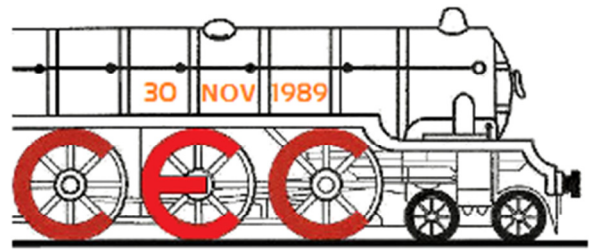


SOBRE CARRIS



agosto 2019

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

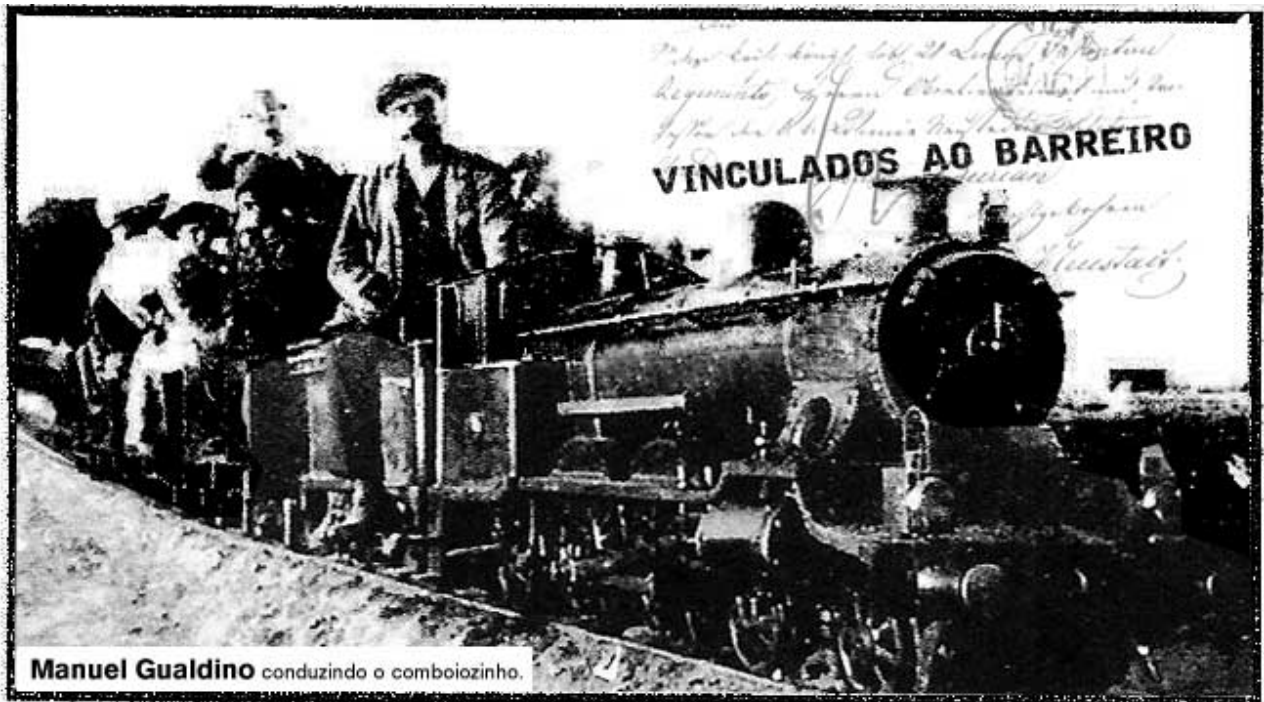
2º PASSEIO DAS COMEMORAÇÕES DOS 30 ANOS DO CEC - AVISO

Depois do bem-sucedido passeio a São Martinho do Porto, o primeiro passeio oficial do CEC em 2019, avançamos agora para o segundo passeio das comemorações dos 30 anos do Clube. Lembramos que o objectivo é efectuar três passeios em referência às três décadas de vida do CEC. Este passeio será à cidade alentejana de **Grândola** na Linha do Sul, no **Sábado 12 de Outubro de 2019**. Como é habitual, o CEC organiza a

viagem de grupo e o almoço. Marque já esta data na sua agenda para não perder este momento de convívio. Estamos a preparar novas actividades no âmbito deste passeio, tal como um eventual concurso de fotografias ferroviárias. Vamos também tentar conceber um programa cultural.

Rafael Machado

MANUEL GUALDINO: O OPERARIO AUTODIDACTA



Manuel Gualdino conduzindo o comboiozinho.

A fotografia escreve com luz os nossos actos e perpetua-os no tempo.

Um exemplo de perseverança e de Saber Fazer que o engenhoso operário, natural do Barreiro e cuja fama ultrapassou as fronteiras do seu espaço de referência, era dotado de uma intrínseca paixão pela mecânica e, possuidor de todas as qualidades para dignificar a profissão.

Filho de humildes camponeses, Manuel Gualdino da Silva, nasceu no Barreiro, em 25 de Agosto de 1865. A sua entrada na trajectória do mundo do trabalho começou em 1882, com 17 anos, tendo ingressado nas oficinas do Caminho de Ferro do Sul e Sueste, como aprendiz de serralheiro. Fortemente atraído pela área da mecânica, pouco tempo permaneceu nas instalações ferroviárias da

FICHA TECNICA:

PROPRIEDADE:

CEC-Clube dos Entusiastas do Caminho-de-Ferro

EDIÇÃO: Direcção do CEC

DISTRIBUIÇÃO: Sócios do CEC

REDACÇÃO: João Augusto, Rui Erasto Ferreira e Rui Ribeiro

EDIÇÃO DIGITAL: João Augusto (Ficheiro em formato PDF)

Os sócios do CEC interessados em receber o Sobre Carris digital deverão fazer o pedido para o correio electrónico cecferrro@gmail.com

Companhia. Como um “rei” que joga o seu destino em tabuleiro de xadrez, ocupou tarefas ligadas à metalurgia, permanecendo, ainda que por intervalos, em prestigiadas casas da especialidade, já como oficial, tais como na fábrica Barboré, na Avenida 24 de Julho, em Lisboa, antiga fábrica Tejo; na oficina Garcia, próximo do Caneiro de Alcântara e, ainda no Arsenal da Marinha, onde ingressou em 25 de Novembro de 1866.

O seu(re)ingresso em 14 de Outubro de 1887 aos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, leva-o a integrar o departamento de tracção, com o cargo de chefia nas reparações de locomotivas, onde fora marcante a presença do director daquele serviço, Eng.º Carlos Albers, responsável dos equipamentos e componentes mecânicos. Dedicando-se com determinação e entusiasmo a uma causa que sempre abarcou, isto é, ao gosto pelo estudo da mecânica que, para ele constituía um estímulo sempre crescente, pois considerava-se um inventivo, que Manuel Gualdino no período de maior fervor laboral (1887-1891), se interessou em levar por diante, a concretização da ideia que germinava, há algum tempo, no seu imaginário: construir uma locomotiva em tamanho reduzido que “rebocasse” seis carruagens. Uma ideia que ele ia consolidando e repartindo por todas as suas coordenadas, sob o impulso das capacidades natas que todos lhe reconheciam. Contudo, dificuldades e arrelias de vária ordem, dificultaram o andamento dessa vontade, magoando-o, pelo que decidiu abandonar de novo os Caminhos-de-ferro (para não mais voltar), vindo a estabelecer-se, em 4 de Maio de 1891, com loja de mercearia no Largo das Obras, no Barreiro.

Sentindo-se deslocado no seu novo ofício, que interpretou como uma separação forçada a que fora sujeito, e querendo retomar o rumo da sua verdadeira vocação, em breve entregaria a gestão do estabelecimento a seus pais e, sempre movido pela inquietude do seu espírito na busca de novos horizontes, voltou a Lisboa para ficar colocado na fábrica de Júlio & Franco, no Largo das Fontainhas, em Alcântara, onde permaneceria até 1895, quando lhe surgiu, finalmente, a oportunidade de ver concretizado um desejo que, em paralelo com a locomotiva, o acompanhava na sua atribulada movimentação profissional: ser dono de uma serralharia. Tomou este acontecimento com uma vivacidade e um colorido estranho mas ao mesmo tempo nobilitante. Para o efeito, teve o apoio financeiro de um membro da família, um desafogado comerciante, que lhe concedeu um empréstimo destinado à aquisição de ferramentas e demais equipamento oficial. Todavia, e apesar de ter alcançado um dos seus objectivos, trabalhando com afinco e dignidade profissionais, dedicando-se em corpo e alma à realização dos trabalhos que lhe eram confiados, a breve trecho viu-se enleado numa teia de intrigas e traições que haveriam de desvirtuar os seus méritos e probidade, culminando com um embargo judicial movido por esse seu parente e, do qual não haveria de se libertar, deixando-o em precária situação económica. De novo mergulhado na solidão do desespero, nas mais difíceis condições de vida, com

mulher e filhos dependentes do salário do seu trabalho, Manuel Gualdino, gigante na sua profissão, sofrendo as dores ocultas que o dilaceravam, encarou, frente a frente, a dura realidade que o envolvia. Um trabalhador recorda outro. E, assim, por indicação de amigo íntimo, tem a oportunidade de ser admitido, em 1902, na fábrica da Sociedade Nacional de Cortiças, importante pólo fabril no Barreiro, administrada pelo súbdito inglês Rafael Reynolds, de trato afável, instruído, e de comportamento distinto que, para os padrões de então, poder-se-ia considerar à escala nacional, como uma excepção.

É, pois neste clima de confiança que Manuel Gualdino, pela sua envergadura e iniciativa, com a reconhecida competência com que exercia o cargo, foi distinguido com a amizade do patrão, que o apoiava no que fosse preciso, sentindo-se estimulado a realizar aquilo que tão intimamente estava ligado ao seu fremente sonho. Recebendo rasgados elogios pela sua capacidade de inovação e, execução, Manuel Gualdino acalentou a esperança de ver realizado um projecto ligado à sua experiência no campo das ideias práticas e que sempre o acompanhou. Acabaria por construir uma nova máquina de fazer rolhas (garlopa) que mereceu o reconhecimento imediato da administração da empresa. Numa constante actividade criativa, fortemente impregnada de conceitos de expressão mecanicista, iniciou a construção, peça por peça, de um fonógrafo, aparelho que, em 1905, era considerado como uma raridade crismada de distinção e luxo. Mas, a obstinada ideia que o enleava, seria dar a lume, algum dia, à construção da locomotiva. Ali é que ele quer viver: dentro da sua oficina só sairá para o túmulo. É, pois, nestas circunstâncias que faz investigações preciosas numa das mais vastas escalas a que tem podido chegar a diligência de um só homem. Até que, a perseverança que dura enquanto tem bases sólidas e inamovíveis, resultou quando, por uma feliz coincidência, viu na revista britânica “Railway Engineer”, de Julho de 1905, uma estampa com a descrição da máquina a vapor tipo “Atlantic”⁽¹⁾ da companhia inglesa “Great Northern Railway”.



Foto: Valdemar Tomás

(Continua)

Valdemar Tomás

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com/>

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

SUGESTÕES DE LEITURA PARA FÉRIAS

***Les petites voies ferrées du Léman***

Livro em capa dura, 175 páginas, 270 fotos a cores e a preto e branco

Alain Primatesta

Éditions Mythraz, 2007

ISBN: 2-915034-38-9

O autor Alain Primatesta propõe nesta obra, uma viagem pela região suíça do lago Léman, assim como às regiões francesas à beira do lago, Ain e Sabóia, a partir dos meados do século XIX. Numa altura em que começava um importante desenvolvimento económico na região com o aparecimento de várias pequenas redes de caminho-de-ferro independentes, de via métrica, inicialmente com tracção a vapor e depois com tracção eléctrica. Os funiculares também são mencionados. Além disso, o notável desenvolvimento turístico ocorrido nas margens do Léman provocou o aparecimento de várias redes um pouco por todo o lado. O autor até faz uma analogia deste desenvolvimento ferroviário à natureza do crescimento dos cogumelos.

Dentro do rebuliço dos centros urbanos das vilas e cidades do lago Léman desenvolvem-se várias redes de carros eléctricos ou *tramway*, que crescem aos subúrbios... Genève, Annemasse e Lausanne são um exemplo perfeito. Mesmo as pequenas vilas à beira do lago procuram fazer parte deste desenvolvimento económico, através da construção de pequenas linhas interurbanas de *tramway* que estabeleciam a ligação com as grandes linhas de caminho-de-ferro. Em resumo, neste período da história, o desenvolvimento do caminho-de-ferro em todas as suas formas batia recordes. Em jeito de reflexão, o autor deixa à consideração do leitor se o aparecimento de todas estas infra-estruturas ferroviárias não teria sido o principal motor do desenvolvimento económico da região do lago Léman.

David Neves

EFEMÉRIDES EM AGOSTO

3 de Agosto de 1972

Aprovado o projecto do programa de encerramento de linhas de reduzido tráfego. Este plano só será posto em prática a partir de 1986.

GARE DU NORD

A CATEDRAL QUE NUNCA DORME (3)

ESTAÇÃO INTERNACIONAL

Nas últimas décadas do século XX, a Gare du Nord haveria de se converter no nó mais importante do transporte ferroviário da Europa, graças às novas linhas de alta velocidade e, especialmente, o *Eurostar* que liga Paris com Londres através do eurotúnel, e Bruxelas. Foi no ano de 1993 quando os comboios de alta velocidade (TGV) começaram a operar desde esta estação. Seguir-se-iam os serviços *Thalys* e o mencionado *Eurostar*. Este último, considerado o primeiro comboio verdadeiramente internacional, produto de um prodígio tecnológico, que dando 300 km/h de velocidade, permitia percorrer a distância entre Paris e Londres em, apenas, duas horas e meia. No momento da abertura do serviço *Eurostar*, Pascal Lupo, director das estações da SNCF, afirmou que a “*Gare du Nord passou de uma gestão de fluxos a uma gestão de activos, tal como no modelo das estações japonesas, cujo êxito tem sido demonstrado nos últimos tempos*”.

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com/>

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

Esta nova concepção significou uma importante reestruturação que foi levada a cabo entre os anos de 1997 e 2002. Os trabalhos aplicaram-se numa superfície de 10.000 metros quadrados, repartidos em três níveis, envolvendo um investimento de 190 milhões de francos franceses de então.

Os espaços interiores foram redesenhados para se obter maior amplitude e luminosidade, renovou-se a praça de táxis da Rua Dunquerque e, criou-se uma nova galeria comercial de 3.500 metros quadrados com capacidade para 40 estabelecimentos com uma superfície média de 80 metros quadrados.

Actualmente, meio milhão de pessoas cruzam diariamente a Gare du Nord e, estima-se que em 2018 o fluxo de passageiros atinja o número de 200 milhões de passageiros. Mais de 1.000 comboios entre suburbanos, regionais e, de longo curso, entram e saíam, diariamente, da estação.

ALGUMAS DATAS IMPORTANTES DA GARE DU NORD

1846	Abertura da linha ferroviária Paris-Lille
1864	É inaugurada a nova estação Gare du Nord
1925	Inicia-se a exploração do comboio <i>Continental Pullman</i> entre Calais Maritime e a Gare du Nord.
1926	O comboio <i>Continental Pullman</i> passa a denominar-se “ <i>Flèche d’Or</i> ”
1939	Termina a exploração do comboio “ <i>Flèche d’Or</i> ”
1994	Nasce o comboio <i>Eurostar</i> , da Gare du Nord à estação de Waterloo em Londres e à estação de Midi de Bruxelas.
1996	É inaugurada a linha do comboio <i>Thalys</i> entre a Gare du Nord e a estação Central de Amsterdão.
1997	Abre à exploração a linha entre a Gare du Nord e a cidade alemã de Colónia.



Valdemar Tomás

ENCONTROS DE MODELISMO

Relembramos que o encontro temático em Setembro é dedicado aos *Comboios de tracção diesel*. Igualmente, relembramos que com o aproximar do final do ano, é necessário preparar a lista de encontros para 2020. A secção de modelismo, à semelhança do que aconteceu no passado, está avidamente aberta a sugestões e propostas de novos temas para os nossos encontros. Não deixem de o fazer!

Este encontro e os seguintes encontram-se sujeitos a confirmação, pois estará dependente das datas que o clube terá de cumprir na mudança de instalações e da

montagem da maquete, que se pretende em novos moldes, agora também com um circuito a sério para as composições de corrente alterna. Mas, se for possível a sua realização e como de costume, a partir das 15:30 do dia **7 de Setembro de 2019**, e no regresso ao trabalho e às aulas para muitos, esperamos pela presença de sócios, não sócios e seus convidados, com os seus modelos para mais uma tarde animada. Não esquecer de identificar os modelos para poderem circular na maquete.

João Augusto

• QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2019 e as atrasadas**, nos seguintes montantes:

- Adultos: €25,00/ano ou €12,50/semestre
- Menores de 18 anos: €23,00/ano ou €11,50/semestre
- Maiores de 65 anos: €23,00/ano ou €11,50/semestre

Se não puder passar pela nossa sede e lhe for mais conveniente, pode fazer uma transferência bancária para a conta do CEC, com o seguinte IBAN:

PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7

Nota: caso opte por esta via, agradecemos que nos informe, via *e-mail* ou postal, do acto da transferência, sobretudo se o titular da conta não for o próprio associado. Facilita-se assim o trabalho do nosso tesoureiro.

• Abertura da sede em 2019

- Agosto: **ENCERRADA**
- Setembro: **7, 14, 21, 28**
- Outubro: **5, 12, 19, 26**

• Eventos do clube do mês de Agosto

- **A sede permanecerá encerrada**

• Eventos do clube do mês de Setembro

- **Dia 7:** Encontros de modelismo – *Comboios de tracção diesel* (**A CONFIRMAR**)

• Eventos do clube do mês de Outubro

- **Dia 5:** Encontros de modelismo – *63 anos das locomotivas 2500 e 56 anos das locomotivas 2550* (**A CONFIRMAR**)

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com/>

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal