

9.º do 67.º Ano

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES
CONTABILIDADE CENTRAL
19 JUL 1954
EXP.

Lisboa, 16 de Julho de 1954

Número 1598

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, 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
CAMINHOS DE FERRO

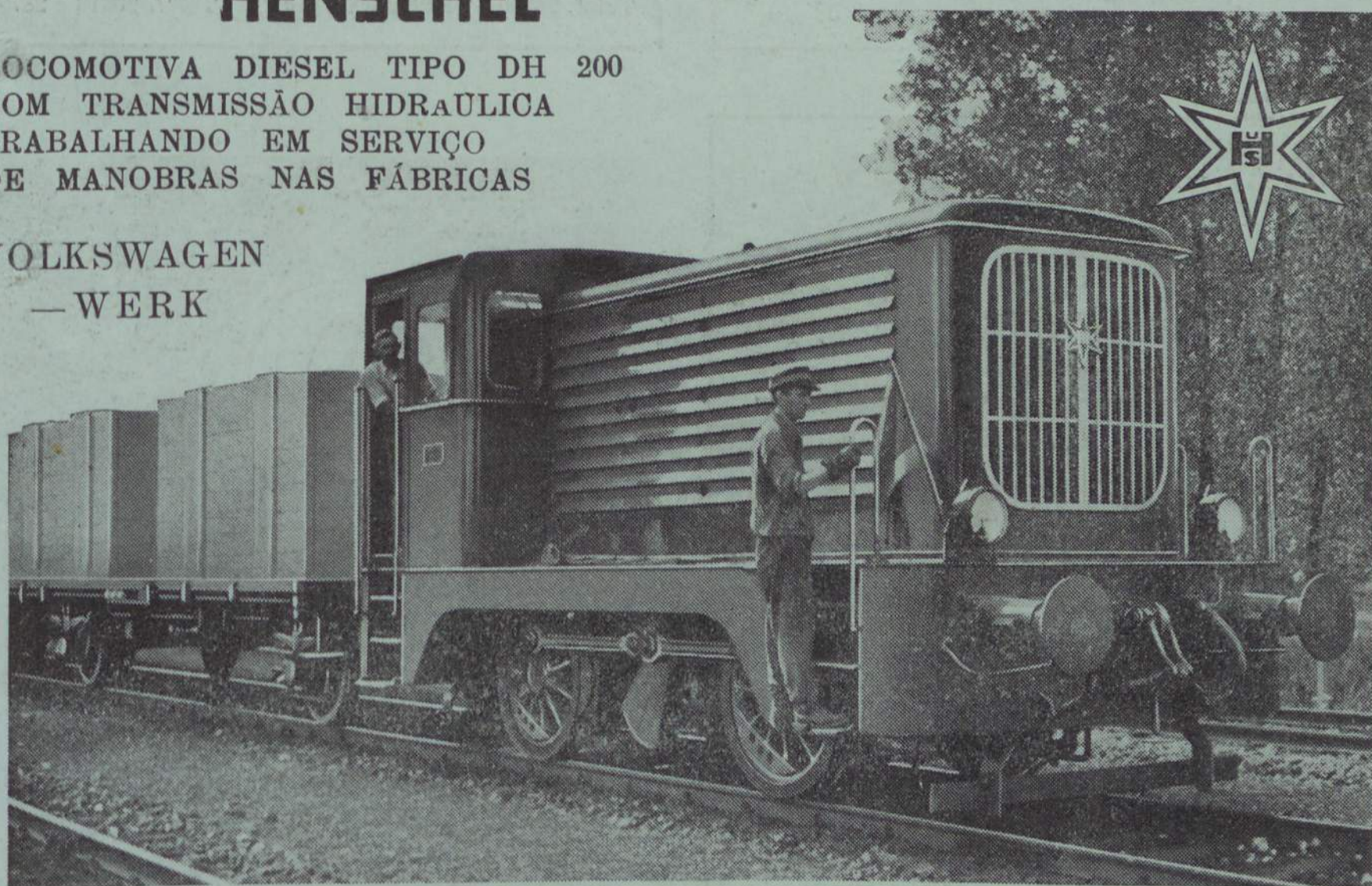
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DH 200
COM TRANSMISSÃO HIDRÁULICA
TRABALHANDO EM SERVIÇO
DE MANOBRAS NAS FÁBRICAS

VOLKSWAGEN
— WERK



HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS · RUA DE S. JULIÃO, 23 · LISBOA

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO
E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS — FLOREIRAS; ETC., ETC., ETC. —

Corporação Mercantil Portuguesa, L.^{da}

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

Motores a gasolina e petróleo
BERNARD e VILLIERS

Motores Diesel
BERNARD — VENDEUVRE
de 6 a 90 C. V. — 1.000 1.500 r. p. m.

IMPERIAL KEIGHLEY (IK)
de 6 a 70 C. V. — 650 a 240 r. p. m. (lentos)

Bombas, para todas as profundidades e todas as capacidades

Grupos moto e electro-bombas

Bombas para poços profundos e bombas submersíveis

Peças sobressalentes para todas as máquinas vendidas

Motores eléctricos — Disjuntores automáticos, reguláveis para luz e força motriz — Cabines transformadoras de alta tensão — Aparelhagem eléctrica de alta e baixa tensão — Pequenas máquinas ferramentas eléctricas

Mecano Eléctrica, Lda.

Rua da Boa Vista, 84-94

Av. dos Aliados, 156-162

LISBOA

PORTO

Telef. 22300 e 31396 PBX

Telef. 20513 e 28758

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

TIMKEN

BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO

REPRESENTANTES
C. SANTOS LDA.
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41
LISBOA

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 B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Agentes no Norte: MATTOS CERQUEIRA, Lda., R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto
Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1598



16 — JULHO — 1954



ANO LXVII

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

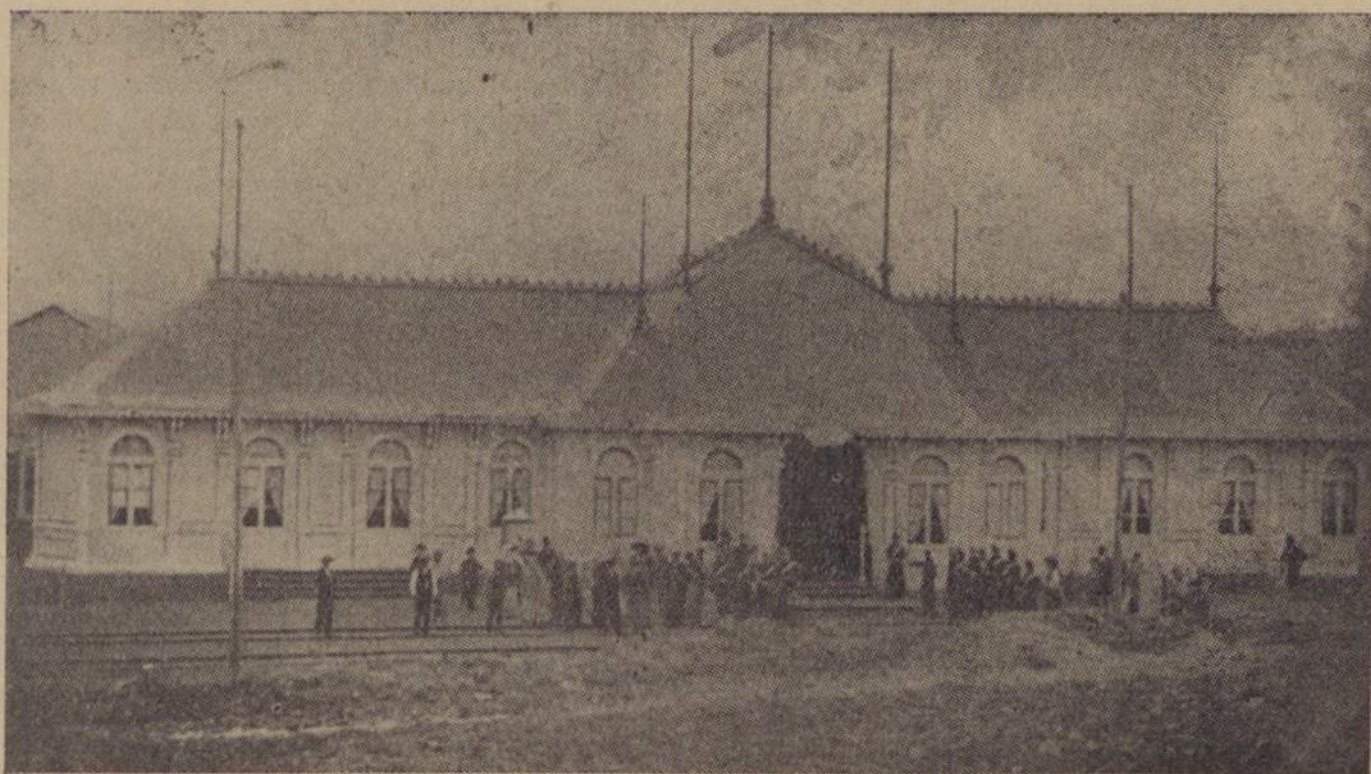
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

A conferência d'El-Rei D. Luís I, de Portugal, com D. Afonso XII, de Espanha, na Estação do Caminho de Ferro de Elvas em 1879, por <i>EURICO GAMA</i>	193
As grandes figuras nos Caminhos de Ferro em Portugal	197
As Praças de Paris	201
Publicações recebidas	203
Há 50 anos.	205
Espectáculos	205





Pavilhão construído junto da Estação do Caminho de Ferro de Elvas para a entrevista de SS. MM. D. Luís I e D. Afonso XII, no dia 5 de Fevereiro de 1879

A conferência d'El-Rei D. Luís I, de Portugal, com D. Afonso XII, de Espanha, na Estação do Caminho de Ferro de Elvas em 1879

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

Ao prezado Amigo e bom português sr. Carlos d'Ornellas

INAUGURANDO a linha férrea de Elvas a Badajoz, facto que se deu no dia 5 de Fevereiro de 1879, os reis das duas nações peninsulares, que então eram D. Luís I ⁽¹⁾ e D. Afonso XII ⁽²⁾, encontraram-se, nessa mesma data, na Estação de Elvas, pois a Constituição da Monarquia Portuguesa não permitia que o rei de Portugal atravessasse a fronteira.

A' esquerda da gare e para a parte da cidade mandou D. Luís construir um singelo e elegante pavilhão, destinado a receber o monarca espanhol. Compunha-se de um corpo central e dois laterais, apresentando doze janelas e portas, além da entrada principal, voltadas para o norte; uma janela a cada topo e oito dando para a rectaguarda. Media 40 metros de comprimento e tinha exteriormente a forma de uma casa de verão. No interior, o edifício repartia-se em duas grandes divisões,

uma para a recepção, outra para o almoço, separadas ambas por um corredor que terminava à entrada do vestíbulo e, ladeando este, havia dois corpos salientes, que serviam de aposentos particulares de Suas Majestades. Eram apainelados com as cores nacionais portuguesas, espanholas e italianas, estas em homenagem à rainha Maria Pia.

Um outro compartimento, forrado a papel, aguardava os ministros e mais pessoas das régias comitivas.

A copa e a cozinha foram instaladas num espaçoso barracão, e todo o recinto em volta estava garridamente ajardinado.

No ponto cimeiro do pavilhão tremulava a bandeira portuguesa e sobre o arco da entrada principal havia dois escudos com as armas das cidades de Elvas e Badajoz. Pendiam do alto re-

posteiros de veludo carmesim e forravam todo o vestibulo sedas das cores espanholas, atapetando-o, como a todos os compartimentos, uma alcatifa de tons variados e vistosos. A mobília e os objectos de arte que adornavam as várias dependências, eram de grande valia.

D. Luís partiu de Lisboa no dia 4 pelas 23,10 horas e chegou à estação das Fontainhas às 8,28 do dia immediato. Saudado em todas as estações do trajecto, foi carinhosamente recebido em Elvas. O rei trajava farda de general com a banda das ordens espanholas, e acompanhavam-no entre outras altas individualidades, o presidente do Conselho e Ministro da Guerra, António Maria Fontes Pereira de Melo; o ministro dos Negócios Estrangeiros, João de Andrade Corvo; o titular das Obras Públicas, Lourenço António de Carvalho; o Marquês de Ficalho, Mordomo-mor; o Conde de Ficalho, seu Camarista; Ajudantes de Campo, Generais Carlos Maria de Caula e D. Luís Mascarenhas; oficiais às ordens, capitães Visconde de Seisal e Tomás de Sousa Rosa e capitão-tenente, João Teixeira de Carvalho; Vice-Almirante, José Baptista de Andrade; o médico de serviço, Dr. Magalhães Coutinho; o Embaixador de Espanha, Duque de Tetuan, com D. Joaquín Gutiérrez Valcárel, D. Angel Ruata e D. Ricardo Larios.

Na véspera chegara o Conselheiro Nazaré, bem como o pessoal encarregado de preparar o banquete.

Logo que Sua Majestade saíu do comboio passou revista à tropa que lhe fazia a guarda de honra: uma bateria de artilharia 3 de campanha, composta de 6 bocas de fogo de aço, de 9 centímetros, e uma força de 4 oficiais, 72 praças, 18 cavalos e 40 muares, sob o comando do capitão António Vicente Ferreira de Montalvão; o regimento de Cavalaria n.º 1, Lanceiros de Victor Manuel, e a sua charanga, 29 oficiais, 288 praças e 317 cavalos, comandados pelo coronel Diogo Roberto Higgs; regimento de artilharia 2, de posição, 31 oficiais, 491 praças e 3 cavalos, sob as ordens do coronel António Ferreira Quaresma; charanga de Artilharia 1; Batalhão de Caçadores 8 com 34 oficiais, 464 praças e 3 cavalos, comandado pelo coronel António Gomes Pinto Guimarães e regimento de Infantaria 4, composto de 32 oficiais, 541 praças e 4 cavalos, sob o comando do coronel Tiago Ricardo de Soure, e respectivas Bandas de Música.

Comandava superiormente estas forças, todas em grande uniforme, o General de Brigada Roque Francisco Furtado de Melo, Governador da Praça de Elvas, que se fazia acompanhar do seu ajudante de campo, António Joaquim Vieira Pimentel.

No pavilhão recebeu o Rei os cumprimentos da Câmara Municipal, de que era presidente o sr.

José Inácio Pereira, e secretário António Tomás Pires, o insigne folclorista português; do comandante da 4.ª Divisão Militar, General Jerónimo Maldonado; do Governador Civil, Conselheiro Cau da Costa; e das restantes autoridades locais, assim como do Dr. Paiva Pitta, Vigário Capitular e Governador do Bispado.

O povo vestia os seus melhores e mais característicos fatos regionais.

Às 9,35 chegou o comboio real de Badajoz, parando a carruagem que conduzia D. Afonso XII, diante da entrada principal do pavilhão, em cujo estrado o rei D. Luís o esperava. Como antes procedera para com o Chefe da Nação portuguesa, também a bateria, o Forte da Graça e a Praça de Elvas salvaram, e o povo vitoriou os reais hóspedes.

D. Afonso ostentava a farda de general com a banda das três ordens militares portuguesas. Apeando-se, abraçou D. Luís e saudou afectuosamente os que o rodeavam. Faziam parte da sua Corte: o Presidente do Conselho de Ministros, Cánovas del Castillo; D. Manuel Silveira, ministro dos Estrangeiros; Conde de Toreno, ministro das Obras Públicas; Conde de Valbom, ministro de Portugal em Madrid; D. Adelardo Lopez de Ayalla, presidente do Congresso de Deputados; Marquês de Alcañices, mordomo-mor do Paço; Conde de Sepúlveda, inspector dos palácios reais; General Ó Ryan, chefe da Casa Militar; General Echagüe, conde Serrallo, comandante-geral dos alabardeiros; Marquês de Santa Cruz, Mordomo-mor; Francisco Alonso Rubio, médico da sua real Câmara; General Primo de Rivera; Marquês de S. Miguel; D. João Carnicero, capitão-general da Estremadura; Presidente da Deputação Provincial de Badajoz, representando o Governador da Província, que estava doente; D. Saturnino Calderon Collantes, Subsecretário da Presidência do Conselho; D. Francisco Canelejas y Mendez, Director do Caminho de Ferro; D. Luís Fernandez da Silva, D. José Lafuentes e D. Manuel Flores Calderon, secretários particulares dos ministros.

Em seguida os dois monarcas passaram revista, a pé, às forças da brigada que, pouco depois, desfilarão em frente do pavilhão, estando já ambos no estrado a que atrás fiz referência.

O dia, que amanhecera de mau cariz, desanuviou-se e às 13 horas, quando principiou o almoço, estava mesmo agradável.

O salão em que se realizou era, nas decorações, bastante semelhante ao da recepção: as janelas e as portas tinham sobre as galerias douradas escudetes alternados das armas de Portugal, Espanha e Itália; das galerias pendiam cortinas de rendas e cortinas de fino tecido, carmesins, verdes ou azuis, conforme as cores nacionais a que per-



Praça pública de Elvas
(Panorama, 1839)

tenciam os escudetes. No centro do tecto os escudos das mesmas nações, no lugar de honra o da Espanha. Em painéis triangulares viam-se escudetes com as armas municipais de Coimbra, Lisboa, Porto e Vila Nueva de la Serena, enquanto que no outro compartimento figuravam as armas dos municípios de Mérida, Ciudad Real, Madrid e Braga. Havia mais: doze aparadores distribuídos pelos intervalos das janelas, quatro dos quais, maiores do que os outros, guarneciam as paredes dos topos do salão. Ao longo da mesa e sobre estes aparadores fora disposta a opulenta Baixela Germain.

A refeição foi servida a 60 talheres e a ementa constou das seguintes iguarias, como se vê num cartão impresso a ouro, encimado pelo escudo das armas de Portugal, que se encontra no Museu Municipal de Elvas:

CHAUD

Potage aux trois filets — Crème d'orge perlée à la Princesse — Orly de filets de lapin à l'Anglaise — Esturgeon à la Rothschild — Filets de boeuf à la Bordelaise —



Vista interior do mercado coberto de Elvas
(Panorama, 1839)

Petits vol-au-vents au salpicon — Suprême de perdreaux aux truffes — Dindes au Jus — Bécasses au cresson.

FROID

Pâtés de cerf au Chasseur — Mayonnaise de homard — Pain de foie-gras à la Belle-vue — Langues salées à l'Écarlate.

GROSSES PIÈCES

Galantine de dindonneau truffé — Jambon de Westphalie à la gelée.

SUCRÉS

Pouding à la Brésilienne — Savarin au sirop de vanille — Tartelettes d'abricots meringuées.

GROSSES PIÈCES

Nongât à la Parisienne — Gâteaux de Turin décorés.

GLACES

Vins — Liqueurs.



Vista de Elvas e do Forte de Santa Luzia
(Panorama de Janeiro, 1840)

As Bandas de Caçadores 8 e Infantaria 4, sob a regência dos seus chefes, respectivamente Francisco Fernandes de Almeida e Domingos Afonso de Noronha, executaram uma o Hino Nacional espanhol, a outra o do rei D. Luís, e depois alternadamente as seguintes peças, principiando a de Caçadores:

- 1 — Pot-pourri da «Martha», de Flotow.
- 2 — Cena da Conjuração e Benção dos Punhais, dos «Huguenotes», de Mayerbeer.
- 3 — Pot-pourri, de «Pedro o Cruel», de Reparaz.
- 4 — Trecho do 1.º acto do «Don Carlo», de Verdi.
- 5 — Pot-pourri da «Forza del Destino», de Verdi.

Num curto intervalo uma girândola de foguetes anunciou os brindes, correspondida por salvas de artilharia e pelos Hinos da Paz e do rei de Portugal, que as bandas tocaram.

Usou em primeiro lugar da palavra e em correctíssimo francês, D. Luís, que pronunciou a seguinte frase: Congratulo-me por que se tenha aberto esta nova via de comunicação de Espanha e Portugal, porque me proporcionou o ensejo de brindar pela prosperidade da Nação espanhola e d'el-rei D. Afonso XII».

Este respondeu assim, também em francês: «Felicito-me, pela minha parte, por ter tido ocasião de pisar o solo português, e de gozar a sua nobre hospitalidade; e faço ardentes votos pela saúde e felicidade d'el-rei D. Luís, de sua augusta esposa a Rainha D. Maria Pia, e de toda a Casa de Bragança, que desejo ver unida estreitamente à que represento, pelos vínculos da simpatia. ⁽³⁾

As Bandas executaram ainda os seguintes trechos:

6 — *Pot-pourri* do 3.º e 4.º actos dos «Huguenotes».

7 — *Solo de clarinete*, de Saint Léon.

8 — *Grande fantasia de Saxofone*, de Santos Pinto.

9 — *Sigadillas do Processo do Cancan*, e *Cançoneta dedicada à estudantina Figaro*.

10 — «*Los Merengues*», bolero, de Domingos Noronha.

A's 14,30 findou a refeição e Suas Majestades conferenciaram até às 15,35, hora a que Afonso

XII, por entre fartas aclamações regressou ao seu país, depois de ter agraciado o Ministro Fontes com o colar do Tosão de Ouro, vago pelo falecimento do célebre general Espartero, e contemplado a pobreza da cidade de Elvas com a esmola de um milhão de réis.

Por sua vez, D. Luís condecorou o ministro Cánovas com a Grã-Cruz da Torre e Espada, e às 16,30 voltou para Lisboa, ficando o povo de Elvas mergulhado na maior saudade.

Chave do Reyno, aos 13 do Mês do Coração de Jesus, do ano de MCMLIV.

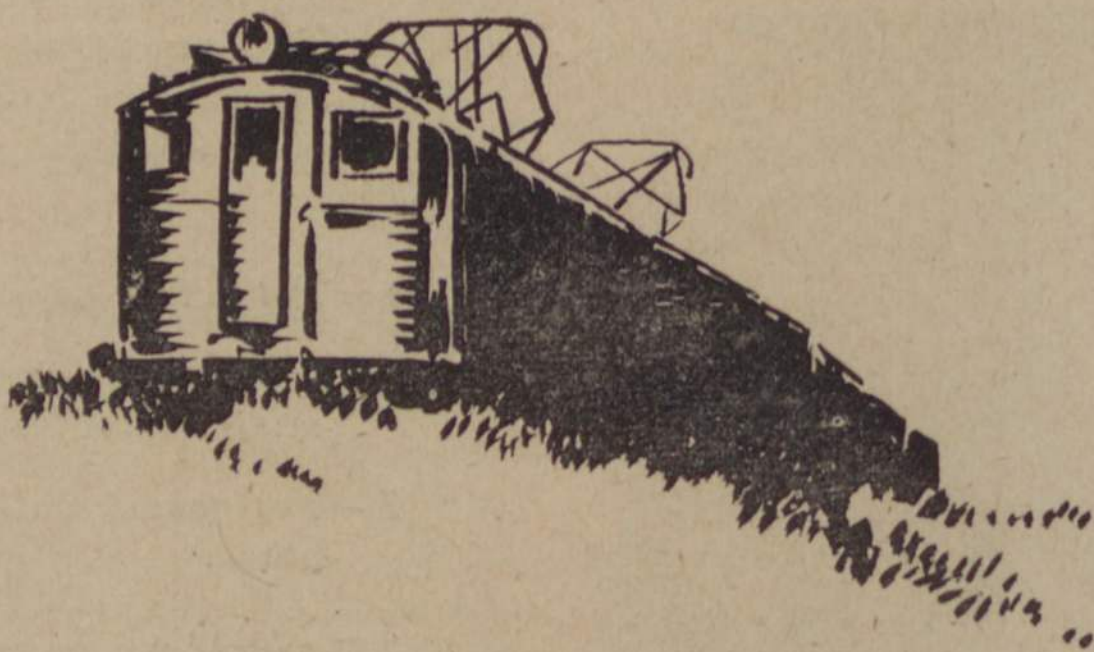
(1) D. Luís, o Popular, 31.º rei de Portugal, filho da rainha D. Maria II e do rei D. Fernando II, nasceu em Lisboa a 31 de Outubro de 1838 e faleceu em Cascais a 19 de Outubro de 1889. Aclamado em 22 de Dezembro de 1861, casou em 27 de Outubro de 1862 com Dona Maria Pia de Saboia, filha mais nova do rei de Itália, Victor Manuel II.

(2) D. Afonso XII, filho de D. Isabel II e de D. Francisco de Assis, nasceu em Madrid aos 28 de Novembro de 1857. Contraíu matrimónio com sua prima, a Infanta Dona Maria das Mercês de Orleães e Bourbon, em 23 de Janeiro de 1878, e tendo esta falecido em 26 de Julho seguinte, D. Afonso casou em segundas núpcias, a 29 de Novembro de 1879, com Dona Maria Cristina, Arquiduquesa de Austria, de quem teve em 17 de Maio de 1886 o que havia de ser D. Afonso XIII de Espanha. Faleceu no Palácio do Prado no dia 25 de Novembro de 1885.

(*Enciclopédia Universal Ilustrada, Espasa, vol. 4.º p. 600 e seguintes*).

(3) Vitorio de Almada, de quem nos socorremos como fonte de melhor informação, para a descrição desta visita, à qual ele assistiu. *Dicionário de Geografia e História*, vol. 1.º, p. 91 e seguintes São também de consultar as seguintes obras; *Ocidente*, vol. 2.º, ano II, p. 36; *Ilustración Española y Americana*, n.º 6, ano 23.º, de 15 de Fevereiro de 1879, com 10 curiosos desenhos de D. João Comba y Garcia, enviado expressamente a Elvas por esta ocasião; e *Diário Ilustrado*, de Lisboa, n.º 2.101, de 23 de Fevereiro de 1879.

F. G.



As grandes figuras nos Caminhos de Ferro em Portugal

O nosso colaborador Carlos de Brito Leal publicou uma curiosa crónica descrevendo a vida de D. José de Salamanca y Mayol, fundador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, hoje C. P.

Desse magnífico trabalho transcrevemos alguns trechos que se referem à vida acidentada do Marquês de Salamanca, que foi grande de Espanha, banqueiro, advogado, ministro e homem de altos negócios, possuidor de uma grande fortuna e que morreu pobre e bem pobre.

Quem era D. José de Salamanca?

«Filho de um médico com numerosa clientela, nascera em Málaga no mês de Maio de 1811 e a sua meninice deveria ter decorrido em convivência com os negociantes de outros países, que àquele porto espanhol acorriam nos seus navios a transaccionar os vinhos e frutas da região. O seu espírito e temperamento de meridional irrequeto, formara-se assim num ambiente de grandes negócios, entre estrangeiros ambiciosos, procurando enriquecer em luta tenaz e resistente às vicissitudes da vida. Teria sido essa influência que mais tarde o moveu, ainda jovem, a casar-se com dama ilustre de nacionalidade inglesa, renegando as suas contrêrrâneas de olhos lindos e de tão famosa formosura. Gibraltar não é distante e Málaga era terra querida dos comerciantes britânicos.

Na idade própria, seu pai enviou-o para a Universidade de Granada para estudar leis. Por ali logo deveria ter-se evidenciado pelas suas ideias demasiado avançadas para a época, porque não hesitou em conspirar activamente na preparação do grupo de liberais que deveria proteger o desembarque do general Torrijos em 1 de Dezembro de 1831, em luta contra os absolutistas. O general e os seus cinquenta e dois companheiros, que com ele haviam desembarcado em S. Fernando, foram presos e fusilados e o estudante José Mayol, mais tarde D. José de Salamanca, foi forçado a fugir para salvar a vida. Tinha apenas vinte anos de idade e isto deu-lhe azo a poder ocultar-se às buscas da polícia, que em vão procurou pelas províncias de Alicante e Almeria, certo jovem *muy alto y muy delgado, ferviente correligionário de Torrijos*.

Foi esta a sua primeira aventura.

Mas continuou a conspirar. Em 1835, intervinha na sublevação que estalou contra o conde de Tereno e, a despeito da sua pouca idade, já então formado em Direito, não recusou ser membro da junta revolucionária de Sevilha; em 1836 era eleito deputado por Málaga e vinha para Madrid exercer também o cargo de juiz municipal. Casara, e na capital do reino sentia-se finalmente no meio para que fora fadado. Logo procurou pôr-se em contacto com a gente grada da nobreza e da alta finança, surgindo dentro em pouco íntimo colaborador dos grandes banqueiros Buschental y Heredia, empreendendo arriscadas operações de Bolsa em Londres por conta do Tesouro espanhol na remissão da dívida pública e distinguindo-se em pouco tempo pela sua rara habilidade como homem de negócios. Arrendara por cinco anos, primeiro de sociedade e depois só, a exploração das salinas espanholas, conseguindo, e ainda com grande vantagem para o Tesouro, ganhar uma fortuna fabulosa.

Necessitava, porém, para a realização dos seus negócios e necessidades da sua actuação política, a que se dera com ardor de meios rápidos de comunicação não só na península como além Pirineus e isso decidiu-o a empreender a construção de caminhos de ferro, o novo sistema de transportes que, ao tempo, atraía todas as atenções.

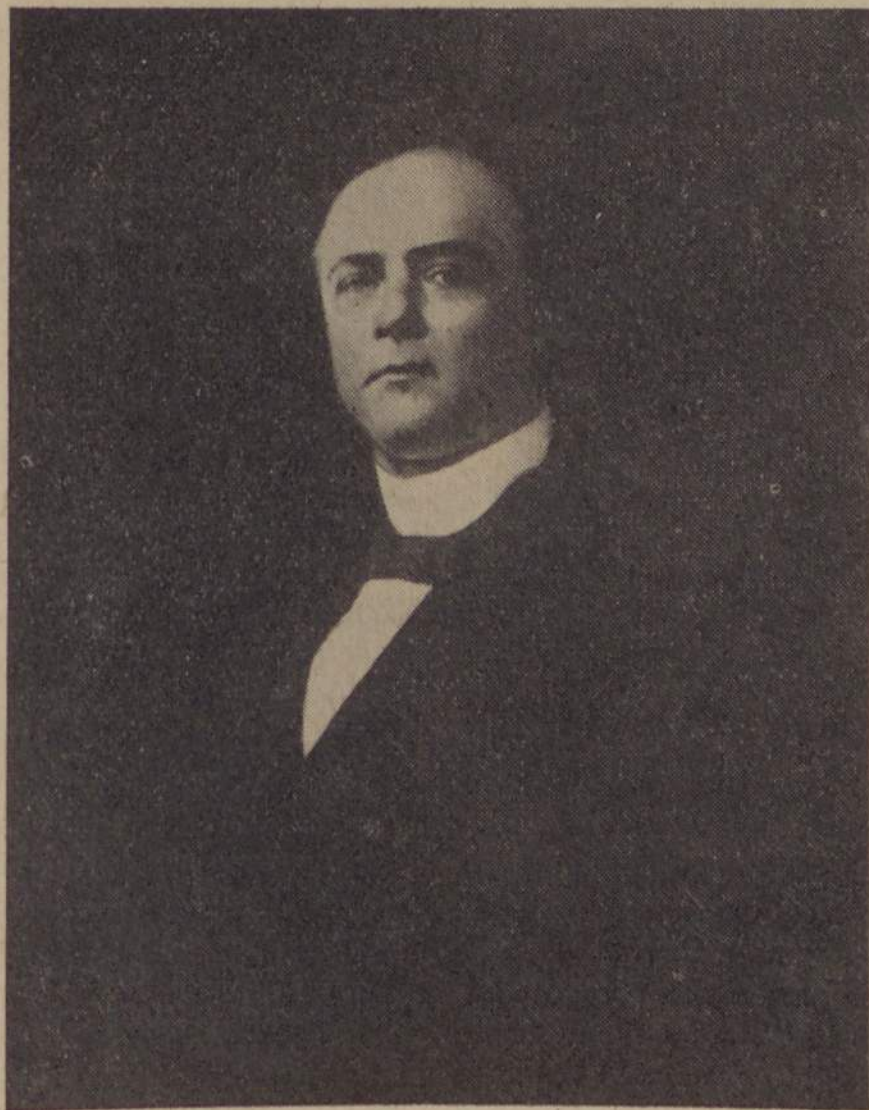
Tal foi o motivo que levou D. José em 1844 a solicitar do Governo uma autorização para iniciar, a título de ensaio, a construção da linha de Madrid a Aranjuez, localidade preferida pela corte e pela nobreza residente em Madrid para as suas estadias fora da capital.

Tratava-se de fornecer à família real um meio rápido e cómodo de poder transportar-se à sua estância de repouso e a astúcia de D. José triunfou. A licença foi concedida e a 4 de Maio de 1846, as obras começavam sob o auxílio eficaz da rainha Isabel II, que para tal se prestava a fornecer ferramentas e a ceder os terrenos sem qualquer indemnização. Espanha ia ter o seu primeiro caminho de ferro.

Em 1847, D. José, filiado no partido moderador, era chamado a ocupar a pasta da Fazenda, mas, derrubado o governo por habilidades do próprio presidente do ministério, Narvaéz, foi destituído D. José do seu cargo de ministro.

Não era, porém, o futuro fundador da C. P. pessoa que se conformasse com uma demissão inesperada e, unindo-se aos generais Alaix y Ortega, fusilado mais tarde em S. Carlos da Rapita, depressa urdiu uma intriga palaciana tendente a fazer sair Narvaez do poder. O plano fracassou e D. José de Salamanca teve que fugir a toda a pressa disfarçado para Baiona, deixando por terminar a construção da via férrea para Aranjuez, com as obras suspensas. Pior que isso foi a perda de todos os seus bens arrestados pelo Governo, deixando-o completamente arruinado.

Só em 1849, pôde D. José regressar a Madrid e restabelecer a sua fortuna, iniciando um período de grande actividade não só na construção da linha de Madrid a Aranjuez, cujos trabalhos haviam recomeçado, como também na linha do Mediterrâneo e em outras linhas de sua iniciativa.



Don José de Salamanca y Mayol

Continuava também sempre em grande evidência política, lutando desassombradamente com os seus adversários. Essa atitude obrigou-o a fugir novamente de Madrid, quando rebentou a revolução de 1854 e os inimigos do seu partido, assaltando o seu riquíssimo palácio na calle de Cedaceros, saquearam-no e lançando para a rua os móveis valiosos e as preciosidades artísticas que faziam dos seus salões um verdadeiro museu, amontoaram-nos na via pública e lançaram-lhe fogo.

Em nada isso perturbou D. José, já então Marquês de Salamanca, Conde de Llanos e grande de Espanha, que graças ao seu caminho de ferro, que já chegava a Albacete, conseguira por-se a salvo.

A sua ausência foi breve e voltando a Madrid continuou dirigindo os seus negócios e a construção das vias férreas, cujos trabalhos havia iniciado não só em Espanha, como em França.

Concluída a linha de Madrid a Aranjuez em 8 de Fevereiro de 1851, foi aberto ao público esse troço de 49 quilómetros a 10 do mesmo mês e a 10 de Dezembro do mesmo ano, D. José, que até então era apenas construtor, apressou-se a propor ao Governo a sua aquisição, a exemplo do que viria a fazer em Portugal oito anos mais tarde, trespassando para seu nome, com a designação de Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a Empresa que até ali fora encarregada de proceder aos trabalhos da construção das vias.

À vista do estabelecimento dos caminhos de ferro em Espanha, vários grupos de financeiros procuravam também em Portugal começar a construção desse novo meio de transporte.

Depois de várias tentativas, formara-se, como se sabe, a primeira companhia de transportes ferroviários em Portugal, a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro Portugueses, encarregando-se da construção de uma via férrea de Lisboa ao Porto, ou, pelo menos, tendo em vista essa construção.

O primeiro troço de Santa Apolónia ao Carregado foi inaugurado por D. Pedro V em 28 de Outubro de 1856, uma hora e quarenta minutos de jornada, porque a comissão de técnicos só considerava possível a abertura da linha ao público, desde que os comboios não ultrapassassem prudentemente a velocidade de 20 quilómetros à hora.

Esperava-se que a construção prosseguisse, mas as despesas incorridas com o pagamento das férias ao pessoal e a falta de vagões e demais material móvel, tornaram impossível a obtenção de lucros suficientes para fazer face ao custo da exploração e ao prosseguimento dos trabalhos.

Numa época em que a gare provisória de Santa Apolónia era pela população de Lisboa considerada de longínquo acesso e o facto das demais estações ao longo da linha ficarem situadas, por vezes, bastante distantes das povoações a que se destinavam servir, concorreram em grande parte para a indiferença de grande número de portugueses por esse novo meio de transporte e forçaram a rescisão do contrato.

Em 9 de Julho de 1857, a primeira empresa que corajosamente havia iniciado o serviço ferroviário em Portugal, cedia ao Estado todos os seus direitos. Primitivamente organizada com capital inglês, de nada lhe havia valido trespassar parte desse capital a portugueses, com uma direcção quase toda nacional, da qual fazia parte o conde de Farrobo, considerado ao tempo o homem mais rico do país.

A situação agravou-se e três anos decorridos após a inauguração da linha de Lisboa ao Carregado, apenas mais alguns escassos quilómetros haviam sido construídos até à ponte da Asseca, em 20 de Junho de 1858. Os trabalhos arrasavam-se, os empreiteiros sucediam-se e o Governo viu-se obrigado a abrir um novo concurso para a construção e exploração de um caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Badajoz e à margem direita do Douro. É então que surge em cena um personagem já aureolado pela fama de milagroso construtor de caminhos de ferro, D. José, Marquês de Sala-

manca, que logo vem a Portugal assinar, em 14 de Abril de 1859, um contrato provisório para a construção desejada. Era o messias que todos aguardavam.

Sem delongas, com a actividade que já lhe conhecemos, D. José, a 14 de Setembro desse mesmo ano, transforma em definitivo o contrato provisório e constituída a Empresa que há-de ter a seu cargo todos os trabalhos, fez-se rodear de engenheiros espanhóis e portugueses que logo iniciam as obras.

Habitado a viver como grande de Espanha, em grande luxo e opulência, exige que a sede da Direcção e a Administração se instalem em Lisboa num grande palácio, digno da sua representação e é escolhido o palácio Palmela, ao Calhariz, junto à actual Caixa Geral dos Depósitos.

Ocupa o lugar de director o engenheiro espanhol D. Eugénio Page, figura mais de diplomata do que de técnico, que imediatamente se faz relacionar com as melhores e mais aristocráticas famílias da capital portuguesa.

Os salões do palácio do Calhariz passam então a ser o centro de reunião da melhor sociedade lisboeta. Os chás, as recepções e os bailes faustosos sucedem-se. Os banquetes, onde figura uma baixela especialmente enviada de Madrid, dão brado em Lisboa e o ouro do Marquês de Salamanca não pára de correr, deslumbrando as elegâncias da época. Tratava-se de conquistar as boas graças dos governantes e dos trunfos de maior influência.

D. Adela, irmã de D. Eugénio e, na sua ausência, Madame Pombo Archer, fazem as honras do palácio recebendo as damas, e D. Eugénio encarrega-se dos cavalheiros, que, pela tarde, vêm do Chiado até ao Calhariz para beber o seu cálice de bom Porto nas salas do representante do Marquês de Salamanca.

Por essa época, o ajudante de engenheiro, Correia de Barros, que depois se tornou conhecido como político na capital do Norte, havia escrito um drama para ser representado no Teatro de D. Maria. D. Eugénio Page não perdeu a oportunidade de poder mostrar quanto a Empresa de Salamanca se interessava por essa representação e usou de toda a sua influência para que ao primeiro espectáculo não faltasse a sociedade mais selecta de Lisboa, preparando-lhe uma grande ovação.

Quando as tropas portuguesas sofreram um desastre em Loja, na província de Angola, a Empresa de Salamanca antecipou-se em levar a efeito uma récita de caridade no Teatro de D. Maria, para o seu produto ser aplicado em favor das famílias das vítimas do desastre. Foi ainda o engenheiro D. Eugénio Page quem organizou o programa e, com a assistência da família real, nele tomaram parte membros da mais alta sociedade e do corpo diplomático, como madame Katakage, esposa do secretário da Legação da Rússia, madame Ortega, esposa do cônsul de Portugal em Madrid e até o próprio conde de Farrobo, que cantou talvez pela última vez a sua ária predilecta, *O Elixir do Amor*, com que costumava entusiasmar os seus convidados, nas afamadas récitas no teatro do seu palácio das Laranjeiras, onde hoje está o Jardim Zoológico.

No entretanto, os trabalhos prosseguiam financiados por capitais espanhóis, franceses e portugueses, que à disputa se ofereciam à disposição do Marquês de Salamanca. Os seus inúmeros negócios prosperavam e tendo a seu cargo a construção de muitas linhas férreas não só em Espanha e em Portugal, como também em França, D. José de Salamanca tornava-se um dos homens mais ricos de Espanha no século XIX, com uma fortuna avaliada em mais de trezentos milhões de reales.

Estava no período áureo da sua existência. Os seus numerosos palácios e casas de campo estavam mobilados com um luxo asiático e neles se encontravam os objectos de arte mais preciosos e mais raros. Tornara-se pródigo até ao exagero e

protegia as artes com esplêndida generosidade, fazendo-se rodear de um exército de criados e de uma verdadeira comitiva de ajudantes técnicos.

Em Portugal, a sua Empresa iniciara a construção das linhas do Norte e do Leste, cujo traçado era feito tendo mais em vista atingir Badajoz pelo caminho mais curto, do que servir as povoações junto das quais, por força das circunstâncias, era, por ventura, obrigado a passar. E assim, a linha ficou bastante distante de Alter do Chão, de Portalegre, de Monforte, Arronches e Campo Maior. Tratava-se de chegar a Badajoz o mais depressa possível ainda que em detrimento dos interesses dos povoados portugueses.

Os trabalhos tinham tomado um incremento que deixava os portugueses estupefactos. Eram mais de vinte e dois mil trabalhadores, fazendo aterros, cavando desaterros, lançando pontes, entre as quais a de Constância, que causou admiração, e perfurando os túneis de Chão de Maçãs, o primeiro que se construía em Portugal e o de Albergaria, trabalho difícil devido à natureza do terreno. A construção destes dois túneis foi feita com operários italianos e espanhóis especializados, por ser esta modalidade de trabalho completamente ignorada em Portugal, e como essa construção, em planos com grande diferença de nível, foi iniciada antes de haver sido lançada a linha, tiveram os túneis depois de ser ligados com curvas e contra-curvas de limitado raio e rampas de pendor máximo que ainda hoje demoram o trajecto.

Eram frequentes as rixas e até mesmo os assassinatos entre os trabalhadores recrutados nas mais baixas camadas com gente da pior índole. De Leiria teve que vir um destacamento militar para manter a ordem e proteger os capatazes e engenheiros. Fora o caso que o engenheiro Isla, perseguido certa noite por um grupo de trabalhadores que lhe cercaram a casa, tivera que barricar-se e defender-se a tiros de revólver, até à chegada de auxílio.

D. José de Salamanca mudara a bitola da linha para o Carregado, de 1^m,44 para 1^m,67, a mesma bitola das linhas espanholas, e fundava uma nova povoação, a que chamou Entroncamento, no local onde as linhas de Leste e do Norte se separavam. E daquela pequena estação isolada num campo de trigo e de oliveiras, nasceu o maior centro ferroviário de Portugal, graças à visão lúcida de D. José de Salamanca.

De Espanha, vinham não só administradores como muitos engenheiros espanhóis contratados por D. José. Eram D. José Lafuente, D. João Gomez Roldan, D. Alexandre Llorente, D. Manuel Mendoza, D. José de Saragoza, D. Tomás Retortillo, o Marquês de la Gandara e o director D. Eugénio Page, com o seu adjunto D. Adolfo Ibarreta. O engenheiro encarregado da construção dos túneis da linha do Norte era D. Domingos Busquets y de Casacubierta, o chefe de exploração era D. Julião Gomez y Mastre e, a cargo de D. Alexandre Fillol estava o difícil problema das expropriações.

Muitos destes engenheiros casaram em Portugal e fixaram residência no nosso país, como D. Alexandre Fillol, que faleceu em Lisboa a 17 de Junho de 1891, com sessenta e seis anos de idade.

Usando a mesma táctica que usara para a aquisição da linha de Madrid a Aranjuez e ao Mediterrâneo, D. José de Salamanca procurou logo fixar a sua posição de primeiro dirigente na exploração das linhas que construía, e assim, a 22 de Dezembro de 1859, no mesmo ano em que haviam começado os trabalhos, obtinha do Governo a aprovação dos estatutos de uma nova companhia a que deu o nome de COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES, a C. P. dos nossos dias, da qual é, portanto, D. José de Salamanca o incontestável fundador.

A Empresa Salamanca, encarregada dos trabalhos, e a Companhia Real passaram a ser para os actos oficiais duas entidades absolutamente distintas, mas na realidade consti-

tuíam um único grupo à testa do qual dominava a discricionária ditadura de D. José de Salamanca, habituado a sempre vencer, até mesmo, em caso de necessidade, um pouco fosse como fosse...

A enérgica acção que exercia no nosso país, numa época em que abundavam ainda os ferozes partidários da mala-posta, provocava a maledicência dos que se sentiam incompetentes para rivalizar com o seu espírito de iniciativa, procurando todos os pretextos para criar dificuldades aos seus planos.

E a oposição surgiu, primeiro subtil e cautelosa, e depois declaradamente. No Porto, travaram-se grandes discussões por parte dos elementos mais influentes do burgo, sobre a inconveniência do estabelecimento da estação terminal da linha do Norte, no local primitivamente estipulado, no Poço das Patas, na direcção do qual já estavam construídas duas das principais obras de arte, que eram o viaduto sobre a parte principal de Vila Nova de Gaia e o túnel da serra do Pilar, que deveria comunicar com a ponte a construir através do rio Douro.

Tal celeuma levantou este traçado, já aprovado, que o Governo foi forçado a dar por provisoriamente terminada a linha do Norte, estabelecendo nas Devezas a estação terminal, até última e definitiva resolução para a travessia do Douro. Venceu D. José de Salamanca. A 7 de Setembro de 1864, eram abertos à exploração os 226 quilómetros de via, do Entroncamento às Devezas e em 5 de Novembro de 1877 chegava ao Porto o primeiro comboio de passageiros, conforme o projecto inicial.

Em Espanha, D. José continuava sendo o grande político do seu tempo, não se furtando a toda a espécie de riscos para obter o triunfo do seu partido. Durante o período revolucionário de 1868 a 1874, figurou primeiro entre os deputados afonsinos e, logo depois, entre os senadores da oposição. Nas primeiras cortes da restauração constitucional fez-se eleger deputado por Albacete e finalmente senador pela província de Lião. Tornava-se notável pela eloquência dos seus discursos, aliando a uma grande facilidade de palavra um extraordinário poder de argumentação que deixava definitivamente derrotado aquele dos seus adversários políticos que ousasse opôr-se aos seus pontos de vista.

No entretanto, em Lisboa, o seu representante, D. Eugénio Page, como director da Empresa de Salamanca, continuava deslumbrando a primeira sociedade de Lisboa com as suas festas no palácio do Calhariz. Cumpria apenas as instruções confidenciais do astuto marquês que, dessa maneira, procurava obter, sob uma forma disfarçada de suborno, todas as facilidades necessárias para fazer desaparecer qualquer atrito que, da parte do Governo, pudesse aparecer prejudicando os seus interesses.

Em breve surgiu uma oportunidade para pôr bem à prova a eficácia desse suborno:

O contrato com o Estado estabelecia que somente as obras de arte deveriam desde logo ser construídas para o serviço de via dupla, e nos aterros e desaterros a Companhia obrigava-se apenas a expropriar o terreno necessário para o assentamento das duas linhas, sem ser compelida a efectuar qualquer movimento de terras enquanto o tráfego não atingisse um determinado produto quilométrico que justificasse a necessidade de uma segunda via. Levantou-se grande objecção por parte da Companhia quanto a esta última cláusula, sustentando o Estado os seus direitos e a Companhia a sua interpretação, frisando que, visto haver desacordo, deveria o litígio ser submetido a uma comissão de arbitragem, conforme a letra do contrato.

Tais eram as ordens dadas ao director D. Eugénio Page, pelo Marquês de Salamanca, que não desejava ter que pagar as avultadas despesas que proviriam das expropriações necessárias ao assentamento da via dupla.

D. Eugénio advertiu D. José de que, submetida a questão a uma arbitragem, a Companhia perderia sem recurso. Mas o

Marquês de Salamanca, que se habituara a vencer orgulhosamente todos os obstáculos que se antepunham aos seus projectos, e a usar o seu ouro da maneira mais convincente, retorquiu, informando o director Page que punha à sua disposição qualquer quantia por mais elevada que fosse, de maneira a poder obter dos árbitros o desejado voto favorável aos interesses da Companhia.

D. Eugenio Page, que ao tempo já conhecia suficientemente os portugueses, respondeu:

«Tenho tentado comprar todas as influências oficiais e particulares de Portugal com chávenas de chá, charutos e reuniões agradáveis na sede da Empresa. Com dinheiro, nem eu nem qualquer delegado da Companhia se atreverá a vencê-las. O resultado da arbitragem, será, a despeito de tudo, contrário.»

E assim, de facto, sucedeu.

Mas a derrota irritou sobremaneira D. José de Salamanca que, sempre altivo, julgava-se soberano e intangível, recusando admitir a possibilidade de que uma simples comissão de arbitragem, constituída por portugueses, pudesse chegar ao ponto de votar contra a sua maneira de ver. Nada pôde arrancar ao seu espírito a convicção de que esse mau resultado tinha sido apenas consequência da falta de habilidade do seu representante em Lisboa e, decorridos poucos dias, o director da Empresa de Salamanca, D. Eugénio Page, era simples e inesperadamente demitido.

A sua exoneração causou a maior surpresa e arrastou a demissão do seu maior auxiliar, o engenheiro João Evangelista de Abreu, autor do projecto primitivo da estação de Santa Apolónia, e do engenheiro chefe do serviço de material e tracção, Alfredo Ghebard. Todo o pessoal da Companhia manifestou o seu desgosto e, ao partir para Madrid, D. Eugénio pôde certificar-se, pelo grande número de pessoas que acorreram a saudá-lo, de como era por todos estimado em Lisboa.

Decorreram meses e uma tarde, à hora em que o Parque do Retiro em Madrid regorgitava de passeantes da mais alta

nobreza de Espanha, D. Eugénio Page avistou D. José de Salamanca em animada conversação num grupo de titulares e de grandes influentes políticos.

Dirigiu-se a ele e após uma breve troca de palavras, verberando-lhe a maneira humilhante como o tinha expulso do lugar de director que ocupava em Lisboa, ergueu o braço e chicoteou-lhe violentamente o rosto, ante a surpresa de algumas das entidades mais notáveis da capital espanhola que, assistindo à cena, não se atreveram a intervir.

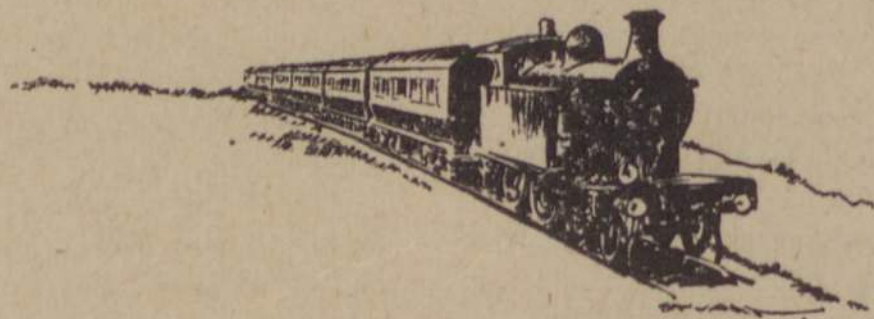
Tal desforço de D. Eugénio Page dir-se-ia que caiu como uma maldição sobre o Marquês de Salamanca. Passado pouco tempo, os seus grandes negócios começaram a correr mal. Inicialmente em Madrid a construção de um grande bairro no distrito da Boa Vista, um pouco ao norte do parque onde experimentara o chicote de D. Eugénio e essa sua empresa, ao contrário de todas as anteriores, não lhe trouxe os lucros que ambicionava. Não obstante, as obras prosseguiram, porque D. José de Salamanca jamais fora homem que recuasse ou desistisse, depois de haver começado a realização de qualquer projecto.

Os prejuízos acumulavam-se e o bairro que hoje, em Madrid, se chama do Marquês de Salamanca com a praça do mesmo nome, tardava em concluir-se, porque os créditos principiaram a negar-se. Dizia-se já que o velho marquês estava arruinado e que toda a sua grande fortuna se evaporara tão rapidamente como tinha sido ganha.

A 21 de Janeiro de 1883, no seu palácio da Vista Alegre, em Madrid, o fundador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a C. P., falecia contando 72 anos de idade, não na penúria, mas podendo considerar-se pobre em comparação com os milhões que possuía.

Ao seu espírito empreendedor deve Portugal o impulso de que resultou o breve acabamento das linhas de Leste e do Norte, numa época em que a maioria dos portugueses desdenhava da vantagem que haveria em explorar tal sistema de transportes.

Foi-lhe fiel a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a C. P. de hoje, porque até à hora da sua morte o conservou como seu administrador.





Praça Vendôme

AS PRAÇAS DE PARIS

ALGUMAS Praças de Paris são tão célebres, tão bem traçadas e lindas que dispensam bem comentários e descrições. São as encruzilhadas de Paris, onde a vida não cessa de passar e repassar, de se cruzar e acotovelar a todas as horas do dia e da noite, os entroncamentos de uma notável complexidade de ruas e de encontros: a *Place de l'Étoile*, a *Place de la Concorde*, a *Place Vendôme*.

A alta silhueta românica do Arco de Triunfo domina o que mais não era ao tempo do que a tranquila colina de Chaillot, hoje o turbilhão principal do mundo parisiense, no cruzamento das oito avenidas mais fidalgas da capital.

Na outra extremidade dos Campos Elíseos, sobre os restos de um antigo terreno baldio onde inesperadamente desembocavam as *Tuileries*, espraia-se, vai para dois séculos, a sumptuosa *Place de la Concorde*, traçada pelo arquitecto Gabriel. A igreja da *Madeleine* e a Câmara dos Deputados ali se defrontam de muito longe, como dois templos gigantes.

Mais distante, a sossegada *Place Vendôme*, que lembra o pátio interior de um palácio senhorial, recebe a visita das elegantes, atraídas pelos seus perfumes, os seus costureiros, e os diamantes tão próximos da *Rue de la Paix*. Louvois confiou a Mansart a tarefa de edificar esta praça à glória de Luís XIV. Com efeito, o marechal de la Feuillade arruinara-se pouco antes para oferecer ao Rei a praça das Vitórias, construída a pouca distância do

Palácio Real. Dos fastos do Século Áureo, apenas resta hoje, neste bairro, a estátua de Luís XIV.

Com a *Place Clichy*, a *Place Blanche* e a *Place Pigalle*, envolve-nos as narinas um perfume a farturas e a castanhas assadas. Aqui, a multidão dos peões substitui-se às filas intermináveis de automóveis. Um vai-vem ininterrupto parece ligar as arcadas por faixas indefinidas de interpelações, de gargalhadas sonoras e de rostos sempre diversos. O *Moulin Rouge* escancara-se sobre uma farândola um tanto amarelecida de bailarinas à moda de Toulouse-Lautrec, enquanto que os cabarets mais célebres de Paris esperam as primeiras horas da noite para irromperem como feixes de luz, de toda a parte.

Depois, são as primeiras encostas de Montmartre. Uma série de praças e largos, encantadores e minúsculos oferecem ao turista fatigado outros tantos patamares na íngreme escadaria da *Butte*: *Place des Abesses*, *Place Emile Goudeau*, *Place J. B. Clément*, silenciosas e provincianas, onde os gatos passeiam arqueando o lombo sedoso. Umas árvores dispersas, aqui e além um banco solitário e tosco, a bola que se afasta de uma roda de crianças, o sino de uma igreja vizinha — todo o ambiente característico das praças da província instaladas como em sonho das águas furtadas de Paris.

Palmilhadas umas ruas tortuosas e quase talhadas a pique, desembocamos, já no cimo, na mais linda praça do mundo e de Montmartre, sombreada qual recreio de convento, a *Place du Tertre*. A «Rô-



Praça da Bastilha

tisserie Eugène», que lembra um cenário rabiscado à pressa, faz frente ao clube mais elegante do bairro: a «République de Montmartre». Ao lado, qual sacristia, a *Place du Calvaire*, ainda mais exígua, onde mal há espaço para nos acomodarmos e contemplarmos a perspectiva luminosa e vasta de Paris.

Descendo a caminho da *Place de la République*, e a da *Bastille*, duas grandes pérolas a brilhar num colar de avenidas sonoras e populares, tornamos a sentir o aroma das farturas, a ouvir a música dos bailaricos ao ar livre. O nougat de Montélimar reaparece no cruzamento da *Bastille*, edificado sobre os restos da antiga fortaleza. A *Rue de la Tournelle*, cujo nome recorda o velho palácio onde Henrique II faleceu, depois a *Rue du Pas de la Mule*, a rescender de factos veneráveis, levam-nos à *Place des Vosges*, espectro do que foi a elegante *Place Royale* onde nasceu Madame de Sévigné. Ao tempo, a rotunda da moda e do bom tom, onde os cavaleiros garbosos e decorativos arrostavam com as iras de Richelieu por amor de uns olhos de mulher; hoje visitam-na apenas o silêncio e o esquecimento.

Não distante, a *Place de Grève* desapareceu também ou, melhor, deixou de ser a praça onde se enforcavam os malfetores e se esquartejavam os parricidas. O vento de há muito dispersou as cinzas das fogueiras que se ateavam nas festas populares e a que o Rei, acompanhado pelo preboste não desdenhava, em certas ocasiões, chegar o primeiro archote. Hoje, é a *Place de l'Hotel de Ville*, onde há pombos a debicarem a relva macia e fresca, diante da fachada imponente dos Paços do Concelho, edifício construído em 1533, no local da antiquíssima *Maison des Piliers*, palácio do Município na Idade Média. Um curtíssimo trajecto em autobus leva-nos ao *Châtelet*, em tempos idos encontro aprazado dos tripeiros, dos curtidores e dos carnicheiros, do meio dos quais irrompia a cúpula de *Saint-Jacques-la-Boucherie*. Hoje, resta apenas a torre alta de *Saint-Jacques*, cujo longo dorso gótico se destaca de um largo tran-

quilo e risonho, embora vizinho da ruidosa *Place du Châtelet*.

O *Pont Neuf* conduz-nos à *Place Dauphine*, construída no tempo de Henrique IV. Ao fundo, a massa imponente do Palácio de Justiça, a sobressair do *Quai des Orfèvres*. Desapareceram as elegantes fachadas do século XVII; substituiu-as algo de mais barroco; mas a serenidade e a doçura deste triângulo de árvores, de pedras e de silêncio, são imutáveis.

Para além do *Pont Neuf*, no extremo de algumas ruas bordadas por antiquários e pintores, chegamos à tão airosa *Place de Furstemberg*, não maior do que um lenço. Edificada em 1699 por ordem do Cardinal de Furstemberg, no sítio das antigas dependências da Abadie, conserva todo o aspecto provinciano que tanto apreciava Delacroix, cujo atelier ainda aqui existe. Desembocamos, mais adiante, no célebre cruzamento de *Saint-Germain-des-Prés*, frequentado por Jean-Paul Sartre e os seus discípulos, filósofos explosivos e poetas revoltados.

Duas praças mais antes do *Luxemburg* e a apoteose do *Panthéon*; a de *Saint-Sulpice*, primeiro, onde florescem as imagens piedosas e as virgens ingenuamente coloridas; a seguir a do *Odéon*, ainda fremente dos versos de Corneille, que Talma declamava, e das polémicas filosóficas que sustentavam os Enciclopedistas do *Café Voltaire*.

Não é de esquecer a *Place-Saint-Julien-le-Pauvre* nem a velha perspectiva da *Rue Saint-Séverin*, como o não é, também, o largo René Viviani que a mais antiga árvore de Paris sombreia, ou o do *Temple*, desenhado sobre o terreno onde se erguia a famosa Torre, a *Place Maubert*, bairro mal afamado da Idade Média, a encruzilhada de Buci, onde existia, no século XVIII, a principal estação de seges — e tantas mais. A infinidade de aldeias que entre elas são Paris, têm, cada uma, a sua vida própria, sumptuosa ou austera, elegante ou rústica; cada uma tem a sua igreja, os seus ofícios, os seus cafés e a sua praça.



Praça do Têrte

Publicações recebidas

Relatório e Contas da Direcção da União
dos Sindicatos dos Ferroviários —
(Ano de 1953)

Reconhecendo a boa vontade de que os governantes da Nação estão possuídos para resolver em extensão e profundidade o problema ferroviário, o Relatório da Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários, referente a 1953, justifica a necessidade que a classe tem de ter um jornal que encaminhe e possa amparar as suas justas aspirações, e abordando os resultados obtidos perante os três problemas de inegável interesse e de não menos dificuldade na sua solução: o abono de família, as horas suplementares e o aumento de vencimentos, sublinha particularmente que a melhoria obtida no abono de família aos ferroviários foi, na verdade, sensível, se se tiver em conta que, há apenas três anos atrás, todo e qualquer agente recebia 40\$00 indistintamente. Transcrevemos, textualmente, do Relatório este agradecimento:

«Sua Ex.^a o Ministro das Corporações bem merece a nossa gratidão pelo amparo que nos soube dar, concluindo tudo com uma tabela (vigente para a maioria dos trabalhadores portugueses) e escalonando os vencimentos dos ferroviários duma maneira racional e humana para que o benefício fosse extensível ao maior número».

A acção da União dos Sindicatos dos Ferroviários foi particularmente notável no campo da assistência médico cirúrgica, que é devidamente conhecida dos milhares de beneficiários. Com

efeito, durante o ano de 1953 foram assistidos 36.216 doentes, nas diversas modalidades que são concedidas.

A propósito, o Relatório faz este comentário:

«Alguns camaradas nossos, numa despreocupação natural, supõem que a cota com que contribuem, chega para mundos e fundos, e outros acham que a cota é pequena para tanta coisa que concedemos. Enfim, as opiniões repartem-se mas os resultados satisfazem-nos».

Agradecemos ao sr. Guilherme Augusto Tomás, presidente da Direcção daquele organismo, a oferta de um exemplar do Relatório».

Pneus Mabor General

Da Mabor recebemos um interessante opúsculo sobre as suas actividades.

Em 6 de Abril de 1946 — há oito anos, por consequência — inaugurou-se em Lousado, Famalicão, uma fábrica de borracha, intitulada «A Manufatura Nacional de Borracha», concessionária do fabrico de pneus e câmaras de ar. Em menos de oito anos, a «Mabor», que vem sendo assistida pela sua associada e assistente técnica «The General Tire & Rubber Company, de Akron, Ohio, conquistou no País um grande prestígio. As suas exportações que, praticamente, só em 1948 se iniciaram, (Ultramar e Estrangeiro) têm vindo aumentando em grande ritmo.

As instalações fabris, em amplos edifícios, ocupam uma área de 14 000^m²; o seu equipamento industrial é constituído pelo mais completo conjunto de maquinismos; todo o fabrico é rigorosamente controlado por meio duma aparelhagem de medida e análise de extrema precisão, e a mão de obra é realizada por cerca de 400 operários.

RONDA DOS BAIRROS



MADRAGOA

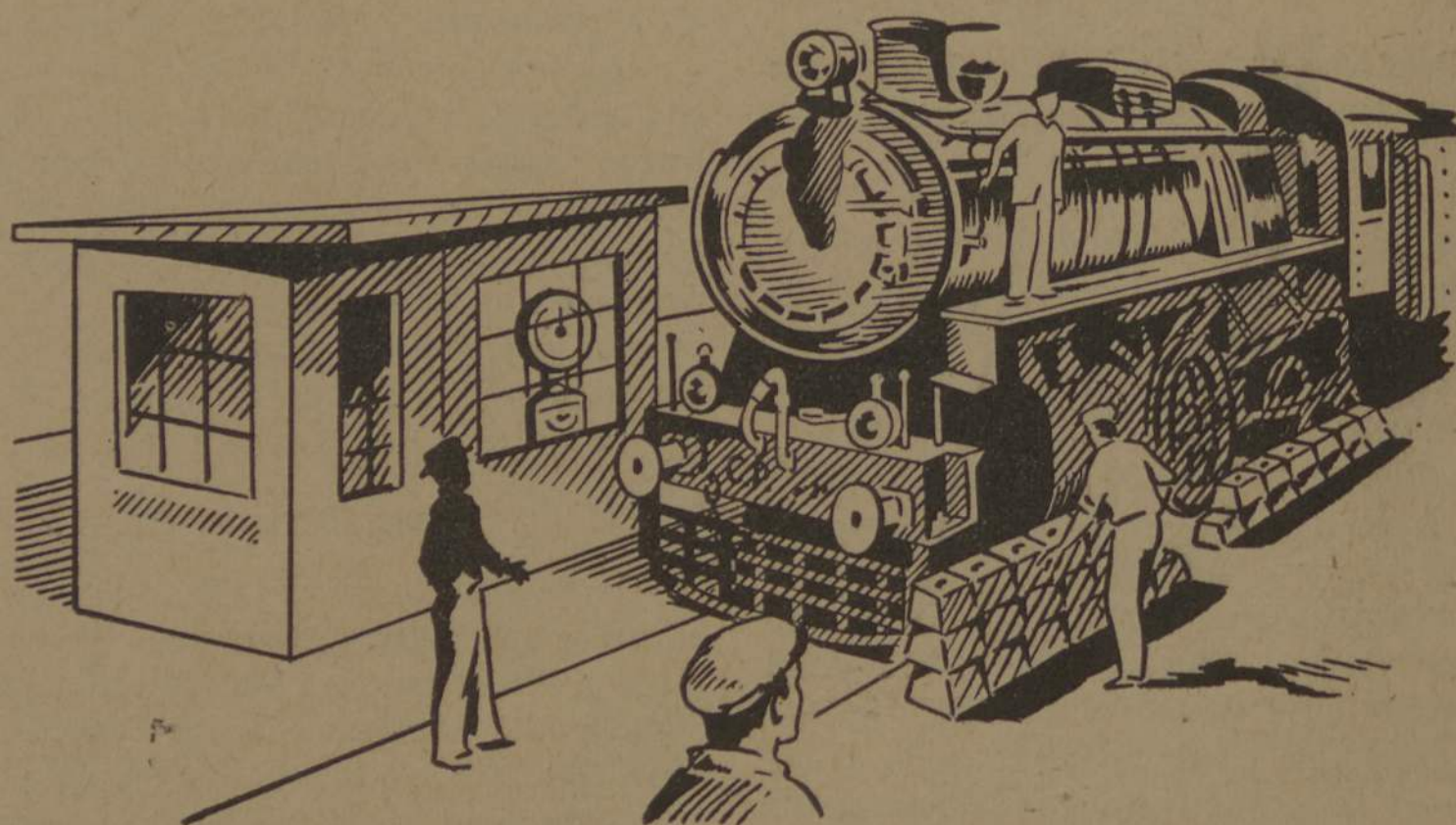
DIFERENTE de todos os outros bairros, a Madragoa não parece um recanto da Capital, mas uma autêntica aldeia da região de Aveiro. O próprio Tejo colabora nesta ilusão, inundando as esquinas da Madragoa com reflexos prateados que enchem todo o bairro de luz, acentuando contrastes nas fachadas do casario, onde as lonas e as canastras, baloiçando ao vento, salpicam as ruas com pérolas de sal.

Qualquer das carreiras de autocarros n.º 6, 13 ou 27, e as linhas de «eléctricos» que passam pelo Conde Barão, Calçada da Estrela, ou Rua de S. João da Mata, servem para ir à Madragoa, bairro alegre como poucos, e castiço como nenhum.

Quando se aproximam as festas de Junho, toda a cidade de Lisboa espera com alvoroço a marcha popular deste bairro, ansiosa por saber a letra da cantiga que as varinas irão popularizar, com as suas vozes estridentes e melodiosas, ensaiadas todas as manhãs nas lotas renhidas do frigorífico de Santos.



A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS

BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM
ROMÃO & COMPANHIA

13, CRUZES DA SÉ, 29 — LISBOA — TELEF. 2 2305

COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8953

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

A'gua muito fluoretada a mais fluoretada, do mundo, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doentes do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados
— de aluguer, para famílias —

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Julho de 1904)

Fernando de Sousa

Anda em maré de graças régias a redacção da nossa revista.

Agora temos a registar, e fazemo-lo com o maior entusiasmo, que, por despacho de 9 do corrente, foi concedida ao nosso redactor effectivo o sr. José Fernando de Sousa, distincto engenheiro e secretario do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado, a carta de conselheiro.

Nunca este titulo teve mais proprio cabimento do que no funcionario infatigavelmente trabalhador a quem acaba de ser conferido.

Se conselheiro é o que dá conselhos, cabe o titulo de juro e herdade ao sr. Fernando de Sousa, eujos estudos e inteligentes trabalhos teem sido, nos ultimos annos, acceitos e louvados por todos os ministros, resultando sempre d'elles grandes serviços que o paiz tem recebido com agrado mas de que só o futuro poderá bem avaliar o elevado alcance.

Não é porque o tenhamos aqui, aparentado nesta familia jornalística, que dizemos isto. Se estivessemos afastados, se nem sequer pessoalmente o conhecessemos, haviamos de fazer-lhe a mesma justiça, e por ella registar aqui, que se existe hoje ainda (e cremos que não mais deixará de existir) uma rede ferroviaria do Estado, se o paiz conserva esse enorme valor como seu, e bem seu, deve-o principalmente aos bons conselhos, á aptidão e á tenacidade d'aquelle funcionario, que a causa tão sympathica se tem devotado de coração e de intelligencia.

As nossas felicitações seriam banaes se não dissessemos isto.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — A's 21,30 — «Cinema».
EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «As mulheres amam assim»
OLÍMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Rosa Negra»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Material ferroviário

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

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

B A E T A

J O A L H A R I A

III

65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

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 — Telef. 23232 4 5

E. PINTO BASTO & C.^A L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o — Telef. 31581 7 llnhas

AGENTE NO PORTO

TAIT & C.^o

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telef. 7



ESCOLA ACADÉMICA

A mais antiga escola particular do País

FUNDADA EM 1847

Condecorada com o grau de comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO-EXTERNATO

PALÁCIO CONDES DE PINHEL - Largo do Conde Barão, 47 - Tel. 6 2430

Cursos Diurnos e Nocturnos (Liceal, Comercial — ciclo preparatório e instrução primária) —

SEXO MASCULINO

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

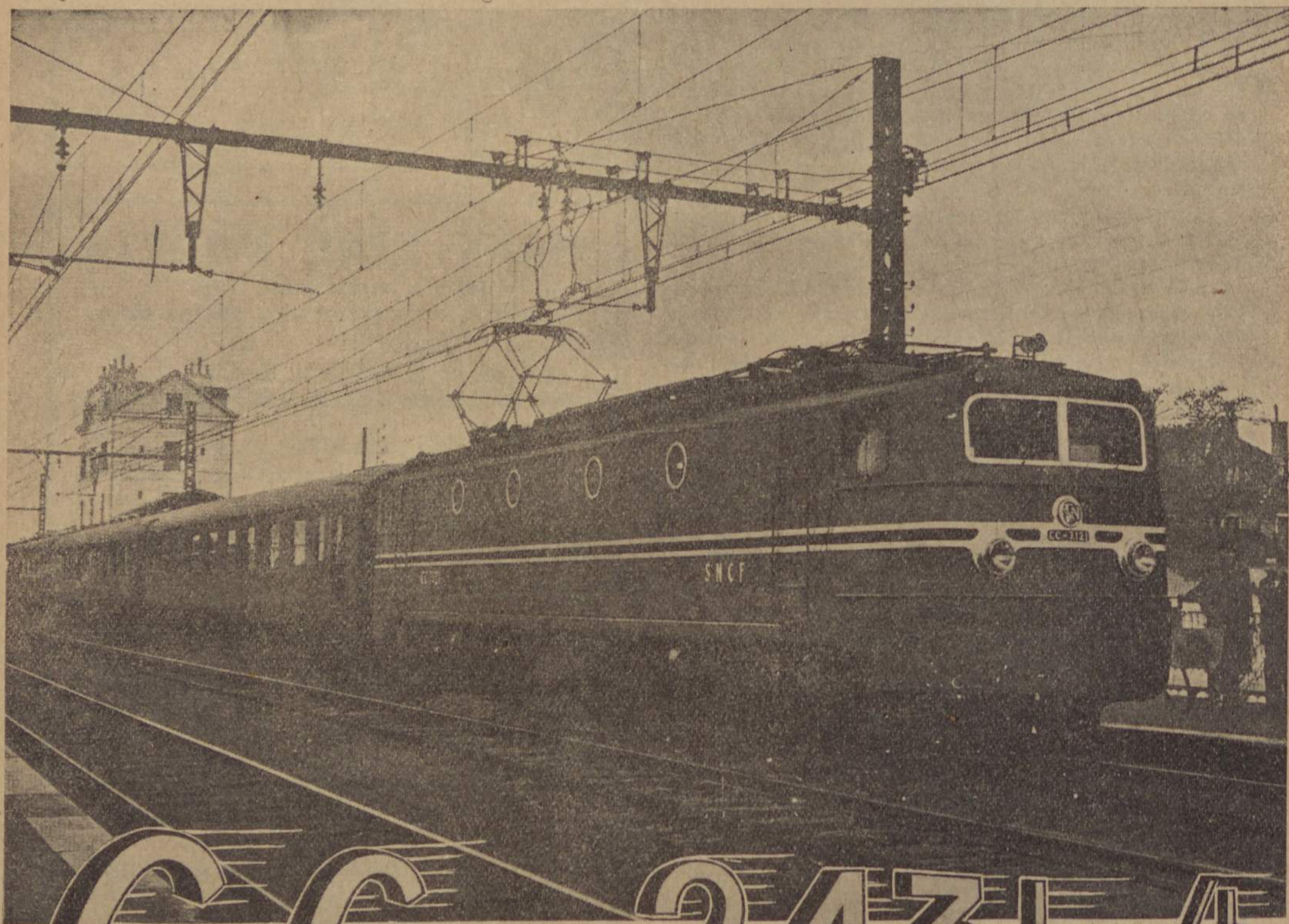
O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

SOCIÉTÉ ALSTHOM

PARIS



C.C. 243 km/h

RECORD MUNDIAL EM CAMINHOS DE FERRO

DELEGADOS:

Agência Geral de Material Eléctrico, L.^{da}

Rua dos Industriais, 4, 1.º = Tel. 6 0692 - 6 6082

LISBOA