

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO – Publicou-se por mais de oitenta anos, durante os quais conheceu três directores e um conselho directivo¹: **Leonildo Mendonça e Costa** (entre 1888-1923), **Fernando de Sousa** (entre 1923-1941), **Carlos d’Ornelas** (1941-1942). O primeiro e último foram também seus proprietários. Foi uma revista predominantemente técnica, mas alimentada pela paixão dos que acreditaram que sobre “rails” Portugal alcançaria mais rapidamente o progresso – essa estação-destino, a que a distância empresta um ainda ténue recorte, tão perto, mas sempre além. Na *Gazeta* está registada a memória dessa paixão que rasgou o espaço, atravessou o tempo e ainda hoje alimenta um vivo debate...

Quando saiu do prelo a primeira vez, a 15 de Março de 1888, ostentava como título *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*. Como o seu director, Leonildo Mendonça e Costa, assumiu então no Editorial de abertura, a publicação não era «uma criação», mas sim «uma evolução». De facto, a partir de 15 de Julho de 1883 a *Gaceta de los Caminos de Hierro*² – que se publicava em Madrid desde 1856 – passou a ter uma representação oficial em Portugal, mais propriamente em Lisboa, na Rua do Jardim do Tabaco³, na pessoa de L. Mendonça e Costa. Este, além de redactor, assegurava também funções administrativas relacionadas com a representação (subscrições, anúncios, contratos etc.) Foi nessa altura, e com o propósito de deixar bem claro qual o seu novo âmbito geográfico, que a *Gaceta de los Caminos de Hierro* adoptou como subtítulo «de España y Portugal». Iniciativa que, naturalmente, facilitava a sua implantação em terras lusas, tanto mais que estava redigida em castelhano.

Pouco mais de quatro anos depois, em 1888, a aposta editorial espanhola renova-se – ou «se desdobra» como refere Mendonça e Costa no referido Editorial de 1888 – com o lançamento da *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, dirigida a partir de Portugal, redigida em português e impressa na Typographia do Commercio de Portugal⁴: «Assim cada paiz tem a folha d’esta especialidade, e ao mesmo tempo uma parte no paiz vizinho, para dar maior latitude á defeza dos seus interesses.»

¹ Tudo indica que Carlos d’Ornelas, proprietário da *Gazeta* desde do falecimento de L. Mendonça e Costa, em 1923, não quis assumir sozinho a direcção. Primeiro, convidou Fernando de Sousa e, pouco depois de este falecer, em Março 1942, decide partilhar a direcção com um órgão colegial, solução que se manterá até ao desaparecimento da publicação. Cf. *Gazeta*, nº 1304, de 16/Abril/1942.

² Está acessível, embora não esteja completa, através do site da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional de Espanha: <http://hemerotecadigital.bne.es/cgi-bin/Pandora.exe>

³ Em Dezembro de 1886, o escritório já se havia transferido para o Largo do Conde Barão, 18 – 2º, conforme consta no cabeçalho da *Gaceta de los Caminos de Hierro de España y Portugal*. A primeira *Gazeta* produzida em Portugal apresenta o mesmo endereço.

⁴ Em 1914, a *Gazeta* passa a dispor de uma tipografia própria, mas só assegura a composição, pois a impressão ainda é realizada no exterior, no Centro Typographico, no Largo d’Albergaria, 2. Em 1926 já é totalmente autónoma: a tipografia da *Gazeta* estava localizada na Rua da Horta Seca, 7.

Em data que não nos é possível fixar com rigor porque não dispomos da colecção integral, e que apenas podemos situar entre 1888 e 1898, L. Mendonça e Costa terá adquirido aqui, em Portugal, a propriedade do título *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Espanha*, uma vez que a partir daquela última data figura como «proprietário-director»⁵. Mas fica por esclarecer como foi negociado o processo de autonomização. Certo é que em 1899, a “nossa” *Gazeta* já não ostenta o subtítulo que lhe dava amplitude ibérica⁶, mas as relações entre os dois periódicos mantêm-se firmadas ao mais alto nível: os dois directores-proprietários, D. Juan Eloy de Bona⁷ e L. Mendonça e Costa, respectivamente, assumem a função de correspondentes do lado de lá e do lado de cá da fronteira.

Vale a pena observar com algum cuidado esse primeiro número de 1888, porque nele se fixaram algumas das **características que vão definir a *Gazeta* até ao fim dos seus dias**. Desde logo, o cuidado posto na selecção dos redactores e, sobretudo, nos colaboradores, tudo personalidades do “meio”, isto é, das empresas proprietárias ou exploradoras das linhas de caminho-de-ferro e de outras infra-estruturas e da administração do Reino, “homens públicos” como era uso dizer-se. Esta estratégia seguida por Mendonça e Costa, que naquela data desempenhava funções de inspector-chefe da repartição de tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, será continuada pelos seus sucessores.

Assim, para aquele que podemos considerar o primeiro passo em direcção à fundação de uma gazeta portuguesa, Mendonça e Costa reuniu um leque de 20 «**colaboradores**», todos engenheiros, onde se incluíam: directores de sete companhias, além de outros dirigentes (chefes de construção, chefes de exploração, secretários etc.), um director do Porto de Lisboa, altos funcionários do Ministério das Obras Públicas, um professor do Instituto Industrial Português e um deputado. Garantia-se assim o acesso à informação privilegiada (relatórios, estudos, projectos etc.) e às opiniões mais avalizadas que vão permitir que a *Gazeta* se afirme como «imprensa técnica» e obtenha muito cedo esse reconhecimento, mesmo no contexto internacional: foi premiada nas exposições de Antuérpia (1894), Porto (1897), Bruxelas (1897), Lisboa (1898), S. Luiz (EUA), 1904, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908; também não parece ter tido dificuldade em estabelecer uma rede de correspondentes europeus (Bruxelas, Liverpool, Madrid, Paris).

A proximidade aos centros de poder garantia-lhe outras vantagens. Data de 5 de Março de 1888 (10 dias antes do primeiro número) o despacho que autorizou Mendonça e Costa a publicar a legislação e outras matérias oficiais produzida pelo Ministério das Obras Pública, “privilégio” que foi

⁵ Essa informação foi generosamente prestada pela Fundação dos Caminhos de Ferro que dispõe de uma colecção completa.

⁶ Entre 1886 e 1902 a *Gaceta de los Caminos de Hierro* também deixou cair o subtítulo «de España y Portugal».

⁷ Posteriormente, foram correspondentes em Madrid: D. Henrique La Torre (1930), A. Mascaro (1933), Eugénio Del Rincon (1937), Juan B. Cabrera (1946) e António Martins de Sousa (1960).

sucessivamente confirmado – 27/07/1896 e 13/05/1900 – e que ampliava o interesse da publicação e o seu prestígio. Mais tarde, a partir de 1926, essa informação oficial reportará outros ministérios, como o do Comércio e Comunicações, Colónias, Negócios Estrangeiros etc..

É também legítimo pressupor que todas essas empresas e a própria Administração fossem assinantes da *Gazeta*, o que constituiria certamente uma garantia de retorno de, pelo menos, uma parte do investimento realizado com a sua produção. Em 1939, por ocasião do seu 50º aniversário, o editorial da *Gazeta* refere-se explicitamente a essa situação: «E assim foi singrando a *Gazeta* por muitos anos, até à morte do fundador, com várias alternativas, logrando obter certo apoio das empresas e do próprio Estado, enquanto este não puniu a independência da crítica pela eliminação de assinaturas, acto pouco elegante que não alterou a linha de conduta do quinzenário.»⁸

Ainda no capítulo do “estatuto” especial da *Gazeta* em face do Estado, chama-se a atenção para a isenção de **censura prévia** de que, aparentemente, terá beneficiado durante alguns períodos – pelo menos não apresenta o tenebroso selo: «ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA». O período mais longo em que tal se verificou foi a partir de 1 de Janeiro de 1949 até ao fim da publicação em 1971.⁹

Retomando a questão do **financiamento da publicação** – note-se que se trata de uma publicação técnica e, conseqüentemente, destinada a um público específico, isto é, reduzido – constata-se a progressiva importância ou peso que a publicidade foi assumindo. A *Gazeta* explorou esta fonte de receita e provavelmente inovou neste domínio, mérito que não foi certamente alheio ao gosto de viajar dos três directores que conheceu; à presença regular de elementos da equipa técnica (directores, redactores e colaboradores) nos mais variados congressos, exposições e outros eventos internacionais, quer em representação da publicação, quer por força das funções profissionais e políticas que desempenham; e à sua ampla rede de correspondentes, através dos quais tinham conhecimento das novidades.

Inicialmente, a grande maioria dos **anunciantes** eram representantes de grandes marcas estrangeiras, parte das quais relacionadas com o mundo dos caminhos-de-ferro e outros transportes, a energia, os materiais de construção etc.. O tempo e a arguta política comercial desenvolvida pela *Gazeta* acabará por trazer maior diversidade. No único número que dispomos referente ao séc. XIX, a publicidade está disposta nas últimas páginas, mas antecede o anexo. A partir de 1902, o espaço para os anunciantes está numa “capilha”, entretanto

⁸ Cf. *Gazeta*, nº 1225, de 1/Jan/1939, p. 7 e 8.

⁹ A este respeito importa ter em consideração que a censura prévia foi instituída no contexto da 1.ª Grande Guerra (Lei nº 495, de 28 de Março de 1916). Após o golpe de 28 de Maio de 1926, essa censura foi formalmente abolida (Decreto 11:839, de 5/7), mas de facto continuou a existir e, a partir de 1933, é legalmente restabelecida (Decreto 22:469, de 11/4), mantendo-se, de facto, até Abril de 1974. No arco temporal 1916 a 1933 a nossa colecção apresenta-se muito incompleta, pelo que não é possível informar qual foi o primeiro número censurado. Mas de entre os que possuímos o primeiro número “visado” data de 16 de Novembro de 1931.

adoptada, de papel de cor e com um número de páginas variável (entre 4 e 12). Mais tarde a publicidade tomará de assalto toda a revista, como referirei mais adiante.

Naquele primeiro número de 1888, também ficaram definidas muitas das **secções** mais estáveis ou “emblemáticas” da publicação, nomeadamente: a já referida «Parte oficial»; as «Tarifas de transporte» praticadas em várias linhas, eram publicadas como anexo, e mantiveram-se até finais da década de vinte; «Viagens», que promete informação útil e o mais completa possível sobre a «maneira mais commodata e económica de as realizar no paiz e no estrangeiro»; «Estatística» do movimento de passageiros, de mercadorias, e outros dados potencialmente relevantes para a análise económica do país; «Despesas de Exploração», onde se publicam os relatórios e as contas anuais de diversas companhias (mais tarde serão também contempladas as do ultramar); «Correios e télégraphos»; «Industrias Portuguesas»; publicam-se também artigos de fundo sobre a relação dos caminhos-de-ferro com os outros meios de transportes, o seu contributo para o desenvolvimento económico do país, o papel que cabe ao Estado e às companhias privadas etc..

Quando Fernando de Sousa assumiu a direcção da *Gazeta*, por falecimento de L. Mendonça e Costa, a 18 de Março de 1923, a publicação conheceu algumas **reformas** que acusam um esforço no sentido de a tornar mais atraente e mais diversificada. As suas páginas abrem-se para outras temáticas, como outras formas de transporte, o turismo, as obras públicas, a história dos caminhos-de-ferro, o desenvolvimento de Lisboa e de outras cidades e vilas, as colónias (sobretudo, Angola e Moçambique), alguma literatura recreativa, pequenas notícias sobre os mais diversos assuntos. Esse dinamismo renovador será continuado e aprofundado a partir de 1942, sob a direcção de Carlos d’Ornellas.

Um retrato minucioso dessa evolução e dos seus protagonistas ficou registado na própria revista, sob o título «História da “Gazeta dos Caminhos de Ferro”». O estudo é da autoria do Dr. Busquets de Aguilar, colaborador regular da *Gazeta* desde 1944, e foi publicado ao longo de seis números dos anos de 1952 a 1954¹⁰. Para eles chamo a atenção e abstenho-me de refazer tão longa e colorida história. Complementá-la parece ser uma opção mais razoável.

A partir de 1939, a pretexto do seu 50º aniversário, a *Gazeta* inaugura a prática de editar, pelo menos, quatro números especiais por ano: início do ano (1/Jan), o aniversário da revista (16/Mar), e outros dois números coincidindo, um com a época balnear (Julho), e outro com o tempo frio (Outubro Novembro). Mas não raras vezes são publicados números especiais dedicados a uma temática específica, como uma efeméride, uma região servida por uma determinada linha etc.. Refira-se ainda que os números especiais são enriquecidos com uma capa cartonada, ilustrada por **Stuart de Carvalhais** e, por vezes, por **Ilberino dos Santos**. A capa cartonada acabará por se generalizar a todos os

¹⁰ Os números em questão são: 1542, 1545, 1549, 1551, 1566 e 1590.

números. Como o tema predominante são os comboios, as capas perfazem uma belíssima colecção.

Em 1940, associando-se às comemorações dos Centenários da Fundação (1140) e da Independência (1640), cuidadosamente preparadas para impulsionar o ressurgimento da nação e a capacidade do Estado Novo para a guiar, a *Gazeta* dedicou um número a **Lisboa**, outro ao **Porto**, e três números às comemorações, reportando os momentos de maior solenidade e as marchas populares, ilustradas com muita fotografia e complementadas com as letras das marchas dos bairros.

Destaque também para os números dedicados às regiões servidas pelas companhias de caminhos-de-ferro ou aos distritos e às cidades. Apresentam um retrato muito centrado nas actividades económicas das regiões servidas por esses serviços de transporte, com entrevistas aos empresários, presidentes de câmara, das juntas de freguesia, informação sobre as colectividades etc.. Pelo quantidade e diversidade de informação refiro, de entre muitos, os números dedicados a: **Santarém** (nº 1248, de 16/Nov/1939); **cidade de Aveiro** (nº 1253, de 1/Mar/1940); **vila de Torres Vedras** (nº 1256, de 16/Abr/1940); **Beira Alta** (nº 1340, de 16/Out/1943); **Vale do Vouga** (nº 1363, de 1/Out/1944); **Norte** (nº 1381, de 1/Jul/1945); **distrito de Aveiro** (nº 1404, de 16/Set/1946); **distrito de Viseu** (nº 1460, de 16/Out/1948).

Chamo ainda a atenção para o facto de estes números “regionais” se apresentarem com um número inusitado de anunciantes da respectiva região, o que oferece uma panorâmica interessante, ainda que incompleta, sobre o seu tecido económico. Do ponto de vista da publicação, é revelador do cuidado colocado na preparação destas edições, envolvendo possivelmente a deslocação de um angariador de publicidade e de um jornalista, e da estratégia comercial desenvolvida pela empresa.

Com o falecimento de Carlos d’Ornelas, em Agosto de 1962, a *Gazeta* iniciará um processo de esmorecimento da sua vitalidade editorial. Parte da equipa redactorial e dos colaboradores também já tinha sucumbido. Os que restavam eram certamente muito idosos. A publicação vai saindo com a regularidade de sempre, cumprindo até as quatro edições especiais, mas cada vez mais falha de secções, de publicidade e de interesse. Em 1968, o ritmo de edição passa a mensal, e na década de 70 a anual, apenas para garantir a posse do título. A viagem que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* havia iniciado em 1888 estava terminada.

Rita Correia
(20/11/2009)