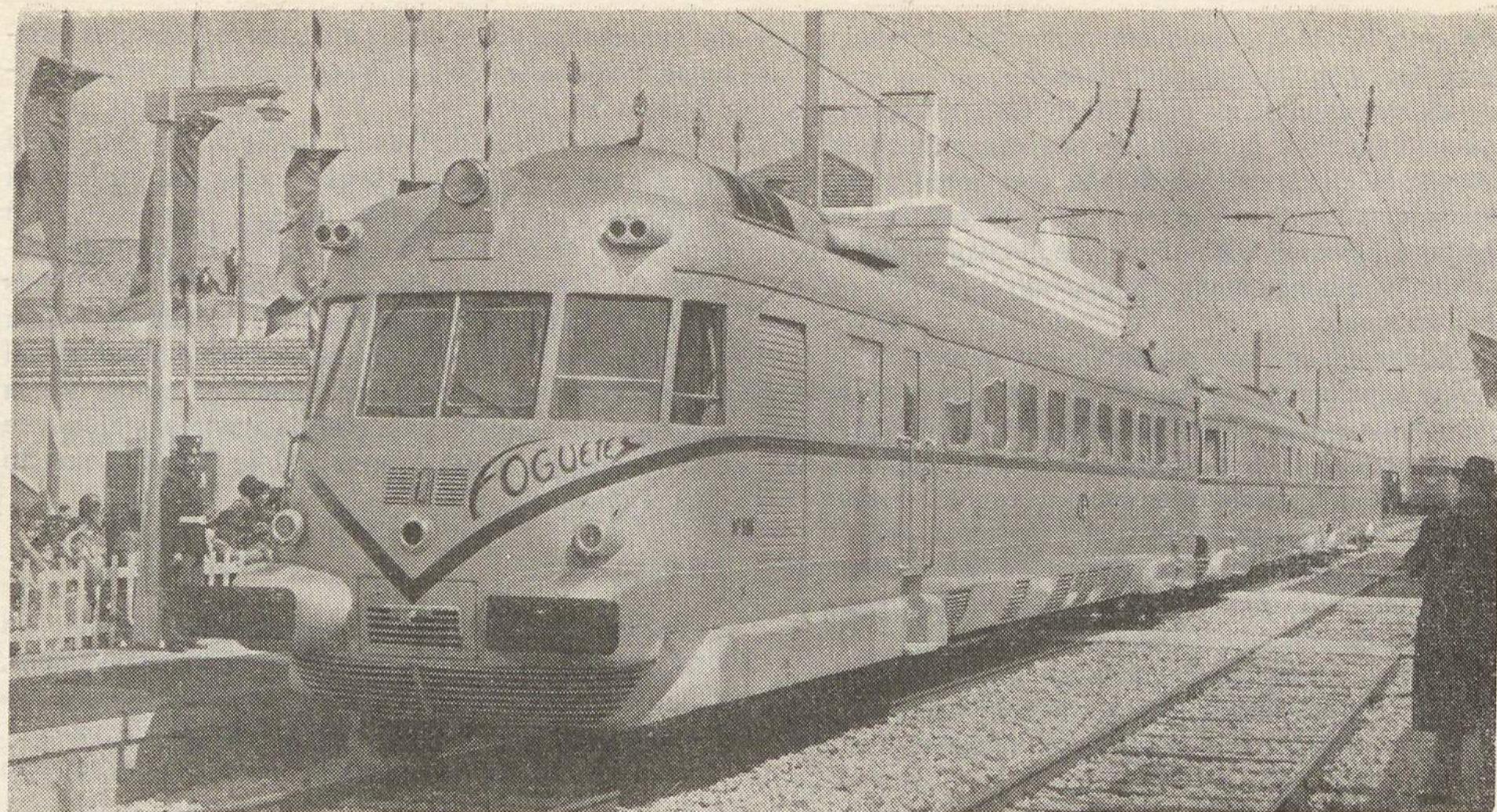
Estas duas carruagens, que são das mais antigas que possuímos, vão pintadas com as cores que eram adoptadas antigamente para as 3 classes a fim dos passageiros as poderem distinguir a distância.

4.ª Série de locomotivas a vapor

004 — Construída na Bélgica em 1890 pela Sociedade John Cockerill.

005 — Construída pela mesma casa em 1901.

Estas duas locomotivas são próprias para trabalhos de construção. Estiveram muitos anos em



Comboio «Foguete» construído pela FIAT em 1953

serviço de manobras em Santa Apolónia. Hoje já não têm potência para os grandes troços de material que é necessário rebocar e portanto só podem ser utilizadas em pequena manobra.

070 — Foi construída nas Oficinas de Santa Apolónia em 1944. Pertence a uma série de máquinas de que as primeiras foram construídas na Suíça na fábrica de Winterthur em 1916.

Foram adquiridas para o serviço de tranvias. São das máquinas a vapor de melhor utilização que tem tido a Companhia pois ainda hoje prestam magnífico serviço adaptando-se perfeitamente a outros tipos de comboios diferentes dos tranvias para que foram adquiridas.

0200 — Foi construída na Alemanha pela fábrica Henschel & Sohns em 1924. É a mais potente máquina a vapor de mercadorias. Com a vinda deste tipo de locomotivas para o País, começaram a fazer-se os comboios de mercadorias de grande tonelagem, que vão nalguns pontos da linha até 1100 toneladas. Estas locomotivas pesam em serviço 103 680 Kg.

350 — Fábrica Henschel & Sohns em 1911 e 1913. São estas as primeiras máquinas que actualmente podemos considerar de grande velocidade. Foram adquiridas principalmente para os grandes expressos (sud-expreso e rápido do Porto) que rebocaram até 1924, data em que foram adquiridas as máquinas 500.

São as locomotivas a vapor mais apreciadas pelos ferroviários pois, em caso de necessidade, além dos comboios de grande velocidade, rebocam correctamente qualquer tipo de comboios. Entre outros factos, foi rebocado por uma destas máquinas o comboio que conduziu o Marechal Joffre e que atingiu a velocidade de 130 Km hora.

550 — Foram construídas na Alemanha, na fábrica Henschel & Sohns em 1924. São as máquinas que

fizeram os grandes expressos, alternando com as 550, mas com vantagem porque com o crescente aumento de cargas e velocidades, foram encomendadas, do mesmo tipo mas com maior caldeira.

830 — Foram construídas em Espanha nas fábricas La Maquinista Terrestre y Marítima, Babcock & Wilcox e Construcciones I evis em 1947.

São máquinas de mercadorias por excelência, de grande potência e pequenas velocidades.

5.^a Série de 3 tractores

Tractores — São três os tractores apresentados. Um inglês — Drewry — construído em 1948, outro francês — Moyse — construído em 1955 e outro americano — General Electric — construído em 1949.

São 3 tractores de manobras, o primeiro mecânico e os outros dois Diesel-eléctricos.

6.^a Composição

Locomotivas Alco — São as primeiras locomotivas Diesel-eléctricas que vieram para Portugal. Foram encomendadas em 1948 e 51 para os grandes expressos.

Como são de grande potência, a sua aquisição permitiu aumentar o número de carruagens e portanto o peso de cada composição mantendo a sua velocidade e até aumentando-a em determinados percursos. São as locomotivas de maior potência da Companhia com os seus 1600 cavalos.

Carruagens Budd — São as primeiras carruagens inteiramente de construção tubular em aço inoxidável que vieram para Portugal. Têm chumaceiras de rolos, aquecimento, ventilação e permitem todas as velocidades, com a maior segurança para os passageiros. São a última palavra em construção de carruagens de Caminho de ferro. Foram importadas da América em

1940/41 em peças soltas que foram montadas nas Oficinas da C. P.

Carruagens Carel Fouché — São do tipo das anteriores — construídas pela patente Budd mas em França na fábrica Carel Fouché.

7.^a Composição

Locomotivas Whitcomb — De construção americana adquiridas em 1952.

São Diesel-eléctricas como as Alco, mas com dois motores Diesel com 1350 cavalos.

Ambulância dos Correios — Construída na Alemanha, na casa Link Hoffmann em 1955. São de construção metálica tubular com todos os aperfeiçoamentos modernos.

Automotora da Sociedade Estoril — Construída na General Electric de Londres em 1952. É própria de comboios tranvias e presta serviço na linha do Estoril, que foi a primeira linha electrificada em Portugal.

Carruagem Restaurante da Companhia dos W. L. e Carruagem-camas da mesma Companhia — Foram construídas ambas em Inglaterra em 1927, respectivamente nas fábricas Birmingham Railway Carriage & Wagons e na Metropolitan Carriage & Birmingham. São veículos do tipo dos utilizados nos grandes expressos internacionais a cargo da Companhia dos Wagons Lits.

8.^a Composição

Automotoras Diesel-eléctricas e atrelado Nohab — Construídos na Suécia em 1948. São estas as primeiras automotoras compradas para a C.P.. Têm uma potência de 274 cavalos, dão uma velocidade em patamar de 100 Km/hora. A composição tem 126 lugares sentados.

9.^a Composição

2 Automotoras Diesel-eléctricas e reboque Allan — Foram construídas na fábrica Allan da Holanda em 1954. Têm uma potência de 200 cavalos e dão uma velocidade de 100 Km hora em patamar. A composição completa tem lugares para 254 passageiros sentados.

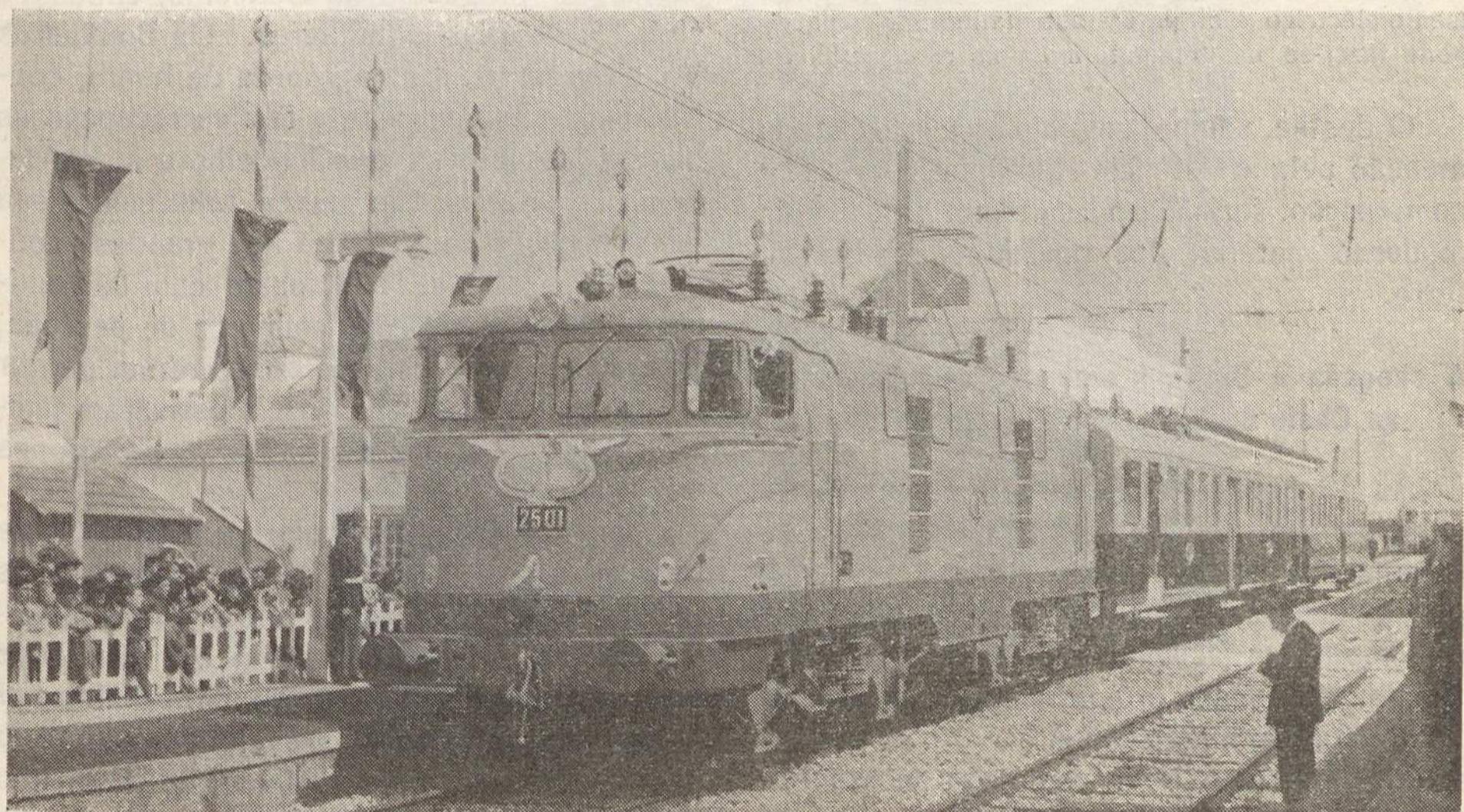
10.^a Composição

Comboio Foguete — É composto de 2 automotoras Diesel-eléctricas e uma carruagem intermédia. Foram construídas em Itália na fábrica Fiat em 1955. Têm lugares para 174 passageiros apenas de 1.^a classe. Fazem a ligação rápida entre as cidades de Lisboa e Porto. Cada automotora tem a potência de 505 cavalos e a composição pode dar em patamar a velocidade de 120 Km/hora.

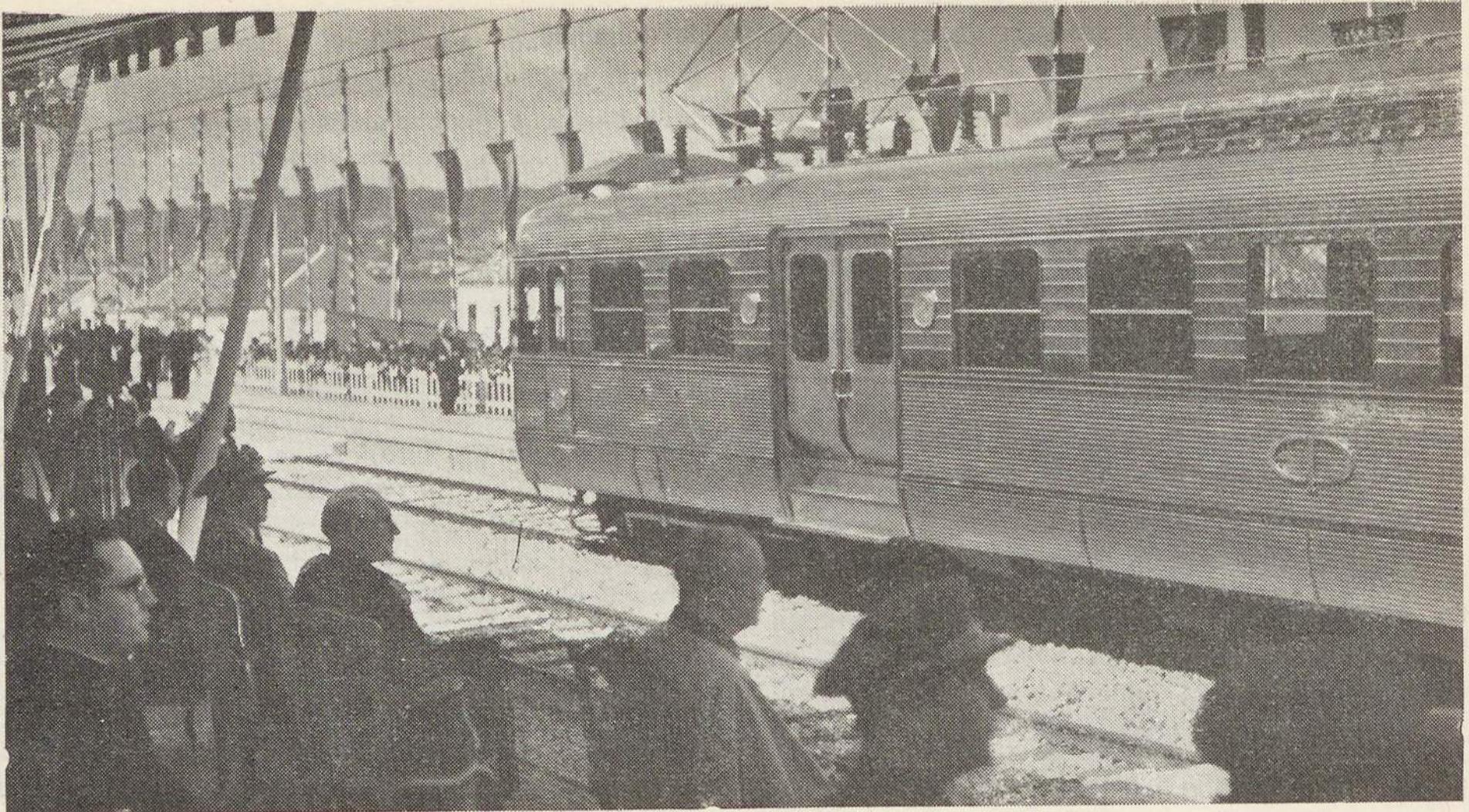
11.^a Composição

Locomotiva eléctrica — Faz parte do material da electrificação a inaugurar nas linhas da C. P.. A encomenda é de 15 locomotivas com duas cabines pesando 70 toneladas. Em patamar atingem a velocidade de 120 Km/horas e têm uma potência de 2500 cavalos. Pode rebocar indiferentemente comboios de passageiros em grande velocidade e comboios de mercadorias de grande tonelagem.

Carruagens Schindler — Foram construídas na casa Schindler na Suíça. Construção tubular leve permitindo por isso a formação de comboios de pouco peso com muitos lugares. Têm todas as características do material moderno de caminhos de ferro podendo dar todas as velocidades. Cada carruagem pesa apenas 31,5 T.



Uma das novas locomotivas eléctricas B'o B'o



A passagem, ante a tribuna presidencial, de uma das novas unidades triplas automotoras eléctricas

12.^a Composição

Unidades triplas automotoras — São 25 unidades encomendadas para a electrificação da zona suburbana de Lisboa. Cada unidade é composta de uma automotora, um reboque intermédio e um reboque piloto. A automotora é de aderência total com uma potência de 1360 cavalos e pode dar uma velocidade de 130 Km/hora.

A composição tem 248 lugares sentados, aquecimento eléctrico e as portas automáticas. O comando pode fazer-se na automotora ou no reboque piloto.

O desfile, sempre seguido com interessada atenção pela assistência, terminou com a 12.^a composição, formada por automotoras, o mais moderno material dos nossos caminhos de ferro.

A chegada a Sintra e o almoço de homenagem ao Chefe do Estado no Palácio da Vila

Às 12 horas e 5 minutos, o comboio presidencial saiu da Estação do Carregado com destino a Sintra. Durante o trajecto, em todos os apeadeiros e estações, o povo juntava-se e rombia em aclamações. As estações das localidades mais próximas do término da linha estavam engalanadas.

Sintra demonstrou, como era de esperar, o seu enorme regozijo à chegada do comboio inaugural.

Logo de manhã, às 9 horas, uma salva de 12 morteiros lembrou aos sintrenses que se ia viver um grande dia.

O Chefe do Estado era aguardado, na estação, pelo presidente do Município, sr. dr. César Moreira Baptista, pelos vereadores e conselheiros municipais, representantes das Juntas de Freguesia do Concelho, entidades civis, judiciárias e militares. Os Bombeiros Voluntários fizeram a guarda de honra, contribuindo também para a festiva recepção as bandas de música do Concelho e a do Ateneu Ferroviário, que nunca falta com a sua sempre desejada presença nos grandes acontecimentos que se relacionam com os caminhos de ferro. Alguns milhares de pessoas, postadas junto à estação concorreram para a grandeza do acto festivo. E estiveram também presentes os Escuteiros e os grupos desportivos.

Após a troca de cumprimentos, o Chefe do Estado, os membros do Governo e outras altas personalidades, seguiram em automóveis em direcção ao Palácio da Vila, onde era aguardado pelos srs. Ministro do Interior e das Comunicações, governador civil do distrito de Lisboa, presidente do Município de Sintra, Prof. Doutor Mário de Figueiredo e Eng. R. de Espregueira Mendes.

Na Sala de D. Manuel I foi servido o almoço ao Chefe do Estado, que tinha à sua direita o Senhor Cardeal Patriarca de Lisboa e o sr. Presidente da Câmara Corporativa, e à esquerda os srs. Presidente da Assembleia Nacional e Ministro das Corporações. Noutros lugares, sentaram-se os membros do Governo e várias individualidades. Na Sala dos Cisnes foi servido o almoço volante aos restantes convidados da C. P. num total de cerca de 500 pessoas.

Aos brindes, o sr. Professor Doutor Mário de Figueiredo saudou efusivamente o sr. General Craveiro Lopes, que, ao agradecer, não só felicitou os dirigentes dos nossos caminhos de ferro, como endereçou respeitosos cumprimentos ao sr. Presidente do Conselho.

O sr. General Craveiro Lopes regressou a Lisboa de automóvel, e o comboio inaugural, com os convidados, saiu de Sintra às 16 e 15, em viagem directa para Lisboa, tendo chegado à estação do Rossio às 16 e 39,

tendo feito portanto o percurso em 24 minutos.

Dia excepcionalmente festivo para Sintra, à população da linda vila foram proporcionadas as seguintes diversões: Na Alameda dos Combatentes da Grande Guerra, das 14 e 30 às 17, concertos pelas Bandas de Música de Pero Pinheiro e de Montelavar; no Largo da Rainha D. Amélia, concerto pela Banda de Música de Lameiras.

Houve também um encontro de Hoquei em Patins, no Rink de Patinagem Dr. Oliveira Salazar, para disputa da Taça «Inauguração da Linha Eléctrica Lisboa-Sintra», e à noite, concertos pelas Bandas de Música dos Aliados de S. Pedro de Penaferrim e da Sociedade Sintrense. Foi lançado também visioso fogo de artifício e muitos edifícios achavam-se também festivamente iluminados.

Sintra está de parabéns.

A electrificação das nossas linhas ferroviárias começou a ser uma realidade.



À chegada à estação de Sintra do comboio presidencial que inaugurou o serviço

**O CONTRIBUTO DO FERROVIÁRIO
PORTUGUÊS PARA A OBRA DA ELECTRI-
FICAÇÃO É VERDADEIRAMENTE INESTI-
MÁVEL E CONSOLIDADA, AINDA MAIS, A
TRADIÇÃO HONROSA DOS DOTES E
QUALIDADES DOS HOMENS QUE SERVEM
O CAMINHO DE FERRO.**

— afirmou ao «Jornal do Comércio»,
o nosso Director-Geral

Numa oportuna e esclarecedora entrevista concedida ao «Jornal do Comércio», publicada em 29 de Abril findo, o Director-Geral da Companhia, Sr. Eng.^º Roberto de Espregueira Mendes, fez importantíssimas declarações que por muito interessarem ser do conhecimento de todos os ferroviários aqui as reproduzimos na íntegra:

«Um redactor deste diário procurou avistar-se com o sr. eng.^º Roberto de Espregueira Mendes, ilustre Director-Geral da C.P. e antigo Subsecretário de Estado das Obras Públicas. Ninguém melhor do que S. Ex.^a, com a sua excepcional competência, poderia trazer, neste momento, às colunas do «Jornal do Comércio», algumas palavras esclarecedoras, acerca do significado das cerimónias, agora levadas a efeito.

Acolhedor e amável como sempre, o sr. eng.^º R. de Espregueira Mendes recebeu o jornalista no seu gabinete de trabalho, no edifício da Estação de Santa Apolónia.

Não havia tempo a perder: os minutos contavam-se. O Homem a quem estão confiados tão importantes serviços, na C. P., não pode desperdiçar qualquer parcela do seu tempo, por mais ínfima que ela seja.

Nesta conformidade, o jornalista arriscou a sua primeira pergunta:

— Pode V. Ex.^a dizer-nos o que representa, para a C.P., a inauguração dos serviços de tracção eléctrica, nas suas linhas?

O sr. eng.^º R. de Espregueira Mendes solícito elucida-nos, começando por referir quanto se sente satisfeito em falar para o «Jornal do Comércio», o diário mais antigo do País, cuja fundação é contemporânea do início das actividades ferroviárias nacionais, e que sempre, desde o seu primeiro número, em 17 de Outubro de 1855, tem acompanhado com vivo entusiasmo e extraordinário interesse, todos os passos da política ferroviária portuguesa, desde então aos nossos dias.

Depois, acrescentou:

«Sem dúvida que a tracção eléctrica das linhas da C. P. representa uma melhoria concedida pela Técnica, e com profundas repercuções no campo económico, quer na economia interna da empresa, quer nas economias externas que a empresa serve».

A entrevista prossegue:

— Como encara, pois, V. Ex.^a, o problema da electrificação, do ponto de vista técnico ferroviário?

«A electrificação vem permitir a adopção de novos processos técnicos de exploração ferroviária, que se reflectem, principalmente, no acréscimo da capacidade das linhas, e na maior segurança da circulação».

O jornalista arrisca outra pergunta oportunamente:

— Quais os benefícios que advêm da electrificação, para o público? E para a Companhia?

Resposta pronta, do nosso ilustre entrevistado:

«Como é patente e notório, a electrificação implica melhoria de serviços no tocante a velocidades, comodidades, segurança e higiene, o que se traduz, afinal, em benefício dirigido ao público.

Para a Companhia, além das vantagens que indirectamente para ela advêm, de melhorar os seus serviços perante o público — e é lícito esperar-se a mais alta utilização desses serviços — a oportunidade que a electrificação concedeu de modernização de parte do seu parque de material e o acréscimo consequente deste, vai permitir maior eficiência na exploração ferroviária com todos os seus proveitosos resultados».

O diálogo entre o entrevistado e o entrevistador toma outros rumos. Novas perguntas surgem:

— Devido à electrificação, vê V. Ex.^a, no futuro, a possibilidade de melhorar o parque de material da C. P., com vista a proporcionar melhores transportes noutras linhas menos favorecidas?

«É evidente que sim. A dispensa de material que a introdução das novas composições destinadas às linhas electrificadas vai consentir, resultará em benefício daquelas linhas ao serviço das quais o material dispensado vai entrar. Desnecessário se torna esclarecer que este último material, pelo menos em grande parte, será largamente beneficiado antes de aplicado a outros trabalhos».

— Quais foram as circunstâncias que obrigaram a electrificação a ser adiada, de Outubro até agora?

O sr. eng. Espregueira Mendes responde-nos, sem qualquer hesitação:

«Houve a natural preocupação da Empresa e do Governo em atribuir à indústria nacional parte importante dos fornecimentos para a electrificação. E, assim, cerca de 40% lhe coube. Mas apesar de toda a indiscutível boa vontade e activa diligência na execução das encomendas, por parte de alguns centros fabris nacionais, cujos métodos de fabrico se reputam excelentes e absolutamente comparáveis aos que de melhor se usam no estrangeiro — dificuldades criadas por escassez de mão-de-obra especializada motivaram os atrasos infeliz-

mente verificados. É bem certo, também, que os prazos aceites pelas fábricas para as entregas do material e equipamento encomendado eram curtos.

Tal como o público, lamentamos o carácter forçoso do adiamento a que fomos obrigados».

— As nossas actividades industriais, certamente, foram beneficiadas com a electrificação. De que modo?

Categórica resposta do nosso ilustre entrevistado:

«Sem dúvida alguma por lhes ter cabido parte dos importantes fornecimentos que se tornaram necessários, o que lhe facultou um acréscimo de actividade, com todos os seus reflexos no campo do material e do social — este último sobretudo pelo maior emprego de mão-de-obra nacional.

— Qual o contributo do ferroviário português para a concretização do melhoramento que a C.P. acaba de festejar? — inquirimos.

«A resposta não se contém em meia dúzia de linhas. Mas pela impossibilidade de dar todo o relevo bem merecido ao esforço, dedicação e perícia do ferroviário português, direi apenas que o seu contributo nesta obra é verdadeiramente inestimável, consolidando assim, e ainda mais, a tradição honrosa dos dotes e qualidades dos homens que servem no caminho de ferro».

E finalmente:

— Será legítimo esperar-se que novas realizações, do vulto desta, venham a verificar-se, na C. P., num futuro mais ou menos próximo?

O sr. eng.^o Director-Geral da C. P. conclui as suas importantes declarações ao «Jornal do Comércio», dizendo:

«O caminho de ferro, mais do que qualquer outra actividade, tem de procurar uma contínua adaptação e aperfeiçoamento ao meio económico que serve. Felizmente e sob o patrocínio seguro do Governo, assiste-se, entre nós, a uma evolução rápida no sentido de fazer progredir a economia do País. Mais do que esperança, é portanto uma certeza admitir a evolução progressiva da Empresa, o que tanto está no ânimo dos dirigentes de hoje. Para mais tem-se sempre contado com o valioso auxílio e encorajamento do Governo da Nação bem patente nesta fase que a Companhia, em tão boa hora, vai encetar».



A travessia de St. Gothard em tempos ainda não muito remotos

À MARGEM DE UM GRANDE ANIVERSÁRIO

O CAMINHO DE FERRO, traço de união entre os Povos

O túnel ferroviário do *Saint Gothard* festeja este ano o 75.º aniversário da sua existência. Decorridos 3/4 de século de vida, esta grandiosa obra, com 14 997 metros de comprimento, em nada perdeu da sua importância. Hoje como ontem, amanhã como hoje, o *Saint Gothard* é, e será, a peça fundamental do vasto xadrez ferroviário Suíço.

Duas datas: 1882-1957

75 anos! Três gerações, completas a desfilar. Pessoas e coisas perpassando. Que evolução no decurso desses anos! A Técnica, a Economia, a Política, transformaram-se profundamente.

O automóvel surgiu. Aparecia uma locomoção mais ligeira e flexível que a proporcionada, até aí, pelo comboio. A electricidade, célere, como o relâmpago, conquistou o Muudo, dominando o carvão, substituindo-o, muitas vezes. O avião logo ao lançar-se no espaço, tornou-se mestre no galgar distâncias e fronteiras, imponente no seu progresso. A rádio reina no espaço invisível, envolvendo a Terra com as inúmeras ondas. O próprio ritmo da vida se agita freneticamente. A produção impaciente recorre à máquina para melhor servir o consumidor. As trocas multiplicam-se, penetrando nos recônditos de regiões secularmente ignoradas. O vasto mercado humano amplia-se sobre contingentes recém-descobertos. A pró-

pria Sociedade se modifica; sucedem-se regimens; desmoronam-se reinos; erguem-se novas nações...

E enquanto tudo isto se sucede, o St. Gothard prossegue a sua carreira, vigorosa, activa, plena, sempre pronto a adaptar-se ao evoluir das coisas e das gentes, em constante alerta. As suas linhas duplicaram, ou quase. As suas pontes foram reforçadas. As suas locomotivas tornaram-se eléctricas, para rebocar em rodadas cada vez mais rápidas e possantes, cada vez mais extensas e pesadas composições. Os seus feitos igualam, quando não ultrapassam mesmo, os verificados em linhas modernas. A sua importância e beleza não sofreram com os anos; pelo contrário, resplandecem, sem a mácula de uma nuvem.

Num esforço por todos reconhecido, o St. Gothard estreita diariamente e cada vez mais rapidamente o radiosso Tessin da Suíça transalpina. É um precioso agente da solidariedade confederal suíça. Bellinzona está hoje a três horas de Lucerna; Lugano a quatro de Munique, a cinco de Basileia, ou seja apenas o mesmo tempo que é preciso para se atingir Genebra.

O St. Gothard é bem a espinha dorsal da rede suíça, como a linha de Léman ao Lago Constança é a artéria principal. Une e sustenta um organismo inteiro.

Assegura também a grande rota férrea do

Norte ao Sul. O Oriente e o Ocidente do Velho Continente com ele também muito contam.

Mais, para ele convergem, todos os dias, em incessante vai-vem, passageiros e mercadorias do Reno, dos Países Baixos, da Alemanha, da Itália, dos países escandinavos ou mediterrâneos. Francfort, Milão, Berlim, Génova, Amsterdão, Veneza, Londres, Roma, Brindisi, alcançam-se através dos seus profundos subterrâneos.

No centro europeu, ele é ainda o expedito negociante e o devoto conciliador de raças.

Por ele sobem para as regiões das minas e das negras fábricas, os frutos, as flores, as essências do Midi. Por ele descem, para as planícies, a hulha activa e as máquinas produtoras.

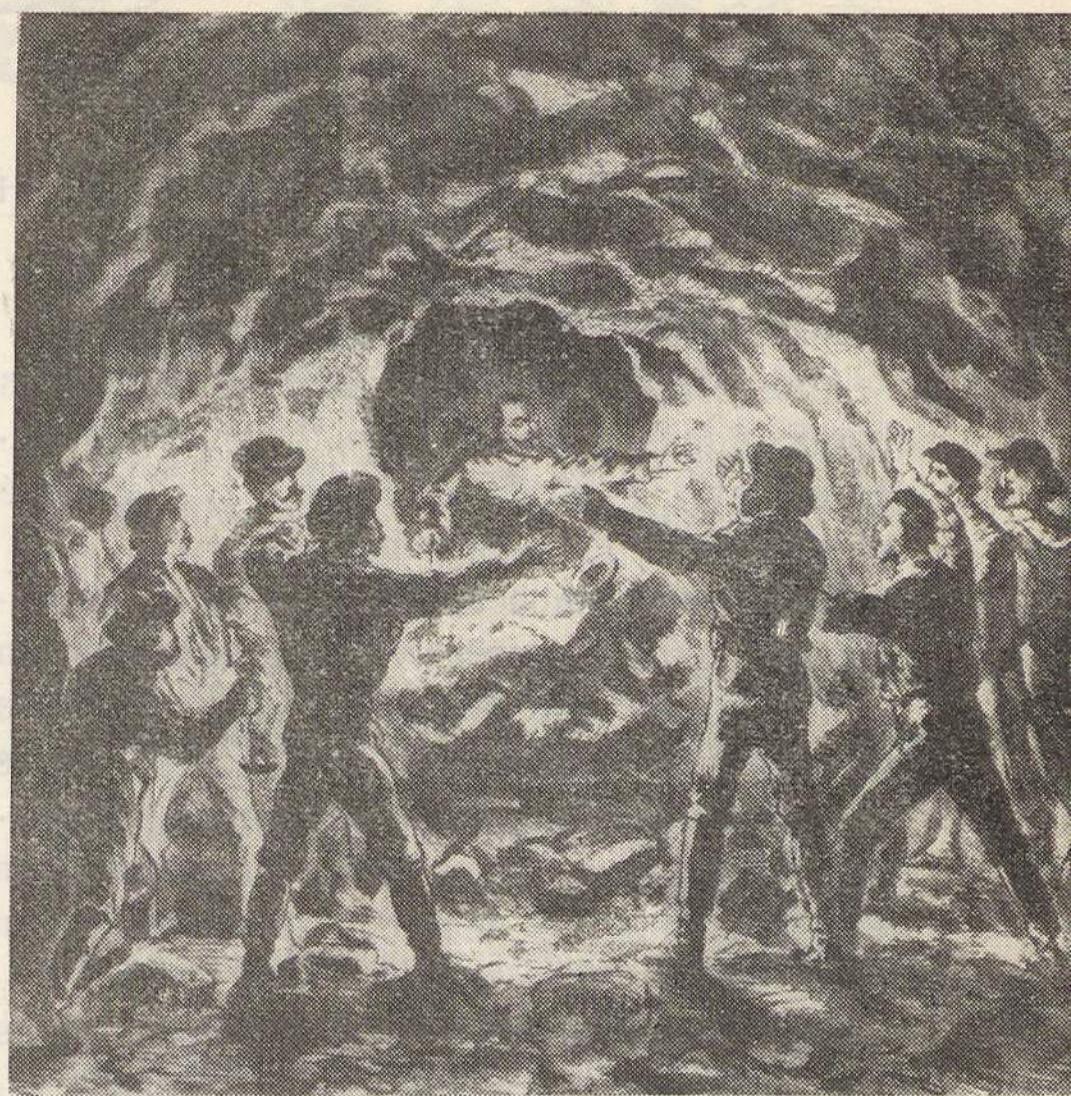
Graças ao *St. Gothard*, duas civilizações se reencontram, se completam e se fortificam: a ciência germânica e a cultura latina. O senso de organização, o gosto da técnica, o espírito do método, o pensamento filosófico, afinam-se e exaltam-se em contacto com os tesouros artísticos, com as obras primas, quentes e coloridas pelo claro sol de Itália. Neste ano jubilar, podemos sonhar com Goëthe sem pensar na cidade Eterna?

Decorridos 75 anos, a missão de prosperidade, de inteligente colaboração, de estima e de afecto recíprocos entre-povos continua, sem desfalecimentos, apesar da injúria dos tempos. E uma meditação bem sugestiva nos ocorre:

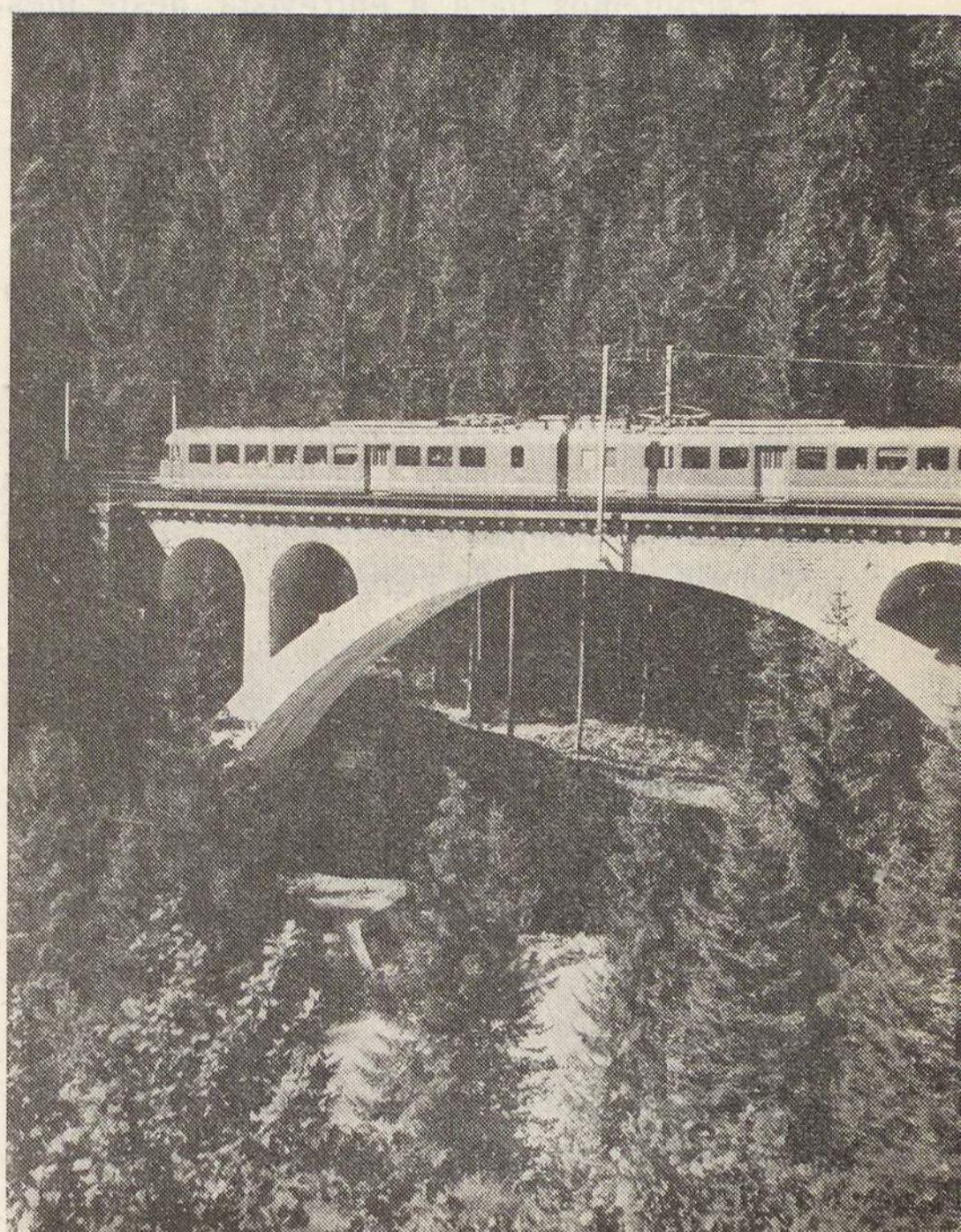
Durante mais de 5 anos os povos lançaram-se em luta feroz e aberta uns contra os outros; despenderam-se verbas astronómicas; sacrificaram-se milhares de vidas. Tudo para desvastar províncias, arruinar a humanidade, mortificar os espíritos, endurecer os corações, comprometer a civilização.

O *St. Gothard*, erguido com duzentos ou trezentos milhares de moeda e a devoção suprema de algumas centenas de operários, afirma-se, hoje, decorridos 75 anos de existência, tal como no primeiro dia — agente de bem-estar e progresso para a sociedade, de aproximação e apaziguamento para as nações, de enriquecimento e valorização para a personalidade humana. Todas as obras de paz, duram. E o *St. Gothard* dura porque é uma verdadeira obra de paz!

Os suíços orgulham-se muito legítimamente por possuir uma obra, como esta, tão grandiosa como benéfica e fecunda.



O Sul e o Norte europeu, encontram-se.
O túnel do St. Gotthard acabava de nascer!



O comboio do St. Gotthard passando pela ponte de Stalvedro no Tessin (Suiça)

PAULINHO DESPORTIVA

Por CARVALHO DOS SANTOS

Nota de Abertura

Andaram e ainda andam preocupados alguns clubes, com a sucessão dos seus dirigentes, pois a tarefa é árdua e cada vez é menor o espírito de sacrifício.

Nunca estivemos de acordo que as gerências dos clubes desportivos acompanhasssem os anos civis, pela perturbação provocada na sua vida interna e estarem em decurso várias provas, devendo aquelas contarem-se por épocas, opinião que não é só nossa, mas sim de muitos que ao desporto têm dado o seu contributo.

Que todos os clubes vejam resolvidos os seus problemas directivos são os nossos votos, pois com isso beneficiará o desporto em geral.

A Entrevista do Mês

Escolhemos para a entrevista deste mês um elemento bem conhecido, pois é árbitro internacional de futebol.

Trata-se do Sr. Paulo de Oliveira, Aspirante nos escritórios das Oficinas do Entroncamento e que pela sua missão, tão discutida por vezes em todo o País, é pessoa de relevo no desporto Nacional.

Velhos companheiros nestas andanças desportivas, não foi difícil colher meia dúzia de impressões, pois logo que lhe comunicámos os nossos desejos, prontamente se dispôs a responder às nossas perguntas.



Paulo de Oliveira, na Bélgica, quando se preparava para dirigir o encontro Egito-Estados Unidos a contar para o Campeonato Militar Internacional de 1954

— O Paulo antes de ser árbitro de futebol, praticou alguma modalidade desportiva?

— Fiz futebol no Sporting Clube de Tomar, tomando parte nos campeonatos da Associação de Futebol de Santarém, tendo representado o Distrito na sua selecção.

— Há quanto tempo é árbitro de futebol?

— Oficialmente desde 1936, mas antes de ser árbitro oficial já tinha apitado algumas dezenas de jogos, pois em épocas anteriores não eram os clubes obrigados a pedirem árbitros oficiais. Também sou árbitro internacional desde 1948.

— Tem clube preferido?

— Fui sempre do Sporting de Tomar, portanto sou «leão».

— Pensa deixar em breve as arbitragens de futebol?

— Talvez seja esta época, a última, por supor que já cumprí o meu dever como árbitro, tanto no país como no estrangeiro.

— Lembra-se de algum caso interessante passado na sua vida desportiva, para contarmos aos nossos leitores?

— Em 1941, quando arbitrava um jogo para disputa de uma taça, um jogador de um dos clubes que era meu amigo — e que ainda hoje é —, estava a jogar demasiadamente duro. Chamei-lhe a atenção para o facto dizendo-lhe: se tornas a jogar assim, vais para a rua!... No segundo tempo o mesmo jogador pratica falta idêntica à que tinha dado aso à minha observação e quando já me encaminhava para o expulsar, começou a correr com bastante velocidade a caminho dos balneários. Já fora da vedação, voltou-se e diz-me, ao mesmo tempo que com um dedo achatava o nariz: — querias pôr-me na rua?... Enganaste-te!... Enganaste-te!... E lá seguiu para os balneários, onde tomou banho mais cedo do que os seus companheiros.

Despedimo-nos de Paulo de Oliveira que tantas tardes de glória, com um ou outro dis-sabor, tem tido na sua carreira e fizemos votos para que não seja desta vez que deixe as arbitragens, porque árbitros com a sua competência fazem falta ao futebol.



Dois grupos de ferroviários franceses de visita a Portugal

Não somos nós os únicos nem os primeiros a dizer que os franceses, há poucos anos apenas, descobriram o nosso país; no entanto, desde que o descobriram, podemos incluí-los no número dos mais entusiásticos admiradores da nossa paisagem, dos nossos monumentos e da nossa gente. Têm-lo presenciado. A visita dos nossos camaradas dos Caminhos de Ferro Franceses é testemunho sensibilizante do que acabamos de referir.

Foi no dia 20 de Abril último que chegou a Lisboa, no rápido das 23-35, o primeiro Grupo de excursionistas que a Região Norte da «Association Touristique des Cheminots» nos mandou.

Do programa iniciado no dia seguinte de manhã, constou uma volta de autocarro pela Lisboa Antiga e Moderna; museus, igrejas e monumentos receberam a sua visita. Às 18 horas estiveram no Instituto do Vinho do Porto, onde lhe foi oferecido um Porto pelo «Boletim da C. P.». Em seguida e aproveitando o ensejo de estar instalado no mesmo edifício o Ateneu Ferroviário, foram recebidos naquela colectividade. Actuou o Grupo Cénico, que revelou aos visitantes algumas canções do nosso folclore, canções que a assistência muito apreciou.

Depois, à noite, no Paraíso das Guitarras, ouviram fados e assistiram a exibições do Grupo Folclórico do Ribatejo, verdadeiramente entusiasmados com o ritmo e a animação das suas danças.

Os dias foram sucedendo.

Évora, a cidade branca, cidade museu, impressionou-os agradavelmente; e o circuito turístico Estoril-Cascais-Sintra-Queluz, mereceu-lhes lisonjeiras referências.

Seguiu-se, no itinerário, Tomar, Fátima, Batalha, Alcobaça, Leiria e Nazaré.

Em Leiria, a iluminação do Castelo (feliz iniciativa da Comissão Municipal de Turismo) ofereceu-lhes um fascinante espectáculo.

A Nazaré, com seus costumes, seus trajes, seus barcos de pesca, sua praia e o maravilhoso panorama disfrutado lá de cima, do Sítio, deixou-os mais do que encantados: Confessaram ser o mais curioso que lhes foi dado admirar.

Depois, foi Coimbra — foi, sobretudo, o «Portugal dos pequeninos», pelas suas construções miniaturais (maneira interessante e original de contar a história e mostrar a pátria às crianças) — que os impressionou.

No dia 26 juntaram-se, naquela cidade, este grupo e outro chegado directamente de Paris. Esta última excursão foi promovida pelo Secretariado Geral da A. T. C..

Ambos os grupos, numa totalidade de 60 pessoas, dirigiram-se depois para o Norte, reunidos em confraternização e visitando o Porto, Guimarães e Braga. Com que emoção ouviram tocar a Marselhesa e a Portuguesa pelos carrilhões do Santuário da Penha!

No Porto, estiveram nas caves da Companhia Real Vinícola do Norte de Portugal e da Companhia Agrícola Ferreira, onde foram gentilmente acolhidos.

No dia 30 regressou a Paris o primeiro grupo; e o segundo, que havia partido na véspera para Leiria, continuou a sua digressão pelo sul do país.

Este último grupo efectuou o circuito da Arrábida; encantou-o a estupenda beleza dos lugares percorridos.

A Comissão Municipal de Turismo de Setúbal recebeu-o calorosamente, oferecendo-lhe moscatel e casca de laranja cristalizada — o doce da região.

Tendo percorrido com ligeiras alterações o itinerário do primeiro, o segundo grupo regressou a Paris no dia 4 de Maio, levando as mais agradáveis impressões da visita à nossa terra.

À partida, o «Boletim da C. P.» ofereceu recordações de Portugal aos participantes de ambos os grupos.

Fédération Internationale des Associations Touristiques des Cheminots

Reuniu em Paris, nos dias 15 a 18 de Maio deste ano, o 11.º Congresso anual da Federação das Associações Turísticas dos Ferroviários.

Esta reunião teve um brilho excepcional por comemorar o 10.º aniversário da fundação deste organismo internacional.

Foram tomadas importantes decisões quanto ao desenvolvimento do intercâmbio turístico entre os ferroviários dos diferentes países europeus, tendo em vista a larga experiência colhida em 10 anos de actividade.

Os Caminhos de Ferro Portugueses receberam um amável convite para enviar um Delegado a esta importante reunião internacional.

Conferência sobre Portugal promovida pela «Association Touristique des Cheminots-Est»

À semelhança da Região Norte da «Association Touristique des Cheminots», a Região Este vem promovendo séries culturais constantes de passagens de filmes e conferências que se realizam na sua nova sede, uma sala das caves da estação ferroviária de Este.

Esta sala foi inaugurada em 9 de Janeiro do ano corrente sob a presidência dos srs. Madrolle, Dupuis e Seguet, respectivamente Presidente Geral, Secretário Geral e Presidente da Secção de Paris da A. T. C.; e, no dia 20 de Março último, à noite, o Sr. Henri Tissier, prosseguindo no seu penhorante e simpático intento de revelar Portugal aos seus compatriotas, repetiu diante de um auditório interessado (os ferroviários franceses) a sua conferência intitulada «Au Portugal», acompanhada da exibição de fotografias do nosso País.

Conforme informámos no nosso número anterior, a Região Este da A. T. C. envia a Portugal dois grupos de excursionistas.

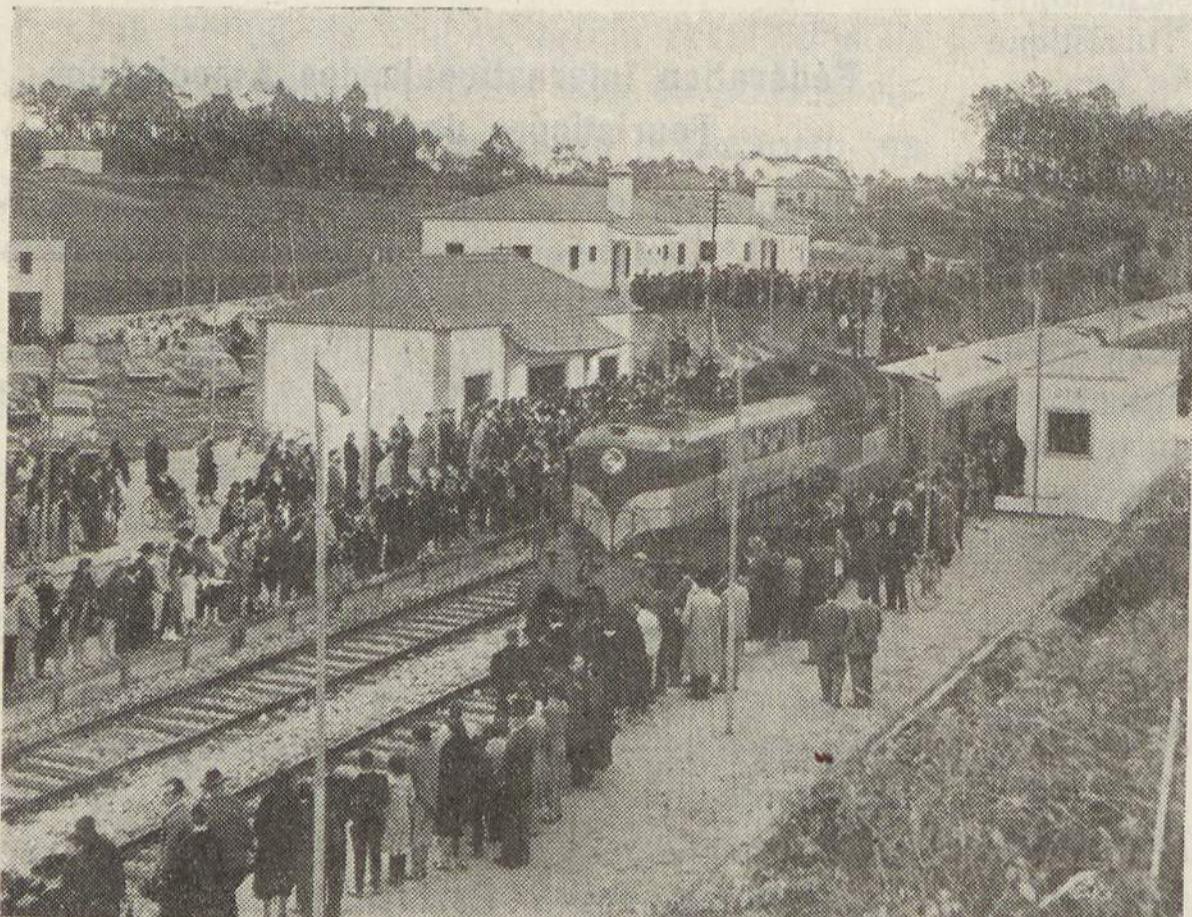
NOTICIA'RIO diário

Foram nomeados peritos da Companhia no acordo provisório de colaboração tarifária, para o tráfego de mercadorias «ACM», da U.I.C., o eng. Júlio Santos e o dr. Carlos Albuquerque, respectivamente como efectivo e suplente.

— Na reunião das Comissões da U. I. C., que se realizará de 13 a 16 do corrente, em Paris, a C. P. será representada pelos eng.^{os} Fernando Arruda, Júlio Santos, Frederico Abragão e drs. Pinto Moledo e Carlos Albuquerque.



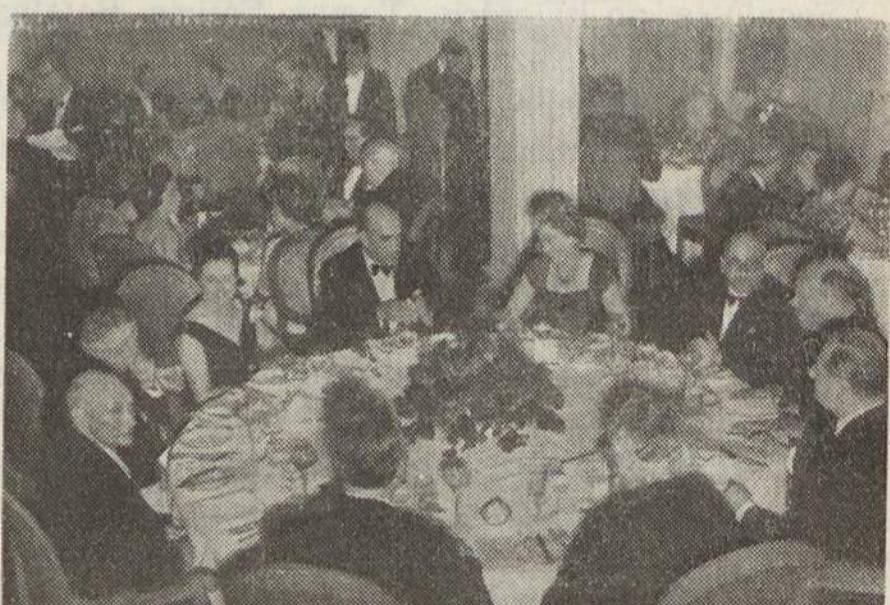
O Conselho de Administração da Companhia resolveu que os agentes na situação de licença sem vencimento autorizada para o desempenho de funções no Estado ou em organismos dele dependentes devem, se estiverem inscritos em qualquer das Caixas de Reformas, contribuir para a Caixa de Previdência dos Ferroviários com a importância de 18º dos vencimentos correspondentes às suas categorias nos quadros da C.P.



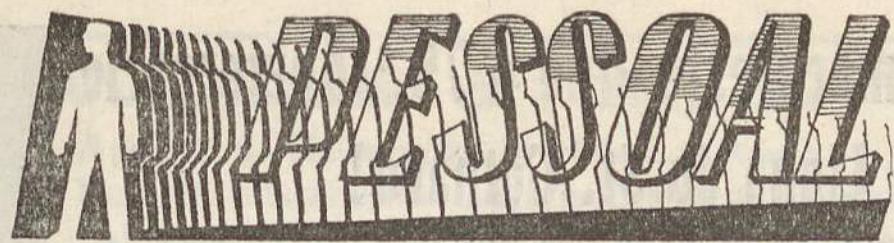
Um aspecto da chegada do comboio que inaugurou, em 31 de Março findo, a nova estação de Oiã (Oliveira do Bairro)



No início das festividades com que a C. P. inaugurou a tracção eléctrica na sua rede, o sr. Eng.^º R. de Espregueira Mendes proferiu uma brilhante alocução aos microfones da Emissora Nacional.



Um aspecto do banquete oferecido pela C. P., no Aviz Hotel, aos convidados ferroviários estrangeiros que vieram assistir à inauguração da electrificação.



Colocação do pessoal superior

Pelo Conselho de Administração foi aprovada a colocação dos engenheiros adiante referidos nas seguintes funções, a partir de 1 de Maio passado:

Divisão da Via e Obras

Chefe da Divisão: Eng.º de 1.ª classe Joaquim Augusto de Barros.

Subchefe da Divisão: Eng. de 1.ª classe Frederico de Quadros Abragão.

Serviços das Obras Metálicas

Chefe do Serviço: Eng. de 1.ª classe José Filipe Barata

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Joaquim Cruz da Conceição — assentador de 1.ª classe dist.º 67 (Mog. fóres). Encontrou 2 barretas partidas na mesma junta ao km 243 240 Norte. Apesar de se encontrar de folga, tomou imediatas providências no sentido de serem substituídas as barretas, deixando a junta convenientemente ligada.



Américo Custódio — eventual da 10.ª A Secção (Pinhão). Quando se dirigia para o trabalho e ao verificar que ao km 12,500 - Tua se encontrava a linha obstruída por duas pedras caídas dum barreira, prontamente deu conhecimento do facto à estação de Santa Luzia, que por sua vez avisou o chefe do respectivo distrito.

Alfredo Vieira Mendes — eventual da 10.ª A Secção (Pinhão). Quando se dirigia para o trabalho e ao verificar que ao km 12,500 Tua se encontrava a linha obstruída por duas pedras caídas dum barreira, prontamente deu conhecimento do facto à estação de Santa Luzia, que por sua vez avisou o chefe do respectivo distrito.



Ana Ferreira — guarda de 1.ª classe do distrito 7 R. A. (Pampilhosa). Em 13/12/1956 verificou que o comboio 20063, com manobras na estação de Pampilhosa, havia avançado demasiado, por o maquinista não ter atendido os respectivos sinais. Como se aproximava outro comboio e, por isso, estava iminente uma colisão entre os dois comboios, prontamente correu a fazer sinal de paragem a este último, depois de ter mandado recuar o primeiro, evitando assim um possível desastre.



SUMÁRIO

A MORTE DO «VAPOR» * A INAUGURAÇÃO DA TRACÇÃO ELÉCTRICA NAS LINHAS DA C. P. * ENTREVISTA COM A IMPRENSA * À MARGEM DE UM GRANDE ANIVERSÁRIO — O CAMINHO DE FERRO, TRAÇO DE UNIÃO ENTRE OS POVOS * PÁGINA DESPORTIVA, por Carvalho dos Santos * DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS *
NOTICIÁRIO DIVERSO * LEGISLAÇÃO * PESSOAL

NA CAPA: O Chefe do Estado, membros do Governo, Administração e Direcção da C. P. à chegada à Estação de Santa Apolónia para inaugurar o serviço eléctrico — Cliché do Dr. Pedro Domingues dos Santos



A Suíça comemora este Ano o 75.º Aniversário da Linha do St. Gotthard!

Aproveitai esta oportunidade para visitar a Suíça e viajar da região do Lago dos Quatro Cantões ao Ticino através do Gotthard, linha Internacional que liga o Norte ao Sul da Europa.

As empresas de transporte suíças oferecem numerosas facilidades, entre as quais se destacam:

Bilhetes e assinaturas de férias a preços reduzidos, bilhetes colectivos para grupos a partir de 6 pessoas. Até aos 6 anos as crianças viajam gratuitamente; dos 6 aos 16 anos pagam só meio bilhete.

No vosso bilhete de férias podeis incluir percursos em caminho de ferro de planície e de montanha, nos barcos que cruzam os lagos, em autocarro postal nas estradas de montanha e interromper a viagem, sem formalidades, em qualquer estação.

Para informações: **Centro Nacional Suíço de Turismo**, Avenida da Liberdade, 158-A, LISBOA e Agências de Viagens.

O país das vossas férias...

SUÍÇA



MATERIAL DE INJEÇÃO
«DIESEL» E ELÉCTRICO

PARA

CAMIONS E TRACTORES

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

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

FÁBRICA DE CALÇADO

EDEN

FABRICO MANUAL

Sousa & Ferreira, Suc.

Telefone, 71-P. F. S. JOÃO DA MADEIRA

FÁBRICA DE CALÇADO

Telephone, 248

RIALTO

LINO MARTINS

ARRIFANA - V.-V. (Portugal)

Lusolindo

FÁBRICA MANUAL DE CALÇADO

JOSÉ PINHO DE LIMA

Fornecedor da Comp.^a C. Ferro Portugueses
Exporta para Continente, Ilhas e África

Rua Jaime Afreixo

S. JOÃO DA MADEIRA

WIESE & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «craquins» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331



Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril

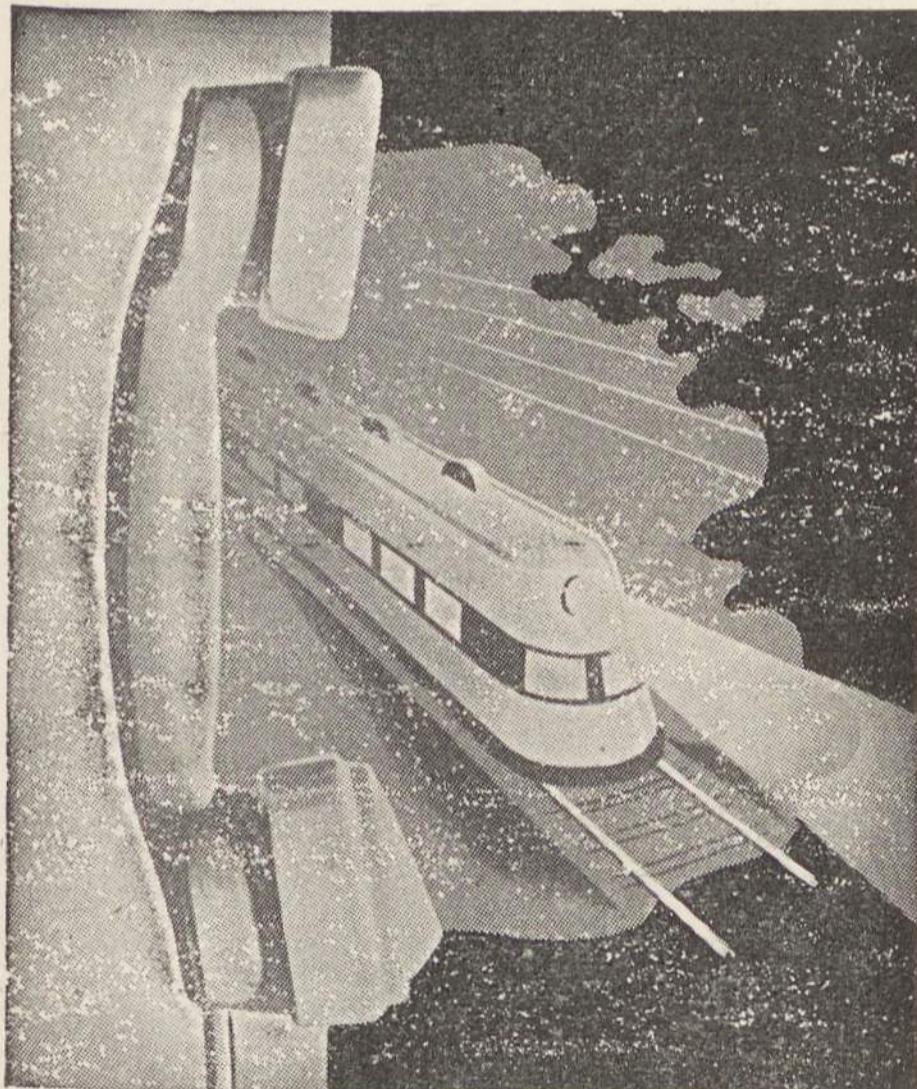
Sempre que estejam interessados
em adquirir

OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de Armações em massa e metal.
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 focos para ver de longe e perto.
- Fazemos os descontos máximos que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com assistência técnica permanente e gratuita.

OCULISTA DE LISBOA, L.ª
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE FOLQUE, 7, 1.º — LISBOA
Tel. 1 (P. D. C. - 2 Linhas) - 57123 - Tel. Ericsson

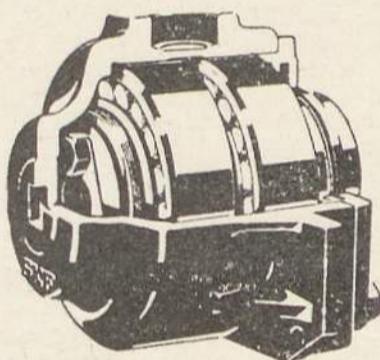
Mais de 1.000.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas SKF com rolamentos de rolos oferecem:

- Segurança - nenhuma gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

Praça da Alegria, 66-A

PORTO

Avenida dos Aliados, 152

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.ª

«SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

Fábricas { AMADORA — PORTUGAL
LOBITO — PROVÍNCIA DE ANGOLA — PORTUGAL

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRUMLANTE PARA
CAMINHOS DE FERRO

em aço normal ou aço inoxidável
sistema BUDD

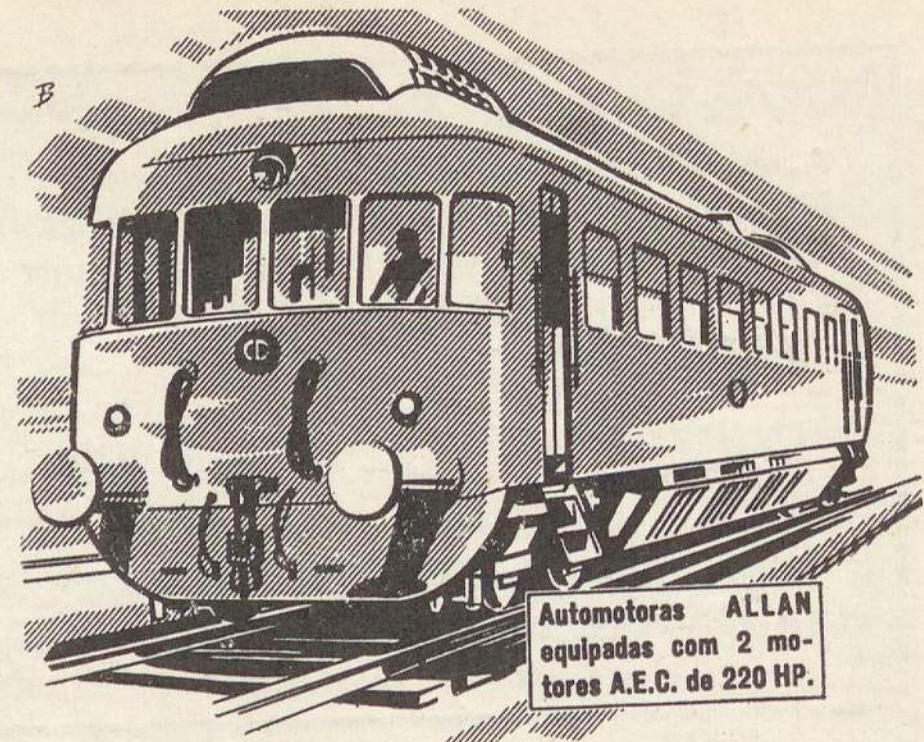
FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO
de ANGOLA e MOÇAMBIQUE

Material para Equipamentos Hidráulicos
CONDUTAS FORÇADAS

Reservatórios e Estruturas Metálicas
Material para Refinarias de Petróleo
PONTES E PÓRTICOS ROLANTES
Transbordadores

MELHOR MATERIAL para melhores transportes

Adquirindo as modernas e potentes locomotivas e automotoras das marcas ALCO, WHITCOMB e ALLAN, além dos comboios FIAT «Foguete», a C. P. está a contribuir valiosamente para a melhoria da rede nacional de transportes terrestres. Confiando à SHELL a lubrificação das novas máquinas, a C. P. assegurou-se de obter delas o melhor rendimento e eficiência.



para melhor conservação do melhor material

LUBRIFICANTES INDUSTRIALIS

