

MAR. 1957
23.º do 69.º Ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1957

Número 1660

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA
FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7—LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



HENSCHEL



Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»
actualmente em
embarque para o

CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

S I D E L O R

UNION SIDERURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

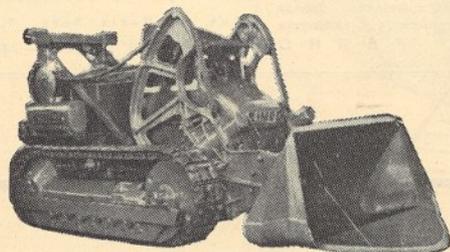
96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA
107, R. dos Douradores — LISBOA

EIMCO

APRESENTA :



O Tractor-Escavador 105 Diesel
PODENDO TRABALHAR EM BULLDOZER

PARA TODAS AS PRODUÇÕES **EIMCO**

CONSULTAR O REPRESENTANTE

EDMOND DARDEL

Rua Rodrigues Sampaio, 19-4.º-B

LISBOA
TELEF. 4 22 89

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO
SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º — Tel. 28953

LISBOA



End. Teleg. EUROPEA
TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-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 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1660

16 — FEVEREIRO — 1957

ANO LXIX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

Estatística dos Transportes e do Trânsito	71
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	72
Eng.º Campos Henriques—A justa homenagem que lhe foi prestada por motivo da sua aposentação	73
Imprensa.	74
Eng.º Frederico de Quadros Abragão.	74
Eng.º Pereira Leite	74
Câmara do Comércio Francesa em Portugal	74
O Caminho de Ferro de Miranda e o Turismo, por GUERRA MAIO Há 50 anos	75
Parte Oficial	78
Recortes sem comentários	78
Ovar e o Caminho de Ferro, pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO	79



Estatística dos Transportes e do Trânsito

Alguns números de interesse que se referem aos Caminhos de Ferro

PELA Direcção dos Transportes Terrestres, volume, a partes e do Trânsito de 1951 a 1955.

Interessam-nos Estatísticas, os dados com respeito aos dados. Em 1955 a extensão nacional totalizava 118.928 pertencentes a

De 1945 a 1955 as seguintes aquisições:

Locomotivas a Diesel eléctricas — 6; tratores locomotoras Diesel motores Diesel eléctricos com motores — 94; vagões mecânicos para motores Diesel eléctricos — 16; automotores para via estreita — 8.



A Sua Majestade a Rainha Isabel II de Inglaterra e a Sua Alteza Real o Duque de Edimburgo, que neste momento honram Portugal com a sua visita, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta, respeitosamente, as suas sinceras homenagens.

Em 1955 a C. P. transportou 1.870.808, contra, respectivamente, 1.870.808 e 37.018, em 1954.

As registos do transporte de passageiros e mercadorias, em 1955, totalizaram 640.377 contos contra 640.377 contos em 1954.

O movimento de passageiros na rede em 1955, foi de 301.136 contos, em 1954, e 262.106 contos em 1953. A Sociedade Estoril, em 1955, 20.454 contos em 1954, e 18.278 contos em 1953. O movimento das mercadorias global de 394.989 contos em 1955, contra, em 1954, 364.541, e 313.350 contos em 1953. A Sociedade Estoril foi de 12.543 contos em 1955, contra 12.543 contos em 1954.

Para das viagens de nível foram colhidos 75 animais e por terem saído a linha Guarany ferida 12 pessoas e mortas 7.

Esta o que, da leitura da «Estatística dos Transportes e do Trânsito» nos foi possível colher com interesse para os leitores desta «Gazeta».

Estatística dos Transportes e do Trânsito

Alguns números de interesse que se referem aos Caminhos de Ferro

PELA Direcção Geral dos Transportes Terrestres foi agora publicado, em volume, a «Estatística dos Transportes e do Trânsito» referente aos anos de 1951 a 1955.

Interessam-nos, evidentemente, nesta Estatística, os números e os factos que dizem respeito aos caminhos de ferro.

Em 1955 a extensão da rede ferroviária nacional totalizava 4.723,242 km, dos quais 180,928 pertencem à rede do serviço particular.

De 1945 a 1955 foram feitos pela C. P. as seguintes aquisições:

Locomotivas a vapor — 26; locomotivas Diesel eléctricas — 29; tractores Diesel mecânicos — 6; tractores Diesel eléctricos — 29; automotoras Diesel mecânicas — 27; automotoras Diesel eléctricas — 25; automotoras com motores de explosão — 4; carruagens — 94; vagões — 903; automotoras Diesel mecânicas para via estreita — 3; automotoras Diesel eléctricas para via estreita — 10; automotoras com motor de explosão para via estreita — 9; e carruagens para via estreita — 8.

Durante igual período a Sociedade Estoril fez as seguintes aquisições:

1 locomotiva eléctrica; 11 automotoras eléctricas; 10 carruagens.

Em 1955 a C. P. transportou 53.108.000 passageiros e a Sociedade Estoril 16.496.000. Em 1954 o número de passageiros fora, respectivamente, o seguinte: 51.923.000 e 15.181.000. Em 1955 a C. P. transportou 3.849.007 toneladas de mercadorias e a Sociedade Estoril 40.088, contra, respectivamente, 3.670.806 e 37.018, em 1954.

As receitas do transporte de passageiros e mercadorias, em 1955, totalizaram 667.290 contos contra 646.877 contos em 1954.

O movimento de passageiros na rede da C. P. deu o rendimento de 301.146 contos, contra 288.377 contos, em 1954, e 283.105 contos em 1953. Na linha da Sociedade Estoril as receitas atingiram, em 1955, 29.454 contos, contra 27.305 contos em 1954, e 25.863 contos em 1953.

Na rede da C. P. o movimento das mercadorias atingiu a receita global de 334.989 contos, cabendo à G. V. 62.478 contos e à P. V. 272.511 contos, contra, em 1954, respectivamente, 64.945 contos e 264.641, e à linha da Sociedade Estoril 1.355 contos, em grande velocidade, e 346 contos em pequena velocidade.

A receita por passageiro, na rede da C. P., em 1955, foi de 5\$67, contra 5\$55 em 1954. Na rede da Sociedade Estoril a receita por passageiro foi de 1\$79 contra 1\$80 em 1954 e 1\$83 em 1953 e 1952.

A receita por tonelada de mercadorias transportada na rede da C. P. foi de 87\$03 contra 89\$79 em 1954 e 93\$26 em 1953. A receita na Sociedade Estoril foi de 42\$43 contra 43\$47 em 1954.

A Estatística, sob a rubrica Ocorrências, dá-nos alguns números que merecem registo:

Em passagens de nível foram colhidos, em 1955, 13 animais: — 2 na zona Norte, 8 na zona Centro, e 3 na zona Sul; 29 veículos: 8 na zona Norte, 16 na zona Centro e 5 na zona Sul. Nessas três zonas e também em passagens de nível, ficaram feridas 13 pessoas e mortas 21.

Fora das passagens de nível, foram colhidos 25 animais; e por terem caído à linha ficaram feridas 12 pessoas e mortas 7.

Eis o que, da leitura da «Estatística dos Transportes e do Trânsito» nos foi possível colher com interesse para os assinantes desta «Gazeta».

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A Visita da Rainha Isabel e seu alto significado

Quando a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» começar a ser distribuída pelos seus assinantes, encontra-se pisando solo português Sua Majestade a Rainha Isabel II da Grã-Bretanha. A presença no nosso País da formosa Soberana não constitui apenas uma visita de cortesia e de retribuição à viagem triunfal, que, em 1955, o Chefe do Estado, Sr. General Craveiro Lopes, fez à capital do Reino Unido, assume também o significado de um solene acontecimento histórico em que duas nações se encontram de novo para se afirmar uma amizade multiseccular e consolidar ainda mais uma aliança, que tem sido útil tanto para Portugal como para a Inglaterra.

O povo português, tradicionalmente hospitaleiro, sente-se feliz por poder saudar de perto e na sua própria terra, a representante insigne de uma nação que nos deu, para glória no mundo, aquela que, pelo seu casamento com D. João I, foi a mãe dos príncipes que, no dizer de Camões, constituíram a «inclita geração».

Dr. Augusto de Castro

O director do «Diário de Notícias», sr. Dr. Augusto de Castro, não é apenas um grande jornalista e um dos maiores escritores portugueses da actualidade, é também um dos grandes mestres de teatro.

Uma das suas peças foi reposta agora no nosso primeiro teatro de declamação. Tinham passado sobre ela cinquenta anos. Ao provar de novo as tábuas daquele glorioso palco, o público recebeu-a como se se tratasse de um novo original. A que se deve esse milagre? Apenas à admirável actuação dos seus intérpretes? Também à força poética com que a animou o insigne escritor. Não envelhecem as obras escritas com alma.

Para comemorar o acontecimento, promoveu-se um almoço de homenagem ao autor do *Amor à antiga*. Bem mereceu esse preito quem sabe fazer da arte de bem escrever um nobre ofício.

Os nossos artistas



Rosas vermelhas — Aguarela
de ALICE MANARTE

A Visita da Rainha Isabel II

*Visitais, Majestade, o meu País,
visitais um Jardim e um Laranjal,
e dizeis, como todo o mundo diz :
— Flores? Laranjas? Só em Portugal !*

*Porém, nas nossas praias de oiro, o Mar,
em sua voz de espuma há-de cantar
o Poema de gloriosas Caravelas
e as Rotas que se abriram entre estrelas . .*

*Os pinhais Vos dirão misteriosas
palavras do Passado, já no escuro
do Tempo, conselheiro do Futuro —
enquanto o chão se juncará de rosas.*

*Mais tarde lembrareis esta visita,
como quem abre um livro de Verdades
onde se lê : «Coragem inaudita,
rasgões no Espaço e novas Claridades».*

*E, ao olhades laranjas cor de brasa,
tereis a nossa luz em Vossa Casa,
— como tereis nas flores portuguesas
o Sol das nossas terras e devesas !*

RAMIRO DA FONSECA

Eng. Campos Henriques

*A justa homenagem que lhe foi prestada
por motivo da sua aposentação*



O sr. Eng.º Campos Henriques agradecendo as palavras do sr. Director-Geral da C. P. e a presença das numerosas pessoas que foram cumprimentá-lo

No dia 27 de Dezembro, realizou-se, na sala de reuniões da Direcção-Geral da C. P. uma sessão de homenagem ao sr. Engenheiro Subdirector Campos Henriques, que, em 31 de Outubro, atingira o limite de idade. Como era de esperar e de justiça, a sala encheu-se literalmente de funcionários superiores da C. P., colegas, subordinados e amigos, que, com a sua presença, entenderam por bem testemunhar-lhe o muito apreço em que tinham as suas invulgares qualidades de trabalho e de carácter, a sua esmerada educação e todos aqueles dotes que concorrem para a sua irradiante simpatia pessoal.

Retira-se o sr. Eng.º Campos Henriques das suas altas funções de ferroviário após mais de

35 anos de exemplar actividade, tendo ascendido ao cargo de Subdirector da C. P. em 1 de Janeiro de 1947.

Nessa sessão, o sr. Director-Geral, Eng.º R. de Espregueira Mendes, pronunciou as seguintes palavras de homenagem que, gostosamente, arquivamos nas colunas da «Gazeta»:

«Com dedicação, entusiasmo e inteligência presta serviço nesta Empresa há mais de 35 anos o Eng.º Campos Henriques e por isso aqui estamos hoje para publicamente lhe afirmarmos quanto lhe devemos e o estimamos.

Não era necessário dizer que a voz de todos é unânime em reconhecer, a par da competência, as qualidades de aprumo e de primoroso trato deste nosso tão leal e directo colaborador.

A melhor confirmação dessas qualidades evidenciou-se neste último período, em que, apesar de, por força dos regulamentos, estar à vista o limite da prestação de serviços, a sua dedicação e entusiasmo longe de esmorecerem, se mantiveram inalteráveis ou mesmo se excederam. Como militar sabe que apenas existe aqui um render de guarda e que o seu exemplo servirá sempre de estímulo aos que continuarem a servir.

Quer na Divisão de Construção, quer na sua



O homenageado ladeado pelos srs. Eng.º R. de Espregueira Mendes, Director-Geral; Pedro de Brion, Subdirector, e Branco Cabral, Secretário geral da Companhia

Imprensa

A Voz

Entrou no XXXI ano de publicação o diário «A Voz».

Fundada por José Fernando de Sousa, que foi mestre de jornalistas e, também, após o falecimento de L. de Mendonça e Costa, director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», «A Voz» encontrou no nosso querido amigo e ilustre camarada Pedro Correia Marques, seu antigo redactor principal, um jornalista de talento e de prestígio, que tem sabido honrar, com dignidade, as tradições daquele diário.

O aniversário da «A Voz» foi comemorado com o tradicional almoço de confraternização de todos quantos ali trabalham.

A Pedro Correia Marques e a todos os seus dedicados colaboradores, renovamos, destas colunas, as nossas felicitações pelo aniversário do seu jornal.

Ovar e o Caminho de Ferro

Pelo Eng.º Frederico Abragão

O artigo, de grande interesse, que publicamos neste número da «Gazeta» — *Ovar e o Caminho de Ferro*, da autoria do ilustre engenheiro e nosso estimado colaborador, sr. Frederico Abragão, é transcrito, com a devida vénia, do Boletim, referente a Dezembro, da Casa do Concelho de Ovar.

nunca esquecida Via e Obras, quer por fim na Direcção, só soube criar amizades e quantas vezes conseguiu resolver problemas que nos pareciam difíceis.

Em nome de todos o abraço e desejando-lhe longa vida e merecido descanso, lhe afirmamos que continuaremos sempre a considerá-lo dos nossos e que se quiser corresponder à nossa gratidão e amizade nos proporcione o prazer de aparecer muitas vezes, pois será sempre recebido de braços abertos».

Estas palavras sensibilizaram o ilustre homenageado, que muito se agradeceu, como agradeceu a presença de todos que ali tinham ido cumprimentá-lo naquela hora em que se despedia do serviço activo da C. P.

Em seguida, foi oferecido ao sr. Eng.º Campos Henriques um almoço em que foram convivas os srs. Eng.ºs R. de Espregueira Mendes e Pedro de Brion, respectivamente, Director-Geral e Subdirector, e todos os Chefes e Subchefes de divisão da C. P.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta ao sr. Eng.º Campos Henriques a expressão sincera da sua muita consideração e estima, associando-se assim às justas homenagens de que foi alvo.

ENG.º PEREIRA LEITE

Por motivo de ter sido nomeado director dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola, o sr. Eng.º Arnaldo Pereira Leite, que desempenhava esse cargo em Moçambique, a Asso-



ENGENHEIRO ARNALDO PEREIRA LEITE

ciação Comercial de Lourenço Marques tomou a iniciativa de lhe oferecer um jantar de despedida, no melhor hotel da cidade, na noite de 4 do corrente.

Nesse jantar de homenagem, que registou extraordinária concorrência das individualidades de maior representação da vida social local, o ilustre Engenheiro verificou quanto a sua acção foi apreciada bem como as qualidades do seu carácter haviam merecido o justo apreço de quantos tiveram o prazer e a honra do seu convívio.

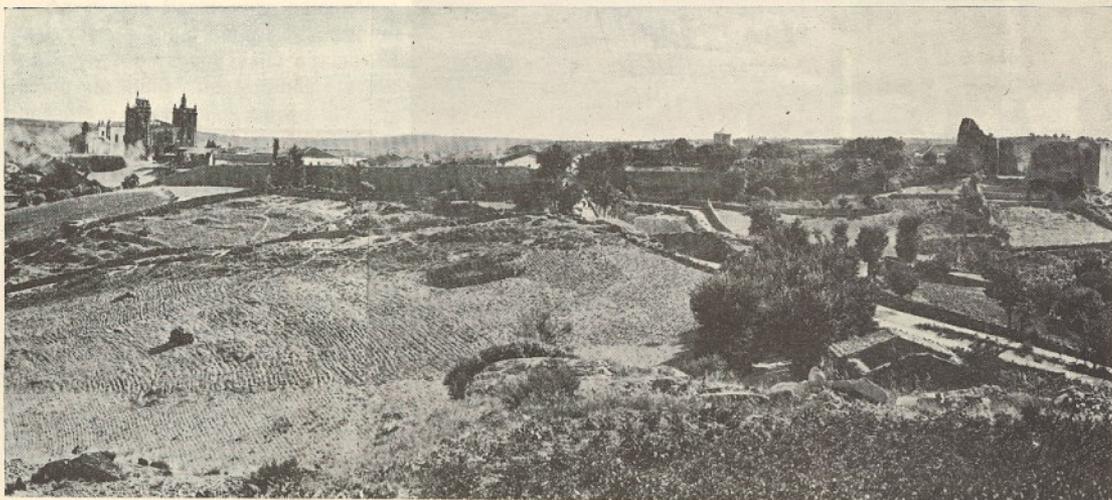
Foi também posta em devido relevo a construção do Caminho de Ferro do Limpopo, cujas obras terminaram muito antes da data prevista.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» felicita o sr. Eng.º Pereira Leite por esta justa homenagem.

CÂMARA DO COMÉRCIO FRANCESA EM PORTUGAL

Instalada na Rua Victor Cordon, n.º 30, a Câmara de Comércio Francesa em Portugal realizou a sua Assembleia Geral anual, a qual deu o seguinte resultado para o corrente ano:

Presidente, Pierre Teisseire; vice-presidentes: André Simonnot e Emile Henry, presidente da Delegação do Porto; secretário geral, Jacques Bruel; tesoureiro, André Harter; secretário geral adjunto, Maxime Bonnet; tesoureiro adjunto, Pierre Gariel.



MIRANDA DO DOURO — O rio que a separa de terras de Espanha

O CAMINHO DE FERRO DE MIRANDA E O TURISMO

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

O correspondente de um jornal do Porto disse há dias que em Miranda do Douro havia fundadas esperanças de que, com o fim de transportar o material para a barragem à beira daquela cidade, o caminho de ferro do Sabor seria prolongado das Duas Igrejas até junto da dita barragem.

Mais disse o solícito e bairrista correspondente que Miranda do Douro, com o caminho de ferro prolongado até às suas vetustas muralhas, e com uma passagem rodoviária sobre a barragem, seria em breve um apreciável centro de turismo.

Nada de mais lógico e de mais justo, tanto mais que os 12 quilómetros de linha a construir seriam facilmente amortizados pelo enorme tráfego que passaria a fazer. Mas se me parece possível a construção desse curto prolongamento ferroviário, vejo muito difícil que a Espanha mande fazer uns escassos 12 quilómetros de estrada, no seu território, até atingirem a barragem, tanto mais que não há aglomerados populacionais de importância a servir.

Mas Miranda do Douro, a mais pequena, mas das mais curiosas cidades portuguesas, pela sua Sé imponente, pela sua rua quinhentista da Castanilha, pelo panorama selvagem e impressionante que oferece sobre o Douro, pelos seus costumes característicos pode e deve ser um apetecido centro de turismo, tanto mais que, do lado Sul, tem uma estrada ao longo

da fronteira, passando pela curiosa vila de Freixo de Espada-a-Cinta, e que a seguir, nos 20 quilómetros que serpenteia à margem do Douro, oferece aspectos de rara e mística beleza. Do outro lado do rio, logo a seguir à Barca d'Alva, novamente a estrada se contorce pelas arribas da Sapinha e depois no longo troço da excomungada, até atingir Pinhel.

Do lado Norte, uma estrada se alonga no planalto mirandês até Bragança, onde duas outras conduzem, uma por Vinhais para Chaves e Terras de Barroso e outra para Espanha a ligar à nova linha férrea Madrid-Vigo.

Como se vê, levou tempo a tornar possível a visita a Miranda do Douro, até há pouco sem uma única estrada que a ligasse à rede rodoviária nacional, mas aí a temos agora ao alcance do comboio e do automóvel.

E não foram os argumentos que faltaram a seu favor, o seu dialecto — que é um subdialecto leonês falado em Portugal — as suas romarias e as Grutas de Santo Adrião e os mármorees tão apreciados.

Devo aqui dizer que não foi sem surpresa que vi as famosas Grutas de Santo Adrião, que eu julgava poderem enfileirar ao lado das Demoiselles, de Padirac em França e das Han na Bélgica, etc. Não. Aquilo não tem o menor interesse, quase todos os elementos estão partidos e se estivessem inteiros não satisfariam os visitantes, pelo seu pouco interesse.



A Domus Municipalis, curioso exemplar seiscentista, será adaptada a pousada, depois de reconstruído o Paço Episcopal que se destina à instalação das repartições públicas



A rua de Costanilha reúne hoje, como há 400 anos, grandes motivos de inconfundível beleza



MIRANDA — Um aspecto da rua da Alfândega

As grutas ficam num carcavão e a linha férrea tinha que alongar bem o traçado, em curvas e contra-curvas, para chegar lá abaixo. Mas o prolongamento da linha até Miranda era, na verdade, interessante e pouco dispendioso.

Infeliz foi a bitola escolhida para a linha, um metro, pois, visto a facilidade na sua construção através do planalto, melhor seria terem feito de via normal, evitando-se o trasbordo no Pocinho e a lentidão da marcha dos comboios. Se não fosse o inconveniente do desnível entre o Pocinho e Moncorgo, seria melhor alargá-la em todo o seu percurso, o que facilitaria o transporte do minério de ferro do Roboredo, que é muito importante.

Julgar-se-á um dia a necessidade do alargamento da linha para 1^m,67? É bem possível tanto mais que foi resolvido estabelecer os altos fornos noutra sítio, o que reclama o transporte integral do minério.

Além do Carvalhal é pobre a região, mas não é impossível desenvolver a agricultura e a pecuária principalmente, pois a raça mirandesa dá excelentes exemplares bovinos. Demais, a electricidade das barragens de Picote e de Miranda, a baixo preço, poderia facilitar a abertura de poços e a elevação da água à superfície.

Não há no planalto mirandês hotéis ou pensões aceitáveis, mas já se anuncia a construção de uma pousada junto a Miranda e debruçada sobre o

Douro, como era de prever. Já o tenho dito várias vezes que não é de pousadas que o país necessita mas de pequenos hotéis, acessíveis aos caixeiros viajantes e aos turistas de bolsa modesta, que seriam a maioria dos seus clientes.

Bragança, que não tem um hotel, reclama uma pousada, que deveria ser construída na encosta Sul, sobranceira à cidade. Não é preciso fazer grandes contas para se verificar que o custo de uma pousada dava bem para a construção de um pequeno hotel, com 20 a 25 quartos e no centro das localidades, com fácil e cómodo acesso do caminho de ferro e da estrada. A esse hotel com a casa de jantar no rés-do-chão, devia juntar-se um café, que não faltam nas vilas e nas cidades, mas que lhe daria um agradável e lucrativo conjunto.

Em Bragança então não faltava um local apropriado, entre o novo edifício dos correios e a estação ferroviária, ou seja a parte nova da cidade.

Igualmente Mogadouro precisava de um hotel modesto mas confortável, que proporcionasse vida e conforto aos seus visitantes; e se um dia viesse a ser alargada a linha do Sabor para a bitola normal convinha aproximá-la da vila do Mogadouro, o que não seria difícil visto o terreno não oferecer dificuldades de construção. Era o que de início se devia ter feito pois não só o Mogadouro tem grande movimento comercial mas as suas feiras são das mais importantes de Trás-os-Montes.



MIRANDA — Fonte da Ponte das Caves

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Fevereiro de 1907)

Linha do Alto Minho

Foi prorogado até 31 de Dezembro do corrente anno o prazo para apresentação do projecto das linhas, prazo que findára em 2 de Agosto ultimo, o que dava ao governo o direito de rescisão do contrato.

A sua prorrogação foi posta por condição o prévio reforço do depósito de garantia elevado a 50.000\$00 réis.

Ao mesmo tempo foi autorizada a transferencia da concessão de Charles Woll e Franck Woll, actuaes concessionarios, para a firma Canha & Formigal ficando bem explicito que o Governo nada tem com quaesquer compromissos que o concessionario haja tomado sem intervenção ou aprovação sua.

Está assegurada a construcção das linhas? Propõem-se os novos concessionarios levá-la a effeito e tem para isso capitães? Pensem, pelo contrario, em negociar com a concessão, objecto de successivas transferencias? O futuro o dirá. Fazemos votos porque d'esta vez se tornem realidade linhas de tão grande alcance.

Não nos surpreendem as vicissitudes porque tem passado a concessão. E' sabido quanto custa chamar capitães a emprehendimentos d'esta natureza. Haja vista a historia de quasi todas as nossas linhas, desde as de Leste e Norte até a do Valle do Vouga.

Em relação às linhas do Alto Minho são conhecidas as porfiadas deligências do sr. conde de Paçõ-Vieira que só ao cabo de tres concursos conseguiu ter concessionario. Teve depois as maiores difficuldades em obrigar a reforçar o deposito, deixando o contrato de concessão assignado quando saíu do ministerio.

A situação progressiva continuou empenhando-se pela realização do contrato e para isso autorizou duas transferencias successivas, parecendo que a segunda fizera cair a concessão em mãos absolutamente idoneas. Factos estranhos á acção do Governo e absolutamente imprevisos, devidos á intervenção gananciosa de especuladores tornaram inuteis os esforços empregados.

Oxalá que d'esta vez mude a situação e vejamos dentro em pouco activos trabalhos naquelles valiosos afluentes da linha do Minho.



PARTE OFFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos
e Consulares

AVISO

O «Diário do Governo», I série, n.º 23, de 28 de Janeiro de 1957, publica o seguinte:

Por ordem superior se faz público que, segundo comunicação da Legação da Suíça em Lisboa, o Governo da República Federal da Alemanha depositou nos arquivos do Governo Suíço, em 16 de Novembro de 1956, o instrumento de ratificação da Convenção relativa à constituição da Eurofima — Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário e respectivos Protocolos Adicional e de Assinatura, assinados em Berna em 20 de Outubro de 1955.

Nos termos da alínea b) do artigo 15.º da referida Convenção, esta entrou em vigor para a República Federal da Alemanha em 16 de Novembro de 1956.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 24 de Janeiro de 1957. — O Director-Geral, *Ruy Teixeira Guerra*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres
Direcção dos Serviços de Exploração e Material

4.ª REPARTIÇÃO

Secção de Via e Obras

O «Diário do Governo», II série, n.º 30, de 5 de Fevereiro de 1957, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto da variante de Bragança da linha do Tua, mandado elaborar pela Câmara Municipal de Bragança, incluindo a expropriação de terrenos constantes da planta parcelar que acompanha o projecto.

Ministério das Comunicações, 30 de Janeiro de 1957. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Recortes sem Comentários

Socorros urgentes (?)

Acerca da noticia que publicámos anteontem do acidente de automóvel sofrido pelo sr. António Eça de Queiroz, o illustre presidente da direcção da Emissora Nacional divulgou o motivo porque se recusou a receber tratamento no Banco do Hospital de S. José. A recusa foi um facto, por motivos que considera graves e que vão ser por ele expostos a quem de direito. Foi, portanto, obrigado a procurar socorro noutra local, tendo finalmente encontrado no posto da Companhia «Sagres» excelente tratamento.

(Dos jornais)

Arte de furtar

Uma firma de Lisboa, fabricante de artigo de uso feminino e consumo corrente, desejando aperfeiçoar o seu fabrico mandou de propósito, à Alemanha, dois dos seus melhores operários, para ali se exercitarem no funcionamento de uma nova máquina.

Após um mês de estágio, regressaram a Portugal e retomaram o trabalho na fábrica que lhes pagou as viagens, estada e aprendizagem cara no estrangeiro. Porém, quinze dias passados, os dois homens despedem-se e vão trabalhar para outro lado de combinação com outra pessoa. Maneiras de roubar!

O industrial lesado podia reclamar uma indemnização pelos gastos feitos, danos e perdas e o castigo corporal dos desonestos trabalhadores, mas desistiu, pela soma de trabalhos e despesas que isso lhe acarretaria e lentidão da justiça.

Aviso às pessoas honestas e de boa fé.

De «O Debate»



O actual e importante edificio dos Paços do Concelho de Ovar

OVAR e o Caminho de Ferro

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

FALAR em «Ovar e o caminho de ferro» é, por certo, um exagero ou um título de bem pouca precisão. Ovar não ocupou na concepção da nossa rede ferroviária, nem mesmo na directriz da linha do Norte, em que se enquadra o ponto especial, nevrálgico, que ocupam meia dúzia de outros.

O ponto de partida de Lisboa: Intendente, Arroios, Xabregas e, finalmente, o Cais dos Soldados; a linha para a fronteira por Santarém ou por Vendas Novas, Évora e Estremoz; o atravessamento do Tejo no Carregado, em Santarém ou em Constância; a passagem perto ou longe da Praça de Elvas, sob o domínio dos seus canhões ou fora do seu alcance; a prioridade mesmo da linha para a fronteira ou para o Porto; o ponto onde a linha do Norte se havia de destacar da do Leste; a sua directriz por Tomar, ou não; mais perto de nós, se a linha do Norte devia seguir junto à costa ou internar-se por Oliveira de Azeméis para Gaia; a localização da estação terminos do Porto no Campo do Cirne, no Prado do Repouso ou em Campanhã; tantos outros pormenores, tantos outros problemas, tudo isso são pontos essenciais que originaram discussões, estudos e até polémicas. São, ou foram, problemas base do traçado das nossas linhas e da estrutura da nossa rede ferroviária, que a marcaram para sempre e de que ainda hoje sofremos as consequências benéficas ou inconvenientes.

Ovar não ocupa, porém, nenhum destes pontos basilares.

Mas, dentro dessa posição relativamente modesta, o seu nome aparece-nos aqui e além, quer na história do traçado, quer em um ou outro episódio.

*

Não é para aqui expor o que se passou com as várias hipóteses, com as diferentes soluções encaradas para a directriz da linha do Norte. Interessamos apenas saber que o engenheiro Wattier que, em última análise, delineou o seu traçado geral, projectou atravessar o Vouga, como atravessou, perto de Angeja e seguir por Estarreja e Ovar, dirigindo-se para Vila Nova de Gaia.

E aqui é que era a grande dificuldade: chegar à margem esquerda do Douro em condições de facilitar a sua temerosa travessia, problema que também não é para aqui, apesar de ser um dos mais interessantes de todos os tempos, que houve a resolver nos nossos caminhos de ferro,

Encarou duas hipóteses: uma, seguindo, mais ou menos, a estrada real, passava por Albergaria e Oliveira de Azeméis, para descer, pelo vale de Avintes, até à margem do Douro; outra, seguia a beiramar por Ovar e Espinho, inclinando-se depois de Ovar, cada vez mais e de tal modo que, em Espinho, quase toca a costa. E foi esta a preferida.

E assim chegámos ao traçado que todos nós conhecemos.

*

Vilhena Barbosa descreve em 1874 no «Arquivo Pitoresco» a bem modesta estação de Ovar desse tempo, nos seguintes termos, que hoje nos farão talvez sorrir:

- «É alegre o sítio e no seu tanto aprazível.
- «O edifício não é falho de beleza e o seu estilo de arquitectura assimilha-se ao que se usava na Suíça, nas casas de campo, e produz efeito tão pitoresco.
- «Do mesmo lado da estação, da parte de além da via férrea, em terreno mais elevado, acha-se uma hospedaria.
- «O sítio é apropriado para diversões de campo. É agradável a situação da hospedaria e de bastante movimento na ocasião da chegada dos comboios.
- «O cais e a ria de Ovar oferecem vistas e passeios bonitos».

*

Mas, logo de início, o seu movimento não foi insignificante, pois que, nas primeiras estatísticas da exploração, relativas aos anos de 1871 a 1882, figura já em lugar de certo relevo: no 4.º grupo, depois de Lisboa, Gaia, Porto e Coimbra, com 30.000 passageiros recebidos e expedidos anualmente.

Com menor movimento aparecem, nessa época, estações como: Elvas, Badajoz, Vila Franca, Entroncamento, Abrantes, etc.

Notemos, de passagem, que Espinho figura no mesmo grupo, apesar de, inicialmente, a Companhia Real não ser muito optimista relativamente ao movimento que poderia vir a ter.

Assim, em um requerimento a S. M. El-Rei, com data de 31 de Janeiro de 1871, escrevia:

«É possível que, no futuro, a importância do lugar de Espinho venha a ser tal que seja de interesse geral e da própria Companhia estabelecer ali uma estação propriamente dita, com suas dependências e acessórios: mas, *como essa hipótese está ainda longe da realidade*, a Companhia Real pede que à *paragem* de Espinho não seja dada a categoria de estação».

Quando consideramos o extraordinário desenvolvimento, que tem hoje a progressiva vila e a bela praia de Espinho, vemos aqui um exemplo mais, se preciso fosse, do inigualável factor de progresso que é o caminho de ferro para as povoações, que toca ou até mesmo de que apenas se aproxima.

*

As pessoas, que hoje se queixam do serviço dos comboios — e não se diz que por vezes não tenham razão — não fazem ideia do que terá sido uma viagem, mesmo relativamente curta, antes do aparecimento do caminho de ferro.

E, para nos limitarmos apenas à nossa região, vejamos o que, tão sugestivamente, conta José Ferreira da Cunha e Sousa no «Arquivo do Distrito de Aveiro»:

«Para ir ao Porto entrava-se em uma barca de Ovar, assim chamada porque fazia carreira diária entre os dois pontos; quem podia, tomava a proa, se não estava já tomada; aliás ia no convés e ao relento, e, no inverno, ao vento e à chuva.

«A partida era sempre às nove ou dez horas da noite, chegando-se a Ovar de manhã às horas que o barqueiro queria. Ali, justava-se a cavalgada, havendo-a, pois que algumas vezes nem uma aparecia: havendo sardinha em Espinho, todas para ali corriam; havendo-a, montava-se sobre uma albarda de carga sem estribos, sem freio, sem rédeas, e ela partia por entre os pinheiros, seguindo o trilho seu conhecido, sem que o passageiro pudesse guiá-la.

«O arrieiro deixava-a seguir como quisesse e desviava-se por atalhos, aparecendo quando e onde queria, mas sempre onde havia taberna para exigir vinho e para pensar a cavalgada.

«Esta, acostumada à pitança, ao avistar a taberna, corria a galope e aí do passageiro que se não baixasse, prolongando-se pelo pescoço do animal, porque, não o fazendo, era certo bater com a cabeça na padieira da porta.

«Quem tinha relações em Ovar com alguma pessoa, à qual pedisse com antecipação que lhe fretasse cavalgada, só por este meio conseguia obtê-la em condições suportáveis, embora mais cara; mas nem todos tinham relações e nem sempre havia tempo de utilizar-se delas.

«A passagem da Barrinha, sempre incômoda, era perigosa no inverno; os barcos velhos, mal aparelhados; os barqueiros imperitos e às vezes apenas crianças; cavalgadas embarcadas juntamente com os passageiros; enfim não podiam ser piores os meios da travessia».

Não é preciso transcrever mais. Para concluir, basta repetir, com o mesmo autor: «O moderno viajante que, comodamente refastelado nas almofadas dum compartimento do «rápido», percorre em seis horas os 340 quilómetros, que ligam Lisboa à Cidade Invicta, não faz ideia das graves preocupações que para os nossos antepassados constituiu, até meados do século XIX, a deslocação de um para outro ponto distante do país».

*

Ovar aparece-nos também em vários episódios ou páginas literárias, que se referem aos nossos caminhos de ferro.

Júlio Diniz, contemporâneo da sua inauguração,

fez contudo, ainda a cavalo em um macho e acompanhado por um almocreve, a viagem para Ovar, onde veio procurar alívio para a sua doença e onde escreveu talvez as suas melhores páginas.

Foi mesmo esta viagem que lhe inspirou a descrição, tão sugestiva, da chegada de Henrique de Sousa a Alvaopenha, com que abre a «Morgadilha dos Canaviais».

Na verdade, o troço do caminho de ferro entre Gaia e Estarreja foi inaugurado em Julho de 1863 e Júlio Dinis foi para Ovar em Maio. Mas fez depois diversas viagens em caminho de ferro e a ele se refere em algumas das suas cartas.

Assim, escreve a Ritinha (D. Rita Pinto Coelho) em Julho daquele ano:

«A facilidade de transporte com que actualmente se percorre o espaço que me separa do Porto...»

E a Custódio Passos em Julho de 1863:

«...em segundo lugar concorreram cartas de família em que se pedia que me demorasse até que se pusesse em exploração o caminho de ferro para me visitarem...»

Eça de Queiroz começa o romance «A Capital» precisamente por uma cena passada em uma estação de caminho de ferro — a estação de Ovar:

«A estação de Ovar, no caminho de ferro do Norte, estava muito silenciosa, pelas seis horas da tarde, antes da chegada do comboio do Porto».

Artur, o protagonista, um dia, mais tarde, tomará um comboio para Lisboa, «na sonolenta estação de Ovar»:

«...à vista da estação, da máquina que já soprava, voltada para Lisboa, uma alegria tumultuosa invadiu Artur...»

.. A locomotiva silvou, o comboio rolou...»

Júlio de Vilhena — conta D. Alberto Bramão — também um dia, pelo menos, tomou o comboio na estação de Ovar, era então simples estudante de Direito em Coimbra.

Em 1863, deu-se um grave conflito universitário que ficou conhecido pela *rolinada*.

Os estudantes, sob qualquer pretexto, haviam pedido ao governo de então perdão do acto, que o Ministério do Duque de Loulé lhes negou.

Ora o Duque de Loulé tinha, entre outros apelidos, o de Rolim e os estudantes passaram a chamar-lhe, nos seus ruidosos protestos, o sr. *Rolim*.

Resolvido o abandono de Coimbra, Júlio de Vilhena foi arrastado com os outros até ao Porto; mas, sem recursos, logo resolveu regressar a Coimbra, mas por etapas, visto que o pouco dinheiro que lhe restava, para mais não chegava.

Ora, conta D. Alberto Bramão, comprou um bilhete de 3.ª classe para Ovar, onde chegou à tarde,

sem dinheiro e sem nada ter comido desde o jantar da véspera.

Como não encontrasse qualquer pessoa conhecida, a situação tornara-se difícil.

Passando à porta de uma taberna, onde uma mulherzinha fritava sardinhas, a sua tortura aumentou de tal modo que não resistiu a dizer-lhe:

— «Estou com fome e não tenho dinheiro para lhe comprar as sardinhas».

— «O quê! o menino tem fome?!» — teria dito, espantada a boa mulher.

E como Júlio de Vilhena lhe contasse a sua história, ela não só lhe deu as sardinhas e broa, como ainda lhe emprestou oito tostões para ele poder seguir no comboio até Aveiro.

Uma última nota a título de curiosidade: entre os documentos, que encontrei, relativos à construção da linha do Norte, figura um longo Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, com data de 23 de Novembro de 1877, referente a uma questão do padre Manuel Gomes Duarte Pereira Coentro, como empreiteiro de obras de arte daquela linha, contra a empresa de D. José de Salamanca, construtor geral do caminho de ferro do Norte.

Como suponho ser tradição, a explicação da conhecida denominação «Casa do Carril», «família do Carril», provém do facto do referido padre Coentro ter trabalhado naquela via férrea, «...no carril».

Será tempo perdido coligir esta meia dúzia de notas? Se o é, que os leitores me perdoem e passem adiante.

Por minha parte, confesso o meu «fraco» por estas coisas...

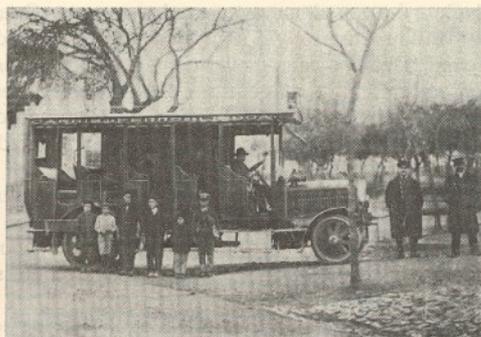
Outubro de 1956.



Estação de Ovar
(Gravura do Arquivo Pitoresco)

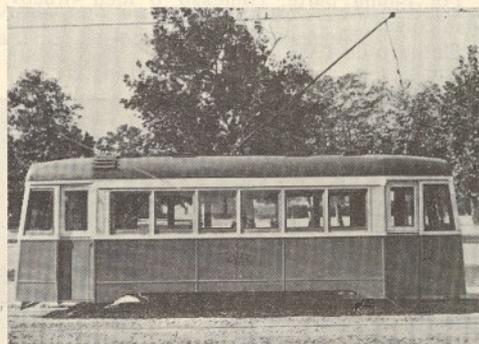


1901 — Inauguração da tracção eléctrica em Lisboa



1913 — Primeiro autocarro que a Carris manteve em serviço público

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa tem sido, há mais de cinquenta anos, um elemento activo nas relações comerciais entre Portugal e a Grã-Bretanha



1951 — Carro motor e de reboque de uma nova série construída nas oficinas da Companhia



1957 — O mais recente modelo de autocarro em serviço



Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

Representante para Portugal e ultramar da S. A. Brown Boveri et Cie.

Edouard Dalphin



58751-X

Instalação de emissoras completas para radiofonia e radiotelegrafia, Instalações de ondas dirigidas. Fornecimento avulso de lâmpadas electrónicas para todos os usos industriais

III

ESCRITÓRIO

PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira. 481, 2.º

TELEFONE: 2 3411

PORTO

III

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º - LISBOA

Telefone 32728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRANQUEAÇÃO E ACABAMENTO DE SACAVÉM

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correto, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972

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

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
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

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE