

24.º do 64.º Ano
Caminhos de Ferro Portugueses
CONTABILIDADE CENTRAL
REGC.....
EXPE.....
- 4 MAR 1952

Lisboa 1 de Março de 1952

Número 1541

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

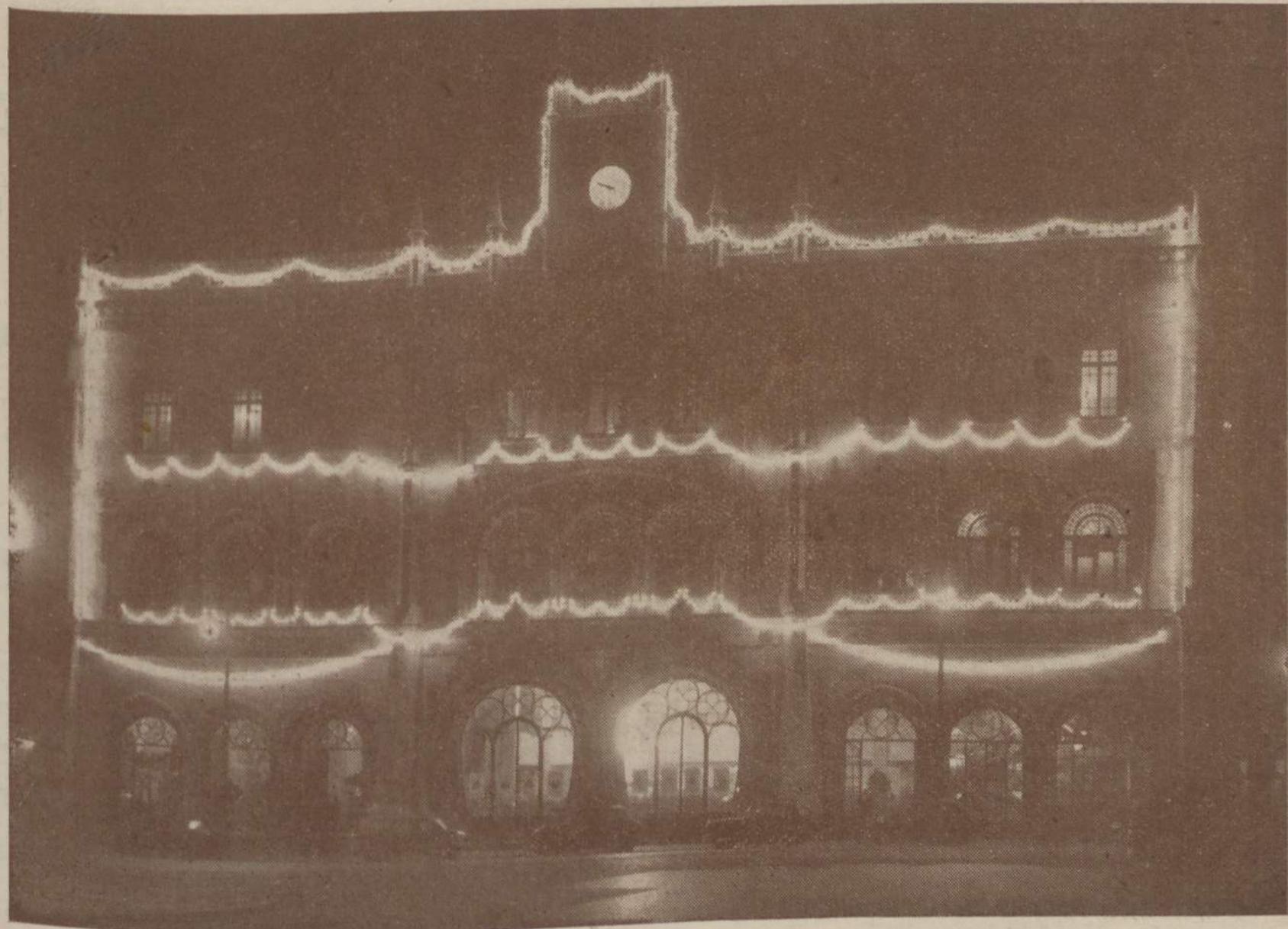
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA



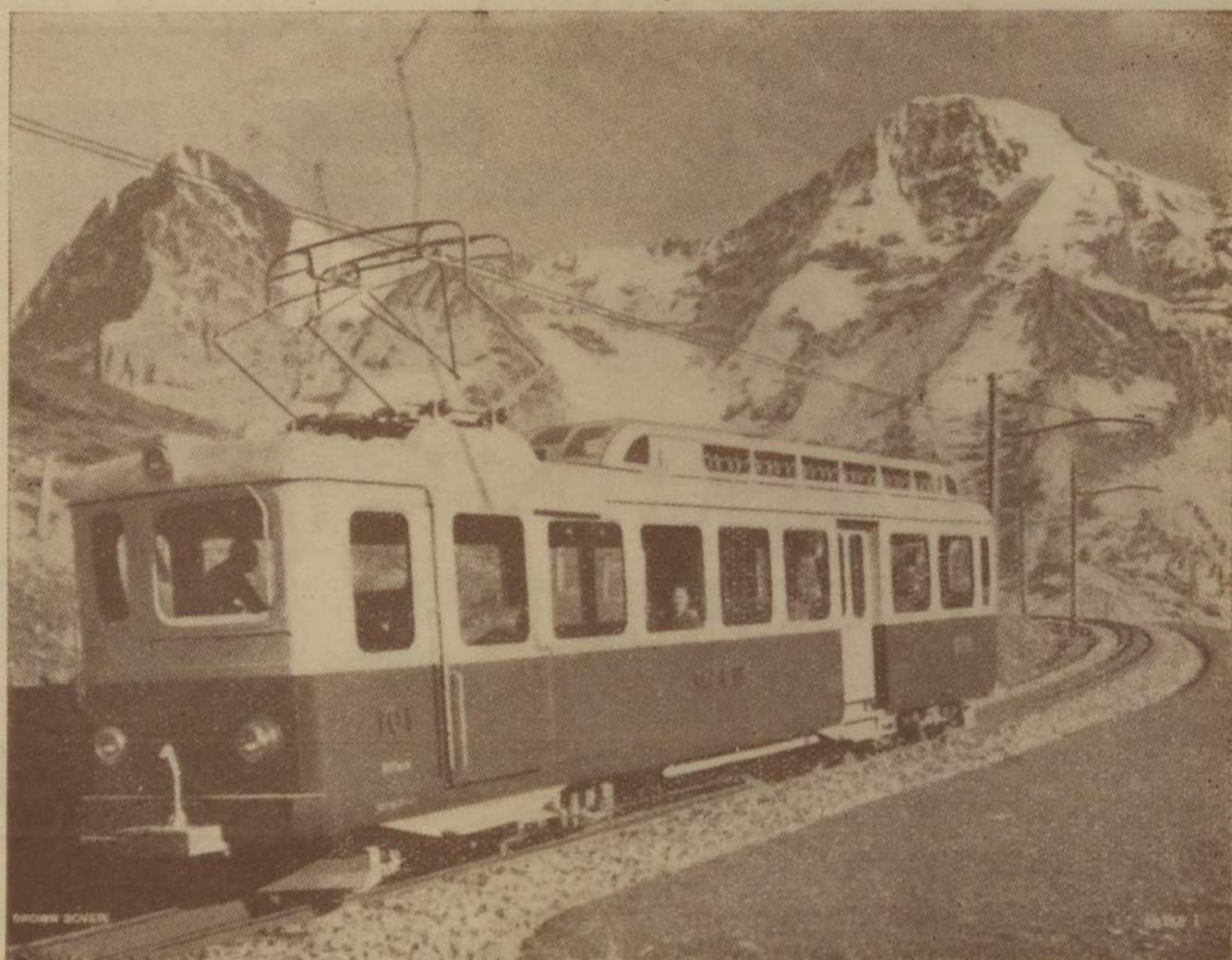
A fachada da Estação do Rossio iluminada pela «Philips Portuguesa»

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gás.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suiça)

S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} — Baden (Suiça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI



COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

///

SEDE

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8952 — 2 8953

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.º, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

HOTEL FRANCO

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

FALA-SE FRANCÉS

COZINHA Á PORTUGUESA — EMPREGADOS
A TODOS OS VAPORES E COMBOIOS

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 2 7520

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

Correspondente no Porto: CARLOS LOPEZ PINTO, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1541



1 — MARÇO — 1952



ANO LXIV

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVEZ
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO :

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

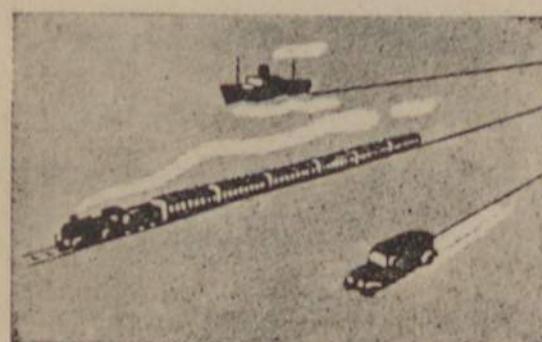
COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng. CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN.
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



S U M A R I O

A 9.ª sessão do Conselho do Atlântico e a posição de Portugal	499
O tráfego rodoviário e o Caminho de Ferro, por GUERRA MAIO	502
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	505
Recordação de Viagens: Por Salamanca e Samora, por BUSQUETS DE AGUILAR	506
Há 50 anos	510
Parte Oficial	511
Imprensa	511
Brindes e calendários	511
Espectáculos	511
Recortes sem comentários	512



A 9.^a sessão do Conselho do Atlântico e a posição de Portugal

NA quarta-feira, 20 de Fevereiro, a sala das sessões da Assembleia Nacional foi cenário magnífico de um acontecimento de larga projecção. Nesse dia, verdadeiramente histórico, inaugurou-se a IX Sessão do Conselho do Atlântico. Na assistência, em que se viam representantes de 14 nações, notava-se a presença de alguns estadistas responsáveis, em grande parte, pelos destinos da Humanidade e, sobretudo, pela defesa e conservação da civilização ocidental, de que o nosso País,— e esta glória enche-nos de justo orgulho— foi um dos principais forjadores.

A sala oferecia um espectáculo diferente do habitual. Sob o grupo escultórico que encima a mesa da presidência, dispunham-se, em semi-círculo e por ordem alfabética, as bandeiras das 14 nações do Pacto do Atlântico. Na primeira ordem de galerias mais de trezentos jornalistas seguiram atentamente os discursos que ali foram proferidos pelos ministros dos Negócios Estrangeiros de Portugal, Noruega, Estados Unidos, Grécia e Turquia e o presidente do Conselho do Atlântico.

A entrada de Eden, que passa por ser o primeiro «gentleman» da Inglaterra, causou sensação. Depois entrou na sala o Presidente do Conselho do Atlântico, Lester Pearson, acompanhado pelos srs. Profs. Paulo Cunha e Costa Leite (Lumbräles). São 15 horas e cinco minutos. A sessão vai começar. Lester Pearson dirige-se à tribuna da presidência e convida a sentar-se à sua direita o ministro da Presidência português, sr. Prof. Costa Leite (Lumbräles).

Declarada aberta a sessão, Lester Pearson convida o sr. Prof. Paulo Cunha a falar. Do seu discurso, em que o ilustre estadista definiu a posição de Portugal perante as grandes realidades do presente, vamos transcrever algumas passagens:

«Por circunstâncias derivadas da nossa posição no último conflito—que todos procuramos esquecer e está contudo bem vivo na raiz das nossas decisões — afirmou o sr. Dr. Paulo Cunha—foi possível a Portugal seguir atentamente, e, mais, seguir sem paixão, a grande massa de problemas sociais, económicos, políticos e militares que a guerra levantou ou não pôde resolver. Não é de estranhar por isso que daqui se pudesse ver com certa antecipação os elementos fundamentais que hoje pautam e condicionam as atitudes de todos nós: o perigo que corriam a liberdade dos povos e a própria civilização ocidental; o desvio para o Atlântico de um dos eixos da política mundial; a responsabilidade que a América deveria tomar sobre si— como corajosamente tomou — de ajudar a refazer a economia europeia; a necessidade de recuperar para o Ocidente no mais curto prazo os países que dele em algum momento se extraviaram, em particular a Alemanha, perdida a lutar contraditória e simultaneamente, por um lado contra o que representava com fidelidade a Europa e, por outro, contra os seus reais inimigos; enfim, a valorização e o aproveitamento deste velho continente, tal como ele é na realidade — com as dificuldades que vêm das suas vin-

cadas diversidades nacionais, com as virtudes e os méritos que a essas mesmas diversidades especificamente se reconduzem. Não faltou mesmo recordar quanto se tornaria preciosa a cooperação de todos os países marginais do Atlântico, nomeadamente os das Américas do Centro e do Sul.»

Em seguida, o sr. Professor Paulo Cunha acentuou que a nossa vida é sã mas simples e isso ajuda-nos a ver com nitidez as linhas mestras das dificuldades que assobram o Mundo, sem nos perdermos na emaranhada floresta das questões de valor secundário.

«Distinguir o essencial e permanente do transitório e acidental é, como sempre,— afirmou ainda o sr. Prof. Paulo Cunha,— mas hoje com especial agudeza, necessidade que fica acima de todas».

O fim da reunião e do armamento não é a guerra, mas a paz. A ideia da paz deve estar acima do rearmamento, da superioridade militar, da própria guerra. E o sr. Ministro dos Negócios Estrangeiros comenta: «Por mais aliciante que possa parecer a corações apaixonados resolver ou tentar resolver pela força os problemas humanos, ninguém se deve desviar deste pensamento: teremos fracassado se não conseguirmos manter, consolidar, vivificar a paz.»

A paz exige a colaboração de todos, uma perfeita unidade. «A guerra, a invasão, a ocupação—afirmou o sr. Prof. Paulo Cunha noutro passo do seu discurso—podem ser realizadas por um só. A paz não pode: exige o concerto de todos, a negociação, o acordo, a restrição das ambições, um mínimo de princípios comuns. O Ocidente não tem assim vários caminhos à escolha, mas um só, e esse estreito e difícil.»

«Mas—observou o sr. Prof. Paulo Cunha—se o Ocidente é forçado a tomar providências no sentido de defender a sua liberdade e a própria razão do éco da sua vida, então que não despreze nenhum elemento material ou moral que possa reforçar a sua posição.»

O sr. Ministro dos Negócios Estrangeiros, ao fechar o seu discurso e depois de

saudar a entrada, na N. A. T. O., da Grécia e da Turquia, lamentou que não tenha sido ainda possível, e por motivos certamente alheios aos fins da organização, fechar as malhas a oeste e fazer desaparecer o absurdo estratégico que é a ausência da Espanha no sistema da defesa ocidental.

Falou a seguir o sr. Presidente do Conselho do Atlântico, Lester Person. As suas palavras são de cortezia e homenagem a Portugal. «Nenhum país—disse ele—tem mais direito à gratidão da Comunidade Atlântica, porque nenhum contribuiu mais para dilatar as fronteiras da Ciência e dos Descobrimentos que criaram as bases para esta comunidade». Depois, definindo os objectivos da reunião, afirmou:

«Em certo sentido reunimo-nos também como exploradores; procurando os caminhos para defender a Paz e para construir, sobre alicerces nacionais, instituições internacionais e uma comunidade internacional. Procuramos os meios de desenvolver aquela coexistência e aquela acção colectiva que sabemos essencial para resolver os novos problemas que se põem a todos os Estados livres quando enfrentam uma ameaça política, militar e espiritual que não pode ser afastada por qualquer desses Estados separado dos outros».

Os oradores que se seguiram—ou sejam o Ministro dos Estrangeiros da Noruega, sr. Halvard Lange; o secretário de Estado americano, sr. Dean Acheson; o Ministro dos Negócios Estrangeiros da Grécia, sr. Sophocles Venizelos, e, finalmente, o Ministro dos Estrangeiros da Turquia, trouxeram àquela reunião palavras de paz, de confiança nos esforços do mundo livre para a segurança internacional.

Eis, nas suas linhas gerais, o pensamento a que obedeceu a IX Sessão do Conselho do Atlântico, cuja abertura solene se efectuou no Palácio da Assembleia Nacional, tendo-se realizado, no Instituto Superior Técnico, as reuniões subsequentes.

Durante a sua estadia na capital portuguesa, os delegados estrangeiros à IX Ses-

são do Conselho do Atlântico, entre os quais se viam algumas das mais notáveis figuras políticas do nosso tempo, foram alvo de várias homenagens. Cumpre-nos referir e assinalar a recepção, no Palácio da Ajuda, dada pelo Chefe do Estado e sua esposa; o jantar, no Palácio de Queluz, na sala do Trono, oferecido pelo sr. Presidente do Conselho e, finalmente, o almoço em honra dos Ministros dos Negócios Estrangeiros dos países signatários do Pacto do Atlântico, oferecido pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal, sr. Prof. Paulo Cunha.

* * *

Quais foram os resultados da reunião da N. A. T. O. em Lisboa?

Na conferência que teve com os representantes da Imprensa, o sr. Prof. Paulo Cunha fez importantes declarações acerca da posição de Portugal em relação a problemas resolvidos pela N. A. T. O.

Depois de dizer que os grandes desenvolvimentos sobre a situação da nossa defesa constituem matéria naturalmente reservada, afirmou:

«Tal posição do nosso País nos grandes problemas que foram resolvidos ou abordados, é bem clara. Primeiro: quanto à comunidade europeia de defesa, suporte da instituição de um exército europeu, é com grande satisfação que Portugal vê dar-se, na sua capital, este passo tão importante para a organização da defesa da Europa».

«O meu País encontra-se numa situação particular, que salta aos olhos. Como outros países da periferia da Europa e da América, não faz parte naturalmente do Exército europeu, mas saúda com a maior

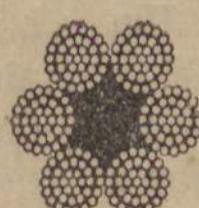
simpatia a nova comunidade que se organiza. Veria com a maior simpatia também que na própria N. A. T. O. passasse a fazer parte, desde já, a Alemanha. Compreendo que há dificuldade por parte de diversos países.»

«Em segundo lugar, quanto ao problema da adequação das necessidades militares e das possibilidades económicas, o «Comité» Temporário do Conselho pôde realizar trabalho muito útil. A respeito da posição portuguesa a que me estou referindo, lembrei apenas que o «Comité» Temporário do Conselho e agora o Conselho do Atlântico Norte, reconheceram ser Portugal um dos Países que estão já dentro das suas possibilidades económicas—nas quais entra naturalmente, como factor muito importante, manter a estabilidade financeira e económica.»

Disse ainda aos jornalistas o sr. Prof. Paulo Cunha, acerca da contribuição portuguesa para a organização da defesa ocidental:

«Comungamos plenamente na defesa do Ocidente. Posso assegurar-vos que não há País mais pacífico. Não há País mais amante da paz. E, no entanto, quando importa defender os seus valores essenciais, Portugal mostrou sempre na História, e mostra ainda hoje, uma energia viril que levou um estadista português do século XVIII a dizer que tão forte é o homem na defesa do seu lar que, mesmo depois de morto, são precisos muitos para o arrancar de lá.»

A praz-nos registar estas declarações, neste momento em que a Europa Ocidental prepara a defesa da sua civilização, civilização de que o nosso foi um dos principais construtores.



O tráfego rodoviário

e o Caminho de Ferro

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

Acaminhagem, durante muito tempo desordenada, entrou numa fase de eficiência, digna de registo e de que o País está colhendo elevados benefícios. A miragem de esmagar o caminho de ferro ou de viver à custa dele, cedeu o lugar, na maioria dos casos, à conquista dum tráfego próprio e de que as empresas que o conseguiram, estão tirando proveito dos benefícios e o País igualmente.

Agora com uma única Direcção Geral de Transportes terrestres, carril e estrada, pode-se entrar francamente na tão desejada coordenação, em proveito da colectividade, pois nada se ganha com a dispersão de esforços.

Outrora a diligência, desconfortável e lenta — como era natural num País montanhoso — tinha por objectivo, quase exclusivamente, dar ligação ao caminho de ferro e transportar malas do correio, sendo raro, mesmo muito raro, aquelas que sómente ligavam localidades. Hoje a maioria das carreiras de caminhetas vive isoladamente e as suas receitas provêm mais do tráfego local — que elas criaram — que da ligação dos comboios de pequeno ou longo percurso. Varias razões militam em seu favor, a rapidez, o conforto oferecido e a modicidade dos preços de transporte e por tanto ao alcance de todas as bolsas. A diligência era cara e como os seus horários obedeciam aos dos comboios e ao transporte das malas do correio, circulava, em muitos casos, a horas mortas, o que afugentava a freguesia e por isso não interessava ao tráfego local. O custo dum lugar era, em regra, de 500 reis por 20 quilómetros, mais caro que o bilhete de 1.^a classe no caminho de ferro. Um carpinteiro, um caiador, ganhando 500 réis diárias, precisavam da férias de dois dias para irem, na diligência, à vila ou à cidade, e era preciso que a distância não fosse além dos citados 20 quilómetros. Hoje o mesmo trabalhador, ganhando um mínimo de 30 escudos diárias, pôde, com a férias

de dois dias, fazer três viagens de auto-carro, ida e volta e ainda lhe sobra dinheiro. O jornaleiro agrícola, de há 20 ou 30 anos tinha apenas o direito de ver passar a diligência, pois não podia tirar dos seus magros vencimentos o bastante para ir nela à cidade ou ao mercado.

Até às primeiras décadas do século XX, pessoas havia que morriam velhas, sem terem percorrido um único quilómetro em diligência e muito menos em trem de aluguer. Hoje não há ninguém em Portugal que não tenha gosado do conforto e da rapidez do auto carro, contribuindo assim com uns magros escudos para a manutenção e desenvolvimento destes simpáticos e úteis veículos.

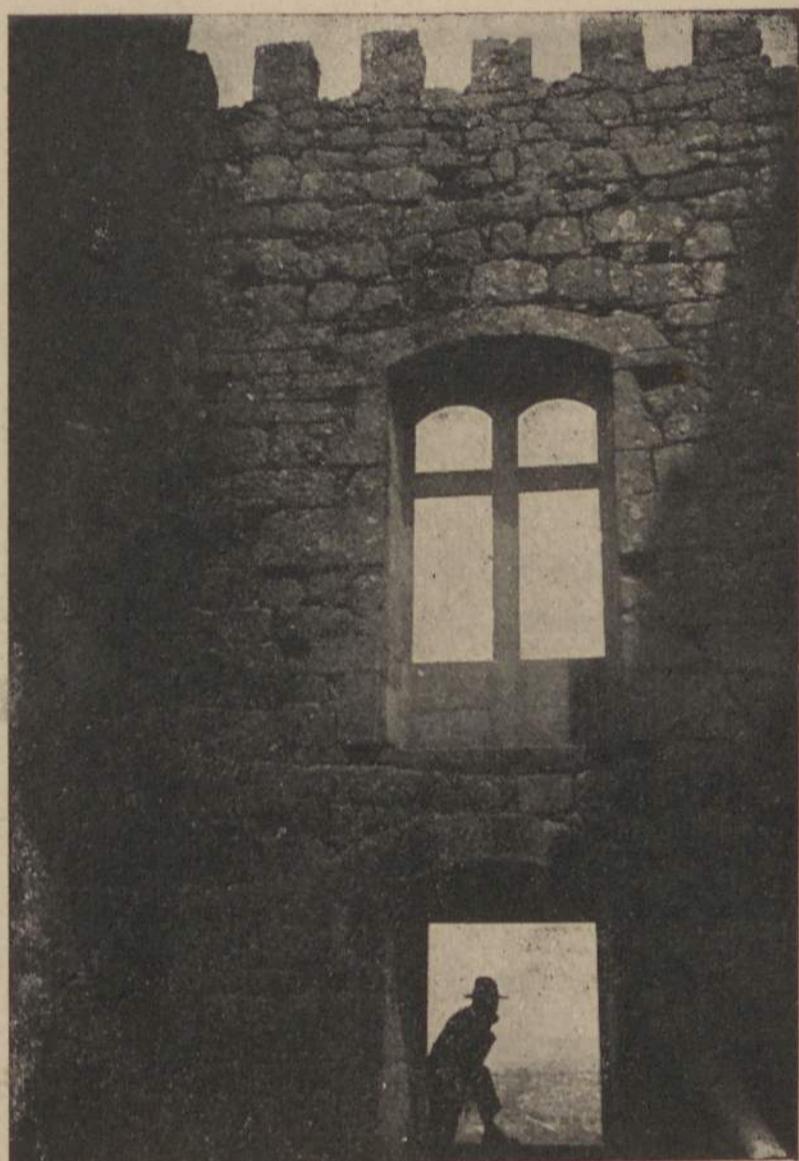
Que saudades eu tenho, porém, da diligência e do pitoresco que ela nos oferecia por essas estradas, contorcendo encostas ou estendendo-se nos vales e nas planuras de Portugal! E que hábeis mãos de rédeas guiavam esses pachorrentos veículos, que nos levavam a casa ou ao caminho de ferro! A Régua era uma das capitais da diligência. Os carros que dali saíam e os cocheiros da Viação Lamecence e da Viúva Vilela, rivalizavam bem com os da Viação Cosme, afamados em todo o Minho.

Com que prazer eu subia, na Régua, para a boleia da diligência de Lamego, puxada por cinco cavalos, quando não eram seis, que o cocheiro, ao meu lado, guiava sem sota e à ponta de guias! Esse homem rude e de barba por fazer, segurava na mão esquerda as redeas, que manobrava com a simples contracção dos dedos, ao mesmo tempo que com o comprido chicote, estalando no ar, ia bater no pescoço ou nas orelhas dos cavalos da dianteira. O meu interesse era tal por esse género de desporto — como hoje se diria — que escolhia, quase sempre, um carro puxado por quatro cavalos. É que a parelha da frente, ligada pelos tirantes ao pau de balancim, tinha mais liberdade, por isso exigia maior perícia e atenção do cocheiro, e

por aquelas arribas do Varosa, nas constantes curvas e contra-curvas da estrada, os quatro cavalos marchando a trote, desviavam-se dos carros com que cruzavam, com a flexibilidade dos vimes balançando na árvore, aos ímpetos da ventania.

A meio caminho o cocheiro parava à porta de uma locanda. Eu descia também e pagava-lhe um cálice de aguardente, que ele atirava às goelas sem pestanejar e bebendo à minha saúde. Às vezes o condutor dum carro de bois, marchando ao meio da estrada, não se afastava a tempo; logo por baixo da bigodeira do cocheiro saía uma praga ou uma blasfêmia, com um desculpe Vossa Senhoria.

Tudo isso acabou. O auto-carro desenrola-nos agarra a paisagem, com rapidez cinematográfica, o



CASTELO BRANCO — Interior da torre do Castelo

motorista olha a estrada, mecanicamente, e o condutor dá-nos o bilhete sem mais aquelas, pois é necessário fazer a cobrança antes da chegada.

Mas ganhou o povo—esse povo que também tem direito à vida—pois já se não vêm à saída da estação do caminho de ferro, mulheres do campo atarem o chale e pôrem a bagagem à cabeça, para subirem por atalhos íngremes e tortuosos até casa, como num castigo, e sob o sacrifício dos que não podem pagar.

Hoje todos sobem para a caminheta e se sentam à janela para gosarem da felicidade de deixarem para trás as quintas e as ramadas que bordam a estrada.

O que, nesse sentido, se tem feito em Portugal chega a ser inconcebível. Estradas havia onde, em

todo o santo dia, não passava um trem de aluguer e muito menos uma diligência e que hoje são percorridos por confortáveis auto-carros, cheios de passageiros.

Está nesse caso a estrada de Vila Franca das Naves a Foscôa e ao Pocinho e a de Figueira de Castelo Rodrigo a Freixeda do Torrão e a estação de Almendra. Uma e outra têm carreiras diárias de caminhetas, as quais, em certos dias, são desdobradas em sentido inverso para se poder ir aos mercados e à séde do distrito. Estas últimas serão também diárias logo que os meios financeiros dos respectivos empresários o permitam, pois andam sempre cheias de passageiros.

E depois os serviços indirectos que as várias carreiras prestam ao público entra nos domínios duma espontânea e bem organizada mutualidade. Aínda há pouco tendo tomado em Moimenta da Beira a caminheta de Lamego, tive disso uma amostra pitoresca e salutar. Os passageiros antes de tomarem os seus lugares eram assediados por pedidos de toda a ordem, para levarem e trazerem recados e encomendas, o que eles prometiam fazer benévolamente.

Logo a seguir em Leomil, ainda o carro não tinha parado, já uma voz entrava pela janela:

—O' sô Fogaça, diga a meu compadre que me mande o garrafa se quer que lhe envie mais vinho Sô Fogaça, dizia outro, entregue-me lá êste bilhetinho ao meu rapaz. O sr. Fogaça, prometia fazer tudo e ainda não tinha metido o bilhete na algibeira, já uma mulhersinha de filho ao colo, lhe suplicava, dando-lhe 20 escudos, que lhe trouxesse certo remédio da botica. Fogaça tomou nota, mas recusou o dinheiro, à volta pagaria. Uma velhota saúda o tio Júlio, sentado ao meu lado, e pede-lhe que leve aquele embrulhinho à Sr.^a D. Maria. Uma outra, com os seus cumprimentos, pedia á Sr.^a Rosa, ao fundo, que dissesse à tia Miquelina que iria vê-la na quarta-feira e se quisesse as pêras que lhe mandasse o cabaz.

A caminheta desaperta os freios e uma voz ainda, aflita, atira para dentro um recado e um obrigado que se perde na estrada.

É assim na carreira de Lamego, é-o igualmente nas outras, pois há sempre um sr. Fogaça, um Tio Júlio e uma sr. Rosa que levam e trazem encomendas cumprindo amavelmente um serviço gratuito de recovagens.

Ao chegarmos a Lamego a caminheta despeja-se, passando apenas dois ou três passageiros à da Régua, já cheia e abalamos sob a manha primaveril a caminho das arribas do Douro. Na Régua, poucos foram os passageiros que se dirigiram à estação a tomar o comboio, os outros partiram rua abaixo à vida e às compras.

Aquele tráfego regional e cada vez maior, permite um serviço de auto-carros rápido e conforta-

vel e pena é que o caminho de ferro não tire dele melhor proveito.

Não se pense, porém, que estas carreiras de veículos motorizados, possam viver em grandes distâncias, se o tráfego local as não alimentar. Citemos um caso recente. Quando se tratou de ligar, por estrada, Pampilhosa da Serra com Castelo Branco, logo se supôz com alvorôço, que uma nova via rodoviária através da Serra da Estrêla, permitiria um serviço regular e intenso entre esta cidade e Coimbra, tirando largo tráfego ao caminho de ferro e ainda a ponte sobre o Zézere, não estava concluída, já um empresário audacioso estabelecia, entre as duas capitais de distrito, um serviço de auto-carros, com trasbordo junto à ponte em construção, evidentemente com o fim de marcar o lugar, como se faz no teatro ou na tourada. Inaugurou-se a ponte e fez-se a carreira directa tão almejada, que muitos classificaram de uma grande via de turismo, mas pouco depois era suprimida por falta de passageiros.

De Castelo Branco a Coimbra, pela nova estrada, contando apenas 167 quilómetros, a maior parte do percurso é por terrenos despovoados e por isso sem tráfego regional que alimente a carreira. Pelo caminho de ferro, são mais 69, via Entroncamento e 125 via Guarda, trajecto este último que muitos passageiros preferem apesar de mais longo, mas pelo qual tem comboios, imediatamente ligados e com carruagens directas, por tanto oferecendo uma viagem muito mais comoda que a caminheta, através dos contrafortes da Serra da Estrêla; trajecto belo é certo mas duma monotonia impressionante.

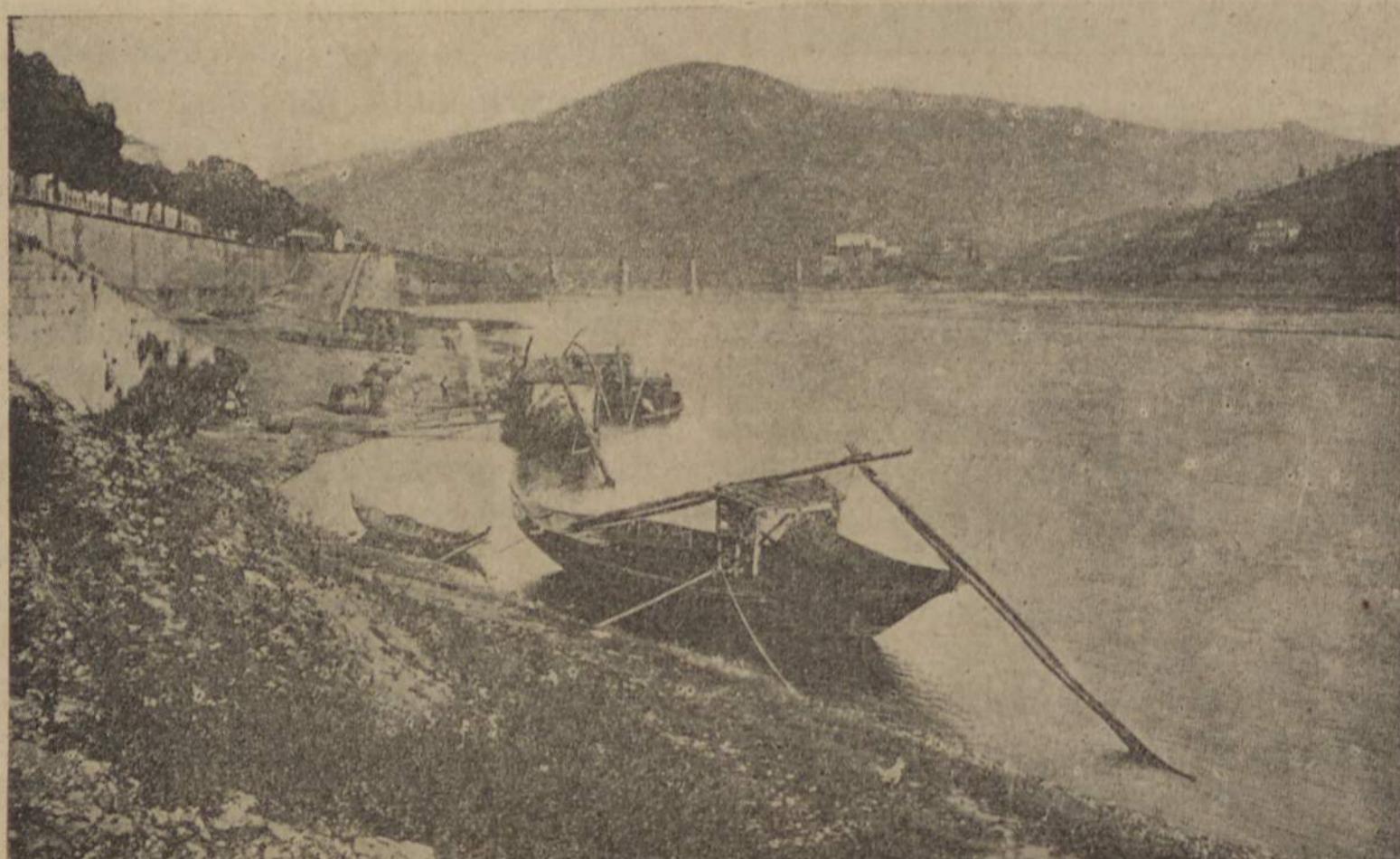
É claro que se houvesse a carreira directa en-

tre as duas cidades muitos passageiros a utilizariam, quanto mais não fosse pela novidade. Mas, como disse, tal carreira é de difícil realização, pois tem que obedecer ao tráfego local, de Pampilhosa da Serra para Coimbra e de Orvalho, junto ao Zézere, para Castelo Branco.

Quando o turismo em Portugal estiver organizado será possível estabelecer não só uma carreira directa entre Castelo Branco e Coimbra mas outra do Fundão a Mangualde, ou mesmo Vizeu por Unhais da Serra, Loriga, Valezim, etc., para regalo dos turistas, mas não serão de molde a tirar grande tráfego ao caminho de ferro. Devem mesmo dar-lh'o com as ligações que teriam com os comboios, em Castelo Branco, Fundão, Nelas e Louzã. Antes disso temos que resolver o problema hoteleiro, pois não é com as hospedarias que há pelas terras serranas que se atraem turistas.

Não quero fechar estas notas, sem prestar as minhas homenagens ao Sr. A. Silva Tavares, do Porto e director-proprietário do *Guia Geral de Camionagem e Turismo*, que a despeito da indiferença que impera no nosso País pelas iniciativas úteis e patrióticas, vem, há 11 anos mantendo, com uma regularidade espantosa, a sua excelente publicação, que tão notáveis serviços presta ao público e às empresas de auto-carros, as quais, na sua grande maioria, ao que me consta, nem dela tomam uma assinatura.

Suponho que as nossas organizações de turismo, que dispõem de recursos apreciáveis para a sua publicidade, também a desconheçam e é pena, pois é uma publicação conscientemente feita e que honra o País.



RÉGUA — Aspecto do cais

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O religioso negro conhecido por Father Divine comprou o Hotel Tracy, com cerca de trezentos quartos, em Filadélfia. Proibiu aos hóspedes fumar, beber e usar as palavras «branco e negro».

(Do *Kiwanis Magazine*)

Agassiz, um dos sábios que visitaram o Brasil, iniciou a sua expedição científica pelo Este, Nordeste, Norte e Noroeste daquele país, e encontrou na bacia amazônica 1.800 espécies de peixe—dez vezes mais do que as conhecidas por Lineu no mundo inteiro.

(Da revista *Hommes et Mondes*)

Os habitantes de Hamburgo ficaram maravilhados quando começou a cair neve preta! Durante quinze minutos enormes flocos cobriram de neve a cidade e o porto. Duas horas depois voltou a nevar, mas, desta vez, normalmente branca.

(Do semanário *Dieu Vivant* — Paris)

Barcelona é a mais arborizada cidade do Mundo. Tem actualmente 47.000 árvores nas suas ruas e avenidas sem contar com as dos parques e jardins.

(Da *Revue Hotel* — Zurique)

Pela primeira vez na História está sendo produzido em escala comercial carvão que arde sem fumo. O novo combustível, chamado Disco é produzido numa fábrica de Pittsburgh. Destina-se a fogões caseiros e fornalhas.

(Da *Revista Maderil* — Costa Rica)

Foi preso na Inglaterra um desertor do exército americano que havia quatro anos se vestia de mulher e, passando por tal, se exibia em teatros com trabalhos de magia.

(Do semanário *Pierrot* — Paris)

Após longas experiências o professor Leroy Therley da Universidade da Califórnia conseguiu verificar que a raiz da dália pode dar açúcar na proporção de dezasseis por cento.

(Da revista *Agricultura Técnica* — Chile)

Os maiores e mais pesados cartões de Boas Festas foram este ano enviados por um escultor de monumentos para cemitérios, de Zangsport. Enviou por encomenda postal a dez amigos chapas de granito pulido de 12 polegadas de espessura com a inscrição: «Merry Christmas».

(De *Le Journal de Draguignan*)

Em Liverpool 400 pessoas eram hóspedes num jantar oferecido por uma Companhia de Electricidade, para celebrar a inauguração dum nova e poderosa fábrica. Sentaram-se os convidados para o jantar, e quando era servido o primeiro prato, o salão ficou às escuras. Partira-se um dos dinamos da fábrica.

(Do *Zanegreys Western Magasine*)

Vicent Brenan, de Nova York, foi assaltado por um ladrão que lhe roubou a carteira com oito dólares. Brenan lamentando-se de que ficava sem dinheiro para o «bus» em que tinha de tornar para casa, pediu ao gatuno que lhe desse dez centimos. O gatuno tirou um anel que trazia e entregou-lho. Vale sessenta dólares.

(Da revista *La Esfera* — Porto Rico)

Uma das maravilhas da Noruega é a caverna de Waitomo na Nova Zelândia, iluminada por uma luz verde-azulada que provém dos milhares de insectos que a povoam. É a «arachnocampa luminosa» que possui fosforecência nas asas e nas teias que fabricam.

(Do *Deutsche Kommentare* — Berlim)

Em Indianopolis, saiu da igreja um casal de noivos, e com os convidados pararam a admirar o reluzente Crysler que o pai da noiva lhe oferecera. O noivo entrou para o carro, e dizendo à noiva que esperasse um momento, lançou-o em movimento e desapareceu a grande velocidade. Ao fim de três dias ainda não tinha aparecido, mas não foi apresentada queixa à polícia.

(Do semanário *Ariel* — Anvers)

Ainda há pouco tempo às cidades mais afastadas da África só chegavam filmes velhos e gastos, os quais eram passados a meia velocidade para que durasse mais tempo o divertimento. Por causa das marcas impressas nos filmes pelo uso e do vagaroso movimento das figuras, os nativos estavam convencidos de que na terra dos brancos chovia constantemente e de que aí eram todos doentes...

(De *La Revue Française du Monde Musulman*)

As autoridades de Oaxara procuram descobrir a razão por que um velho funcionário, cujo ordenado fôra durante muitos anos de trezentos «pesos» e se reformara há dois anos com a pensão mensal de oitocentos «pesos», morreu de fome e deixou uma fortuna em dinheiro e papéis de crédito, de mais de três milhões de pesos.

(De *El Colono* — Rio Plata)

Um engenheiro dinamarquês acaba de obter patente internacional dum novo tipo de objectiva que tira fotografias tridimensionais. A invenção consiste numa lente baseada num novo princípio.

(Do *Chicago Herald American*)

Um colecionador falecido em Gant deixou uma colecção de botões que data do século onze e cujo valor está calculado em cerca de vinte milhões de francos. O botão mais antigo da colecção pertenceu a Carlos Magno.

(Do semanário *Oedipe* — Paris)

RECORDAÇÃO DE VIAGENS

Por Salamanca e Samora

Por BUSQUETS DE AGUILAR

XII

COMO é sábio o gosto de recordar! escreveu com razão o sr. Dr. Antero de Figueiredo (¹), referindo-se a viagens efectuadas e que de novo as vivia. Plenamente de acordo com o ilustre escritor, vou-me ocupar de uma excursão realizada no Verão de 1949, confirmativa das péssimas comunicações então existentes com Salamanca e Vigo, a que já aludi na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e que actualmente se encontram quase perfeitas.

Há dois anos e até 14 de Maio de 1950, para se ir do Alto-Minho a Salamanca, pela linha do Douro, a demora era quase a mesma, do que alcançar na Pampilhosa a carruagem directa para Hendaia, apesar do seu horário detestável, e que se encontrava em Fontes de S. Estêvão. Felizmente hoje os serviços são muito diferentes, havendo as carruagens directas do Porto a Madrid e vice-versa, bem como a do Porto à Corunha no inverno, porque de 1 de Abril a 30 de Setembro parte de Lisboa. Os maus serviços são difíceis de corrigir e os bons não se obtêm rapidamente, mas, uma vez alcançados, é de esperar que se mantenham, porque há uma triste tendência para restringir no dia seguinte o que foi concedido no anterior. Quando se convencerão as entidades competentes que os caminhos de ferro já não possuem o monopólio das comunicações aceleradas, sujeitos à concorrência da aviação e dos transportes rodoviários, tendo que atrair o público para que este não se afaste, através da política hábil de um comerciante que procura freguesia?

É de desejar que a orientação seja no sentido de atrair o público pelas facilidades concedidas, exactidão das marchas dos comboios e comunicações cómodas, de modo que viajar seja um prazer e não um acto de aventura heróica, sem dúvida própria de um povo que descobriu mais de metade do Mundo, mas imprópria para as exigências da vida actual. Para se ver praticamente as incomodidades duma viagem que só tinha motivos para ser fácil e agradável, como aliás é hoje, é que vou referir como tive de proceder.

Em Agosto de 1949 desejei visitar Samora pelo interesse histórico que tem para todos os portugueses e voltar a ver Salamanca, minha conhecida

havia dezanove anos, mas que depois só a avistara da janela do compartimento, quando diversas vezes passei pela estação. Encontrando-me no Alto-Minho, o meio era dirigir-me a Ermezinde, alcançar o comboio da Barca de Alva e mudar nessa estação para a composição de Fontes de S. Estêvão, onde aguardaria transporte para Salamanca. Depois de me demorar em Salamanca, segui para Samora, alcançando em Astorga a ligação Madrid-Vigo para obter em Guilharei o comboio para Valença, descrevendo assim um arco de círculo em volta da fronteira portuguesa e cumprindo o preceito turístico de não voltar pelo mesmo percurso.

Hoje toma-se o semi-directo, que sai de Monção às 5^h,30, muda-se em Ermezinde para o comboio das 10^h,34, que chega à Barca de Alva às 15^h,30, atingindo-se Salamanca pelas 22^h,20, sempre em carruagem directa, que é a que segue do Porto a Madrid. Na parte portuguesa nada há a dizer, sendo apenas muito demorada a viagem em Espanha devido ao estado péssimo da linha e difícil percurso entre Barca de Alva e Fregeneda pelo declive a vencer, pois num trajecto de 117 km. demora cerca de cinco horas. Trabalha-se na reconstrução da linha, não sendo muito exigir que no futuro se efectue em duas horas, acabando com a demora exagerada na Barca de Alva, que coisa alguma justifica. Pode-se perfeitamente sair do Porto às 10^h, afim de se estar em Salamanca às 18^h, mas é indispensável que em Espanha as vias férreas modernizem a infraestrutura, os carris, sem esquecer o material circulante desde as carruagens às locomotivas.

Há dois anos era muito pior, pelo que tive de tomar o recoveiro que passa pela localidade onde me encontrava às 19^h,8, chegando a Ermezinde às 24^h. Ali aguardei o recoveiro do Douro da 1^h,29, tendo demorado cinco horas numa distância de 100 km. e gastaria 11^h,26, num percurso de 91 km. Como reconstituição histórica das antigas velocidades ferroviárias não se pode desejar melhor, embora saiba muito bem que se trata de um comboio que faz também serviço de mercadorias, o que ocasiona demoras, mas não se pode negar que se deve apressar a marcha e acabar com tanto tempo de paragem nas estações.

O tempo estava quente e os campos desolados pela enorme seca desse ano, que atingiu em Espanha aspectos catastróficos, sendo a viagem, apesar de muito incômoda, bastante interessante. Deve-se reconhecer que não era prática e sem falar o que seria por um dia de inverno chuvoso e frio. Mas, no verão, tudo é diferente.

A linha do Douro é uma das mais pitorescas de Portugal, porém nada escreverei a seu respeito, por já há muito se encontrar tudo dito.

Amanhei na Régua, interessando ver os lavradores trabalharem nos socalcos dos terrenos que, em pendentes inverossímeis, descem até ao rio, começando a faina muito cedo, ao romper da aurora, para descançarem nas horas mais quentes em que o Sol dardeja implacavelmente numa brasa de fogo, sendo impossível qualquer actividade.

A Barca de Alva dá a noção do isolamento, por se encontrar num vale apertado, cercada de montanhas com pouca vegetação e apenas o seu único pitoresco é o rio. Aí tive de esperar cerca de três horas sem qualquer utilidade, suportando uma vez mais a comédia alfandegária e dos passaportes, sendo estes os inimigos maiores do turismo e que para coisa alguma servem, a não ser para ocasionarem despesas e sustentar funcionários. É um facto triste peculiar a todos os países, derivado da Grande Guerra de 1914 e que só se agravou com a de 1939.

Se os passaportes são um fenómeno geral, que só por acordo internacional podem desaparecer, o mesmo não direi acerca dos vistos, que é tudo quanto existe de mais absurdo, e, embora sejam gratuitos para Espanha, não se comprehende a sua manutenção. Quando se abolirão, como procedeu inteligentemente a Suiça e se está em negociações com a Grã-Bretanha?

Do mesmo modo, como tantas vezes tenho escrito, é simplesmente incompreensível a abertura das malas na saída de um país. A entrada comprehende-se por motivo de contrabando, embora não seja pela forma como se procede em quase toda a fronteira portuguesa, com o pretenso fito do papão fiscal, mas na realidade resulta apenas em aborrecer o viajante e manter benevolência para com os objectos que se trazem numa contradição derivada da consciência individual. Tantas vezes que a *Gazeta* se ocupou deste assunto, que já houve épocas em que se encontrou resolvido, para depois se voltar ao passado. O único progresso, de há poucos anos, é a substituição da guarda fiscal por funcionários aduaneiros, o que foi uma boa ideia, acabando com o critério policial de soldados armados, olhando para tudo como se fosse à procura de um crime.

Tive de abrir as malas na Barca de Alva, para serem logo fechadas, pelo que se prova mais uma vez o absurdo da exigência, e tomei então a péssima carregagem espanhola em que não soube o que devia

admirar mais, se a sua imundice, se a ruina em que se encontrava.

O material dos caminhos de ferro espanhóis, o estado da via, a sujidade das estações, o pessoal não uniformizado, dão a impressão triste de um serviço abandonado em que a superioridade da organização ferroviária portuguesa se manifesta a cada momento. A Renfe procura actualmente melhorar os serviços, mas ainda tem muito que fazer e não posso deixar de me lembrar o que foram os caminhos de ferro espanhóis no tempo da ditadura de Primo de Rivera, com o serviço a horas, o material bom e a ordem em tudo. A calamidade da 2.ª República, a Guerra Civil, e o errado critério da nacionalização através da Renfe, atrazaram os serviços ferroviários muitíssimo. O estado da via é simplesmente desgraçado na sua infraestrutura, falta de travessas, as existentes sem a renovação necessária, não havendo brita para segurança dos carris, dando-se desastres dum formar confrangedora. As estações parecem pintadas de sujo, pois não sofrem qualquer benefício desde a construção; as plataformas são de terra batida, quanto a abrigos para o tempo é coisa que só se conhece nas estações mais importantes. Na maioria dos casos o pessoal não possui uniforme, e, sómente há pouco, os chefes das estações passaram a usar um vistoso boné vermelho.

Se, dum maneira geral, com excepção das linhas de Madrid a Hendaia e Madrid a Barcelona, é este o estado dos caminhos de ferro espanhóis, neste caso do percurso de Fregeneda a Fontes de S. Estêvão é de justiça responsabilizar a antiga Companhia de Salamanca à Fronteira Portuguesa, construtora da linha, devido ao movimento político da Salamancada e de receitas parcas, pelo que a conservação da via foi deficiente.

Como é sabido, em 1881 o Norte manifestou-se energicamente, dizendo que o seu progresso, o futuro da linha do Douro, o movimento do porto de Leixões, se encontravam dependentes da ligação de Barca de Alva com Salamanca, e como os espanhóis não construíram o caminho de ferro, era necessário salvar o Porto e todo o Norte de Portugal. Encontrava-se o poder ocupado pelo partido progressista, sendo Presidente do Conselho de Ministros Anselmo Brancamp e Ministro das Obras Públicas Saraiva de Carvalho, que entendiam com razão ser um grave erro construir um caminho de ferro em território espanhol e o tráfego que daí adviesse para o Norte seria sempre reduzido, pois os espanhóis preferiam por motivos nacionais o porto de Vigo para as suas mercadorias e passageiros, bastando para as comunicações internacionais a linha da Beira-Alta, e, mesmo mais tarde, talvez os próprios espanhóis o construissem.

Não era isso o que desejava o Norte, pelo que a queda do Governo provocada pela moção de Fontes Pereira de Melo na Câmara dos Pares e a subida ao poder do partido regenerador com um governo pre-

sido por Rodrigues Sampaio, que assumiu a ditadura, sendo Hintze Ribeiro Ministro das Obras Públicas, facilitou a construção do caminho de ferro de Barca de Alva a Fontes de S. Estêvão, numa visão errada e num processo de baixa política, pois o Norte, tradicional feudo progressista, tornar-se-ia um sustentáculo regenerador.

Tudo isto deve surgir no pensamento dos Portugueses que transitam por este caminho de ferro, bastante pitoresco entre Barca de Alva e penetrando-se em território espanhol a meio da ponte sobre o rio Águeda. Para vencer a diferença de nível de 400^m entre as duas estações, existem 20 túneis e 7 viadutos, no meio duma paisagem tão montanhosa e áspera que se tem de admirar a perícia dos engenheiros que construiram a linha. Com curvas apertadas a via férrea permite avistar por largo espaço a fronteira portuguesa, enquanto no fundo de um vale apertado corre o Águeda, com pouca água devido à seca. Uma sensação de isolamento do Mundo domina o viajante, que não se cansa de apreciar a rudeza da região.

Na Fregeneda foi necessário descer do comboio para comodidade dos funcionários aduaneiros e polícias espanhóis, que não se dignaram a subir às carruagens na sua vaidosa importância. Eram muito poucos os passageiros, mas ainda se aguardou mais de meia hora antes que aparecesse um empregado agalado que estava a descansar das fadigas de uma estação sem movimento.

De Fregeneda a Fontes de S. Estêvão a paisagem é árida, própria da meseta castelhana, campos de trigo amarelecidos pelo sol de verão, povoações pobrissimas e abandonadas, demorando 2,15 horas para vencer a distância de 53 km. O estado da linha é péssimo devido à Companhia já referida, que a administrou até 1927, não tirar lucros com o tráfego reduzido, e em 1927 passou para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Oeste de Espanha, motivada pela obra reformadora do Senhor Conde de Guadalhorce Ministro do Fomento do Governo de Primo de Rivera e actual Presidente da Renfe, fundindo-se em 1941 na Renfe e continuando a mesma situação, sendo de pedir a Deus que não se dê qualquer desastre.

O comboio ficava em Fontes de S. Estêvão, entroncamento da linha de Salamanca, onde aguardei o correio que transportava a carruagem directa a Hendaya. Apesar de estação com movimento de certa importância, não possui a de Fontes qualquer resguardo para o tempo, como acontece em Fregeneda, e o seu aspecto é deplorável. Outro tanto direi do comboio que me conduziu a Salamanca, mas havia um oásis limpo, de cores suaves e claras, com assentos cómodos, que era a carruagem portuguesa.

Até Salamanca a paisagem mantém-se triste, vendendo importantes trabalhos de renovação da via e melhoria do traçado que, em 1952, permitirão o acelramento do «Sud-Express». Passada a ponte sobre o rio Tormes, quando anoitecia, surgiu Salamanca com a

sua fisionomia austera de um antigo e glorioso passado histórico e intelectual.

Não é aqui lugar para descrever Salamanca, cidade museu e monumental, onde bate o coração da alma mater universitária espanhola, que está para o país vizinho como Coimbra para Portugal. A *Gazeta* já se ocupou de Salamanca pela pena do inesquecível Mendonça e Costa (2) em 1893, e quem quiser conhecê-la hoje, tem o livro valioso e muito honesto do eminente investigador sr. P.^c D. Eleutério Toríbio Andrés (3) que, constituiu o melhor estudo sobre Salamanca.

Sempre Salamanca foi para mim uma cidade atraente, que nunca me canso de visitar e onde já estivera em 1930, mostrando algum progresso a partir dessa data, embora não tanto como seria de esperar devido à Guerra Civil de 1936 a 1939, pelo que foi com alegria que saí da estação e segui num autocarro da Renfe, que em quase todas as cidades espanholas conduz os viajantes ao centro.

Instalei-me no Grande Hotel, magnífico estabelecimento, edificado com todos os requisitos modernos no tempo de Primo de Rivera, de aspecto monumental e preços comedidos, o único onde se pode estar, sendo apenas deficiente a comida. A seca provocara uma tal falta de água, que só a abriam para abastecimento das 12 às 14 horas e das 19 às 21 horas, estando fechada durante as outras horas, o que era bastante aborrecido, principalmente num verão tão quente. Se esse ano a falta de chuva foi excepcional, a verdade é que Salamanca fica na parte da Península classificada por Brunhes (4) de Ibéria Seca.

O Grande-Hotel encontra-se a uns metros da célebre Praça-Maior, comum a todas as cidades espanholas, mas que neste caso é a mais monumental do país vizinho, toda de arcaria, com magníficos estabelecimentos repletos de artigos a preços convidativos, não sendo de aceitar a opinião de Mendonça e Costa, quando afirmou que Salamanca nada tem que se traga na mala. Seria assim em 1893, mas, se o ilustre fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fosse vivo, teria hoje uma opinião completamente diferente, e a prova é a quantidade de portugueses que vão a Salamanca efectuar compras, especialmente pessoas abastadas da Beira-Alta, encontrando tudo mais barato do que em Portugal. Apesar de ser depois das 22 horas, o movimento era intenso na Praça-Maior devido ao calor, que fazia com que as pessoas se demorassem antes de regressar a casa tomando refrescos nos cafés existentes por baixo das arcadas, exemplo que imitei.

Após uma noite passada confortavelmente nos elegantes e impecáveis quartos do Grande-Hotel e onde no átrio se ouvia falar português dos muitos compatriotas que excursionavam por Espanha, comecei a minha visita à cidade, que tanto tem que ver, desde a Catedral à Universidade, sendo dignos de observação os novos edifícios que marcam o progresso citadino. O tipo popular do «charro», vestido de preto e manta ao ombro, peculiar da região, que eu ainda conheceria

quando visitara Salamanca em 1930, quase desapareceu, trajando todos da forma vulgar com pequenas excepções.

Como desejava ir a Samora no dia seguinte, a única forma foi partir às 5,56 horas num comboio só com serviço de 3.^a classe, embora na composição empregassem sujíssimas 2.^{as} classes, pelo que tive de abandonar o Grande-Hotel pelas 4,30 horas, atravessar Salamanca deserta com as luzes apagadas por motivo das restrições, e caminhar cerca de três quartos de hora para chegar à estação.

Quando se projectou a linha de Salamanca a Samora, encarregaram Miguel Queriol (⁵), chefe do tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses de estudar o entroncamento do caminho de ferro em Leão com a linha de Vigo, mas os compromissos políticos de Sagasta para com Astorga determinaram a actual directriz.

De Salamanca a Samora o percurso é sem interesse, salvo a ponte sobre o Rio Douro ao chegar a Samora, e descreveu-o Mendonça e Costa (⁶) na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nada havendo a acrescentar num trajecto de 56 km. que leva a percorrer na clássica lentidão dos comboios em Espanha. A vista do rio Douro num aspecto calmo e tranquilo, atravessando o planalto castelhano, dá uma imagem diferente daquela a que se está habituado em Portugal, correndo num vale apertado com margens de socalcos cobertos de vinhedos.

A estação de Samora, antiga e arruinada para imitar as suas congêneres, encontra-se no extremo da povoação onde se está desenvolvendo a cidade com novas construções e arruamentos modernos, necessitando-se subir para alcançar o alto onde se edificou a cidade para mais fácil defesa.

Samora tem para um português o interesse de na sua catedral se ter armado cavaleiro El-Rei D. Afonso Henriques, e, possivelmente, no seu castelo ter-se celebrado a conferência em que Afonso VII reconheceu a independência de Portugal. Dirigi, pois, a esses dois lugares os meus primeiros passos.

Uma extensa rua, orlada de algumas casas antigas, atravessa a cidade no seu comprimento e conduz aos dois lugares mencionados. A catedral é uma desilusão, pois sofreu inúmeras alterações, pelo que me limitei a ouvir missa, enquanto no castelo se encontrava insta-

lada uma escola de carácter industrial e se observa um interessante panorama de planalto. Perto da catedral ergue-se o monumento que mais impressiona, ou seja um arco da muralha, antiga porta voltada para o rio Douro e por onde deve ter passado D. Afonso Henriques.

Samora tem hotéis de má aparência, pelo que para almoçar instalei-me no magnífico Café-Restaurante Lisboa, cujo nome atrai naturalmente um português, e em que o serviço excede as melhores expectativas.

Pela tarde, sob intenso calor e por uma região monótona mas abastada pela produção agrícola, um comboio de melhor composição conduziu-me a Astorga, cuja distância é de 114 km. e leva 4 horas a transpor visto o estado da linha não oferecer segurança.

Astorga é uma antiga e histórica cidade, onde, diante dos seus muros, morreu o Conde D. Henrique, mas cuja importância pertence ao passado. Aí aguardei o expresso de Madrid a Vigo das 20,45 horas, que me conduziu a Guilharei, dando-se em Monforte a reversão do comboio para a linha de Vigo, pelo que se tem a impressão de seguir em sentido inverso.

O atraso, infelizmente tão vulgar nos comboios espanhóis, fez que se chegasse a Guilharei cerca de uma hora depois da fixada na tabela, aguardando aí o comboio que me levou para Tui a Valença numa carruagem sem água nos lavatórios das retretes.

A composição do comboio correio do Minho, tipo 1900, é antiquada e má, necessitando de substituição, todavia é limpa e o serviço do pessoal correcto. Hoje a carruagem directa à Corunha permite a viagem na Galiza em boas condições, e os resultados têm sido magníficos pelo acolhimento do público.

(¹) Antero de Figueiredo, «Recordações e Viagens», Lisboa 5.^a edição s/d, pág. 10.

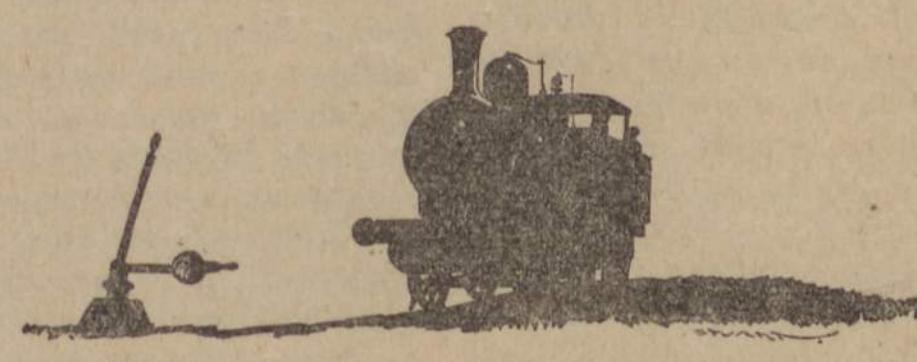
(²) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.^o 124 de 16 de Fevereiro de 1893, pág. 54 a 55.

(³) P.^o D. Eleutério Toríbio Andrés. «Salamanca y sus alrededores», Salamanca 1944.

(⁴) Prof. Aristides de Amorim Girão, Geografia de Portugal, Norte 1941, pág. 178.

(⁵) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.^o 503 de 1 de Dezembro de 1908, pág. 358.

(⁶) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.^o 271 de 1 de Abril de 1899, pág. 101 a 102.



Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Março de 1902)

Ramal de Cascaes

Conforme o *aviso* que adeante publicamos, a companhia real resolveu reduzir a 60 réis em 1.^a classe e a 50 réis em 2.^a o preço da passagem entre Lisboa e Algés, e permitiu que em todos os comboios que levam carruagens de todas as classes possam viajar os portadores de bilhetes d'assignatura de 3.^a classe, salvo os de bilhetes semanaes ou mensaes.

Esta modificação de tarifa é evidentemente motivada pela concorrencia da linha electrica, e que implicará ainda, num futuro não distante, outras alterações na tarifa de toda a linha, talvez.

Melhoramentos de Lisboa

III — Regulamentação de transito

Todos os defeitos e faltas que impedem que Lisboa seja hoje uma cidade comparavel — e até podia ser superior — ás principaes da Europa, são resultado das pessimas administrações municipaes que tem tido nos ultimos quinze annos.

Até então teve, não ha duvida, camaras chamadas esbanjadoras, mas, ao menos, essas deixaram vinculada a sua memoria a melhoramentos notabilissimos, como os bairros Estephania e Campo d'Ourique, a avenida da Liberdade com o projectado parque e o largo bairro que a rodeia, o Aterro da Boa Vista e outras semelhantes.

A cidade rejuvenescia, desappareciam as estreitas vielas para se abrirem novas ruas, compravam-se terrenos para construir avenidas, aterrava-se uma faixa de rio onde surgia um largo caes.

Mais uns annos d'essa febre de melhoramentos e a nossa bella Lisboa estaria a par das modernas conquistas do progresso.

Grande parte d'esses melhoramentos deveu-se a um comerciante ingenuo, abastado e que bem caro pagou, da sua fortuna, a vaidade de ser presidente da camara. Arruinou-se com isso, e a cidade pagou-lhe a dívida de gratidão pondo-lhe o nome numa rua, não de primeira ordem, porque essas são reservadas para honra dos que teem feito justamente o contrario.

Passados esses aureos tempos, a cidade, como Francisco Palha disse do paiz na sua patriotica poesia:

Desde então até agora,
Nesse sonho que a devora
Tornou de novo a cair.

E parar, dormir, é morrer neste caso.

As cidades de todo o mundo disputam primazias de beleza, de confronto, de luz, d'acceio, de grandes melhoramentos.

Vae-se lá poucos annos depois d'uma visita e encontram-se novidades que nos surprehendem; quem vem a Lisboa não a tendo visto ha dez annos, nada encontra de novo. Apenas mais alguns predios na Avenida, de pessimo desenho architectonico, os carros electricos, umas luzes electricas que se apagam e bruxuleam como as de azeite.

A maior novidade, talvez, é independente da camara municipal: as luzes de incandescencia. E onde elles não estão, lá se vê o sinete camarario na pessima qualidae do gaz que ella consente que a companhia forneça, e que é peior cada dia, apesar dos verificadores da camara diaria-

mente informarem que elle é rigorosamente tão bom como o contracto o exige.

Queixavamo-nos da ultima administração municipal, pelos escandalos que praticou e consentiu, em detrimento dos interesses da cidade; veiu uma commissão administrativa, nomeada pelo governo, substituiu-a e um raio de esperança nos animou, de que esse grupo d'homens, honestos e intelligentes, daria nova vida á capital.

Mas os factos — ou a ausencia d'elles — vão-nos provando que aquellas cadeiras, talvez por estofadas de mais, convidam mais ao sonno que á actividade, e a atmosphera d'aquelle sala é propicia a esterilizar ideias antes que ellas brotem dos cerebros para o terreno da acção.

Apenas de mezes a mezes lá vem um pequeno ratinho como parto da montanha e eis que já é muito.

Agora apparece um projecto de postura para o transito de vehiculos de carga na rua 24 de Julho.

Mas porque só nesta rua?

Pois installou-se na cidade um serviço de viação novo, e installou-se d'uma forma definitiva, por um seculo; esse sistema emprega novo meio da tracção, vehiculos muito maiores do que os existentes, exige mais espaço livre, ameaça com maiores perigos os peões, os carros de todos os generos e os cavalleiros, e a camara não aproveita o ensejo para regulamentar, de vez, o transito em toda a cidade, facilitando a dos carros electricos e ao mesmo tempo impedindo que elles, por si e pelos desmandos alheios, sejam um perigo eminente a todo o momento!

Diariamente a imprensa reclama contra a velocidade demasiada com que esses carros andam, e ninguem tem base para dizer se elles andam ou não no andamento legal, porque nada está regulamentado, que lhes auctorize a carreira vertiginosa ou lhəs modere o andamento.

Percorrem esses carros ruas atravessadas por outras, onde o transito é continuo, e não lembrou ainda a pessoa alguma que sendo essas ruas transversaes estreitas, como são, naturalmente era indicado que em cada uma só se permitisse o transito para um lado, intervallando-as; por exemplo: fazendo que nas ruas de El-Rei, Conceição, Victoria e Santa Justa só se pudesse circular da esquerda ou seja do poente para o nascente, e nas demais em sentido inverso.

A do Arsenal, da que já aqui por mais d'uma vez tratámos, já que não se fez o tunnel do Pelourinho, devia ordenar-se que os vehiculos de carga só circulassem no espaço que, depois da reconstrucção da via americana, lhes ficou livre, deixando só circular na faixa delimitada pelos carris, os carros conduzindo gente.

Curvas apertadas e mascaradas como as do Chiado para a rua do Carmo, d'esta para o Rocio e do Principe, como todas as embocaduras do quadrilatero da baixa, conservam-se desprovidas do letreiro

VEHICULOS A PASSO

que se vê em todas as cidades, ou

CUIDADO COM O TRAMWAY

como em Zurich, Leipzig e tantas outras.

Em ruas em que sobra espaço para os carros de carga circularem fóra da faixa dos tremvias consente-se que só esta faixa seja seguida por todos, do que resulta que a queda d'un cavallo ou o desarranjo do carro ou da carga obrigam a parar mais de vinte carros cheios de gente, com transtorno para todos, como ainda ha dias sucedeu no largo do Terreiro do Trigo, onde se juntaram 19 tremvias, alguns por mais de meia hora.

Citamos factos ao acaso; muitos outros casos ha em que a necessidade de regulamentar o transito em Lisboa se impõe d'uma maneira imperiosa.

Faça a commissão administrativa da camara um esforço intellectual, veja se pode pensar um bocadinho nisto, que é tambem um melhoramento para a cidade.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo» n.º 23, III série, de 28 de Janeiro, publica o seguinte:

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 19 do corrente mês desta Direcção-Geral, os projectos de aviso ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinados a substituir e ampliar as concessões previstas nos avisos ao público Te. n.º 29 e B n.º 63, respectivamente de 2 de Novembro de 1950 e 16 de Dezembro de 1949, para o transporte de madeiras, lenha e serradura.

O «Diário do Governo» n.º 25, III série, de 30 Janeiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.º o Ministro das Comunicações de 23 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são anulados os avisos ao público A. n.º 896, de 13 de Fevereiro de 1946, e n.º 349, de 9 de Fevereiro de 1946, relativos a bilhetes directos, simples, do Porto, Campanhã e Penafiel para Amarante e Celorico de Basto.

O «Diário do Governo» n.º 39, III série, de 15 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 7 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa de telegramas particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterada a relação anexa à mesma tarifa, como a seguir se indica: Alverca, Barcarena, Bouro, Brunheda, Cacela, Cacém, Carregado, Cela, Dois Portos, Leiria, Mafra, Marinha Grande, Martingança, Mercês, Outeiro, Pataias, Pêro Negro, Póvoa, Ramalhal, Reguengo, Romeu, Sabugo, S. Marcos e S. Martinho do Porto, incluindo também na aludida relação os seguintes apeadeiros e localidades: Algueirão, Carapeços, Ganfei, Rio de Mouro e S. Domingos, aditando na citada relação uma nota com o teor seguinte:

Nota — Sempre que haja necessidade de atravessar, de barco, qualquer rio onde não exista acesso público gratuito à margem oposta, a entrega do telegrama será feita me-

diante a cobrança, ao destinatário, da importância relativa à travessia de ida e de regresso.

Por esse motivo deve ser eliminado o parêntese referente a Dominguizo, localidade servida pelo apeadeiro de Alcaria.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Fomento

O «Diário do Governo» n.º 3, III série, de 4 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

Caminho de ferro do Guijá-fronteira da Rodésia

A V I S O

Avisam-se os interessados de que o anúncio do concurso para a adjudicação da construção do caminho de ferro em rubrica foi publicado no *Boletim Oficial de Moçambique*, 3.ª série, de 3 do corrente.

Imprensa

«DIÁRIO DOS AÇORES»

Com a sua edição de 5 de Fevereiro, completou 82 anos de existência o *Diário dos Açores*, de Ponta Delgada, o quotidiano mais antigo e da maior circulação dentro e fora do Arquipélago.

Fundado por Tavares de Resende, continuado por Manuel Resende Carreiro, encontra-se hoje sob a direcção de dois jornalistas ilustres, srs. drs. Carlos e Manuel Carreiro, a quem apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

BRINDES E CALENDARIOS

Da firma TIPA, Tintas Portuguesas, S. A. R. L., estabelecida na Avenida da Liberdade, recebemos dois magníficos calendários para o ano de 1952.

Agradecemos a oferta.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21 — Nova Companhia de Circo.

EDEN — Às 21,30 — «Abbot e Costello na Legião Estrangeira».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — 2 filmes de assombro.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais

Recortes sem comentários

A Rainha D. Amélia legou os seus bens em Portugal ao filho primogénito d. D. Duarte Nuno e instituiu herdeiras universais suas irmãs

LISBOA — Foram publicadas as disposições do testamento e codicilos com que faleceu a rainha sr.^a D. Amélia e que mais podem interessar ao público português:

Do testamento de 25 de Outubro de 1946:

«Instituo como minhas herdeiras universais as minhas três irmãs ternamente amadas Helena de França, duquesa de Aosta, Isabel de França, duquesa de Guise e Luisa de França de Bourbon das Duas Sicílias, Infanta de Espanha, com o encargo de executarem os legados que adiante se referem e as instruções que possa deixar aos meus executores testamentários.

Em caso de morte de algumas das minhas herdeiras universais os seus filhos ou descendentes recolherão as mesmas condições e segundo as regras de representação a parte da herança que caberia àquela das minhas irmãs que me preceder na morte.

Quero neste acto de ultima vontade evocar a recordação do meu Marido e meus Filhos que descansam em Portugal, nesse país que nunca deixei de amar.

Se não puder ser enterrada em Portugal junto de meu Marido e de meus Filhos, desejo ser sepultada na nossa capela de Dreux e os pormenores da cerimónia serão regulados pelo chefe da Casa de França.

Não quero flores nem coroas.

Desejo que o meu caixão seja coberto pela bandeira portuguesa (se possível a do meu iate) e pela bandeira francesa.

Minhas irmãs deverão decidir de acordo com o chefe da Casa de Franca o lugar da minha sepultura».

Segue uma lista de legados, livres de todos os direitos e mais despesas e a nomeação dos executores testamentários.

No codicilo de 18 de Junho de 1949 estabeleceu Sua Majestade a Rainha o seguinte:

• «Lego ao meu afilhado D. Pio Duarte João Miguel Henrique Pedro Gabriel Rafael de Bragança a totalidade dos meus bens e direitos mobiliários e imobiliários situados em Portugal que existirem no dia da minha morte com o encargo de continuar a assegurar o serviço das pensões e rendas que eu mantiver então em Portugal.

No caso do meu afilhado falecer antes de mim, beneficiará das disposições anteriores aquele dos seus irmãos que o seguir em idade.

No codicilo de 26 de Janeiro de 1850 a Rainha fez apenas uma alteração na designação anterior dos executores testamentários.

(De *Notícias da Beira*)

Touros de morte em Benguela

«BENGUELA, 20 de Janeiro de 1952 — Na corrida hoje efectuada, com a lotação esgotada, Augusto Gomes obteve um grande êxito. Lidou um bravo touro de Cláudio de Moura, muito bem de capote, bandarilhando superiormente, e depois dum valorosa e artística «faena» de muleta, entrou a matar, bastando meia estocada para o touro rodar sem «puntilla».

Então, o entusiasmo foi enorme, tendo Augusto Gomes cortado as orelhas e o rabo, dando duas voltas á arena, recebendo muitos ramos de flores. No próximo domingo efectuar se-á a segunda corrida, para a qual já se encontra vendida grande parte da lotação».

Será isto maneira de civilizar os pobres pretinhos?!
Triste exemplo.

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

RELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos P. da

AGENTES EXCLUSIVOS

S O D I L
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}
Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

C E L
é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

OS VINHOS
MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L. da

ARMAZÉM
A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:
Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

L I S B O A
P O R T U G A L

**Sociedade Abastecedora
de Madeiras, L. da**

Recomendada pelos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE
EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO
RUA DA BENEFICENCIA, 209
LISBOA Telef. 72671

**ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS**

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

**Sociedade Portuguesa de Fretamentos,
Limitada**

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA DE S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

TELEFONES { 6 5166
 { 6 5167
 { 6 4026 ■ LISBOA

TELEGRAMAS: «FRETAMENTO»

BROKERS exclusivos da:

**Sociedade Geral de Comércio,
Indústria e Transportes, S. A. R. L.**

ARMADORES DE NAVIOS

LISBOA

(221.700 T. D. W. APROX.)

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:
R. dos Douradores, 107-I.
Telef. PBX 21381-82
PORTO:
Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

**S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE
ST. PIERRE** — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água-gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas os tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

TÓSSE?

