

DEL EDITOR

RANSOME-WALLIS: UM FOTÓGRAFO ENTUSIASTA DOS CAMINHOS-DE-FERRO (II) O CAMINHO-DE -FERRO DO MONTE

JORGE BONITO

Universidade de Évora, Portugal

O amor às vezes anda tão devagar
como um coxo...
outras vezes tão rápido como uma
locomotiva que voa ao impulso do vapor.

1 - NOTA PRÉVIA

No anterior artigo, sob este mesmo título, introduzimos, de uma forma geral e breve, alguns dos traços característicos de um dos «mestres» da história da fotografia ferroviária do *National Railway Museum* do Reino Unido: Patrick Ransome-Wallis. Não procurámos descrever a sua biografia, nem caberá aqui apresentar toda a sua vasta obra de cerca de duas dezenas de títulos publicados. Ransome-Wallis foi, reveladamente, um genuíno entusiasta do caminho-de-ferro, com a possibilidade de visitar muitos países do mundo e de conhecer vários sistemas de ferrovias. E entre os percursos que realizou, Portugal inscreveu-se nos seus horizontes mais do que uma vez.

O nosso fito será, por isso e por enquanto, fazer a partilha com o leitor das impressões de R.-W. acerca dos caminhos-de-ferro portugueses, construídas durante as suas deslocações. E para fazê-lo seguiremos um critério metodológico: a par da narração de R.-W., sob aspectos ferroviários e culturais das regiões onde esteve, com a apresentação das suas descrições, *ipsis verbis* quando oportunas e fotografias, introduziremos alguns sucintos comentários de nossa autoria, que entendemos serem oportunos para esclarecimento e informação e, em último empenho, como complemento não exaustivo do exposto.

2 - A PAIXÃO PELO INSULAR

Em finura de mercê à amizade funchalense que nos fez iniciar em R.-W., decidimos partilhar neste artigo a rápida, mas absorvida, visão com que R.-W. ficou da ilha da Madeira, conseguida numa das suas viagens, anterior a 1943, embora em data que não pudemos apurar, coloca-da à nossa disposição na obra que escreveu sob o título *On Railways at Home and Abroad* (Figura 1).

R.-W. deixou transparecer que sempre sentiu um fascínio pelas ilhas. Cedo percebeu que a mais pequena das ilhas tem o maior dos charmes e que quando a ilha se vangloria do seu caminho-de-ferro, é porque nela se poderá encontrar algo fora do normal no interesse ferroviário.

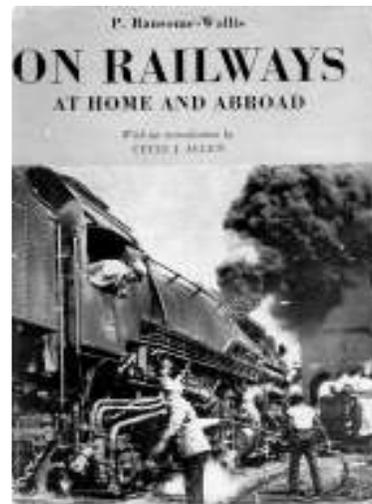


Figura 1. Capa do livro *On Railways at Home and Abroad*, de autoria de P. Ransome-Wallis, uma edição de Spring Books. © Bonito (2003)

Os costumes dos ilhéus estão, de uma forma geral, segundo R.-W., muito associados às peculiaridades da sua própria pequena área de actividade e essas particularidades estão bem plasmadas no sistema de caminho-de-ferro. R.-W. verificou que nas pequenas ilhas, as pessoas de todas as nacionalidades são definitivamente adversas à grande actividade que se verifica no continente ou em grandes ilhas, e procuram uma forma de vida sem pressa, calma, que à primeira vista, para o visitante, fornece uma ideia inicial de tédio, embora se venha por fim a revelar, efectivamente, motivo de inveja. Embora R.-W. não tenha visitado o número de ilhas que desejava, não pôde deixar de concluir que sempre que existia caminho-de-ferro era marcado por um individualismo que o tornava completamente diferente de qualquer outro onde quer que estivesse.

3 - A ilha da Madeira

Ransome-Wallis escreveu que «a maioria das ilhas mais pequenas são montanhosas (claro que há uma razão geológica para isto) e parecem produzir um desafio ao visitante para subir até ao topo, se mais não seja, apenas para ter a melhor visão possível da região e do oceano envolvente» (1951, p. 201).

R.-W. apelidou a ilha da Madeira como «uma pequena encantadora ilha atlântica», e não foi o único a senti-lo. De facto, a *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira* abre a entrada referente a esta ilha descrevendo-a como uma região montanhosa, coberta de vegetação luxuriante, cortada de vales formosíssimos cujas ribeiras e levadas marginadas de flores fazem ouvir, contento, a sinfonia das águas, num conjunto surpreendente de maravilha sem par. É, sem dúvida, uma das mais lindas e aliciantes paisagens que Deus colocou na Terra, para regalo dos nossos sentidos inquietos e ávidos de beleza. (s.d., vol. XV, p. 837)

R.-W. notou que esta ilha, por vezes apelidada de «pérola do Atlântico» (Michelin, 1997, p. 273; Chaves, 2001, p. 204), fornecia a muitos turistas uma variedade de maneiras de subir e de descer as alcantiladas ladeiras por detrás (a Norte) da cidade do Funchal: a pé, de automóvel, através de um emaciado táxi-cavalo por um enorme trenó puxa-dó por um boi castrado (Figura 2), ou de comboio

Para descer do Monte, R.-W. encontrou um curioso transporte, localmente conhecido por «carro-do-chá» (Figura 3).

Estas formas de tobogã, que descem do Monte e da Choupana até ao Funchal, eram, e continuam a sê-lo, o encanto dos visitantes, que sem motor e sem rodas, são empurrados, escorregando e resvalando pela encosta abaixo, sobre o polido godo, ruidosamente quando de forma acelerada são habilmente guiados por possantes carreiros. Estes indivíduos, sempre bem-dispostos, concluído o serviço conduziam ao ponto de partida, encosta acima, sobre os ombros, o «tabuleiro». R.-W. verificou, com o seu olhar clínico, que esta peculiar estrénea ocupação, primitiva e impressionante, oferecia ao carreiro claros sinais de exaustão que, em sua opinião, o deixaria viver bem pouco acima dos 40 anos de idade.



Figura 2. Carro de bois típico para o transporte de turistas. © Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira (s.d., vol. XI, p. 965).

R.-W. subiu e desceu a montanha várias vezes utilizando todos os meios de transporte e aquele que mais gostou foi, decididamente, o caminho-de-ferro. Para surpresa sua, este era o meio bem menos frequentado pelos turistas, comparativamente com os demais.



Figura 3. Linha de caminho-de-ferro da Madeira e carro-do-monte. © Silva (2000, p. 17).

R.-W. conta que a linha de caminho-de-ferro da Madeira (Figura 3) era accionada pelo sistema de cremalheira *Riggenbach*, e o máximo declive era de 1:6, ou seja, cerca de 16,7%

4 - O COMBOIO DO MONTE

Acerca da íngreme subida até Nossa Senhora do Monte, escrevia-se no *Diário de Notícias*, de 24 de Janeiro de 1904, que «a empresa do Caminho-de-Ferro do Monte veio obviar essas dificuldades oferecendo a nacionais e estrangeiros meio fácil, seguro, cómodo e económico de transporte de pessoas e mercadorias...».

Parece que a ideia de construção de uma linha férrea desde o Funchal até ao Monte partiu do alfacinha António Joaquim Marques, tendo sido aprovada a sua proposta pela Câmara Municipal do Funchal em 17 de Fevereiro de 1887. A responsabilidade do projecto da construção ficou a cargo do engenheiro Raul Resnier, transferida em Julho de 1890 para o madeirense Capitão Manuel Alexandre de Sousa, entregando-o, no ano seguinte, à então constituída Companhia do Caminho-de-Ferro do Monte (Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada), que tinha a duração prevista de 90 anos.

As obras do caminho-de-ferro, em bitola de 1 000 mm, iniciaram em 13 de Agosto de 1891, no local da Cofeiteira, tendo sido inaugurado o primeiro troço, entre Pombal e Levada de Santa Luzia, com a saída de um comboio às 4 h do dia 16 de Julho de 1893. Somente em 5 de

Agosto de 1894 terá sido inaugurado o segundo troço de ferrovia, que se estendia até Atalhinho (até ao Monte, com 545 m de altitude), numa extensão total de 2 500 metros. Cerca de 16 anos depois ficou decidido prolongar-se a linha até ao Terreiro da Luta (876 m), que concluída em 1912 percorria mais 1 350 metros. No percurso global, o Caminho-de-Ferro do Monte (CFM) tinha as seguintes paragens, no sentido ascendente: Pombal, Levada de Santa Luzia, Livramento, Quinta Santana, Flamengo, Apeadeiro de Confeitaria, Atalhinho, Largo da Fonte, e Terreiro da Luta.

Algumas das experiências no caminho-de-ferro, no início do século XIX, não foram coroadas de êxito devido à falta de aderência dos rodados da locomotiva aos carris para vencer rampas da linha, com declives de 4-5%. Este facto levou John Blenkinsop a usar uma locomotiva de cremalheira no Caminho-de-Ferro de Middleton, construída pelo engenheiro Matthew Murray. Mais tarde, em 1813, com o contributo de William Hedley, reconheceu-se que não havia necessidade de introduzir este sistema, uma vez que o próprio peso gradualmente crescente da locomotiva aumentava satisfatoriamente a aderência aos carris.

A cremalheira foi, por isso, apenas mantida nos chamados «caminhos-de-ferro de montanha», em que há necessidade de se atingir significativas rampas, sendo as mais empregadas as dos tipos Abt e *Riggenbach*.

O sistema de cremalheira de *Riggenbach* foi concebido em 1871 pelo engenheiro suíço Niklau Riggenbach e usado, pela primeira vez, na linha suíça entre Vitznau e Rigi. Este tipo de cremalheira é formado por dois ferros em forma de Γ , colocados a par, ligados espaçadamente por pequenas barras transversais, apresentando em secção o perfil dos dentes das rodas dentadas (Figura 4).

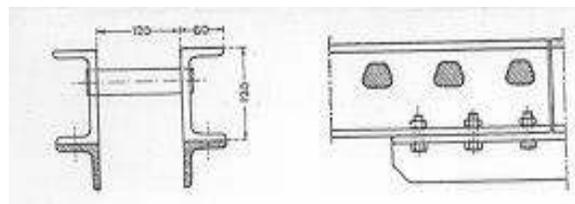


Figura 4. Sistema de cremalheira de Riggenbach.
© Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira (s.d., Vol. VIII, p. 15).

É por isso que R.-W. descreve este sistema, no conjunto, como «uma escada de aço fixa nos dormentes entre os carris consecutivos. Uma simples roda dentada na máquina engata na escada e os dentes da roda dentada ajustam-se nos espaços entre os degraus» (1951, p. 202).

Os ferros do sistema de cremalheira de *Riggenbach* tinham a altura de 12 cm e a largura de 6 cm. As suas faces interiores ficavam afastadas entre si 12 cm, permitindo a entrada das rodas dentadas neste intervalo.

O material fixo e circulante do Caminho-de-Ferro do Monte (CFM) era procedente da Dina-marca e da Suíça. R.-W. identificou dois tipos de locomotivas a operar nesta ferrovia. No primeiro tipo, uma locomotiva tanque 0-2-0, o impulso dos cilindros conduzia a roda dentada, montada nos veios dos rodados, engrenada na cremalheira com o objectivo único de transportar as rodas normais através da ram-pa. R.-W. considerou que este tipo de máquinas correspondia às verdadeiras locomotivas *Riggenbach*.

O outro tipo de locomotiva, assinalado por R.-W., era similar àquela usada no Caminho-de-Ferro de Montanha de *Snowdon (SMR)*, no País de Gales (Figuras 5 e 6), com a excepção de que a roda dentada seria do tipo roda dentada-única que engranava na escada *Riggenbach*.

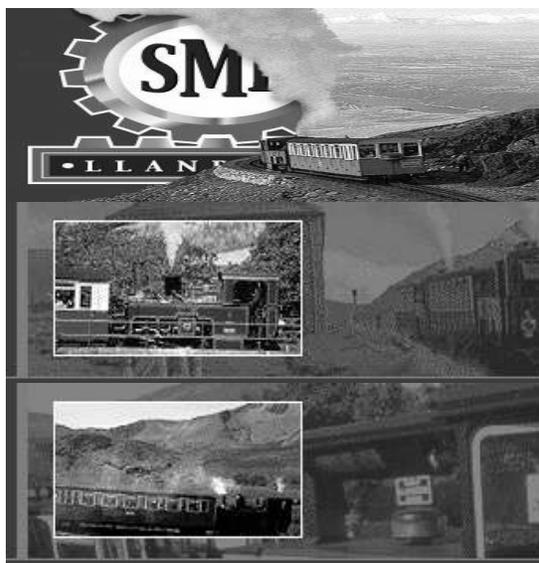


Figura 5. Snowdon Mountain Railway. Locomotiva de montanha L-4, do *SMR* construída em 1895-1896. © *SMR* (2003).

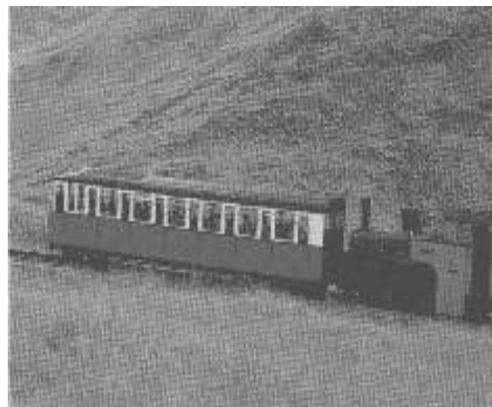


Figura 6. Locomotiva de montanha do Snowdon Mountain Railway. © Tufnell (2000, p. 63).

Este segundo tipo de locomotiva é do tipo tanque 0-2-1 (Figura 7), com um par de eixos de rodas conjugadas, e com rodas dentadas em cada eixo. Os cilindros e as válvulas encontram-se sobre e entre as rodas conjugadas. A biela do pistão estando estendida à frente conduz a locomotiva através de alavancas oscilantes e liga as bielãs.



Figura 7. Locomotiva de montanha L-5 (0-2-1) do CFM. © Por Ransome-Wallis, *On railways at home and abroad*, estampa 72.

Neste tipo de locomotiva, para além do freio a vapor que actua nos cubos dos eixos, era também empregue um freio contra-presão. As caldeiras encontravam-se inclinadas para a frente e por isso elas estavam mais ou menos a nível quando a locomotiva estava na montanha.

Garcia (2002) considerou que a estampa do selo de 40 escudos dos correios portugueses (Figura 8), da emissão do 2.º Grupo dos

«Transportes Típicos da Madeira» que saiu em Setembro de 1985, retrata, supostamente, este tipo de locomotiva, em particular a L-5, que tinha o n.º 320 da *SLM - Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik* e que fora fotografada, como vimos, por R.-W.



Figura 8. Selo de ESC. 40\$00, emissão do 2.º Grupo dos «Transportes Típicos da Madeira», de 11 de Setembro de 1985, desenhado por A. Magalhães. © Bonito (2003).

Refira-se, com interesse, que em 11 de Setembro de 1919, pouco depois das 6 horas, quando o comboio passava com 56 passageiros, em viagem ascendente entre a Levada e o Livramento, ocorreu a explosão da caldeira da locomotiva L-4, vitimando 4 passageiros e ferindo muitos outros. Devido a este acidente, as viagens ficaram suspensas até ao dia 1 de Fevereiro de 1920.

O comboio do Monte (Figura 9) era formado por uma única carrua-gem aberta, que era empurrada até ao cimo da encosta pela locomotiva. Quando descia, o seu próprio peso manti-nha-a em contacto com a locomotiva, e por isso não havia atrelagem.



Figura 9. Comboio do Monte, nas proximidades do antigo Monte Palace (início do séc. XX), com tracção de uma locomotiva 0-2-1 © Por Perestrellos (Alves, 2001).

Em 1896 apareceu na Madeira, para complementar o serviço de transportes urbanos do Funchal, o «carro Americano» (Figura 10), que circulava sobre os carris do comboio, puxado por três cavalos, levando passageiros desde a Praça da Constituição até à Estação de Pombal. Com o aparecimento do automóvel na ilha, o «carro Americano» começa a ser menos procurado e termina os seus dias em Agosto de 1915.



Figura 10. «Carro Americano» junto ao Largo da Restauração (finais do séc. XIX). © Por Perestrellos (Alves, 2001).

Segundo R.-W., a estação do Funchal era uma considerável grande e pomposa edificação, com duas plataformas cobertas e uma transversal, através da qual as locomotivas podiam ser movidas de uma linha para outra, ou dirigirem-se para uma cocheira.

5 - COM O PASSAR DO TEMPO TUDO ACABA... FICAM AS MEMÓRIAS

O Caminho-de-Ferro da Madeira (CFM) desapareceu em 1943, não só devido à falta de procura turística (em plena II Guerra Mundial), mas também a outros factores não menos importantes como, por exemplo, o acidente de 1919 e o aparecimento do automóvel.

Em Maio de 1943 foi vendido em hasta pública todo o material fixo e circulante do CFM, que consistia em quatro locomotivas e cinco vagões e outras ferramentas, a Francisco Alves de Sousa, grande industrial do Porto, pela quantia de 1500150\$00.

Os 50 anos de comboio do Monte trouxeram um muito importante desenvolvimento ao Funchal, servindo para turistas, veraneantes e operários, que acediam mais facilmente ao Monte. A construção do CFM foi um «importantíssimo melhoramento, cujas vantagens só não verá quem for cego do corpo e da alma...» (*Os transportes na Madeira*, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, Funchal, 1982, p.73, citado em Alves, 2001).

Hoje em dia, o que resta, não é mais do que a memória, escrita e fotográfica e o privilégio do sensitivo para todos aqueles que tiveram oportunidade de viver durante esses tempos. Aos outros, visitantes e residentes mais jovens, resta-lhes a imaginação forçada de regressar ao passado e o facto de poderem deliciar-se passeando-se pelo «Caminho do Comboio» (Rua do Comboio), na cidade do Funchal, outrora local por onde circulava esse saudoso meio de transporte.

R.-W. disse que conhecia muitos viajantes experimentados que reivindicavam conhecer bem a Madeira, pese embora poucos conhecessem justamente a existência deste interessante pequeno caminho-de-ferro e menos, ainda, todavia, tivessem viajado nele. Por tudo isto, R.-W. sentia-se um homem afortunado por ter tido a oportunidade de viajar através desses locais onde as locomotivas a vapor continuavam o seu supremo reinado e ganho toda essa experiência nos caminhos-de-ferro.

Passados 57 anos, o percurso do velho comboio a vapor volta a lembrar espíritos, com a inauguração do teleférico, com o sistema de monocabo contínuo, que assegura a ligação entre o Campo Almirante Reis e a Estação Motriz do Monte, permitindo «voar» sobre as maravilhosas paisagens da cidade do Funchal.

Num próximo artigo justificaremos a introdução de um neologismo que utilizámos no número anterior e de outras coisas daremos conta, como, por exemplo, o que sentiu Ransome-Wallis acerca da estação ferroviária do Rossio (Lisboa).

REFERÊNCIAS

- [1] (s.d.). Grande enciclopédia portuguesa e brasileira. Vol. VIII. Lisboa: Editorial Enciclopédia.
- [2] (s.d.). Grande enciclopédia portuguesa e brasileira. Vol. XI. Lisboa: Editorial Enciclopédia
- [3] (s.d.). Grande enciclopédia portuguesa e brasileira. Vol. XV. Lisboa: Editorial Enciclopédia.
- [4] ALVES, D. (2001). O comboio na ilha da Madeira. [on-line], Planeta-Clix, [disponível na Internet via WWW URL: <http://planeta.clix.pt/comboiodamadeira/index.html>] Arquivo capturado em 15 de Janeiro de 2003.
- [5] CEHA – Centro de Estudos de História do Atlântico (2003). [on line], GRM, [disponível na Internet via WWW URL: <http://www.ceha-madeira.net/organismos/ceha/elucidario/zip/c.zip>] Arquivo capturado em 15 de Janeiro de 2003.
- [6] CHAVES, A. R. (2001). Livro de ouro de Portugal. Memória das cidades. Lisboa: Diário de Notícias.
- [7] GARCIA, C. P. (2002). Catálogo. O caminho de ferro na filatelia. Lisboa: APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro.
- [8] RANSOME-WALLIS, P. (1951). On railways at home and abroad. London: Spring Books.
- [9] RAPOSO, F. H. (1995). Portugal passo a passo. Açores e Madeira. Amadora: Clube Internacional do Livro.
- [10] TEIXEIRA, C., & GONÇALVES, F. (1980). Introdução à geologia de Portugal. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica.
- [11] TUFNELL, R. (Ed.) (2000). The new illustrated encyclopedia of railways. New Jersey: Chartwell Books.
- [12] ZBYSZEWSKI, G., MEDEIROS, & A. C., FERREIRA, O. V. (1974). Carta geológica de Portugal, na escala 1:50 000. Folhas «A» e «B» da Madeira. Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.
- [13] ZBYSZEWSKI, G., MEDEIROS, A. C., FERREIRA, O. V., AIRES-BARROS, L., SILVA, L. C., MUNHÁ, J. M., & BARRIGA, F. (1975). Carta geológica de Portugal, na escala 1:50 000. Notícia explicativa das folhas «A» e «B» da Madeira. Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.

- [14] CEHA – Centro de Estudos de História do Atlântico (2003). [on line], GRM, [disponível na Internet via WWW URL: <http://www.ceha-madeira.net/organismos/ceha/elucidario/zip/c.zip>] Arquivo capturado em 15 de Janeiro de 2003.
- [15] Madeira-Web (2003). Madeira. [on-line], [disponível na Internet via WWW URL: <http://www.madeira-web.com/PagesP/gondolap.php>] Arquivo capturado em 15 de Janeiro de 2003.
- [16] MERTE, J. (2002). Zahnradlokomotiven von der Maschinenfabrik Esslingen. [on-line], Jens Merte, [disponível na Internet via WWW URL: <http://www.merte.de/eisenbahn/zahnrad/lv/z-me.htm>] Arquivo capturado em 12 de Fevereiro de 2003.
- [17] MICHELIN (1997). Portugal. Madeira-Açores. Guia turístico. Sacavém: Michelin Companhia Luso-Pneu, Lda.
- [18] SILVA, F. A., & MENEZES, C. A. (2003). Elucidário madeirense. [on-line], CEHA, [disponível na Internet via WWW URL: <http://www.ceha-madeira.net/elucidario/c/cam46.htm>] Arquivo capturado em 15 de Janeiro de 2003.
- [19] SILVA, H. S. (2000). Estações de caminhos de ferro através do bilhete postal ilustrado. s.l.: Ecosoluções, Consultores Associados, Lda.
- [20] SMR - Snowdon Mountain Railway (2003). The Snowdon mountain railway. [on line], SMR, [disponível na Internet via WWW URL: <http://www.snowdonrailway.co.uk/index.html>. Arquivo capturado em 15 de Janeiro de 2003.