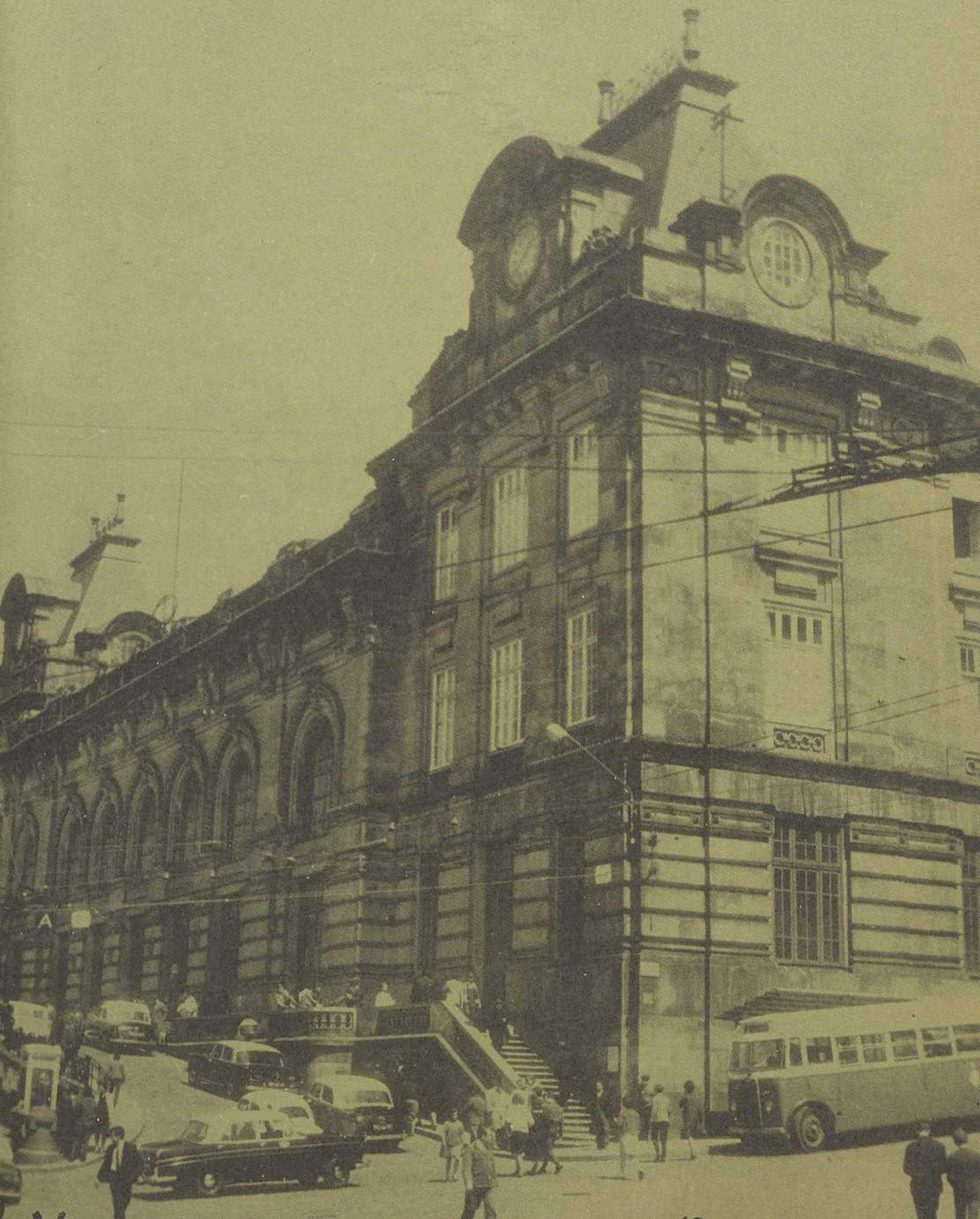


Boletim da C. P.



Boletim da

PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 448 • OUTUBRO 1966 • ANO XXXVIII • PREÇO 2\$50

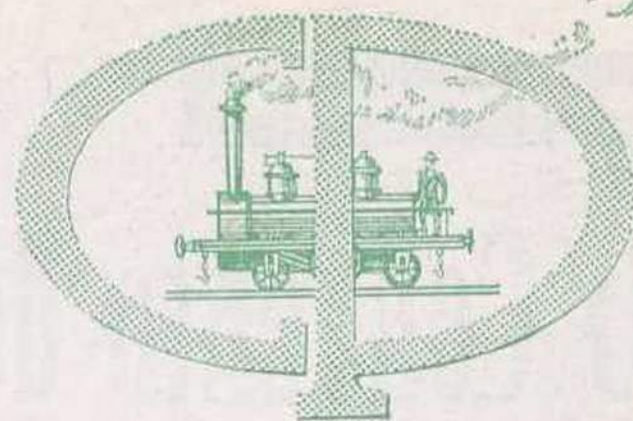
FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



O PORTO E OS SEUS CAMINHOS DE FERRO



Dois eventos marcantes no historial ferroviário nortenho se assinalam, com o devido jus, neste mês de Outubro. Um, o 50.º aniversário da construção do actual edifício da estação de Porto-S. Bento, que pela sua situação central é ponto de convergência da população portuense. Outro, a conclusão da electrificação da linha do Norte, até Campanhã, que levará ao coração da capital nortenha os benefícios que ela almeja e muito merece.

Ambos estes acontecimentos a festejar — de homenagem ao passado e de ridente significado para o futuro — comprovam suficientemente que a C. P. nunca olvida o Porto, burgo do trabalho qualificado, das mais nobres tradições, e que está sempre no coração de todos os portugueses. Antes sim, anseia contribuir, na parte que evidentemente lhe respeita, para a solução dos seus problemas e para a realização dos seus grandes destinos.

TRANSCRIÇÕES

O Convento de Avé-Maria de S. Bento, edifício antecessor da actual estação

EM Junho de 1518, fundou-se o Convento de Monjas de S. Bento, também denominado da Encarnação ou de Avé-Maria e mais a anteposição do título de «Real» com que foi distinguido pelo seu fundador, o rei D. Manuel I.

Quando o seu instituidor faleceu (13 de Dezembro de 1521) ainda as obras do amplo edifício estavam por acabar. No entanto, o rei seu sucessor — D. João III — ordenou a sua conclusão, o que se verificou em 1528, conservando-se, todavia, encerrado até ao ano de 1535.

Este mosteiro foi edificado com o fim de reunir nele as monjas dos conventos de S. Salvador de Vila Cova das Donas (Comarca da Feira); de Santa Maria de Valboa do Douro; de S. Salvador de Tuias (Canavezes) e de Tarouquela (bispado de Lamego) que, embora em regime transitório, se haviam já unido — tomando uma só comunidade — ao de Rio Tinto, por ficar mais próximo do Porto, porquanto, os outros, localizavam-se em sítios ermos e de dificultoso acesso.

Por esse motivo, é que D. Manuel, com especial e prévia autorização apostólica e com a boa vontade do bispo portuense D. Pedro da Costa, «ordenou que à custa de sua própria fazenda se fizesse uma casa e convento no sítio das Hortas, chamadas do Bispo ou Cividade, dentro dos muros da cerca do Porto, ficando extintos aqueles cinco mosteiros habitados por mais de quatrocentos anos sucessivos».

Seguidamente, nomeou para primeira abadessa da nova casa conventual, uma freira do convento de Arouca (a fidalga e religiosa D. Maria de Melo, sobrinha de D. Milícia de Melo, ilustre superiora do mesmo convento), a qual, congregando todas as irmãs das extintas casas, fez com elas a sua entrada solene nesta cidade a 6 de Janeiro de 1535, «sendo esperadas pelas Justiças, Senado da Câmara e nobres do Porto, que as acompanharam até ao novo convento, onde o feitor do rei, na presença de todos os assistentes, entregou as chaves e investiu a prelada da posse e uso deste régio edifício».

Para fazermos a descrição exterior deste demo-

lido imóvel, vamos recorrer ao talento de Sousa Reis, o qual, nos seus valiosos manuscritos, deixou escrito o seguinte com referência ao Mosteiro de Avé-Maria :

No ângulo deste convento, que faceia com o largo da Feira de S. Bento, existe a claustra externa, a qual tem uma porta praticada no muro voltada ao Sul, outra ao Poente, que facultam a entrada por ambos os lados, tendo antigamente por elas uma longa escadaria de pedra, a qual, para embelezamento público, foi cortada e substituída por varanda de ferro, conservando assim a livre passagem e ingresso para a respectiva claustra quadrada, fazendo-lhe face internamente pelo ângulo do Nascente três formosos arcos de granito, debaixo dos quais, em forma de galeria, se acha a portaria principal e duas rodas para o locutório, bem como a escada para as saletas ou grades de recepção de visitas.

Iguais arcos se vêem para o ângulo do Norte e faceando também com a mesma claustra que contém uma segunda portaria destinada ao serviço diário do Convento.

Sobre estas duas escadarias se eleva ainda uma série de janelas de peitoril, tendo assentado ao Nascente o acréscimo de outro andar superior que é chamado o Mirante.

Em seguida da claustra externamente para o lado da Rua do Loureiro, ao Sul, estende-se ainda até topar com os dois coros reedificados do incêndio uma não pequena parte do primitivo Mosteiro que escapou ao fogo, o qual apresenta todas engradadas pequenas janelas que foram os dormitórios e para o lado da porta de Carros são casas de oficinas internas da Comunidade, iluminadas por diminutas frestas com grades de ferro para segurança da clausura, rodeando-a desde esse ponto até ao fim da cerca a antiga muralha que segue pela Rua da Madeira e Calçada da Teresa, encerrando assim a maior parte das casas, dormitórios, cozinhas e depósitos deste Convento de Beneditinas.

Na frente principal, voltada para a Rua do Loureiro, tem um extenso pátio ladrilhado com escadaria larga e parapeito de pedra mui custoso pela sua despesa, sendo encerrado pela parte do Nascente por óptimas propriedades e rendosas para o Convento, pois lhe pertencem, como também uma sob o mesmo risco que reserva para habitação dos seus capelães; sobre a parte do Nascente deste passeio pousa todo o frontispício da igreja, rico em arquitectura, que se compõe de duas lindas colunas, com suas bases e capitéis, tendo superior a elas outras e um nicho com a imagem do Patriarca S. Bento.



O PORTO DE HÁ MAIS DE CEM ANOS — Reprodução de uma gravura inglesa de 1839, onde se destaca, do lado direito, a fachada do antigo Convento de Avé-Maria, e que foi demolido para, no mesmo local, ser construída a estação de S. Bento. Esta fachada dava para a rua do Loureiro, ainda a mesma da actualidade

O P.^o Agostinho Rebelo da Costa, informa-nos que a prelada deste Convento era padroeira das Igrejas de Escariz, Fajões, Gião, Guizande, Madeira, Mosteiró, Oliveira de Azeméis, S. Pedro Fins, Rio Tinto, Sandim, Tarouquela, Tuias, Valongo e possuía a regalia de apresentar juizes e capitães nas terras e coutos da sua jurisdição.

O mesmo escritor, diz-nos ainda que o número das professoras passava de oitenta; e, com educandas, seculares e serventes, elevava-se esse número a trezentas pessoas.

Um pavoroso incêndio reduziu a cinzas a igreja e os seus dois riquíssimos coros em Outubro de 1783; no entanto, volvido pouco tempo, como os rendimentos fossem volumosos, foi tudo reedificado de novo, com muito maior custo, melhor gosto e singular providência, para se evitar segundo desastre. Foi a nova igreja inaugurada em 1794.

Neste convento tornaram-se célebres os abadesados e outeiros que ali se realizavam de quando em quando e aos quais compareciam os mais dis-

tintos poetas e literados de então, a glosarem os graciosos motes fornecidos pelas freiras.

O último abadesado ali realizado, para soleznizar a eleição da nova abadessa, a madre Ermelinda Doroteia de Freitas Faria e Gouveia, segundo nos declara o escritor de assuntos portuenses Firmino Pereira, durou três noites — 13, 14 e 15 de Outubro de 1871.

O mosteiro — vai-nos dizendo o mesmo escritor — iluminou externamente e a Irmandade dos Clérigos, para honrar o abadesado, iluminou também a parte alta da torre. Muitas casas do Largo da Feira de S. Bento iluminaram também as suas fachadas. Nas três festivas noites, no vasto espaço da Rua do Loureiro dava para o locutório e para a portaria do mosteiro, alinhavam os trens e as cadeirinhas aguardando os convidados. Nas grades, abertas, apesar do frio das noites outonais, ardiam ricas serpentinas de prata. E lá dentro, na sala de entrada e no pátio, com profusão se serviam em aparatosos tabuleiros cobertos de finas e rendadas toalhas, os manjares, os pastéis, as trouxas de ovos em fio, os rebuçados, os vinhos generosos, o chá, as loiras fatias de pão de ló, todas

as guloseimas que tão delicadamente se fabricavam nas vastas e bem providas cozinhas dos mosteiros.

As criadas andavam em uma roda viva, lépidas e amáveis, acudindo sollicitamente a todos que reclamavam os doces magníficos dos seus ricos tabuleiros.

Foi rija e deu brado no Porto e em Lisboa a sumptuosa festa. Tão linda e evocadora ela foi, que a capital, já mais humanizada com o tamanco tripeiro, lamentava que não se fizessem ali festas semelhantes.

A longa escadaria em que junto do convento se fazia a feira pública, foi demolida em 25 de Setembro de 1843 e substituída por um passadiço com grades de ferro; e, encostado, no cunhal da Rua do Loureiro, inauguraram, em 29 de Outubro do ano seguinte, um chafariz com tanque para aformoseamento do largo, que era abastecido pelo manancial de Camões.

Este convento que se distinguia dos demais pela nobre linhagem das suas professoras, foi demolido para, no seu lugar, se erguer a Estação Central do Porto dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, vulgarmente conhecida por Estação de S. Bento, cuja pedra inaugural do edifício foi assente por

Suas Majestades o rei D. Carlos e rainha D. Amélia, em 22 de Outubro de 1900.

Antes, porém, em 2 do mesmo mês e ano, teve início, no ângulo da Praça de Almeida Garrett e Rua da Madeira, o trabalho das fundações; e, a 15 ainda do mesmo mês e ano, começou a empreitada da demolição da igreja e convento, que terminou em Outubro de 1901.

Os trabalhos da construção do actual edifício da Estação de S. Bento, só a 9 de Novembro de 1903 é que tiveram o seu começo; e são dignos de nota, pela sua perfeição e beleza, os panos de azulejos artísticos e respectivas ornamentações do vestíbulo, da autoria de Jorge Colaço, a quem a obra foi adjudicada, por 20.000\$000 réis, em 10 de Janeiro de 1906.

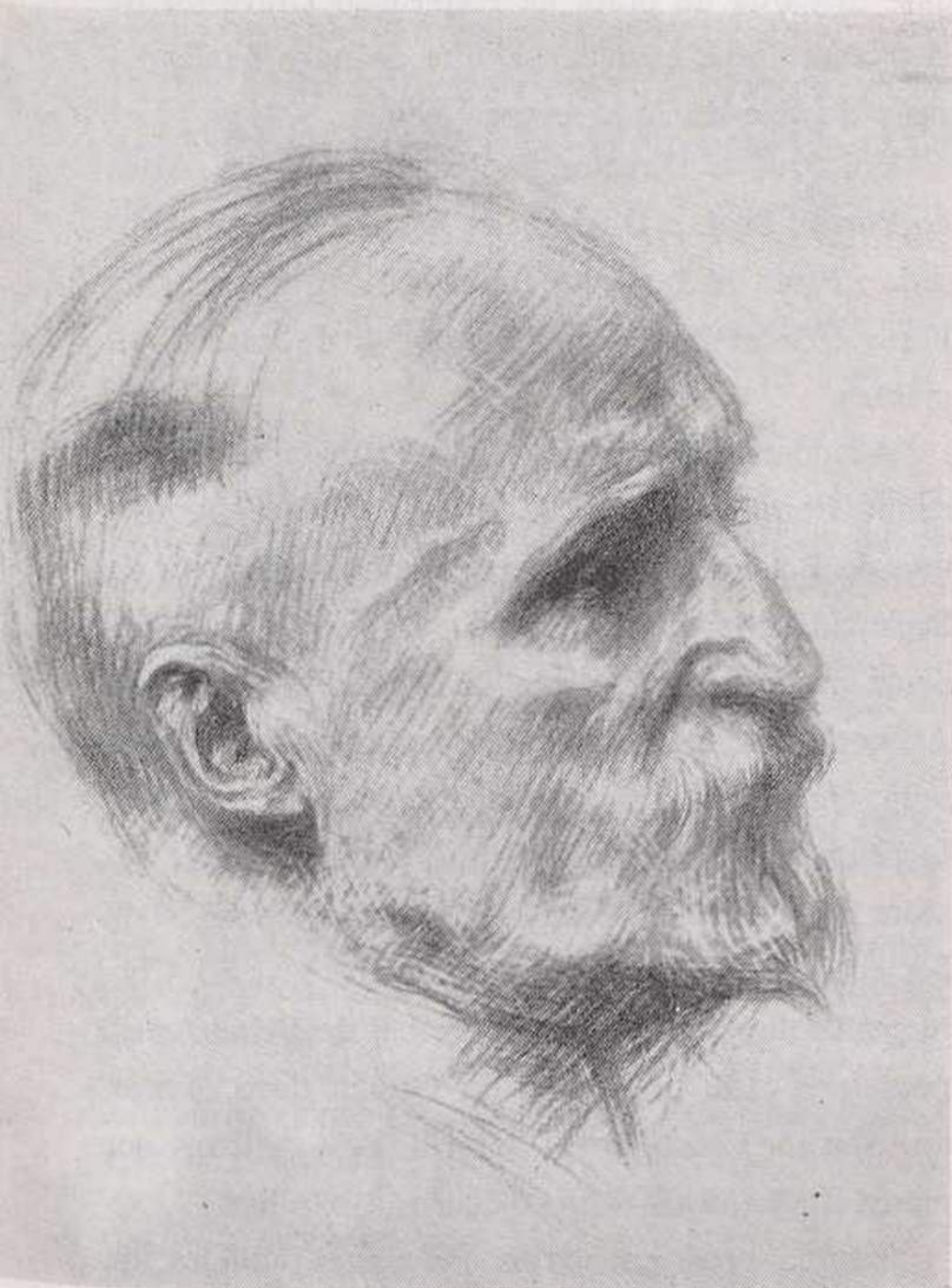
Estes azulejos, assentes no primeiro semestre do ano de 1915, representam alguns dos mais importantes passos da nossa história, vários motivos etnográficos e folclóricos com bases nas regiões minhota e duriense e, ainda, a evolução dos diversos meios de transporte, desde os seus primórdios.

(De O TRIPEIRO, n.º 5 de Setembro-1954)



Outro aspecto do Convento de Avé-Maria de S. Bento em 1839. Na longa escadaria, à direita, fazia-se a feira pública de S. Bento; foi demolida em 1843 e substituída então por um passadiço com grades de ferro

BIOGRAFIAS

MARQUES
DA SILVA*Mestre da Arquitectura Portuguesa*AUTOR DA NOTÁVEL TRAÇA
DO EDIFÍCIO DE PORTO-S. BENTO

Por várias vezes classificado em primeiro lugar nos concursos de emulação, prestou a prova final do curso na Escola Superior de Belas Artes de Paris, com a apresentação dum projecto da estação de S. Bento que lhe valeu o título de architecto diplomado.

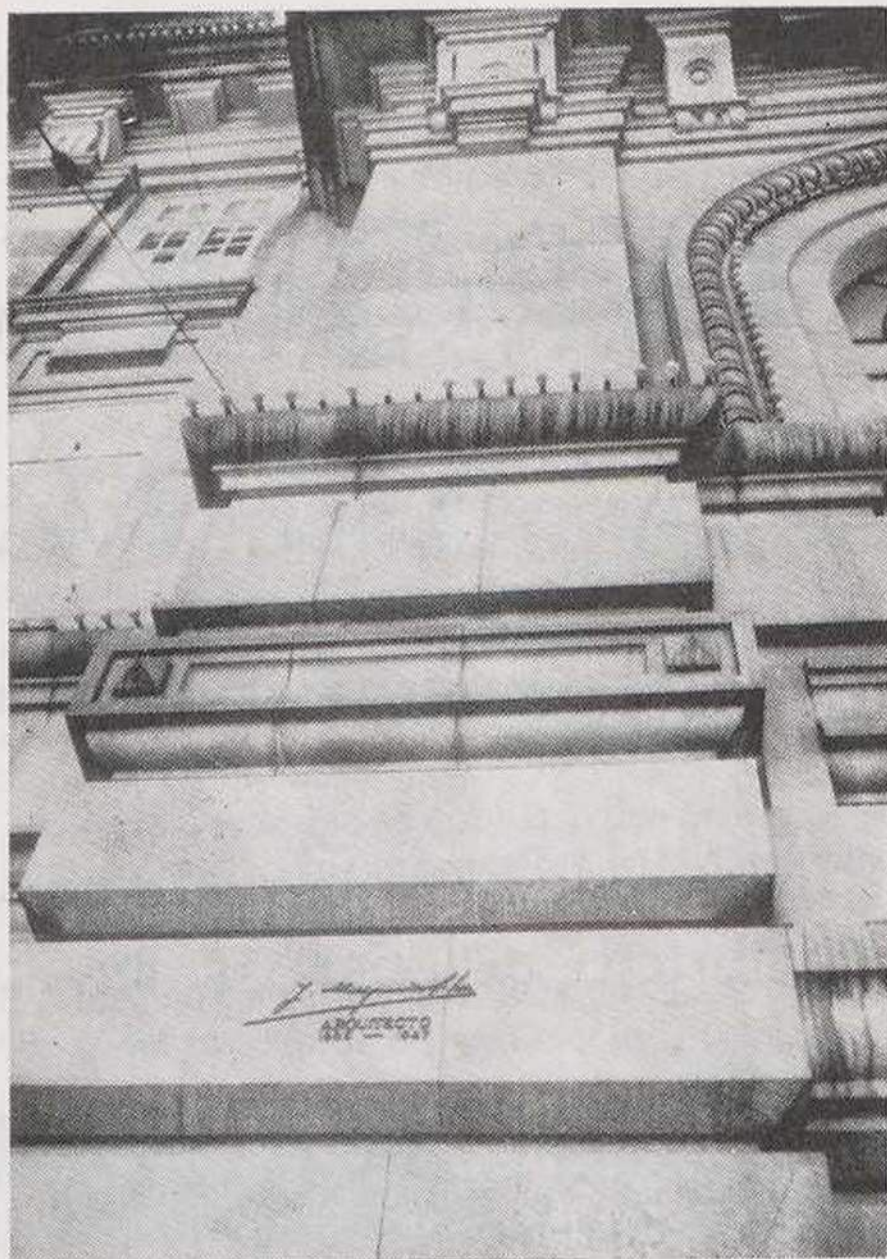
ESTUDANTE dos mais distintos do seu tempo, no Porto como em Paris, architecto de talento verdadeiramente excepcional, professor insigne e aguarelista de rara sensibilidade e invulgaes recursos, Mestre Marques da Silva foi, a par de um notável criador de beleza, um dos maiores vultos da architectura nacional de todos os tempos.

A sua vasta e valiosa obra, constituída por numerosos projectos, realizações, aguarelas e preciosos ensinamentos que muito vieram enriquecer o património artístico português, situa-se, sobretudo, no norte do país onde durante cerca de cinquenta anos exerceu, apaixonadamente e com o maior aprumo moral e intelectual, a sua laboriosa actividade artística.

Como professor da cadeira de architectura civil da extinta Academia Portuense de Belas Artes e da Escola de Belas Artes do Porto, contribuiu largamente para a formação da maior parte dos architectos diplomados por aqueles estabelecimentos de ensino e actualmente em exercício profissional nesta cidade.

A sua vida foi, sem contestação, um grande e nobre exemplo de laborioso, honesto, intenso, inteligente e ininterrupto trabalho.

Nascido no Porto a 18 de Outubro de 1869, José Marques da Silva foi aluno laureado da Academia Portuense de Belas Artes onde, entre outros, teve por professores António Sardinha, Soares dos Reis e Marques de Oliveira.



Um aspecto da parede do actual edificio de Porto-S. Bento. Em baixo, bem visível, a assinatura do seu architecto, Mestre José Marques da Silva, e a indicação dos seus anos de vida: 1869-1947

Após o respectivo concurso, entrou para a Escola Superior de Belas Artes de Paris a 6 de Agosto de 1890, passando a ter por professores de arquitectura André e Laloux e, como condiscípulos, Bigot, Gromort, Lemaesquier e outros.

Por várias vezes classificado em primeiro lugar nos concursos de emulação, ali prestou a prova final do Curso, com a apresentação dum projecto

da Estação de S. Bento que lhe valeu o título de «Architecte Diplômé par le Gouvernement».

Expôs no *Salon* dos Artistas Franceses, obteve uma medalha de prata na Exposição Universal de Paris, em 1900, e uma medalha de ouro na Exposição do Rio de Janeiro em 1909.

Foi Prof. e Director da Escola de Belas Artes do Porto ; Prof. e Director da Escola de Arte Aplicada ; Prof. do Instituto Industrial e Comercial do Porto e da extinta Escola Industrial de Faria Guimarães.

Académico de mérito Artístico da antiga Academia Portuense de Belas Artes e da Real Academia de Belas Artes de Lisboa ; sócio honorário da Sociedade Martins Sarmento (Guimarães) ; Presidente da 3.^a Circunscrição do Conselho de Arte e Arqueologia ; membro da Secção Artística do Conselho Superior da Instrução Pública ; membro do Instituto para a Alta Cultura ; architecto da Câmara Municipal do Porto ; Presidente honorário da Sociedade dos Architectos do Norte e vogal Correspondente da Academia Nacional de Belas Artes, possuía o grau de Oficial da Ordem de S. Tiago, de Mérito Científico, Literário e Artístico, por mercê de S. M. El-Rei D. Carlos.

Tomou parte em vários concursos públicos, na maioria dos quais conquistou o 1.^o lugar.

Faleceu a 6 de Junho de 1947. A seu respeito escreveu, em 1928, o saudoso pintor-poeta António Carneiro : ...*artista eminente que é uma glória do seu país e da escola a que, por ventura de todos, pertence.*



A estação de Porto-S. Bento

BREVE HISTÓRIA DOS SEUS PRIMEIROS VINTE ANOS

1896-1916

POR ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

INSPECTOR DA REGIÃO NORTE

SE Lisboa tinha uma estação em pleno Rossio, não deveria também, o Porto, segunda cidade do País, ter uma estação assim central, como a da capital?

Desde 1856 que Lisboa possuía caminho de ferro, mas só em 1891 é que os comboios chegaram ao Rossio, coração do burgo «alfacinha». Por sua vez, a Cidade da Virgem tinha o caminho de ferro até Braga desde 21 de Maio de 1875 e a ligação para Gaia desde 5 de Novembro de dois anos depois. Mas os comboios partiam para um e para outro lado, da estação do Pinheiro de Campanhã, que então era uma espécie de arrabalde da Invicta Cidade. Os portuenses não se davam por satisfeitos com isto, apenas. Desejavam uma ferrovia mais íntima, no centro da cidade como a de Lisboa, mais à mão, portanto.

O ponto escolhido para local dessa estação central foi a cerca do Convento de Avé-Maria de S. Bento, junto à muralha fernandina, que naquele ponto tinha uma porta denominada dos Carros. A obra seria dispendiosa dado que, era preciso perfurar três grandes obstáculos — o da quinta da China, o do monte do Seminário, e outro muito grande, sob a praça da Batalha, e que tomou o nome de Túnel de D. Carlos I, em homenagem ao monarca que então reinava.

As obras foram autorizadas por portaria de 18/1/1888, e iniciaram-se em 1890. Seis anos passados estava pronta a linha desde Campanhã, e construída a estação provisória de

S. Bento — um grande barracão de madeira improvisado para o efeito, até porque, ainda não estava assente se o edifício definitivo deveria ser nesse ponto se, antes, em frente da Câmara Municipal, na praça de D. Pedro IV, no local onde é hoje o palácio das Cardosas. Mas esta ideia, pelos encargos que trazia ao Tesouro, foi posta de parte dado que, obrigaria à expropriação das muitíssimas e grandes casas que se seguiam à praça de Almeida Garrett, e sobre a qual as linhas teriam de passar em viaduto, tudo obra muitíssimo cara. Posto de parte este plano, todo o vetusto convento teria de ser demolido e encurtadas assim, as linhas da estação.

Em 1893, achando-se toda a obra da nova linha bastante adiantada, foi apresentado o projecto para o estabelecimento da estação provisória, ao longo da rua da Madeira, e aproveitando-se o cais coberto



O Convento de Avé-Maria de S. Bento — que serviu para construir a estação central do Porto — em 1866

que ali se previa para a Pequena Velocidade. Este projecto foi aprovado por portaria de 26 de Maio de 1894, e o orçamento da obra era de 145 165\$000. Os trabalhos prosseguiram, e no dia 7 de Novembro de 1896 foi inaugurada essa estação provisória, para serviço de passageiros e recovagens, em via única mas com plataformas para duas vias.

*
* *
*

Quando se constituiu por força da Carta de Lei de 14 de Julho de 1899 a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, estava por concluir ainda a plataforma da estação, e por demolir a igreja do Convento. O projecto definitivo do edifício de passageiros, e cuja obra havia sido ajustada com o architecto Marques da Silva, também ainda estava por fazer. Pensava-se, então, num edifício monumental, cujo rés-do-chão fosse para o serviço ferroviário, e o andar superior para os serviços dos Correios e Telégrafos, mas depois de vários estudos complementares, esta ideia foi posta de parte.

O Porto andava impaciente. Pretendia que o projecto se ultimasse rápido, e se principiasse imediatamente a sua construção. Foi por isso que se aproveitou a estada do rei D. Carlos na cidade, para que fosse ele próprio a colocar, embora simbolicamente, a primeira pedra do cunhal da rua da Madeira, facto que ocorreu em 22 de Outubro de 1900.

Mais estudos se fizeram sobre o projecto feito, mas eis que, em 1903 foi aprovado aquele que se julgava definitivo. Edifício em forma de U, sendo os dois pavilhões voltados às ruas da Madeira e do Loureiro, destinados a partidas e chegadas, ligados por um vestíbulo entestando com a estreita plataforma de topo, que ligaria as três longitudinais. Porém este projecto ainda careceu de modificações. É que a estação central de Porto-S. Bento preocupava toda a cidade, alimentava o interesse de todos os técnicos e artistas, e só em 22 de Abril de 1904 é que foi o novo projecto da fachada aprovado e revistos os orçamentos dado que os trabalhos excediam os previstos.



A praça de Almeida Garrett, em 1894, na época da construção da linha urbana Campanhã - S. Bento. À direita, o edifício da actual estação, antes das obras de adaptação. Em primeiro plano, o desfile por ocasião das Festas Henriquinas — (Foto de José Augusto da Costa)

Foi por esse tempo que se pensou fazer, no vestíbulo da estação de S. Bento, a decoração artística que actualmente ostenta. Eliminaram-se todas as superfícies compreendidas entre as cantarias, cobrindo-as com magníficos azulejos onde se documentam cenas da nossa História, paisagens da região que as linhas do Minho e Douro atravessam, motivos artísticos e costumes populares do Norte de Portugal. O famoso azulejista Jorge Colaço prestava-se a fazer a obra que cobriria 551 m², por 22 contos, mas que mais tarde reduziu para vinte, dado o interesse que tinha também, em deixar num edifício tão público e tão monumental como era a estação de S. Bento, marcado o seu nome de glorioso artista. O contrato foi feito por escritura de 10 de Janeiro de 1906, entre a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e o grande pintor de Arte.

Mas voltamos ainda, à infância do antigo barração. A chegada do primeiro comboio a S. Bento foi motivo de grande júbilo para a cidade do Porto. Uma multidão compacta se acumulava na rua da Madeira, na praça de Almeida Garrett, nas imediações, e sobretudo no recinto da estação provisória. O dia 7 de Novembro de 1896 marcava para a população citadina como um grande acontecimento. O comboio inaugural era rebocado pela locomotiva n.º 14, de nome «Miragaia», que em cinco minutos transpôs a linha chamada Urbana do Porto, para silvar, vitoriosamente, junto da igreja barroca de Avé-Maria de S. Bento, ainda então erecta.

Os convidados reuniram-se à entrada do túnel, onde em cuja boca o governador civil descerrou uma placa de homenagem na qual se lia «*Aos promotores do progresso nacional Emydio Navarro, Lobo de Ávila e Artur Campos Henriques, e ao iniciador José Maria Ferreira — O Centro Comercial do Porto*».

Pouco passava do meio dia desse glorioso sábado, dia 7 de Novembro de 1896, quando se considerou inaugurada a estação provisória de S. Bento, tendo os convidados de honra chegado em várias carruagens-salões e de 1.^a classe. À partida da estação de Campanhã e na primeira carruagem, a Banda de Infantaria 6 tocou o Hino Nacional, ao mesmo tempo que no ar estalejavam foguetes. No momento da chegada do comboio inaugural a S. Bento, novamente se ouviram os acordes do Hino da Carta, agora executados pela Banda de Infantaria 18. Toda a gente se sentia feliz. O proprietário do estabelecimento citadino «Clero, Nobreza e Povo», para comemorar a chegada do comboio a S. Bento, distribuiu pelos seus fregueses, carteirinhas-brindes, que além do anúncio da casa,

trazia o horário da partida dos comboios da estação central, e que eram os n.^{os} 1, 3 e 5 para o Minho e os n.^{os} 21, 23 e 25 para o Douro. Para os lados de Gaia, os comboios partiam de Campanhã. A primeira receita de S. Bento, do dia 8 de Novembro de 1896 foi de 387 170\$000.

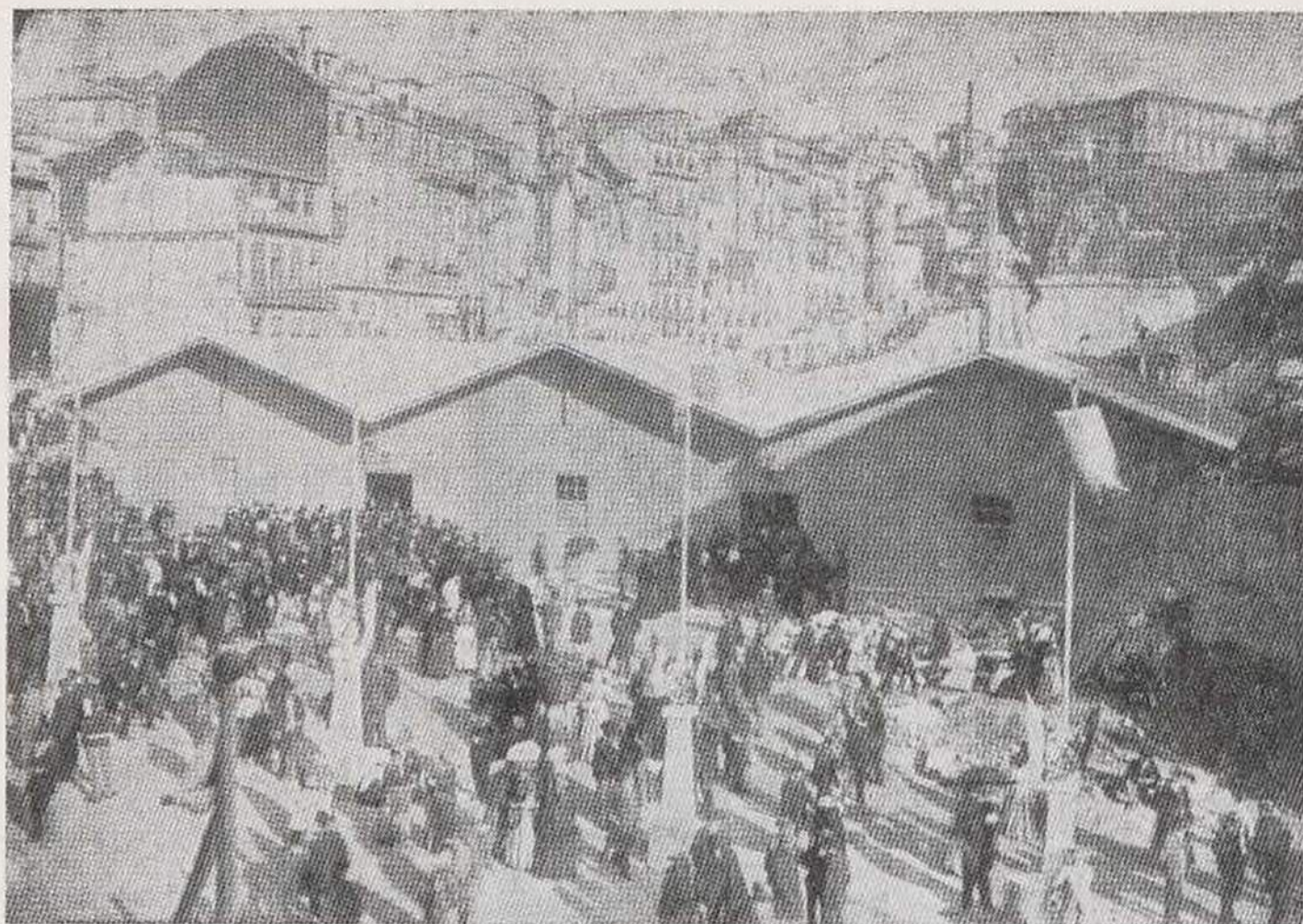
*
* * *

As obras continuaram por longo tempo, mas sempre vagarosamente mercê de várias circunstâncias, mas o cinco de Outubro de 1916 chegou. Era o dia glorioso que marcava mais uma efeméride para a monumental estação. Estava pronta, e ia ser inaugurada. Não diremos nada a propósito, porém. A reportagem de *O Comércio do Porto*, da época, dirá o que se pretende. Por isso pedimos vénia para a transcrever:

«*As festas comemorativas do 6.^o aniversário da República assinalaram-se este ano por um facto*



7 de Novembro de 1896. Inauguração festiva da estação provisória de Porto-S. Bento, para serviço de passageiros e recovagens, em via única mas com plataforma para duas vias. De notar, nesta importante fotografia histórica, o entusiasmo popular pelo grandioso acontecimento, como se prova pela enorme multidão comprimida dentro e fora da estação



Outro aspecto interior da estação provisória do Porto, com acesso para a gare, no dia da chegada do primeiro comboio: 7 de Novembro de 1896

culminante para o Porto — a inauguração oficial da estação central dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

Cerimónia singela mas expressiva, não foi sem um sentimento de íntima satisfação que uma enorme massa de povo, postada na praça Almeida Garrett, assistiu à abertura solene das portas do grandioso edifício da estação de S. Bento e se associou com exclamações jubilosas, ao acto inaugural que as entidades oficiais celebravam no sumptuoso vestibulo de entrada, como passamos a referir. Cerca de uma hora e um quarto era já numerosa a assistência do elemento oficial que se encontrava no vestibulo, vendo-se ali os srs. Álvaro de Castellões, ilustre director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, acompanhado dos engenheiros e pessoal superior dos mesmos caminhos de ferro; drs. Pereira Osório e António Rezende, respectivamente governador civil efectivo e substituto; Caldas Brito, secretário particular do sr. governador civil; Ribeiro Júnior, general de divisão e seus ajudantes; coronel Alfredo May, chefe do Estado Maior do Exército; coronel Barreto do Couto, comandante da Guarda Republicana; comandantes de diversas unidades militares; Henrique Pereira de Oliveira, presidente do Senado Municipal e vereador; architecto José

Marques da Silva; Luiz Marques de Sousa, presidente do Centro Comercial do Porto; António Cálem Júnior, presidente da direcção do Ateneu Comercial do Porto; dr. Bernardo Lucas, deputado; professores das escolas superiores, secundárias e de belas artes, etc.

Era uma hora e meia da tarde quando o sr. Luiz Marques de Sousa, presidente do Centro Comercial do Porto, destacando-se de entre os convidados, pronunciou um breve discurso, felicitando-se vivamente em nome da colectividade que ali representava, pela inauguração festiva da estação de S. Bento e conclusão das obras para

a sua construção. Frisou o facto de ter o Centro Comercial do Porto um valioso quinhão no prosseguimento e fiscalização das obras da estação central do Porto, pois por isso se empenhou com desvelado interesse, instando continuamente com os poderes públicos para que à construção daquele edificio fosse dado activo andamento, acentuando ainda que a estação de S. Bento constituia um padrão de glória não só da cidade, mas também do Centro Comercial do Porto.

Prestou o seu preito de homenagem ao esforço e tenacidade de trabalho do engenheiro sr. Álvaro



Princípios do séc. xx. Obras de construção da estação central do Porto, na praça de Almeida Garrett



PORTO - ESTAÇÃO DE S. BENTO

AGUARELA DE JAIME ISIDORO

de Castellões e ao seu inteligente colaborador sr. Justino Teixeira, membro do conselho superior dos Caminhos de Ferro, pela sua iniciativa na conclusão dos trabalhos da estação de S. Bento.

O sr. Henrique Pereira de Oliveira, presidente do senado da Câmara Municipal do Porto, teceu elogios ao ilustre engenheiro-director do Minho e Douro e congratulou-se com a abertura ao público da estação, que justamente considerou um monumento sobremaneira honroso para a Cidade, felicitando o Porto em nome do município.

O sr. Francisco Napoleão da Matta, presidente da Junta Geral do Distrito, encareceu as qualidades de iniciativa e de trabalho do distinto engenheiro sr. Álvaro de Castellões e afirmou que o edifício da estação central representava não só um monumento grandioso para a cidade, mas também uma notável

coberta por todos os convidados, ao mesmo tempo que estoirava no ar uma girândola de foguetes.

A seguir abriram-se as portas de entrada e logo uma multidão irrequieta e àvidamente curiosa, invadiu o luxuoso vestíbulo da estação, poisando os olhos deslumbrados nos admiráveis painéis de azulejos e frisos artísticos do insigne pintor Jorge Colaço, escoando-se na «gare».

Interior e exteriormente o edifício achava-se decorado com colchas de damasco e bandeiras nacionais, sendo a guarda de honra feita por soldados da Guarda Republicana de grande uniforme.

O serviço começou depois a ser feito pelas novas portas de ingresso na «gare», postando-se junto das grades de ferro que as guarnecem, os empregados revisores de bilhetes.

Durante toda a tarde e à noite passaram pelo



Fachada do E. P. de Porto-S. Bento na época da inauguração do edifício da actual estação: 1916

obra de arte pela imponente e majestade das suas linhas arquitectónicas e pelo realce e esplendor das suas decorações artísticas.

O sr. Álvaro de Castellões, rematando a série de discursos, agradeceu em seu nome e no dos engenheiros que às obras da estação central prestaram o seu concurso, as homenagens que lhes foram dirigidas pelos oradores que o precederam no uso da palavra, e declarou oficialmente inaugurado o edifício da estação.

A banda da Guarda Republicana executou depois a «Portuguesa», que ouvida de cabeça des-

vestíbulo da estação de S. Bento alguns milhares de pessoas que muito admiraram a grandeza majestosa da sua vastidão e a beleza incomparável das suas belas decorações, que à noite, com a profusa iluminação eléctrica, mais realçavam e refulgiam em todo o seu esplendor.

O edifício que constitui uma obra condigna dos superiores méritos do distinto architecto José Marques da Silva, iluminou à noite a sua frontaria, sendo queimado um vistoso e abundante fogo de artifício. Os prédios do local também se achavam iluminados.»



HÁ 50 ANOS

A estação de S. Bento e os seus azulejos artísticos

PELO ENG. J. FERNANDO DE SOUSA

então Inspector-Geral da Companhia dos
Caminhos de Ferro de Salamanca à fronteira

Ocorreu-me, em 1905, a ideia de fazer do vestibulo da estação do Porto uma obra de arte única no seu género, em que todas as superfícies das paredes compreendidas entre as cantarias ostentassem sobre azulejos artísticos formosas paisagens da região, quadros pitorescos de costumes populares, factos gloriosos da história regional, como era próprio do átrio de um caminho de ferro abundante como nenhum em atractivos para o excursionismo...

ACHA-SE enfim quase concluída a estação do Porto, em cujo vestibulo se estão colocando os quadros de azulejos pintados pelo eminente artista Jorge Colaço. Não virá, pois, fora de propósito a rápida resenha da acidentada história dessa construção e a descrição da magnífica ornamentação que o seu vestibulo está recebendo.

Foi Emygdio Navarro (que tão brilhante rasto deixou da sua passagem pelo Ministério das Obras Públicas) quem autorizou, por portaria de 18 de Janeiro de 1888, a construção do lanço de caminho de ferro entre Campanhã e uma estação central que se estabelecesse nas proximidades da praça de D. Pedro, constituindo a linha urbana do Porto.

Árdua empresa era essa, em verdade, não só pelo elevado custo da linha, parte da qual em túnel, mas ainda pela dificuldade de obter terraplano suficientemente vasto para a estação. Estava então à testa da Direcção do Minho e Douro o ilustre en-

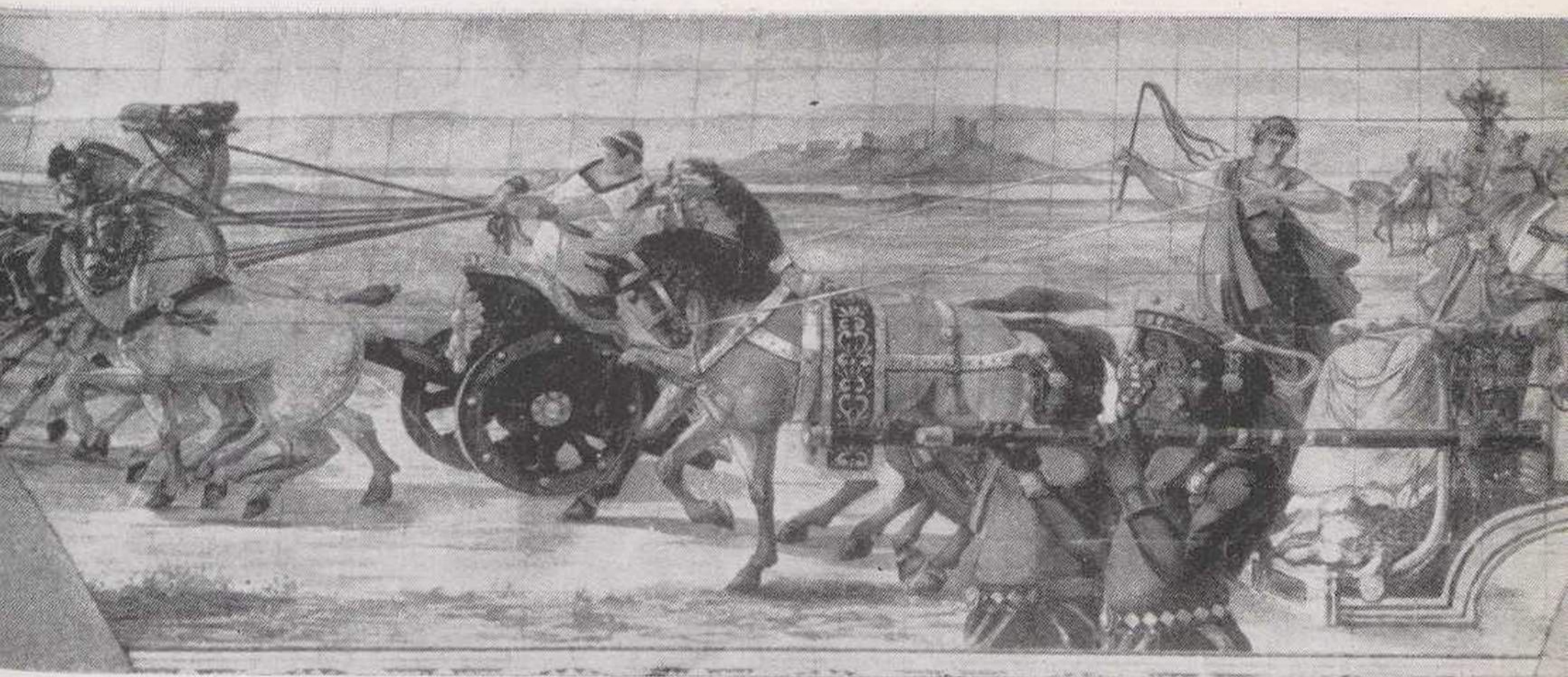
genheiro que tão eminente lugar ocupa na sua classe e tão honrosa folha de serviços conquistou na sua carreira consagrada quase por completo à construção e exploração do caminho de ferro, o conselheiro Justino Teixeira. O delineamento e execução daquele troço atestam a sua alta competência.

Existia entre as ruas da Madeira e do Loureiro, o convento de S. Bento de Avé-Maria entestando com a que hoje se chama praça Almeida Garrett. O vetusto edifício e a cerca abrangiam espaço em rigor suficiente para uma estação central, embora um pouco curta. Pensou-se em prolongá-la, passando em viaduto sobre a praça Almeida Garrett e expropriando os prédios que ladeiam a praça de D. Pedro, em frente da Câmara Municipal.

O elevado dispêndio a que essa solução obrigaria, fê-la pôr de parte. Resolveu-se, pois, que o edifício de passageiros ladeasse a praça Almeida Garrett, que lhe daria acesso por meio de rampas e escadas, deixando-se em túnel a parte divergente do feixe de vias da estação. Resultou dessa disposição um problema interessante de construção nessa irradiação múltipla de túneis do tronco principal, sem o emprego de aparelhos complicados da pedra das abóbadas. Manteve-se em toda a parte o aparelho ortogonal, obtendo-se o alargamento por meio de ressaltos. Começou desde logo a construção com actividade, tendo que se demolir o velho templo do mosteiro, tanto assim que uma portaria de 5 de Novembro de 1888 aprovava o projecto, orçamento e caderno de encargos da empreitada D.

A estação projectada era destinada a grande e pequena velocidade, tendo o edifício para aquela no topo e para esta dos lados e ao longo das ruas da Madeira e do Loureiro; sendo um dos cais para a expedição e o outro para a recepção.

Não tardaria o desenvolvimento do tráfego a



Logo por baixo circunda todo o vestibulo uma larga faixa policrómica, reproduzindo pela sua ordem histórica os múltiplos meios de transporte usados em Portugal, desde os tempos mais remotos até à actualidade, desde os romanos...

mostrar a exiguidade do espaço para essa dupla função, de modo que a estação teria de ser exclusivamente destinada a passageiros e recovagens.

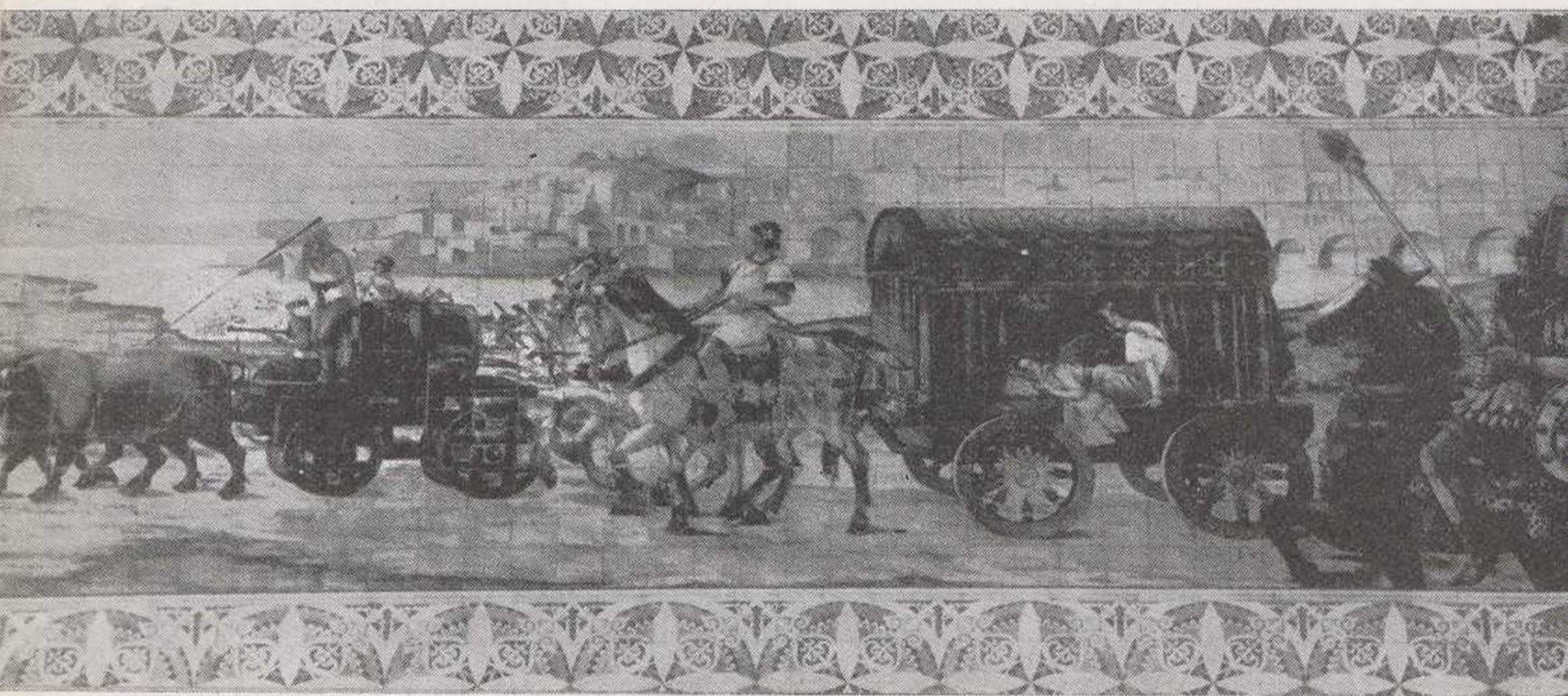
Em 1893, achando-se a construção bastante adiantada, foi apresentado o projecto para o estabelecimento imediato de uma estação para explo-

ração provisória ao longo da rua da Madeira, aproveitando o cais coberto que aí se previa. O projecto e orçamento, na importância de réis 145 165\$000, foi aprovado por portaria de 26 de Maio de 1894.

Prosseguiram os trabalhos para isso indispensáveis, de modo que em 7 de Novembro de 1896



... das invasões bárbaras ...



... dos godos ...

foi aberto à exploração provisória, para passageiros e recovagens, o troço de Campanhã a S. Bento com 2707 m, em via única, mas com a plataforma para duas vias. Os comboios do Minho e Douro seguiam directamente até à nova estação, enquanto os da linha do Norte ficavam obrigados à reversão em Campanhã, coincidindo com a mudança da máquina determinada pela distinção das duas administrações.

Quando se constituiu, em obediência à lei de 14 de Julho de 1899, a Administração dos Cami-

nhos de Ferro, estava por concluir a plataforma da estação e por demolir a igreja. A última empreitada adjudicada G estava quase concluída, faltando ainda adjudicar a A para completar a plataforma.

Estava ainda por fazer o projecto definitivo de passageiros, cuja elaboração fora ajustada com o architecto Marques da Silva.

Hesitava-se entre a construção de um edifício só para o serviço ferroviário, e a adaptação da parte do andar superior à estação central dos ser-



... dos árabes ...



... até à alterosa berlinda do século XVIII e à inauguração de um caminho de ferro em nossos dias

viços telégrafo-postais. Depois de multiplicados estudos, optou-se pela primeira solução.

Só em 1903 foi aprovado o projecto definitivo do edifício em forma de U, sendo os dois torreões laterais destinados aos serviços de partida e chegada e ligados por um vestíbulo entestando com a estreita plataforma do topo que ligava entre si as três longitudinais. Nos dois torreões laterais havia andar nobre destinado às repartições do Minho e Douro. Uma grandiosa marquise central cobria as vias e plataformas.

Era tal a impaciência do Porto de ver começado o edifício, que em Setembro de 1900 aproveitou-se o ensejo da ida de El-Rei D. Carlos àquela cidade,

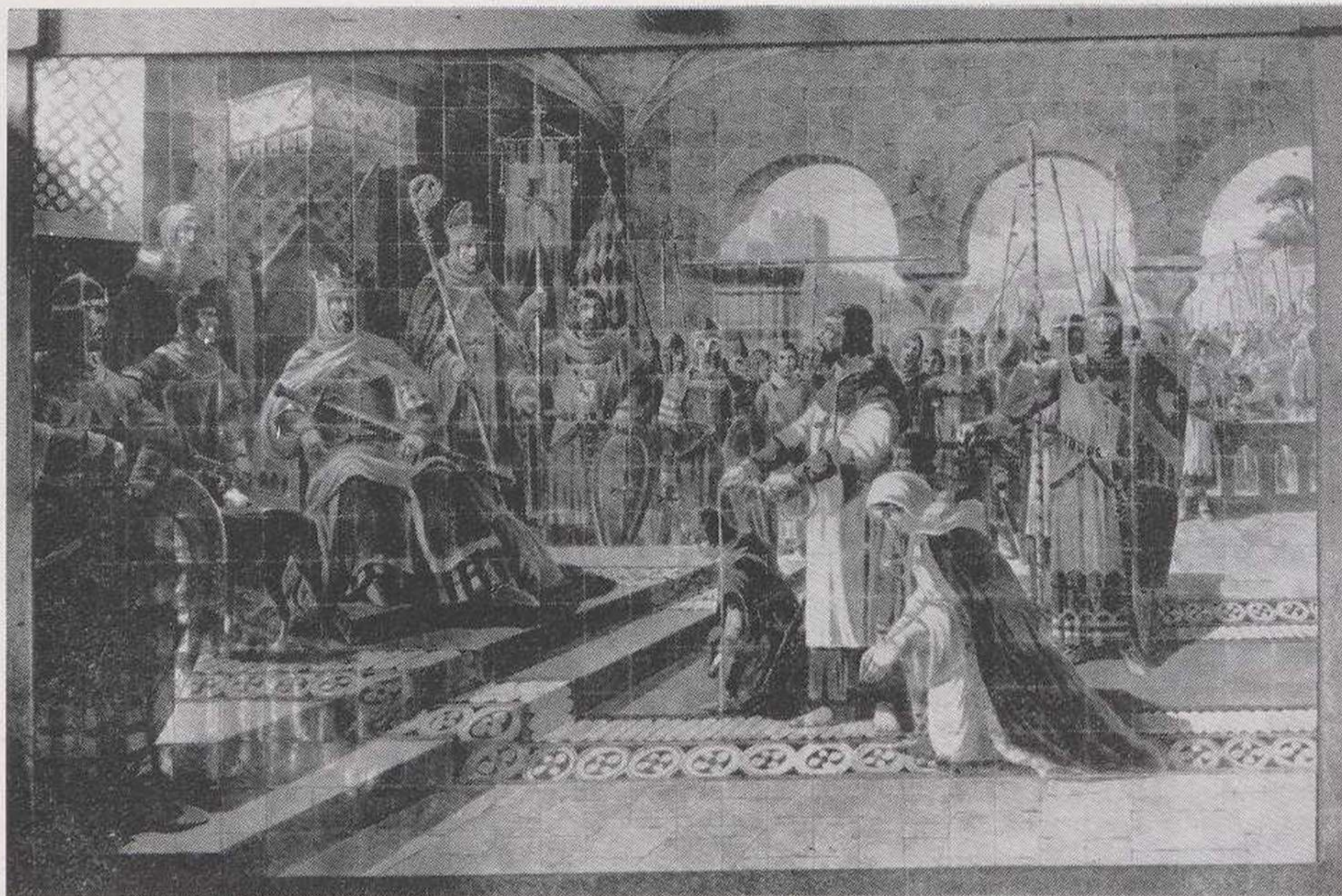
para a colocação solene da primeira pedra no cunhal da rua da Madeira.

A empreitada H fora adjudicada por 37 contos, tendo sido assaz difícil a sua execução sem prejudicar os prédios sobranceiros do lado da rua do Loureiro. Todavia, só três anos depois de se começar a trabalhar activamente na construção do edifício, pelo sistema de tarefas proposto e aplicado zelosamente pelo distinto engenheiro de saudosa memória Basílio de Sousa Pinto, então subdirector do Minho e Douro.

Havia sido aprovado em 1903 o projecto do edifício de passageiros, sob reserva de modificação da fachada principal, demasiadamente ornamentada



Do lado da rua da Madeira o quadro superior representa a batalha dos Arcos de Valdevez, bela composição, cheia de vida, bem adequada às predilecções do Artista



Entre as duas portas fica o painel inferior representando Egas Moniz, apresentando-se com seus filhos ao rei de Castela

e na qual tinha lugar a singeleza das linhas e a sobriedade dos ornatos.

Foi o novo projecto da fachada aprovado por portaria de 22 de Abril de 1904, ainda com a recomendação de se levar mais longe na execução o critério da simplicidade sóbria e elegante, que a custo fora adoptado.

Era preciso rever o orçamento, já porque as quantidades reais de trabalho excediam as previstas, já porque os preços por unidade tinham subido. Dessa previsão, aprovada por portaria de 16 de Maio de 1903, resultou a cifra de 243 789\$000.

Foi caminhando regularmente e sem grande presteza, a construção.



No topo fronteiro, do lado da rua do Loureiro, figura em cima a entrada solene de D. João I no Porto, para celebrar o seu casamento ...



... e por baixo a conquista de Ceuta em que a figura principal é a do Infante D. Henrique

Ao tempo havia sido aplicada na Escola Médica de Lisboa a ornamentação de paredes interiores com retábulos de azulejos, em que o distinto pintor Jorge Colaço afirmava com crescente notoriedade a fecundidade do seu talento e a variedade das suas aptidões artísticas. Pouco a pouco se aproximara nas suas obras do tom inimitável dos nossos antigos azulejos que dão um encanto indefinível às edificações do século XVIII. No grande Hotel do Buçaco mais se afirmavam os seus progressos.

Ocorreu-me, por isso, em 1905, a ideia de fazer do vestíbulo da estação do Porto uma obra de arte única no seu género, em que todas as superfícies das paredes compreendidas entre as cantarias ostentassem sobre azulejos artísticos formosas paisagens da região, quadros pitorescos de costumes populares, factos gloriosos da história regional, como era próprio do átrio de um caminho de ferro, abundante como nenhum em atractivos para o excursionismo. Num grande friso seriam evocadas as diferentes fases da viação através da História.

Convidado Jorge Colaço a incarnar esta ideia, apenas esboçada, num plano definido e concreto, foi este apresentado por ele em 31 de Julho de 1905 e aprovado em princípio pelo Conselho de Administração em 23 de Agosto seguinte.

Um óbice surgia, porém. Tratava-se de uma superfície de 551 m² que, aos preços até aí pagos, custaria 22 contos. Prestava-se o artista a reduzir a 20 contos esse dispêndio, que poderia parecer desperdício numa estação. Seria este, porém, um edifício monumental, para o qual não era excessiva a acurada e original ornamentação do corpo principal.

Bem cabido era pois um auxílio do Tesouro ao fundo especial pela dotação dos serviços públicos, equivalente à diferença entre a quantia de 7 contos, em que era estimada uma ornamentação mais modesta, e a de 20 contos a despendar. Tudo era dinheiro do Estado embora saído de cofres diversos, sendo mais que provável (como certo saiu) que os 13 contos dos edifícios se manteriam na região dos mitos. Esta inocente convenção surtiu, porém, efeito. Pela portaria de 4 de Novembro de 1905 foi sancionada, sendo afinal tratados em 10 de Janeiro de 1906 os azulejos artísticos do vestíbulo por 20 contos... (10 dias de estipêndio por certa legião de ápteros).

O ilustre artista, entusiasmado com o campo oferecido à sua actividade, pôs logo mãos à obra com ardor. Era de prever, e assim sucedeu, que a concluiria muito antes de estar o vestíbulo em ter-

mos de a receber e isso explica a demora havida no assentamento dos azulejos.

Os quadros eram examinados, logo que ele os pintava e antes de serem fixados pela acção do fogo. Depois de prontos, mais garantida estava a sua conservação até ao assentamento, fazendo depositário deles o pintor, ao qual se abonava uma parte do custo, em vez de os sujeitar aos azares da armazenagem na estação do Porto.

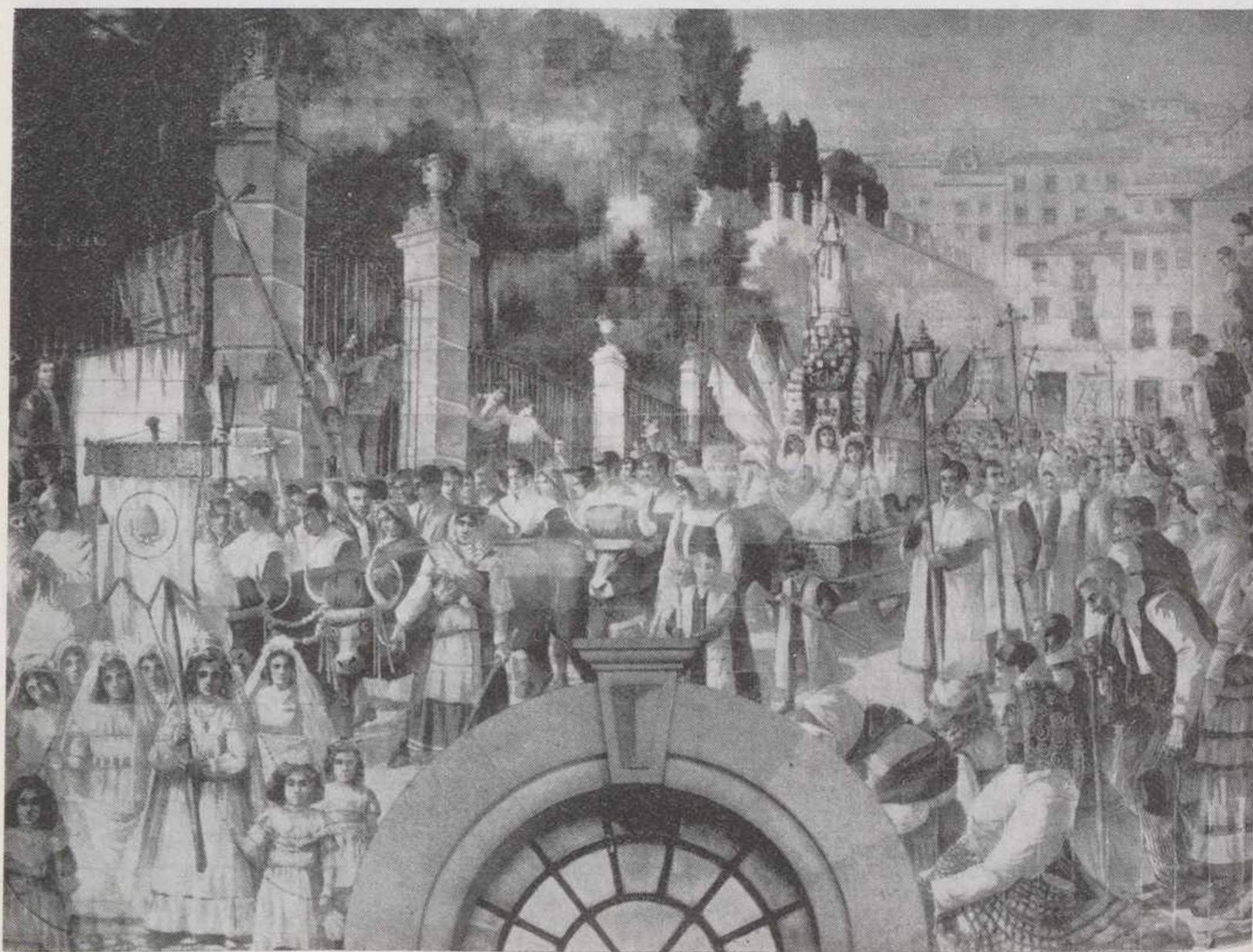
Não se previa então que uma comissão de sindicância, desabrochando como viçosa flor, no ambiente novo da austeridade moral, em que a administração pública se tem retemperado nestes últimos anos para expiar o seu dissoluto passado, fazia o sinal de púdico horror perante o escândalo de tal depósito.

Virá a pêlo um dia historiar por alto, os trabalhos de Hércules dessa comissão, que esquadrihava conscienciosamente as cavaliças d'Augias dos Caminhos de Ferro do Estado, e que, verdade, verdade, não achou lá muito sujas... Até um relatório elogioso fez, que *se perdeu* no gabinete do

Ministro e nunca pôde ser publicado. Pudera não, versando *os escândalos* da gerência da Caixa de Aposentação, ponto de apoio da alavanca com que muitos Arquimedes de pé pequeno e consciência larga, levantaram o mundo ferroviário. No caso dos azulejos, assustou-se a comissão por vê-los depositados em poder do pintor. Foi excesso de susto. Alguma coisa havia de estranhar.

Deixemos este microscópico episódio, para descrever rapidamente essa bela obra de arte, que dentro de um mês e meio a dois meses poderá ser vista e apreciada. O vestíbulo é um pouco extenso e alto, mas um pouco estreito, circunstância desfavorável à perspectiva. O tecto, ultimamente estucado, com molduras sóbrias mas vigorosas e de alto relevo, colorido num tom bem escolhido, é digno do conjunto, sem intemperanças de ornatos, nem arrebiques historiados. Não destoa, nem distrai.

O soco, a cimalha, cordões, pilastras, ombreiras e arquivoltas de granito dividem as paredes em retábulos de forma e dimensões variadas e constituem a severa moldura dos quadros de azulejos.



Na parede longitudinal, do lado da gare, ficam dois grandes quadros representando a procissão da Senhora dos Remédios em Lamego...



... e a romaria de S. Torcato em Guimarães ...

Corre em cima um friso azul e ouro, constituído pelo entrelaçamento estilizado de folhas de árvores da região. Logo por baixo circula todo o vestibulo numa larga faixa policrómica, reproduzindo pela sua ordem histórica os múltiplos meios de transporte usados em Portugal, desde os tempos mais remotos até à actualidade, em pitorescas cenas figuradas com propriedades históricas, desde os romanos, das invasões bárbaras, dos Godos, dos Árabes, até à alterosa berlinda do século XVIII e a inauguração de um caminho de ferro em nossos dias.

Por baixo dessa história pitoresca da viação, ficam em cada parede dos topos dois quadros históricos.

Do lado da rua da Madeira, o quadro superior representa a batalha de Arcos de Val-de-Vez, bela composição cheia de vida, bem adequada às predilecções do Artista. Entre as duas portas fica o painel inferior, representando Egas Moniz, apresentando-se com seus filhos ao Rei de Castela.

No topo fronteiro, do lado da rua do Loureiro, figura em cima a entrada solene de D. João I no

Porto, para celebrar o seu casamento, e por baixo a conquista de Ceuta, em que a figura principal é a do Infante D. Henrique. Na parede longitudinal, do lado da *gare*, ficam dois grandes quadros, representando a procissão da Senhora dos Remédios em Lamego e a romaria de S. Torquato em Guimarães, e outros de menores dimensões, adequados aos vãos das cantarias, tendo por assunto uma feira de gado; uma vindima; uma azenha no Douro; uma fonte milagrosa; uma ceifa; uma condução de vinhos no Douro; uma castanheira; uma promessa.

Na parede do lado da praça Garrett, esvaziada quase toda pelas grandes portas, além do friso e da faixa policrómica, apenas há nos intervalos das portas estreitos rectângulos ornamentados com figuras simbólicas e motivos ornamentais acordes com o conjunto. As portas que dão para a *gare* são encimadas com as armas das principais cidades das regiões servidas pelas linhas do Minho e Douro.

A parte a grande faixa policrómica, todos os azulejos são pintados a azul sobre fundo branco. O soco de granito sobre a altura suficiente para

proteger os azulejos contra os choques eventuais.

O vestíbulo ficará inteiramente desocupado e as suas paredes limpas da parasitária vegetação das tarifas, horários e anúncios. É para desejar que vitrais bem escolhidos completem a ornamentação.

Quem viu um a um, no escasso âmbito do *atelier*, os quadros, mal pode fazer ideia do admirável conjunto dessa grande obra, única no seu género, e que só tem um inconveniente... o risco de fazer, à hora da partida, perder o comboio ao viajante enlevado a examiná-la.

O vandalismo indígena respeitará por certo os azulejos, tanto mais que minuciosas averiguações acalmaram já as apreensões do seu civismo, certificando-se que nos quadros históricos nenhum rei figura da dinastia brigantina. E que assim não fosse, que o furor iconoclasta

que o peito acende e a cor ao gesto muda

não tardaria a traduzir por actos e ameaça formulada.

Não carecia a fama do consagrado artista da coroa de louros que vai ser para ele a realização de tão bela e vasta obra. Poderão os zoilos criticar

minúcias de composição, ou precipitações do desenho, esquecendo que são : a intensidade da vida, a propriedade histórica, a fidelidade da reprodução dos aspectos pitorescos da paisagem e costumes regionais, a harmonia do conjunto, as qualidades primaciais de um trabalho decorativo daquela magnitude.

Quase dez anos mediarão entre a humilde semente atirada cautelosamente à terra burocrática e a plena florescência perante o público, dessa pitoresca síntese das belezas naturais e dos factos heróicos, da poesia, dos costumes do viçoso Minho e do Douro alcantilado.

Como artista digno desse nome, essencialmente progressivo na pujança do seu talento, critica Jorge Colaço a sua obra, lamentando não ter, ao começá-la o cabedal de experiência tão acrescentado como hoje.

Que a sua consciência artística se acalme e a sua modéstia o não cegue. Ao assentar no vestíbulo da estação, o último dos seus milhares de azulejos, pode com ufania exclamar : *«exegi monumentum»*.

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Março de 1915)



Aspecto actual do vestíbulo principal da estação de Porto-S. Bento, vendo-se nas paredes os magníficos painéis de azulejos de Mestre Jorge Colaço

BIOGRAFIAS



MESTRE

Jorge Colaço

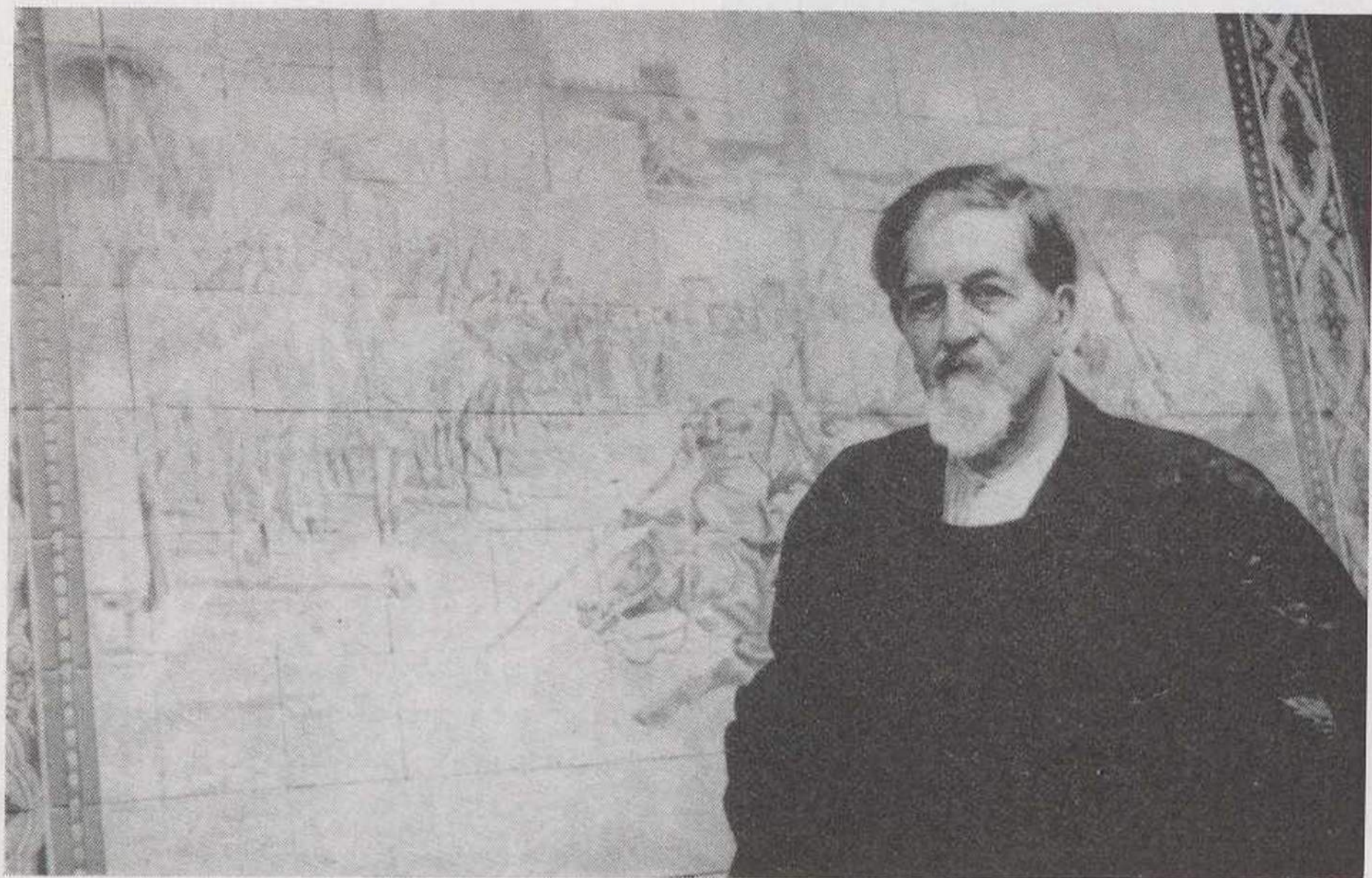
O GRANDE ARTISTA
A QUEM SE DEVEM
OS FAMOSOS AZU-
LEJOS DO ÁTRIO
DA ESTAÇÃO
DE S. BENTO

PINTOR, caricaturista e azulejista, Jorge Colaço nasceu na Legação de Portugal em Tânger, no dia 26 de Fevereiro de 1868. Foi discípulo de F. Corenosa. Na pintura, tratou de preferência motivos árabes, em que se especializara largamente. Na 7.ª Exposição do Grémio Artístico, apresentou as telas *Filósofo árabe* e *España y sus cantares*; na 1.ª Exposição da Sociedade Nacional de Belas Artes (1901), as telas *Nomada*, *Nero* e *A uma esquina* (esta pertencente à Assistência aos Tuberculosos), além de outras obras excelentes, também. Notável o seu quadro de batalha *Nos Campos de*

Arzila, carga de cavalaria muçulmana, interpretada com energia e intenso colorido. No Museu Militar, na Sala Afonso de Albuquerque, há o painel *Conquista de Socotorá* da sua autoria. Distinguiu-se também como caricaturista e desenhador humorístico, de traço acerado e graça esfuziante: inesquecíveis as suas composições satíricas nas páginas de *O Tálissa* e de alguns jornais diários de Lisboa. Obteve a 1.ª medalha em caricatura na Sociedade Nacional de Belas Artes e medalha de honra na Exposição Portuguesa no Rio de Janeiro, em 1908. Distinguiu-se sobretudo no azulejo: deve-se-lhe o renascimento desta Arte tão portuguesa, que levou a cabo graças às suas novas e arrojadas concepções. Sobre tudo dignos de referência, por seu largo decorativismo, os painéis de azulejo azuis e brancos do Palácio-Hotel do Buçaco, que recobrem as paredes do vestíbulo e escadaria principal interior e repre-

sentam os feitos dos portugueses na África e na Índia e a Batalha do Buçaco ; e também os painéis de azulejos que esmaltam o átrio da estação de S. Bento, no Porto, e constam de composições históricas movimentadas e de cenas regionais. Ainda a referir outros painéis de azulejos da sua autoria : os da Sala dos Passos Perdidos da antiga Faculdade de Medicina ; os do átrio do Paço da Bemposta, hoje Academia Militar ; os do Claustro do Palácio da Justiça, em Coimbra ; os das estações de Vila

no ano em que terminou o trabalho no vestíbulo da estação de S. Bento, fez em Madrid, com grande êxito, uma exposição de azulejos que foi inaugurada por Afonso XIII. Em 1930 obteve Jorge Colaço a medalha de ouro na Exposição Ibero-Americana. Morreu sem deixar testamento, porque não deixam bens materiais os Homens que, como Jorge Colaço, só bens espirituais podem e querem deixar. Mas foi de milionário o testamento espiritual de Jorge Colaço.



Mestre Jorge Colaço, em 1940, junto de uma das suas preciosas obras de azulejos a retratar motivos guerreiros árabes

Franca de Xira e de Évora ; os do vestíbulo do Instituto Vasco da Gama, em Goa, etc., etc., etc. É Jorge Colaço um dos artistas portugueses que mais trabalhos tem no estrangeiro. Os seus azulejos encontram-se : — no Castelo de Windsor, em Inglaterra ; no antigo Palácio da Sociedade das Nações, em Genebra ; no Palácio Presidencial, em Cuba ; em vários edifícios, no Uruguai ; em Teresopolis, S. Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro ; em Antuérpia ; na Argentina ; na Califórnia. Em 1915,

Grande na Arte que cultivou foi igualmente grande na vida que viveu. E grande no exemplo que deixou !

Morreu serenamente, em 23 de Agosto de 1942.

BIBLIOGRAFIA : «Guia de Portugal» ; Fernando de Pamplona — «Um Século de Pintura e Escultura em Portugal» ; Diogo de Macedo — «Notas de Arte», in «Ocidente», Outubro de 1942 ; José Queiroz — «Cerâmica Portuguesa» ; Faustino dos Reis e Sousa — «Os azulejos», Julho de 1946.

TEMAS GERAIS

S. BENTO

E O PORTO LITERÁRIO

PELO DR. ÓSCAR LOPES

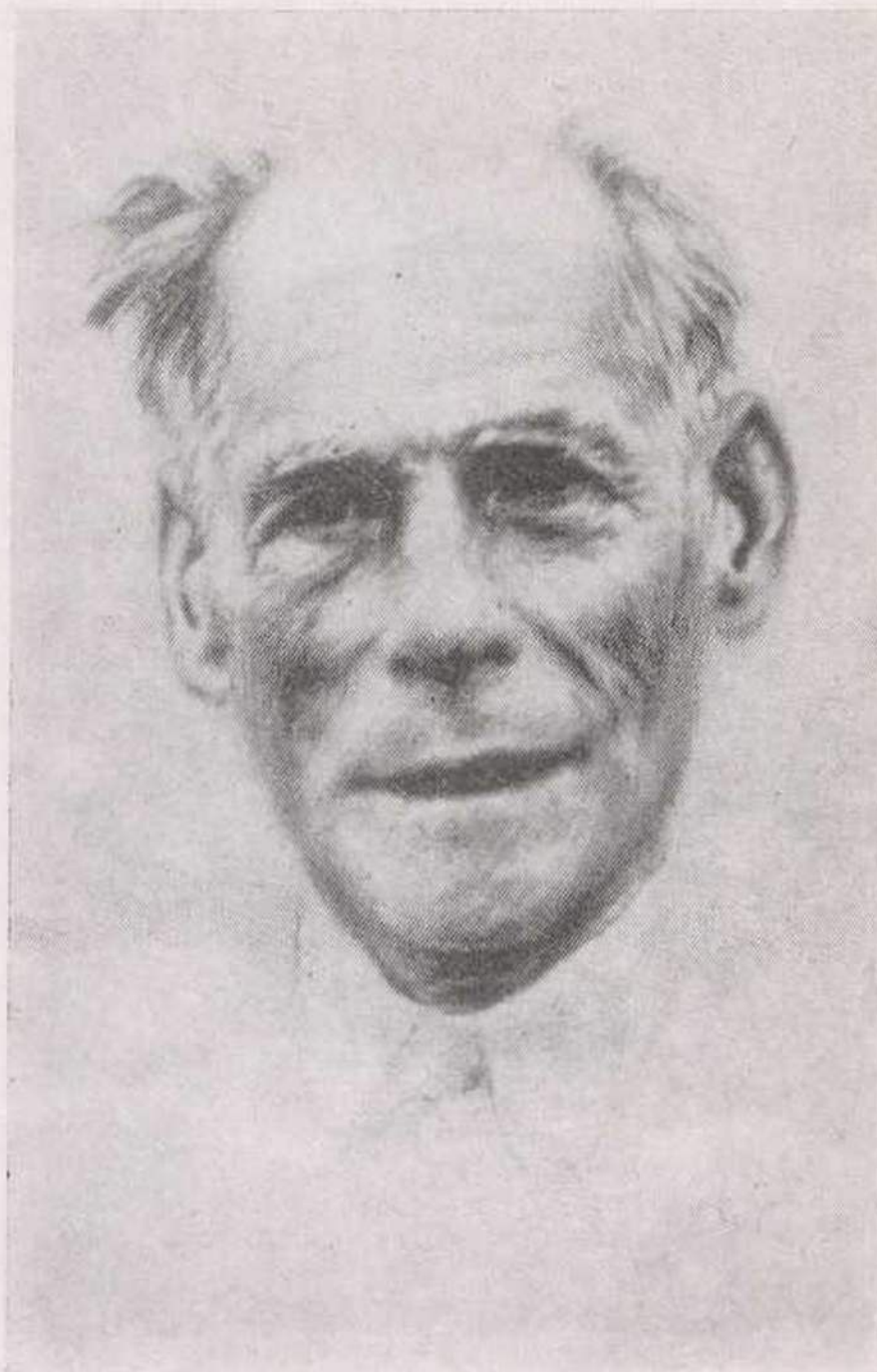
PROF. DO LICEU D. MANUEL II

É evidente o papel que a rede de comunicações desempenha na história e até na formação das nacionalidades. Assim, o actual traçado ferroviário português, com o seu eixo fundamental a ocidente (linhas do Minho, Norte e Sul) e as suas soluções de continuidade a oriente (nomeadamente a falta de nexo entre as linhas das Beiras) apresenta ainda vestígios daquela relativa autonomia de vias terrestres, fluviais e marítimas que, desde pelo menos a ocupação romana, explica a diferenciação linguística e, depois, nacional do nosso País. Mas não é menos evidente a importância que o sistema de transportes tem para a história das correntes literárias. Assim, a Questão Coimbrã de 1865 e as suas tão generalizadas repercussões compreendem-se, em parte, pelos contactos ferroviários entre as três principais cidades portuguesas estabelecidos em 1864 e, sobretudo, pelas comunicações mais rápidas e directas que a linha de Leste, concluída em 1863, estende até Paris. É que surgiram imediatamente livreiros dispostos a apresentar aos jovens universitários do tempo, espíritos naturalmente abertos, como Antero, Teófilo, pouco depois Eça, Junqueiro, Gonçalves Crespo, etc., o mais excitante *viente-de-paraitre* parisiense. Foi um fenómeno talvez só comparável, nos seus efeitos, ao que actualmente acontecerá com a permeabilidade cultural além-fronteiras desenvolvida pelos cursos e campos de férias juvenis.

Ora bem: o Porto é, tradicionalmente, e como o seu próprio nome sugere, o *porto* por excelência de escoamento e abastecimento comercial do Norte. Repare-se que as linhas dos eléctricos (anteriormente, linhas dos carros *americanos* de tracção animal), as artérias rodoviárias e os caminhos de ferro se dispõem como que radialmente sobre um semicírculo assente ao Norte do estuário do Douro. Mas a ponte rodoviária de D. Luís (hoje também a da Arrábida) e a ferroviária de D. Maria Pia parecem encaminhar toda essa confluência radial numa direcção única até Lisboa. Antes de a linha do Norte chegar a Gaia, a atracção da Capital fazia-se sentir de um modo relativamente moderado: o Douro, navegável desde D. Maria I para montante do Cachão da Valeira, que até então o estrangulava, constituía até 1864, não só uma das estradas de convergência até ao Porto, depois substituída pela linha ferroviária sua homónima (que ainda por cima se prolongou através de vias férreas reduzidas paralelas aos principais afluentes fluviais da margem direita) — mas também o principal meio de comunicação com o exterior, inclusivamente Lisboa, visto que os transportes por mar entre as duas principais cidades eram, até ao decénio de 1860, mais seguros e cómodos do que os terrestres. Concluída, porém, a linha do Norte, a atracção centripeta

de Lisboa exerce-se cada vez mais intensamente e sob todos os aspectos da vida social.

Em 1916, substituído o velho convento beneditino pelo edifício da estação ferroviária terminal a que ele deu o nome, iniciava-se mais uma fase de um processo depois acelerado pelas máquinas *Diesel*, pelas carreiras da TAP, pela electrificação dos comboios, pela ponte da Arrábida e pela correcção ou modernização da principal auto-estrada.



Teixeira de Pascoaes

A história administrativa e a história literária do Porto apresentam cada qual a sua curva, que não coincidem de todo uma com a outra, mas se determinam reciprocamente. Durante a primeira dinastia, nas praças comerciais estrangeiras os mercados *portucalenses* e os *lisbonenses* não se confundiam. Todavia os primeiros sinais de uma produção literária tripeira só ascendem, que eu saiba, a certos manuscritos doutrinários dos séculos XV e XVI, como as obras, impressas no Porto, do D. João de Barros, que não deve identificar-se com o autor das «*Décadas*». Entretanto os burgueses tripeiros tinham-se emancipado da tutela episcopal, graças ao apoio da Coroa, mas viam posteriormente os seus privilégios concelhios cerceados por essa mesma Coroa. No tempo em que Pombal monopolizava, tão impopularmente, o comércio do vinho do Porto e reduzia ainda mais a autonomia do burgo, este começa a ter uma vida literária própria: edição da mais antiga *Gazeta Literária* do País e esboço de uma arcádia local, a que podemos ligar os nomes do Abade de Jazente e de João Xavier de Matos. Foi, mais tarde, numa revista portuense que Herculano, organizador da Biblioteca Pública Municipal, publicou o primeiro manifesto do Romantismo, e que Garrett, nascido no Porto, iniciou a redacção de *O Arco de Sant'Ana*, primeira tentativa de um romance histórico e de assunto local. Mas o auge da diferenciação e intensidade de vida literária da Cidade situa-se em pleno Romantismo, pelos decénios de 1850-60. Soares de Passos, Xavier de Morais, Alexandre Braga, Custódio José Duarte, Amorim Viana, Camilo, Júlio Dinis, Arnaldo Gama, Coelho Lousada, Teixeira de Vasconcelos e Guilherme Braga são nomes só por si eloquentes quanto a essa Idade de Ouro, cujo retinto sabor tripeiro se prolongaria através de homens como Alberto Pimentel, Joaquim de Vasconcelos, Ricardo Jorge e Magalhães Basto.



Jaime Cortezão



Guerra Junqueiro

A linha do Norte inicia a dispersão. O início desta dispersão pode personificar-se em Ramalho Ortigão, um dos grandes nomes do *folhetim* portuense, que 1871 inicia, com as *Farpas*, a crítica da Capital e a exaltação da Província donde, afinal, desertara, salvo em época de veraneio. No entanto, *Revista Literária do Porto* foi um dos grandes órgãos da nova geração. Oliveira Martins encontrou sobretudo no Porto apoio para o seu programa de *Vida Nova*; o positivismo publicou também aqui uma das suas principais revistas; e entre as grandes personalidades de fins do século XIX, Sampaio Bruno, Júlio Lourenço Pinto (dois dos principais teóricos e críticos do naturalismo), Júlio de Matos, Basílio Teles, Rodrigues de Freitas e João Chagas devem ao Porto, quer a sua naturalidade, quer a fase decisiva da sua carreira.

António Nobre e Alberto de Oliveira, isto é, o principal poeta e o principal doutrinário do nacionalismo literário posterior ao *Ultimatum*, eram portuenses; e Antero de Figueiredo, Agostinho de Campos, Justino de Montalvão, que pertenceram ao seu grupo portuense e depois coimbrão, deixaram também a sua vida e parte da obra ligada a esta cidade, durante quase toda a primeira metade do século actual.

É portuense o grupo de *Nefelibatas* de que virá a destacar-se Raúl Brandão, cuja obra está, como se sabe, profundamente impregnada da maresia da Barra e seu Cabedelo.

Com a República, o Porto, que lhe dera o sacrifício precursor do 31 de Janeiro, toma a iniciativa de um movimento de reabilitação cultural. Aqui se organiza, com efeito, o movimento da Renascença Portuguesa, cujos mentores se tinham em grande parte distinguido na célebre Questão Académica antifranquista de 1908-09. Tei-

CONCURSO FOTOGRÁFICO INTERNACIONAL DE GOTENBURGO

No âmbito da Federação Internacional das Sociedades Artísticas e Intelectuais dos Ferroviários (FISAIC), realizou-se em Gotemburgo, na Suécia, de 3 a 18 de Setembro, a XI Exposição Internacional de Fotografia dos Ferroviários. Concorreram numerosos agentes de dezanove redes europeias que apresentaram produções num total de 1617 — produções a preto e branco, a cor e em diapositivos, sobre os dois temas «ferroviário» e «livre».

Mais de 45 por cento dos trabalhos concorrentes foram excluídos da Exposição — o que revela o rigor selectivo que presidiu ao concurso da parte dum júri internacional de cinco ferroviários de outras tantas Administrações.

Da C. P. concorreram, como noticiámos oportunamente, cinco agentes, dos quais um, o sr. Armando Ginesal Machado, adido técnico principal da Direcção da Exploração da Região Norte (Campanhã), obteve, com a excelente fotografia que reproduzimos — «O rio Douro na



região do vinho do Porto» — uma menção honrosa, atribuída a Portugal.

Congratulamo-nos com este sucesso artístico do illustre concorrente — que é simultaneamente dos mais valiosos amigos do *Boletim da C. P.*

xeira, de Pascoaes, Jaime Cortesão, Leonardo Coimbra, António Carneiro, Vila Moura, bem como Junqueiro e Raúl Brandão, a que estavam ligados por muitas relações e afinidades, encontram na revista *Águia* uma plataforma de entendimento precursora dos posteriores agrupamentos lisboetas conhecidos pelos nomes de «Grupo da Biblioteca» e «Grupo da Seara Nova».

Mas foi essa, podemos dizer, a última grande constelação literária portuense. O seu significado é ainda maior se nos lembramos de que Silva Porto, Soares dos Reis, Teixeira Lopes e António Carneiro, como artistas plásticos, Óscar da Silva, como compositor e pianista, aqui lhe proporcionaram e mantiveram um ambiente espiritual favorável; se nos lembrarmos ainda de que entretanto Henrique Lopes de Mendonça, autor da letra da *Portuguesa*, e Wenceslau de Moraes publicavam então em folhetins portuenses o essencial da sua obra literária; de que João Grave, Sousa Costa e Abílio Campos Monteiro prolongavam, numa novelística em grande parte de experiência tripeira, variantes diversificadas de tradição camiliana e naturalista; de que António Patrício escrevia no Porto alguns dos melhores poemas, dos melhores contos e, certamente, o melhor teatro em verso de escola simbolista.

No decénio de 1920 a primeira e prestigiosa Faculdade de Letras do Porto serviu de centro a um conjunto de personalidades marcantes: Leonardo Coimbra, Teixeira Rego, Luís Cardim, Francisco Torrinha, Magalhães Basto, etc.; e a *Águia* sobreviveu ainda a essa década, prolongando-se mais tarde pela *Portucale*. No entanto, o acréscimo da acção centripeta lisboeta acabaria por tudo extinguir. A revista *Sol Nascente*, que foi um dos órgãos do neo-realismo, e ainda outras publicações mais irregulares

a que se ligou a personalidade plurifacetada e brilhante de Abel Salazar, e, já depois de dobrado o meio século, o pequeno grupo de poetas de *Serpente* e *Notícias do Bloqueio* constituem as últimas manifestações de uma sobrevivência.

E o fenómeno não é especificamente literário, pois, apesar do seu Círculo de Cultura Teatral, das suas três sociedades de concertos (uma delas juvenil), dos seus dois cineclubes, do seu Centro de Estudos Humanísticos, que tenta colmatar uma Faculdade de Letras incompletamente restaurada, da sua Escola de Belas Artes, do seu Conservatório de Música Municipal e respectiva Orquestra Sinfónica, o Porto não tem hoje um órgão literário regular, uma editora literária activa, perdeu as suas temporadas de ópera, pouco teatro ou *ballet* usufrui além daqueles que produz com as pratas da casa; e, quanto a festivais, salões de artes plásticas e retrospectivas cinematográficas, tem de contentar-se geralmente com uma redução quantitativa e qualitativa da escala lisboeta bem maior do que aquela que corresponderia às proporções demográficas.

Mas a linha do Norte e o seu remate, há meio século, com o edifício da estação terminal de S. Bento contam apenas como um factor nestes efeitos indesejáveis. Tudo o que *leva* pode também *trazer*. Ora com cerca de 400 mil habitantes, cabeça desta região nortenha cujos recursos naturais e humanos ainda pouco devem a uma valorização racional actualizada, o Porto tem nas suas mãos todos os recursos e todos os títulos de direito para manifestações espirituais hoje indispensáveis a qualquer cidade realmente civilizada da sua ordem de grandeza. O problema é essencialmente seu, é nosso, e ele, quero dizer, nós — nós sabemos resolvê-lo.

UMA ENTREVISTA

Sensacional

A Ex.^{ma} Sr.^a Dona
Estação de S. Bento

Não foi uma entrevista formal, que tive com a Estação de S. Bento, mas sim uma conversa amena, que uma longa intimidade permite.

Somos vizinhos de sempre e eu, de idade, sou um pouco mais velho. Deste modo, tendo nascido na Rua do Loureiro, pude observar, ainda catraio de calção e bibe aos quadrinhos, a gestação da beneditina Estação e ouvir os seus primeiros vagidos, após o feliz sucesso da Companhia do «Minho e Douro», ali mesmo à vista e à minha beira.

Depois não me cansava de a visitar. Todos os dias à frente da «pandilha» da minha rua, corria a admirar a Estação, bebé na idade, mas crescida no tamanho e de bonita feição. Na altura é que saiu um bocado baixota — mas as estações, como os homens não se medem aos palmos...

E a minha admiração por ela foi sempre tão grande e veemente, que acabei por ingressar na família ferroviária, só para ser um seu fiel e dedicado servidor!

Portanto sem etiquetas escusadas, mas com o respeito que ela me merece, logo nessa manhãzinha do dia 5 do corrente, apesar de estar de folga, apresentei-me para a felicitar sinceramente pelos seus risinhos e solenes 50 anos.

Ela, sempre jovem e bela, cada vez mais bela (a despeito de não usar o sabonete *Cadum*), recebeu-me com carinho e alegria. Como de costume trajava um lindo vestido *imprimé*, em tons azuis de magnífica harmonia, num modelo de Jorge Colaço que, como moda, não envelhece.

Eu mal a vi, arremedando os versos de João de Deus, disse-lhe de chofre:

*Com que então caiu na asneira
De fazer 50 anos
Hoje, numa quinta-feira?!
Ainda que não os fizesse
Mas fazê-los, não parece
Lá coisa de muito tento.
Não acha
Que não tem laracha
Dona Estação de S. Bento?*

Ela sorriu jovial e agradada, e lembrou-me então as

faz as suas confidências
ao «Boletim da C. P.»
através do nosso já conhecido «Factor Comum»

minhas diabruras, com ela, quando miudo. E falando da minha rua, explicou-me a razão de ser da sua denominação na toponímia do velho burgo nortenho.

À guisa de parêntese, devo informar que a minha boa amiga Estação, é na realidade muito culta. Basta dizer-se que, antes de se tornar funcional — ferrocarrilmente expressando — houvera sido educada, sem fazer voto, no Convento das Monjas de S. Bento, mais conhecido pelo Mosteiro da Encarnação ou Avé-Maria do dito Santo.

Ora *In illo tempore* existia na rua em referência, um secular loureiro, que o tempo se encarregaria de fazer morrer de pé, com aquelas folhas com que se entreteciam as coroas de glória, que serviam para galardoar os heróis, os poetas e os vencedores das Olimpíadas, na Antiguidade. Infelizmente os hábitos mudaram e as dignas folhas, passaram indecorosamente, para ornamentação das portas das tabernas, onde se vendiam as malgas do Verde.

Em suma, e como diriam os romanos: *Sic transit gloria «loureirum»!*

Mas não nos afastemos do teor deste artigo e ouçamos com enlevo o que nos disse a simpática Estação:

— Eu festejo os meus 50 anos, mas em boa verdade só neste local, onde se erguia altaneiro o Convento, mandado edificar em 1518, por D. Manuel o Venturoso. Própriamente, tenho 70 anos, pois a 7 de Novembro de 1896 comecei a funcionar, com a inauguração da linha urbana do Porto, instalada na velha cerca do Mosteiro e num grande barracão.

— Mas isso foi uma grande «barraca» da época e uma desconsideração para os seus pergaminhos !

— Bem eu, nessa altura, era provisoriamente de pau, mas aguardando a demolição do Convento e o começo das obras que me dariam a minha estrutura actual de pedra e cal e cantaria, que nada me deslustra.

Confesso que a princípio engalinhiei com a história, porque sendo de madeira, os mal intencionados poderiam julgar que eu era descendente da rua da dita, quando na realidade a minha linhagem tinha a nobreza própria das freiras — da sua primeira abadeza, a excelsa D. Maria de Melo !

Fácilmente me conformei, mormente quando foi lançada a minha pedra inaugural a 22 de Outubro de 1900, na presença do rei D. Carlos e da rainha D. Amélia, que vieram ao Porto, assistir às festas centenárias do inclito Infante D. Henrique.

— Compreendo, palavra de rei não volta atrás...

— Exacto ! Nesse dia 7 de Novembro de 1896 deu-se a chegada do primeiro comboio à minha humilde choupana !

Havia uma mole imensa de gente e quando a composição parou, em frente da Igreja de S. Bento, — ainda de pé — então foi o delírio :

*A máquina começou a silvar
Os sinos a repenicar.
A multidão pôs-se a gritar
E os foguetes foram ao ar*

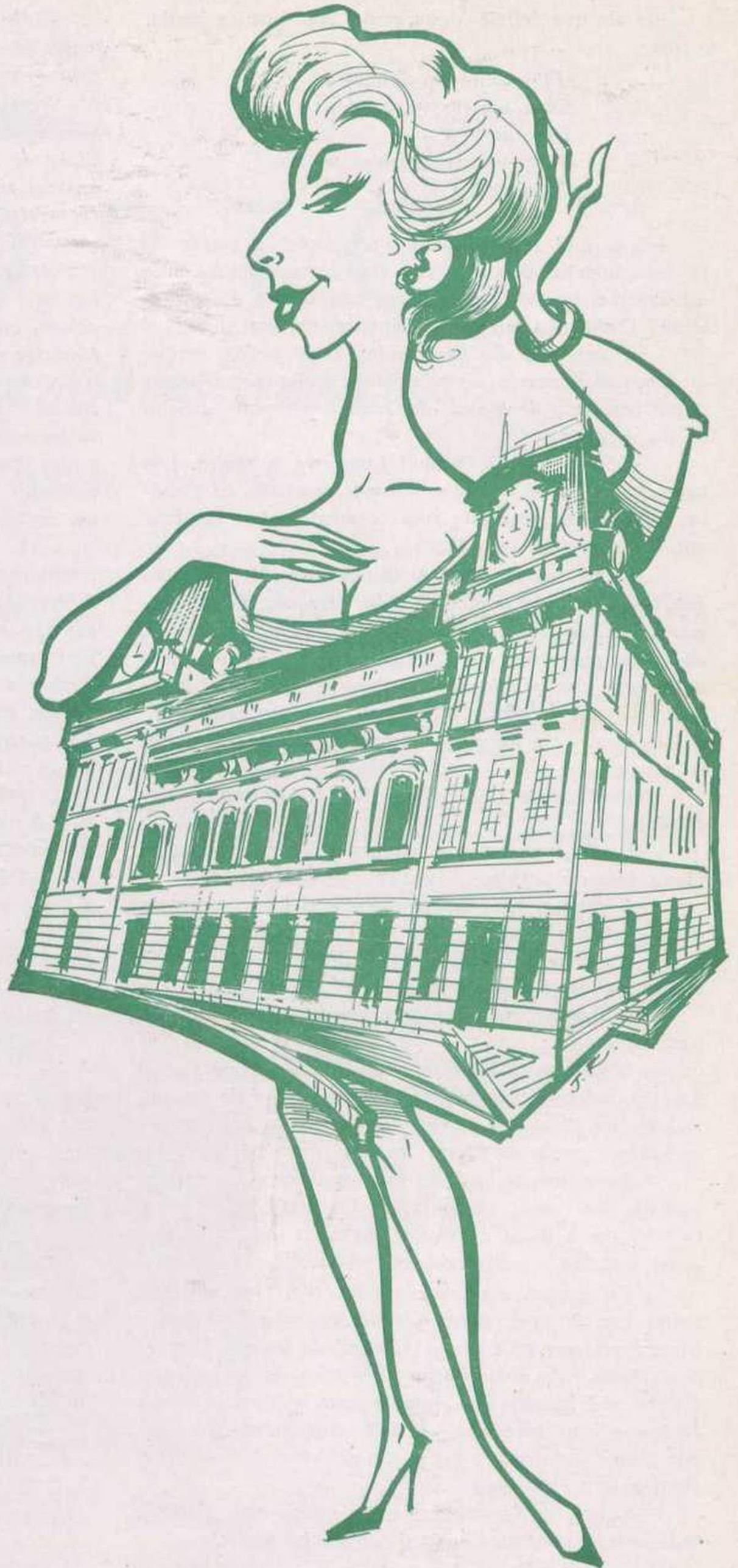
— Pois, pois D. Estação, eu li isso num periódico da época, que dizia ainda :

*E então os canhões começaram a salvar
Lá no alto da Serra do Pilar !*

— Exactamente, meu caro Factor Comum, foi o que se pode chamar um grande dia. E eu como era de pinho e chuvei nessa memorável tarde, fiquei toda inchada ! Era natural, verduras da mocidade...

Mas continuando a minha pródiga história, quero e devo recordar que em 1906 foi assinado o contrato da minha decoração em azulejos, executado, como todos sabem, pelo grande artista Jorge Colaço, um grande renovador da incomparável e antiga arte portuguesa.

— Bem, D. Estação, além de ímpar azulejista, era um admirável pintor e um laureado caricaturista. Além disso era casado com uma outra grande artista, a insigne poetiza Branca de Gonta Colaço, filha do consagrado académico e estadista Tomás Ribeiro !



— ...mas o que me envaidece é saber que tenho 50 anos e não possuo uma ruga, nem uma gelha. Estou sempre nova e cheia de animação...!

Era ela que definia, deste modo, com poética ironia, o *flirt*:

«*Flirt* é um fio doirado
Sobre um rio atravessado
Todo luz!
Quem não se aguentar no fio
Catrapuz !!!»

Foi o que sucedeu comigo; comecei a gostar da D. Estaçãozinha, depois já não tive vontade minha, não me aguentei no fio... e aqui vim cair dentro de si! Cá estou! Daqui não saio, daqui ninguém me tira...!

— O melhor é não falar muito, velho amigo, porque se sabem dessa mania por mim, ainda acaba por ser transferido para casa de alguma das minhas parentas da Beira ou do Alentejo!

— Credo, Dona S. Bento! Longe vá o agoiro. Um tripeiro dos quatro costados a comer arrufadas de Coimbra ou sopa à alentejana com coentros? Mas, continue por favor as suas recordações...

— Finalmente no dia 5 de Outubro de 1916, foi inaugurada a obra do architecto José Marques da Silva, e assim nasci eu, em pleno coração da cidade, com arrelia da minha prima lisboeta do Rossio, que se julgava ser a única com esse privilégio. Uma presumida, que a única coisa que tem de grande é o Túnel para Campolide.

— Bem, eu acho que o Rossio tem boas bilheteiras cá em baixo...

— Tem toda a razão é uma boa bisbilhoteira e isso é baixo!

— Perdão, mas tenho a impressão que está um bocadinho dura do ouvido.

— É natural, com esta barulheira toda de comboios a entrarem e a saírem. O pior são os apitos...

— A quem o diz, que estou cheio de apitos, pois ainda não tomei o «mata-bicho».

Mas diga-me, esteve muita gente a assistir à parturiente cerimónia?

— O Governo não se fez representar, por em Lisboa haver grandes solenidades, nas comemorações do 6.º aniversário da República. Além disso como fui concebida e gerada no tempo da «outra senhora», percebe não é?...

— Tá-se mesmo a ver. Foi uma festa da família portista, mas cheia de vibração. Eu ainda me lembro. O povo era à bicha e lançava morteiros que estoiravam como petardos e ensurdecia todo o mundo.

— Tal e qual, e segundo me recordo, estiveram presentes o sr. Bispo do Porto que me benzeu, o Governador Civil, Presidente da Câmara, General de Divisão Comandante Militar do nosso burgo, Directores das Associações Comercial e Industrial, e enfim a gente melhor da Cidade Invicta e seus arredores. À noite iluminaram-me toda, por fora e por dentro! Eu estava eufórica, deslumbrante, electrizada e electrizante...

— E hoje continua electrizante e para mais electrificada com os comboios que vai acolher no seu seio...

— Sim, eu sei-o, mas o que me envaidece é saber que tenho 50 anos e não possuo uma ruga, nem uma gelha. Estou sempre nova e cheia de animação...!

Nem me quero lembrar desses momentos altos que me enchiam de tumulto, quando os jogadores do Futebol Clube do Porto, regressavam vencedores dos prélidos com os seus rivais, e triunfantes, com o título de campeões nacionais. Era o delírio e eu rejubilava ao sentir o eco dessas manifestações estrondosas que em mim se repercutiam!

Ai que saudade! Aqui para nós, eles foram muito ingratos. Agora preferem viajar de autocarro, porque acham, ou alguém por eles, que o comboio é fatigante. Já ouviu maior tolice?

Comparar o viajar num comboio eléctrico, — veloz, cómodo, dispondo de serviço de restaurante ou, como vulgarmente se diz, de snack bar, — com o rodar nas estradas traiçoeiras, num «maxibombo», com os joelhos entalados de encontro ao assento da frente, é sem dúvida um puríssimo caso de nudismo cerebral!

— É evidente o que diz! Mas se me permite, com sinceridade, e para terminar, consta, que a Dona S. Bento, é um pouco agreste. Tem sido muito comentada por não ter sequer uma sala de espera para os passageiros. Eles lamentam-se que é pouco reconfortante e que tem a frieza dos seus adoráveis azulejos. Eu por mim não falo, ó alma gémea, mas sei que há murmúrios vindos do Sul. Consta-me até que a D. Santa Apolónia, que presenteiramente está muito em voga pelo seu cosmopolitismo, afirmou, muito escarniosa num chá canasta, no seu solar: Ai! A pobre S. Bento, o melhor que ela tem são os comboiozinhos para Lisboa!!!

— Oh! Que topete e torpe mentira, de quem mostra a sua ignara origem da soldadesca do Cais. Mas essa soberba e sensaborona centenária, — sempre vestida de cinzenta como as viúvas em luto aliviado, há-de ver o que eu serei dentro em pouco tempo. Essa, ó velhinha, eu te juro!

— O quê, não me diga que vai ser aumentada?

— Pois claro. Então vocês, os meus fiéis servidores, não o foram também? Serei aumentada em mais de cem por cento, fique sabendo, ou melhor, serei renovada de alto a baixo e de Norte a Sul. Tudo se processa para que nada me falte no capítulo da técnica moderna e para que possa oferecer aos meus utentes, o carinho que eles merecem quando me visitam.

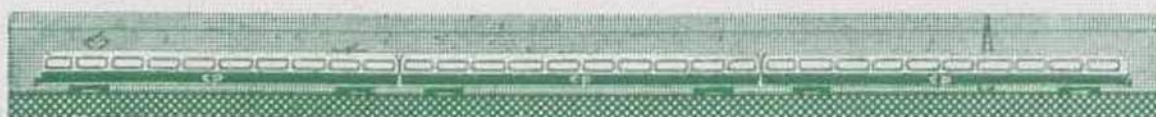
Aqui para nós, que ninguém nos ouve, só gostava que me transformassem num Arranha Céus, para arranhar a parantela, orgulhosa do «alfacinha», quando me vir, em novo atavio, e a proclamar em tom prazenteiro e cheia de bairrismo:

Nós cá no Norte, somos assim!

Viva o Porto!

— E viva também, digo eu, a futura Estação de S. Bento!!!

O FACTOR COMUM





PORTO

cidade de nobres tradições

POR ARMINDA GONÇALVES

LOGO que, vindos do sul, entramos na Ponte D. Luís ou na Ponte D. Maria Pia, o Porto, com seu casario heterogénio trepando pelas encostas, com seus jeitos de presépio colorido, oferece-nos um surpreendente espectáculo.

O Douro, em baixo, correndo sereno e idílico nos dias calmos ou saltando impetuoso e bravio nos dias tempestuosos entre as verdes colinas sinuosas das margens a montante até desaparecer para além dessas mesmas colinas; o Douro coalhado das mais diversas embarcações desde os elegantes barcos rabelos que sobem e descem o rio transportando o generoso vinho, até aos barcos de carga do alto mar a jusante, abraça as terras ribeirinhas que até à sua margem descem e onde se entroniza a bela Cidade Invicta de tão preclaros pergaminhos.

Os olhos do visitante enchem-se de admiração pelo inusitado espectáculo.

As torres das inúmeras igrejas e a cúpula do Palácio dos Desportos (antigo Palácio de Cristal) emergem dos

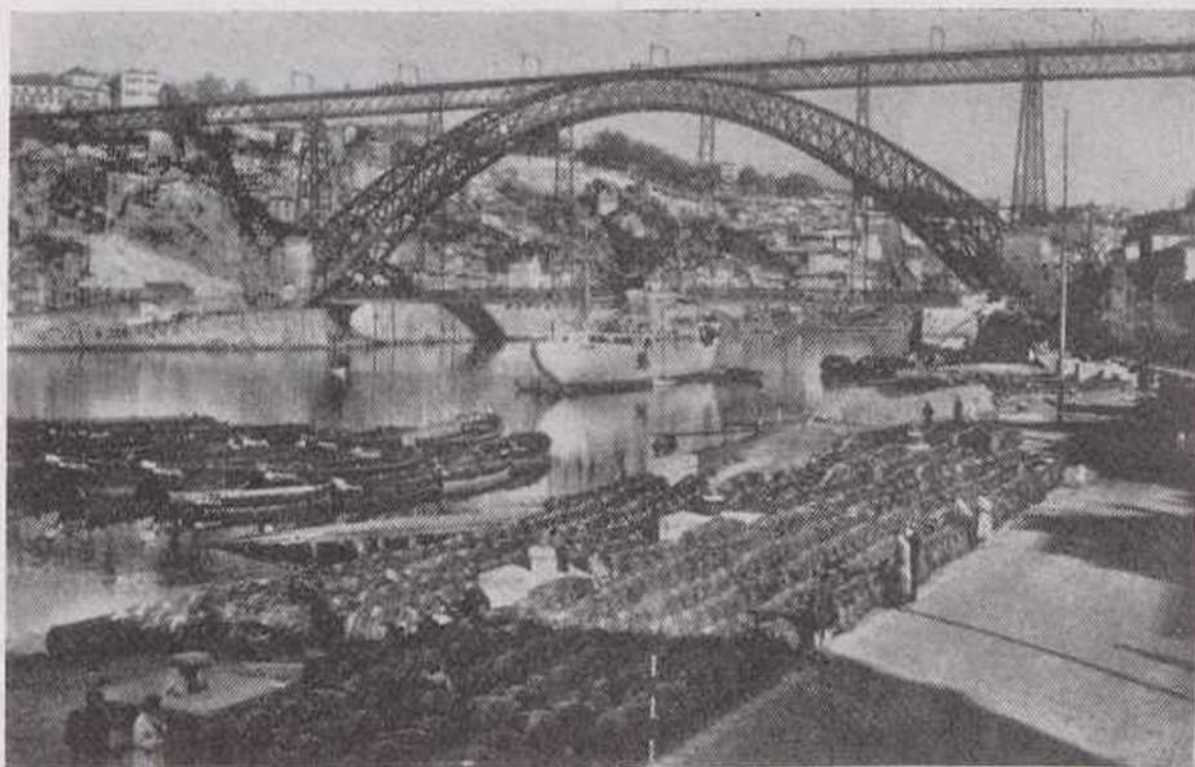
mesuradamente a sua terra. Para eles o Porto não tem paralelo com qualquer outra cidade.

Depois da inauguração da Ponte da Arrábida encontrando-me ali, entrei numa loja para comprar postais. Pedi umas imagens do bairro construído para substituir as negregadas ilhas tristemente célebres como os bairros da lata de Lisboa.

Ao dono da loja eu disse que admirava o Porto e o seu inegável desenvolvimento económico, industrial e comercial, a sua ânsia de se embelezar e de se superar a si próprio. Disse-lhe também que Lisboa progredia extraordinariamente num ritmo sempre crescente, mas por isso era lógico pois ela era a foz do rio caudaloso formado por aqueles que descem das suas terras procurando encontrar na capital o Eldorado.

Eis a resposta do meu interlocutor:

«Sabemos que Lisboa é maior do que o Porto e tem progredido muito mas nós temos já a Ponte da Arrábida



Exportação do vinho do Porto e Ponte D. Luís I

telhados das casas. Cobre-os um céu bastas vezes brumoso mas também lindo e azul sempre que o sol tudo doira e aquece.

Atravessado o rio e entrando na cidade, encontramos-lhe imediatamente o seu carácter próprio, a sua verdadeira face.

Os portuenses, que são dum bairrismo extremo e, por vezes, quase agressivo, amam, por isso mesmo des-

e os lisboetas ainda esperam que se acabe a sua ponte. Até lá vamos nós na vanguarda!

Sorri do bairrismo ingénuo.

Uma faceta que define o Porto e os seus habitantes: é uma urbe de nobres tradições liberais e que tem nos seus habitantes uma insofismada capacidade de trabalho. Esta capacidade faz parte do seu código de honra. O trabalho dignifica-os, torna-os poderosos e conscientes.

Os portuenses caminham quase sempre apressados como quem tem de acudir a um chamamento.

Mas também uma multidão formada por elementos de todas as camadas da população enche os cafés.

Nos transportes colectivos, nas ruas, nos estabelecimentos, deparamos com pessoas acolhedoras e amáveis.

As lojas com as suas montras cuidadosamente ornamentadas, muitas delas competindo com as de Lisboa no

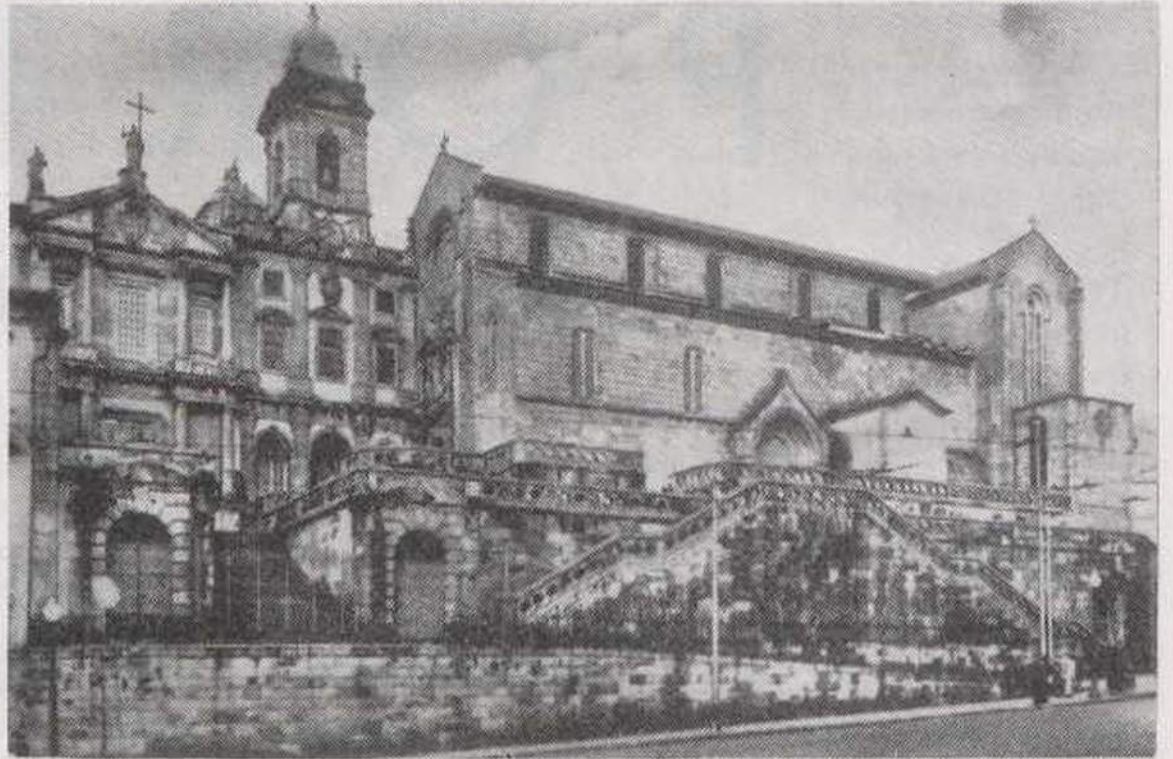
A Ponte da Arrábida, com a ligação das estradas que do norte se dirigem para o sul, tem indiscutível categoria e importância, sobretudo para o descongestionamento do trânsito. Mas para quem tem de passar pelo centro da cidade a Ponte D. Luís é a mais adequada, utilizada e preferida.

São duma grande beleza os arredores do Porto. Quer se vá para o norte quer se vá para o sul um arrobo

★

Igreja de S. Francisco, que é considerada monumento nacional

★



conjunto dos artigos expostos, mostram o nível a que subiu o comércio do Porto.

As grandes obras em curso em vários locais da cidade, a demolição de casas, sobretudo na parte central, casas antigas, casas sem valor arquitectónico que constituíam ruas quase inteiras, dão o valor exacto do empreendimento realizado e a realizar. Em substituição delas serão rasgadas largas avenidas e ruas com imóveis de grande porte (já existem muitos) que tomarão o lugar das casas demolidas.

Um bairro novo substituiu as antigas ilhas que abrigavam gente humilde. É amplo, arejado e de excelente aspecto.

A Avenida da Boavista, larga e comprida e ladeada

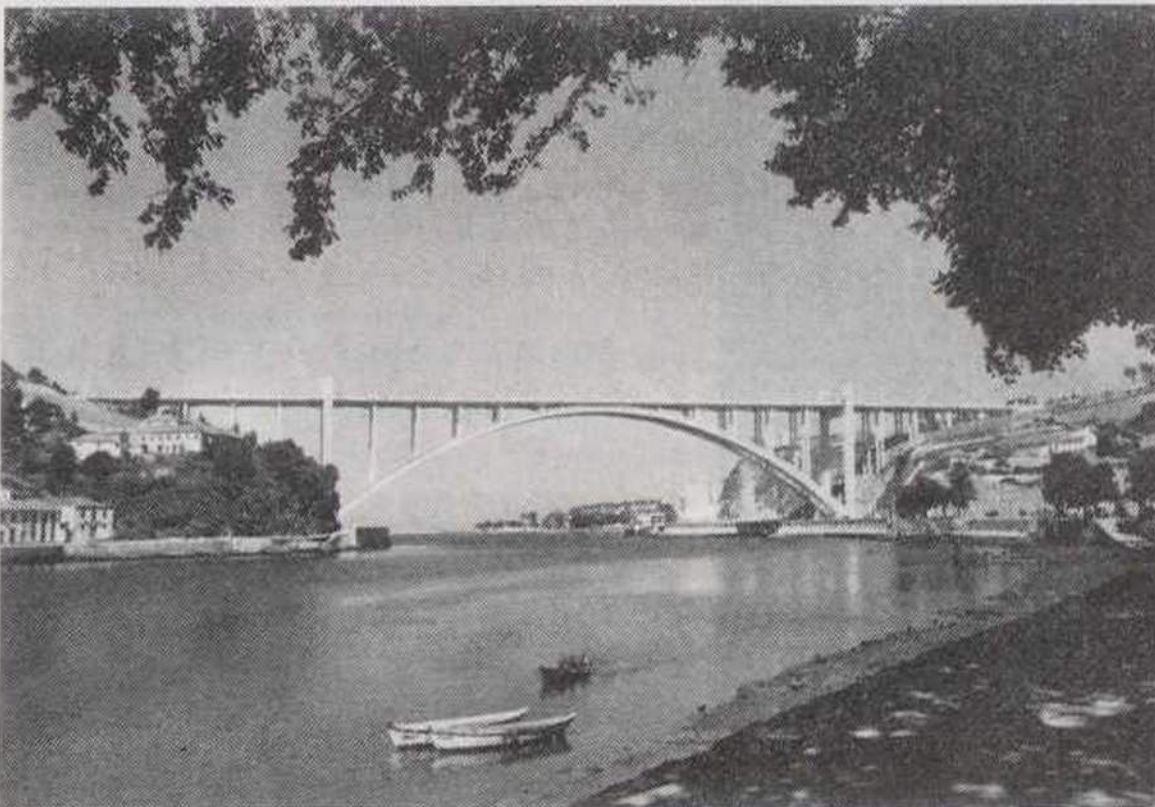
límpido se desprende da paisagem. Os jardins rodeiam as casas, mesmo as mais humildes. A essas uma profusão de flores esconde-lhes a fealdade e a humildade. E há as grandes moradias, umas modernas, outras de construção antiga envolvidas por trepadeiras, por flores de toda a espécie.

Tanta buganvília, tanta roseira em flor!

Toda a costa vizinha rivaliza em beleza.

O mar é violento às vezes, as ondas indómitas estendem montes de rendas, montes de franjas brancas sobre a imensidade glauca do oceano. O mar é assim mais belo, gigante atordoado ou embevecido, mas sempre fascinante e maravilhoso.

Nas casas ouve-se o seu clamor ou o seu arrulho;



★

A Ponte da Arrábida, com a ligação das estradas que do norte se dirigem para o sul, tem indiscutível categoria e importância

★

de belíssimas moradias, desce até perto da Foz. Outra avenida marginal corre ao longo da costa. Tem placas ajardinadas, árvores, bancos e uma pérgula sobranceira à praia. Avista-se o mar, os amplos horizontes. A perspectiva é bela mas a praia, lá em baixo, é mais um agrupamento de rochas do que um tapete de areia.

nas praias as banhistas entregam-se ao prazer do abraço das ondas.

É Miramar, é a Aguda, é a Granja, é Espinho! E é Leça, é a Foz e, mais acima de Vila do Conde, é a Póvoa de Varzim. Tão diferentes estas praias das praias do centro e do sul do País! E tão belas embora ásperas às vezes.

Um roubo no Palácio de Cristal

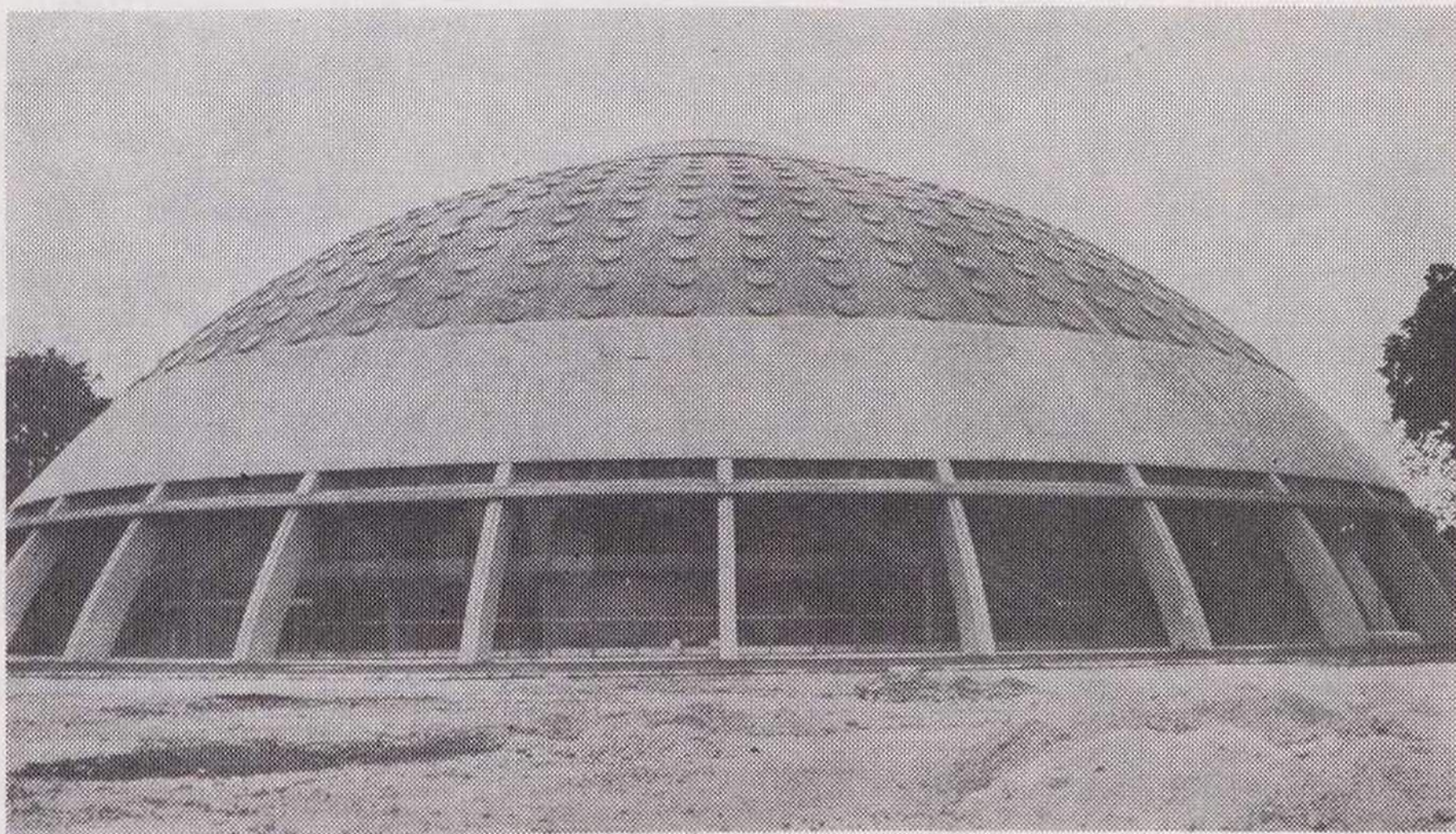
PELO DR. FONSECA MACEDO

AQUELES que agora nadam na casa dos setenta e fizeram no Porto vida académica, devem lembrar-se certamente do episódio que vou contar, ali ocorrido há algumas dezenas de anos e que, nessa altura, foi bastante falado nos jornais. E não poderá dizer-se que seja de todo descabida a narração nesta revista, pois comemorando-se agora o cinquentenário da Estação de S. Bento, qualquer evocação desses tempos pode despertar recordações agradáveis nos saudosistas «jovens» dos setenta anos, que eram ainda moços na época em que os comboios pela primeira vez chegaram ao coração do Porto.

Foi há cinquenta e poucos anos, por altura das Festas

portas em determinado dia, no que são atendidos. E é também com surpresa que a gente do Porto, às 4 horas da tarde, portanto em pleno dia de verão, vê um grupo de estudantes caminhar ousadamente, processionalmente, em direcção à capelinha, para restituir o Santo popular à veneração do povo.

Um dos irreverentes académicos exhibia uma corda — a que fora utilizada para o furto — o corpo do delito; e o «criminoso», com um barrete acusador, era o próprio que reconduzia o S. Joãozinho de Ouro ao seu lugar, coberto com capas de estudantes a improvisarem um pátio sob o qual a imagem era transportada. Por cima



Apesar de se ter transformado num pavilhão em cimento, o antigo Palácio de Cristal ainda mantém esta designação...

de S. João, que a Cidade Invicta alegremente celebrava. Na capela existente no Palácio de Cristal (e que «de Cristal» continua a chamar-se, apesar de se ter transformado em cimento...) desde 1862, era muito venerada uma pequena imagem de S. João Baptista, em ouro, conhecida geralmente por «o S. Joãozinho de Ouro».

O certo é que, em plena animação dos Festejos Populares, a venerada imagem desapareceu sem deixar rasto!... Surpresa, indignação, alarme geral na boa gente portuense, e o S. Joãozinho de Ouro sem aparecer... nem dar notícias. Os jornais falaram no caso, a opinião pública agitou-se, indicaram-se possíveis pistas, e... nada! Até que, cerca de oito dias passados sobre o furto, começa a correr o boato de que o «Santinho» ia regressar. Abrem-se subscrições entre o comércio tripeiro para a recepção ao Santo. Os jornais convidam o comércio a fechar as

desta, em grandes letras, podia ler-se: «O BOM FILHO À CASA TORNA».

A tradicional irreverência dos estudantes mais uma vez conseguiu alarmar a cidade, que se indignara com o desaparecimento do seu Santo. Mas, uma vez conhecidos os autores do furto, o desassombro da restituição e o aparato de que a rodearam, o perdão foi de tal forma espontâneo e geral que nem procedimento criminal chegou a haver contra os responsáveis, um dos quais veio mais tarde a ser director de um jornal do Porto, e outro era tio do autor destas linhas, de quem o soube.

Se alguém entre os que as lerem viveu o acontecimento, por certo que o recordará com um sorriso, não deixando de pensar em como os *teddy-boys* daquele tempo tinham mais sentido de humor e menos espírito de destruição do que os actuais...

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO O PORTO

teve o seu primeiro comboio...

em GAIA!

POR VASCO CALLIXTO

ESTÁ de meia idade a Estação de S. Bento. Com 50 anos de vida activa — completados no último 5 de Outubro — a primeira *gare* ferroviária do Porto bem merece que lhe enderecemos sinceros parabéns pelas suas Bodas de Ouro. Do velho convento de S. Bento de Avé-Maria, que o progresso sacrificou, só os respeitáveis octogenários se lembrarão. Hoje, e desde há mais de meio século, principalmente para os portuenses, S. Bento «traduz-se», apenas, por caminho de ferro.

Sucessoras de umas primitivas e abarracadas instalações provisórias, festivamente inauguradas em 7 de Novembro de 1896, quando o primeiro comboio, rebocado pela máquina «Miragaia», chegou, finalmente, ao centro da cidade, a Estação de S. Bento bem poderá dizer-se que foi construída em «pequena velocidade». Desde o dia em que se colocou a primeira pedra para erguer o novo imóvel ferroviário — cerimónia pomposa, vivida em 22 de Outubro de 1900, na presença do rei D. Carlos e da rainha D. Amélia — até à sua conclusão, medearam 16 anos. Mas mais valeu, tarde, do que nunca. Após a cerimónia de 5 de Outubro de 1916, data da inauguração, todos os portuenses ficaram orgulhosos da sua bonita estação e dos notáveis painéis de Jorge Colaço que a ornamentam. Ainda viverá o passageiro Alberto Viana, que, naquele dia festivo de há meio século, comprou na nova estação o primeiro bilhete, de ida e volta para Espinho? E o maquinista que conduziu o primeiro comboio, o n.º 151, rápido para a Régua?

Aproveitando a data festiva em que se comemoram as Bodas de Ouro de S. Bento — e porque,

nesta série de crónicas retrospectivas, já foi evocada a inauguração da cinquentenária estação, bem como o dia memorável em que a via férrea transpôs o Douro — será oportuno recordar a época bem mais distante em que o Porto teve o seu primeiro comboio... do outro lado do rio, na vizinha Vila Nova de Gaia.

É longa — como a própria linha — a história da que hoje se designa por «Linha do Norte», não nos animando, portanto, o propósito de a contar... chulipa a chulipa. Esforçar-nos-emos, pois, por levar o leitor, em «grande velocidade», de Lisboa ao Porto, ou vice-versa, num avoengo comboio do tempo dos nossos avós, meio século antes da Estação de S. Bento ser inaugurada.

A construção da linha do Norte, ligando a cidade do Porto a um projectado entroncamento com a linha do Leste, situado ao norte de Santarém, foi autorizada em 1852, sendo logo considerada «a espinha dorsal da viação acelerada no nosso País, destinada a unir um dia o Algarve com o Minho». O seu traçado foi discutido, chegou a admitir-se levar desde logo o caminho de ferro a Viseu e a Lamego, mas, por fim, assentou-se nas seguintes cinco secções: de Entroncamento (a vila nascente) a Caxarias; de Caxarias a Pombal; de Pombal a Coimbra; de Coimbra ao Vouga e do Vouga ao Porto.

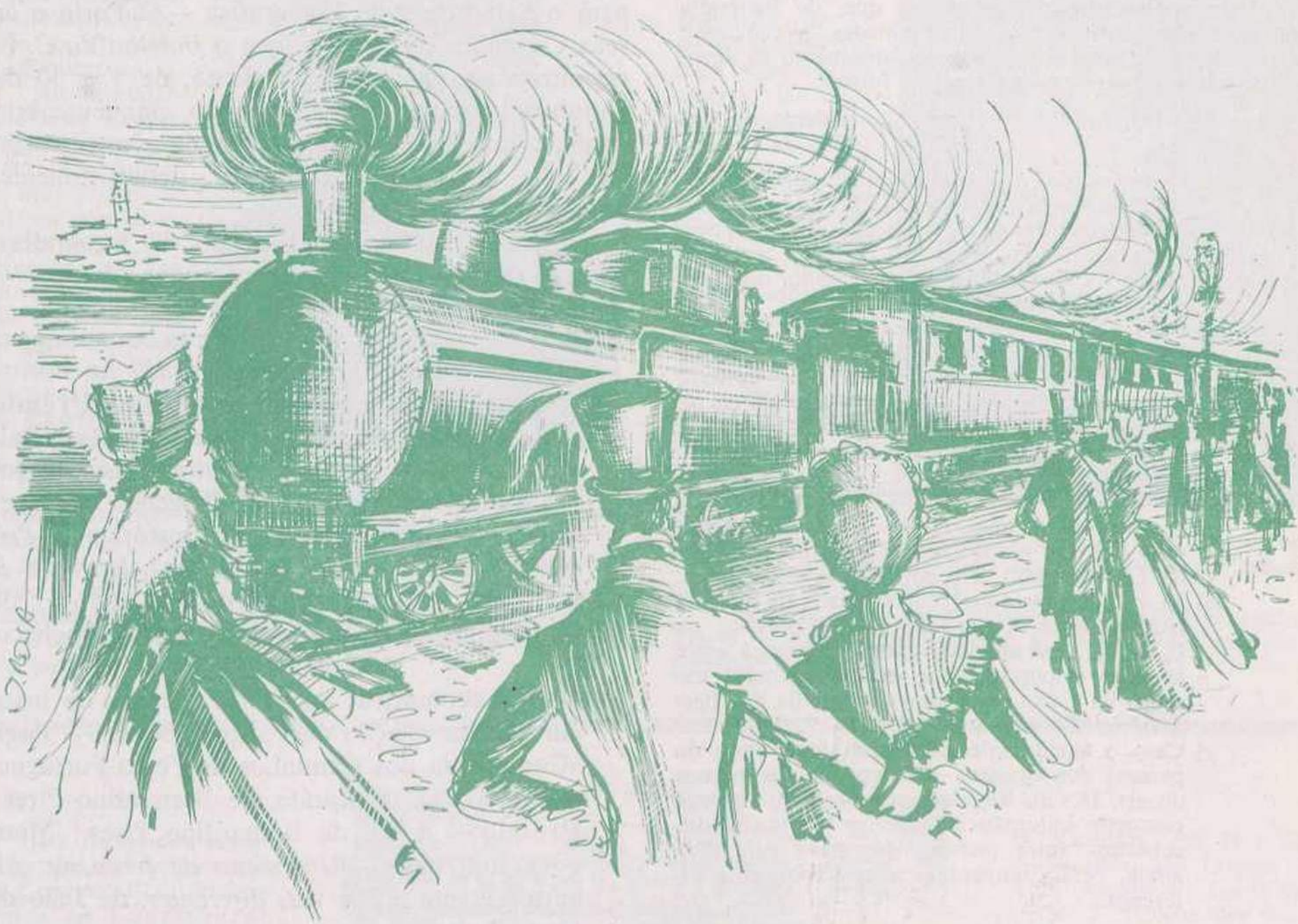
Ao contrário do que muito bom ferroviário poderá hoje pensar, o primeiro comboio que circulou na linha do Norte não o fez no sentido Sul — Norte, mas sim no sentido inverso. Na verdade, a abertura da linha à exploração não seguiu a ordem das secções acima citadas, antes se optando por um encontro a meio caminho, como quando se constrói

um túnel para vir a ser nas margens do Douro que se ouviu o primeiro silvo agudo da locomotiva.

Foi em 8 de Junho de 1863 que se abriu à exploração o primeiro troço da linha do Norte, entre Gaia e Estarreja, na extensão de 44 quilómetros. Assim teve o Porto o seu primeiro comboio... do outro lado do rio, o que, todavia, constituiu um grande melhoramento para a Cidade Invicta. Foram logo estabelecidos dois comboios mistos ascendentes e dois descendentes e não deixará de ser curioso referir que, para garantir o serviço, a Companhia

de 78 quilómetros, estabelecendo-se também quatro serviços diários entre Lisboa e Soure.

Faltavam apenas cerca de 26 quilómetros para se completar a linha do Norte. Finalmente, em 7 de Junho daquele mesmo ano de 1864, portanto, um ano depois de ter partido de Gaia o primeiro comboio, foi aberto à exploração o último troço, de Soure a Taveiro, ligando-se assim o Norte ao Sul do País pela via férrea. Criou-se um serviço de seis comboios diários, três em cada sentido, dois dos quais correios. O primeiro comboio-correio



Ao contrário do que muito bom ferroviário poderá hoje pensar, o primeiro comboio que circulou na linha do Norte não o fez no sentido Sul-Norte, mas sim no sentido inverso. Foi em 8 de Junho de 1863 que se abriu à exploração o primeiro troço dessa linha, entre Gaia e Estarreja, na extensão de 44 quilómetros

dispunha de 7 locomotivas, 34 carruagens, 6 furgões e 70 vagões.

Quase um ano depois, em 10 de Abril de 1864, a linha do Norte avançou mais 76 quilómetros em direcção ao Sul, quando se abriu à exploração o seu segundo troço, de Estarreja a Taveiro, ficando assim o Porto ligado a Coimbra pelo caminho de ferro, com quatro comboios mistos, dois em cada sentido.

Pouco mais de um mês depois, em 22 de Maio, foi posto à disposição do público o primeiro troço Sul-Norte, entre Entroncamento — ao quilómetro 106,3 da linha de Leste — e Soure, na distância

saía de Lisboa às 9 horas da manhã e chegava a Gaia às 11 horas da noite.

Foi preciso aguardar 13 anos, para que o caminho de ferro transpusesse o profundo fosso do Douro. Quando em 4 de Novembro de 1877 se inaugurou a Ponte Maria Pia, o Porto esteve em festa e todo o País rejubilou com a conclusão do grande monumento ferroviário, que ainda hoje é um dos maiores atractivos da capital do Norte. Por fim, como já referimos, em 7 de Novembro de 1896, o primeiro comboio chegou ao centro da cidade, entrando na primitiva e provisória Estação de S. Bento.



SUBSÍDIO PARA FUNERAL

A carta da Direcção-Geral n.º 16 748, de 29 de Agosto p. p., sob o assunto em título, consigna o seguinte :

«Para conhecimento comunica-se que, de harmonia com instruções superiormente determinadas, a concessão do subsídio para funeral, no caso de falecimento de agentes, passou a processar-se da seguinte forma :

1 — Falecimento não resultante de acidente de trabalho :

- a) É concedido o subsídio da importância de 1000\$00 fixada na Norma XXXVI do despacho do Ministério das Corporações e Previdência Social de 18 de Novembro de 1963, a suportar pela Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses.
- b) Caso o agente falecido tivesse feito parte do pessoal dos quadros efectivos e, nos termos do art. 28.º do Regulamento Geral do Pessoal, competir importância superior à referida em a), será abonada, como encargo da Companhia, mais a diferença entre os dois subsídios.

2 — Falecimento resultante de acidente de trabalho :

- a) É abonada a importância que corresponder pela Lei dos Acidentes de Trabalho (art. 21.º da Lei n.º 1942), a suportar pela Companhia.
- b) Se a importância de 1000\$00 fixada na referida Norma XXXVI for superior à prevista na L. A. T., será abonada mais a diferença entre as duas importâncias, a qual constituirá encargo da Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses.
- c) Caso o agente falecido tivesse feito parte do pessoal dos quadros efectivos e, nos termos do art. 28.º do Regulamento Geral do Pessoal, competir importância superior ao maior dos subsídios antes mencionados, será concedida ainda, pela Companhia, a correspondente diferença.

Os subsídios referidos na presente não são acumuláveis».

Aditamento à «Ordem da Direcção-Geral» n.º 347

Facilidades de transporte a favor das famílias dos agentes mobilizados

Comunica-se que o Conselho de Administração autorizou que aos familiares (com direito a concessões de transporte) dos agentes mobilizados para fora do Continente, por motivo da defesa de Portugal no Ultramar, sejam fornecidos extractos dos respectivos cartões de identidade, com validade anual, para efeitos de identificação e aquisição, nas bilheteiras das estações, dos bónus previstos na referida Ordem.

Os pedidos, acompanhados das respectivas fotografias, serão formulados nas condições indicadas na mesma Ordem (regra 4.ª).

Concurso fotográfico ferroviário

O júri, constituído pelos srs. prof. architecto Cândido de Brito, pintor Armando Alves e dr. Élio Cardoso, apreciou 123 fotografias apresentadas para o Salão de Arte Fotográfica — O Porto e os seus Caminhos de Ferro — que o *Boletim da C. P.* organizou na estação de S. Bento, de 1 a 30 de Outubro corrente, por ocasião do cinquentenário daquela estação e da conclusão da electrificação da linha do Norte, esta fixada, definitivamente, para 3 de Novembro.

Foram admitidas a exposição 83 fotografias, sendo atribuídos os seguintes prémios :

TEMA A (A estação de Porto-S. Bento em quaisquer dos seus aspectos) — **Taça** «Cidade do Porto» — *Limpeza*, de João da Costa Leite ; **Prémio** — *S. Bento à meia-luz*, de Joaquim Reis Bal-sinha ; **Troféu** (Azulejos Mestre Jorge Colaço) — *Paredes que falam*, de Diógenes Marques Rebelo ; **Troféu** (Documento histórico) — *Primeiro comboio*, de Foto Alvão — Azevedo & Fernandes ; **Menções honrosas** — *Reflexo*, de Bernardino Pires e *Gare*, de Abílio Pacheco.

TEMA B (Locomotivas anteriores à época da inauguração da estação de Porto-S. Bento) — **Taça** «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses» — *Missão cumprida*, de Bernardino Pires ; **Prémio** — *A 23*, de Bernardino Pires ; **Menções honrosas** — *Um sopro de força*, de Álvaro Valente e *Por vias diferentes*, de João da Costa Leite.

TEMA C (Electrificação da linha do Norte) — **Taça** «Boletim da C. P.» — *Linhas electrificadas*, de Álvaro Valente ; **Prémio** — *Paisagem ferroviária*, de Bernardino Pires ; **Troféu** (Electrificação da ponte Maria Pia) — *Ponte Maria Pia electrificada*, de Orlando Miranda ; **Troféu** (Os Caminhos de Ferro e o Turismo) — *A electrificação e o Porto*, de J. Viana Jorge ; **Menções honrosas** — *Da teia vem a força*, de Alberto Rodrigues Magalhães e *À espera do «eléctrico»*, de Júlio Simões Bernardes.

Foi ainda atribuído o **Prémio Melhor conjunto** a Bernardino Pires, como concorrente mais distinguido.

40 ANOS DE SERVIÇO

ENGENHEIRO

Jorge de Almeida Henriques

Completo recentemente quarenta anos ao serviço do caminho de ferro o sr. eng. Jorge Paredes de Almeida Henriques, ilustre chefe de serviço da Direcção da Exploração.

Ao assinalarmos com o mais grato prazer tão honroso como feliz evento, congratulamo-nos com a Empresa que conserva no seu seio empregados tão antigos — que são pelos seus mais elevados conhecimentos, forjados na experiência quotidiana ao serviço do caminho de ferro, o tesouro inegável da nossa organização. E felicitamos calorosamente o ilustre técnico e nosso amigo por assim enfileirar na já grossa falange de veteranos da C. P. — aqueles que justamente mais dignos são da nossa admiração e apreço por serem os guardiões do prestígio da Companhia e escol de exemplo para os mais novos.

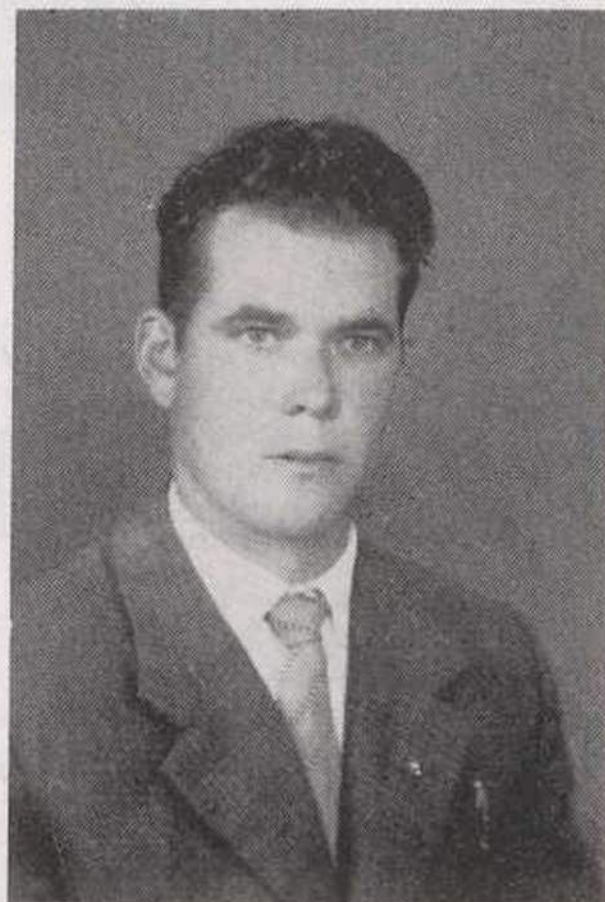
Parabéns, pois, sr. eng. Almeida Henriques, por este seu brilhante aniversário profissional.



Quando no dia 20 de Junho do corrente ano estava à porta da sua residência, o assentador de 2.ª classe Manuel Pereira Ventura, do distrito n.º 271, viu uma criança prestes a ser colhida pela automotora n.º 4028, ao Km 214,506 do ramal de Alfarelos. Com risco da própria vida tentou salvar a criança — uma menina de 2 anos de idade —, lançando-se destemidamente para a frente da automotora e ficando ferido num braço.

Mau grado o acto heróico praticado por aquele ferroviário, a menina veio mais tarde a falecer, em consequência da colhida sofrida.

Em apreço pelo procedimento do agente a Direcção-Geral da Companhia louvou-o e gratificou-o com a importância de 300\$00.



● Com facilidades concedidas pela Administração da Companhia, deslocaram-se ao Luxemburgo para assistir à inauguração da Exposição Filatélica Ferroviária promovida pela FISAIC, os srs. Rui Lobão Sanches e João Antunes Louro, membros gerentes do Clube Ferroviário de Portugal.

A representação da C. P. em material turístico para decoração do pavilhão de Portugal e bem assim a participação dos expositores filatélicos da Companhia, foi assegurada pelo Boletim da C. P. com a colaboração do C. F. P.

● Vai inaugurar-se no próximo dia 3 de Novembro a abertura à exploração do troço final electrificado da linha do Norte: Gaia-Campanhã. Ao acto, a comemorar festivamente, assistirão o Chefe do Estado e diversos membros do Governo.

Para auxiliar a organização e execução do programa festivo superiormente elaborado, integrado no 40.º aniversário da Revolução Nacional, a Direcção-Geral designou os srs. eng. Valério Vicente, arquitecto José Rainha e dr. Élio Cardoso, economista da Direcção da Exploração.

NOTICIÁRIO Diverso

● Realiza-se em 21 e 22 de Outubro, em Lisboa, a XXV Assembleia Geral da U. R. F. (Union des Services Routiers des Chemins de Fer Europeans) e igualmente o Comité de Direc-

ção dessa mesma U. R. F. — de que a C. P. é membro.

A ambas estas importantes reuniões — que superintendem na rede turística rodoviária dos caminhos de ferro designada por «Europabus» — preside o sr. eng. Guibert, actual director-geral da S. N. C. F.

● Como representantes da C. P. na Assembleia Geral da União Desportiva Internacional dos Ferroviários (U. S. I. C.) que se realizou em Surriento (Itália), de 26 de Setembro a 2 de Outubro, foram designados os srs. engs. Horta e Costa, chefe do Departamento do Material e Oficinas e Silva Abreu, do 2.º Grupo Oficinal da Figueira da Foz.

● A Renfe iniciou em 7 de Setembro findo um serviço experimental de carruagens-beliches («coches literas»), entre Madrid e Lisboa, no «Lusitânia-Expresso», em 2.ª classe. O serviço tem sido assegurado com carruagens daquela Administração espanhola. Pretende-se torná-lo definitivo e diário. Preço provável: Esc. 83\$50.



A MELHORIA DAS INFRA-ESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

A organização concessionária da exploração da quase totalidade das linhas férreas portuguesas anunciou recentemente um vasto programa de realizações nas infra-estruturas dessa rede de transportes. Corresponde esse objectivo, manifestamente, a uma necessidade de interesse público que muitas razões justificam. E as razões não se circunscrevem a finalidades imediatas de exploração: projectam-se num largo futuro em que a nossa rede ferroviária terá de acompanhar a evolução económica e social do País, ao mesmo tempo que se processa uma evolução acelerada em todo o mundo que nos rodeia. O caminho de ferro continua sendo, apesar da expansão de outros meios de transporte, o elemento vital da circulação de pessoas e mercadorias, numa civilização que se caracteriza acima de tudo pela intensidade das movimentações.

Entretanto, a renovação ferroviária está lançada entre nós com decisão irreversível. A electrificação da linha Lisboa - Porto foi o passo fundamental para a nova fase que vai ser continuada sob múltiplos aspectos. Em 1965, segundo o relatório há pouco distribuído da C. P., atingiram 190 799 contos os investimentos realizados com a conclusão do empreendimento. A tracção eléctrica foi já explorada intensamente no itinerário Lisboa - Gaia, ao mesmo tempo que prosseguiram as adaptações de infra-estruturas e as montagens necessárias à transposição do Douro pelos comboios electrificados. A instalação do equipamento aéreo na ponte Maria Pia, por exemplo, representou problema delicado e criteriosamente resolvido da transformação técnica que está em curso. Por outro lado, foi completada a montagem na estação de Ermesinde e na via que a liga a S. Romão. Todos os postos de sectionamento e de ligação em paralelo da catenária, desde o Entroncamento a Vila Nova de Gaia, en-

contram-se a funcionar com carácter definitivo e estão sendo instalados os de Gaia até S. Romão. Melhoramentos em estações, adaptação de túneis, trabalhos de sinalização e comunicações, reforço e substituição de pontes, etc., preenchem importantes sectores de actividade na rede ferroviária do País.

Tudo isto terá de ser continuado em cadência incessante nos anos próximos, para que o sistema de transportes corresponda eficazmente às necessidades do País. É indispensável que a empresa concessionária melhore as condições de exploração, levando mais longe a melhoria de resultados que se verificou em 1965 e de que se fez aqui o comentário em artigo anterior. Mas é ainda mais necessário que a economia nacional e a vida social em desenvolvimento possam contar, no escalonamento apropriado, com uma rede ferroviária moderna e eficiente, em rapidez, em qualidade dos serviços, em custos, em facilidade e comodidade de utilizações. Tudo isso vai implicar, sem dúvida, investimentos consideráveis. Mas, sobretudo no que respeita às infra-estruturas da rede, ninguém contestará que cumpre à Nação inteira, sob a égide do Estado que a representa, assegurar todos os apoios indispensáveis para que a obra de renovação seja levada a cabo em devido tempo.

É um intenso e perseverante esforço técnico e financeiro o que a empresa concessionária está a realizar para melhoria do serviço público que lhe está confiado e redução dos encargos de exploração. Esse esforço deve ser continuado e é preciso que seja continuado nas condições mais sãs, sob um signo de interesse nacional em que o País está tão directamente empenhado como a empresa.

(Do Jornal do Comércio)



COORDENAÇÃO DE MANUEL MATIAS

ESPAÑA

Monumentos ferroviários

Em Mataró (localidade espanhola) está a planear-se erguer um monumento que simbolize e recorde o primeiro caminho de ferro de Espanha que, como se sabe, foi inaugurado em 28 de Outubro de 1848, entre Barcelona e Mataró.

No «Alcázar de San Juan» nasceu a iniciativa de se erguer na dita localidade um monumento dedicado à locomotiva e de se criar um museu ferroviário.

Turistas em 1965

Do total de 14 251 428 turistas entrados em Espanha durante o ano de 1965, utilizaram o caminho de ferro 940 179 estrangeiros, ou seja 6,5 %.

O número de espanhóis residentes no estrangeiro idos a Espanha por caminho de ferro no ano referido foi de 367 214.

BÉLGICA

Cursos de informação sobre a actividade ferroviária internacional

O futuro dos Caminhos de Ferro passa a depender da colaboração internacional dos seus Técnicos. Esta fórmula resume, substancialmente, o sentido da alocução pronunciada pelo Secretário-Geral da U. I. C. Eng. Louis Armand, em 21 de Abril de 1966, ao abrir o ciclo dos cursos de informação sobre a actividade ferroviária internacional, ao qual assistiram este ano 78 participantes de 22 Administrações ferroviárias.

Estes cursos organizados todos os anos em seguimento à sessão do Centro de Aperfeiçoamento do Pessoal dos Caminhos de Ferro, no Colégio da Europa, em Bruges (Bélgica) propõem-se melhorar a formação e os conhecimentos do pessoal das redes ferroviárias destinados a ocupar postos de responsabilidade no sector internacional. Além disso, têm a finalidade de facilitar os intercâmbios de opinião entre ferroviários, permitindo-lhes um melhor conhecimento mútuo e o estreitamento de relações sociais.

Estes cursos foram encerrados com uma exposição do Eng. Louis Armand sobre o tema «O Caminho de Ferro do Futuro».

FRANÇA

Supressão de serviços de passageiros

A Comissão de Transportes de França e o Grupo de Estudos para a Orientação de Actividades do Caminho de Ferro a médio e longo prazo do Commissariado Geral do Plano, tendo em vista o aumento contínuo dos meios

individuais de transporte automóvel, sugeriram o estabelecimento de balanços económicos com o objectivo da supressão eventual desde já até 1970, dos serviços de comboios ônibus de passageiros, numa extensão de 3000 km de linhas. Estes serviços cuja utilização está estagnada e por vezes inclusivamente diminuída, agravam cada vez mais o encargo de exploração da S. N. C. F.

TRANS-EUROP-EXPRESS (T. E. E.)

Comboios - Europa - Expresso

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, encomendou 86 carruagens TEE idênticas àquelas que circulam na linha Paris - Amsterdão. Estas carruagens serão colocadas na composição do «Mistral» (comboio que circula entre Paris e Nice a velocidades que atingem os 150 km horários) e, bem assim, noutros comboios TEE.

A encomenda compreende os seguintes tipos de material: 27 carruagens de corredor lateral, 28 de corredor central, 14 furgões, fornecidos de geradores para aquecimento e iluminação, 11 carruagens-restaurantes e 6 carruagens-bares nas quais serão vendidos também livros, jornais e tabaco. Ali instalar-se-á além disso, um salão de cabeleireiro e um compartimento para escritório.

Rentabilidade da electrificação ferroviária

A electrificação das linhas da região do nordeste da França, está proporcionando uma rentabilidade de 12 % ao ano, para o capital investido. Isto tem sido possível porque:

- 1.º A adopção do sistema da corrente alterna monofásica de 25 KW, 50 Hz, reduziu de 30 % o custo da instalação;
- 2.º A redução da tracção a vapor, está permitindo a economia anual de 4 milhões de toneladas de carvão, além de ter elevado de 360 % a produtividade da unidade-quilómetro de tráfego por unidade de tracção; e
- 3.º É excepcionalmente pesado, o transporte de carga da região.

A linha Valenciennes - Thionville, por exemplo, no troço Velosnes - Longuyon, tem um tráfego diário de 68 000 toneladas e a de Paris para Metz, nas proximidades da estação de Vaires, 40 000 toneladas.

A preparação da via com sinalização adequada para permitir grandes velocidades e conseguir melhores benefícios das características da electrificação, melhorou muito os percursos, de modo que, apenas 665 locomotivas eléctricas substituíram 2000 a vapor.

Os melhores comboios de passageiros fazem hoje o

percurso de 504 km entre Paris e Estrasburgo em 4 horas e 11 minutos, à velocidade média de 120 km/h. Entre Paris e Nancy (353 km) a média é de 124 km/h., completando-se a viagem em 2 horas e 49 minutos.

Nessa região, o triângulo Paris - Lille - Estrasburgo - Paris contém 2450 km de linhas electrificadas, por onde circulam mais de 25 % do total do tráfego da S. N. C. F.

GRÃ-BRETANHA

O radar ao serviço do caminho de ferro

Os Caminhos de Ferro Britânicos estão a experimentar um sistema de radar e se o resultado for satisfatório, irá vantajosamente ser utilizado para detectar os obstáculos na via férrea. O radar, tal como é usado no mar e no ar, é pouco apropriado para o caminho de ferro, porque o seu campo de acção é demasiado amplo para lhe permitir distinguir os obstáculos no perfil da via.

O êxito destas experiências tem sido, por isso, apenas parcial. Logo que se obtenha o seu aperfeiçoamento, os caminhos de ferro apetrechar-se-ão com ele não somente como dispositivo de detecção, mas também como arma poderosa contra o vandalismo, podendo-se ainda conseguir benefício para as comunicações telefónicas, não só em pontos fixos mas ainda com os de procedência e de destino dos comboios em circulação.

Conservação racional da via

Para a conservação das grandes linhas da sua rede ferroviária, de cerca de 25 000 km, os Caminhos de Ferro Britânicos utilizam grandes máquinas que erguem facilmente toneladas de carris e travessas e simultaneamente preparam e alisam o terreno, fazendo a ripagem da via a uma velocidade desconhecida há poucos anos e que desenvolvem numa hora o trabalho de cem homens, acusando qualquer defeito na linha. Estes trabalhos são feitos geralmente de noite e nos fins de semana, sem repercussão nos serviços de passageiros nem na circulação dos comboios em geral. A mecanização actual permite colocar num tempo *record* carris compridos soldados, sem juntas, com a dupla vantagem de aumento da comodidade e melhor conservação do material circulante.

Graças a este sistema, os B. R. projectam economizar uns dez milhões de libras durante os próximos quatro anos.

Serviço marítimo-ferroviário

Os Caminhos de Ferro Britânicos inauguraram, no princípio de Julho, um serviço «ultra-rápido» de barcos velozes por «almofada de ar» entre Southampton e Cowes, situada numa ilha do Sul da Grã-Bretanha. Nesse momento as cartas expedidas entre as duas cidades e transportadas por estes barcos foram timbradas com uma marca postal a lembrar o acontecimento. Além disso envelopes especiais para filatelistas foram igualmente emitidos. A introdução deste novo modo de transporte demonstra que os B. R. estão resolvidos a desenvolver os seus serviços marítimos e assegurar-lhes todos os meios que oferece a técnica moderna.

Os Caminhos de Ferro e a Cibernética

Os dirigentes dos Caminhos de Ferro Britânicos confirmaram recentemente a um grupo de jornalistas italianos que visitaram a Grã-Bretanha, a opinião já muitas vezes expressa pelo Eng. Louis Armand, que a cibernética marcará um movimento revolucionário nos transportes rápidos e a grande distância sobre o carril. Ela substituirá, além disso, o homem e os meios actualmente utilizados nos numerosos sectores de exploração o que facilitará, por conseguinte, uma sensível compressão das despesas de gestão.

ITALIA

Supressão de passagens de nível

Segundo um programa estabelecido, os Caminhos de Ferro Italianos do Estado suprimiram já mais de 1000 passagens de nível na sua rede. O quantitativo actual das restantes passagens de nível é de 15 000 e diminui de ano para ano. Ao terminar a primeira etapa do plano deste programa (fins de 1967) a situação estará, pois, sensivelmente, melhorada nas linhas de tráfego intenso e rápido.

NORUEGA

Museu ferroviário

O museu ferroviário de Hamar, fundado em 1896 é o mais antigo da Noruega. Instalado inicialmente numa das salas da estação do mesmo nome, esteve fechado alguns anos e depois reaberto em Disen, num local próximo do primitivo, numa propriedade do caminho de ferro. Dada a sua contínua expansão foi transferido em 1956 para um parque maior de 30 000 metros quadrados, contendo estações, 400 metros de linha na bitola de 0,75 m, locomotivas, carruagens, sinais de vários tipos.

Na época de verão um pequeno comboio funciona para divertimento do visitante.

Três edifícios espalhados pelo parque, exibem os mais diversos equipamentos ferroviários, livros, manuscritos, fotografias, desenhos, etc., relativos à matéria.

JAPÃO

Linha de cintura ferroviária em Tóquio

Foi iniciada a construção de uma linha de 204 km contornando a cidade, orçada em 600 milhões de dólares (cerca de 18 milhões de contos) e com a conclusão prevista para 1975 no caso de não haver atraso no aterro de uma parte da baía de Tóquio.

Várias razões justificam a obra. Cerca de 100 comboios de carga diários que hoje cruzam pela parte central da capital japonesa serão encaminhados pela nova linha permitindo aumentar o número de comboios de passageiros numa área particularmente congestionada. Haverá melhor transporte com as cidades satélites e com as cidades industriais de Itoama e Chiba.

Finalmente, a nova linha permitirá a construção do pátio de classificação de Musashino, que facilitará e tornará mais rápido o serviço de carga proveniente ou destinado à cidade.

ARGÉLIA

Mudança de bitola

Entre as dificuldades sempre presentes na operação dos caminhos de ferro por todo o mundo a diferença de bitolas acarreta vários problemas nos pontos de junção. As soluções variam em cada caso: há a baldeação das cargas e há também sistemas na mudança dos eixos, como os que existem na fronteira franco-espanhola (bitolas de 1,44 m para 1,67 m), na Rússia e na Polónia (1,44 para 1,52 m).

Esta última também é adoptada na Argélia enquanto não se unificam as bitolas, programa já em marcha, face à descoberta de ricos poços de petróleo no Saará e ao desenvolvimento decorrente, nas regiões do interior.

O serviço de que se trata vem sendo feito desde 1952. No entanto, a partir de 1960 vêm sendo utilizadas novas instalações mais apropriadas, na estação onde as linhas se intercalam e estão ligadas por travessões e outras facilidades que abreviam o serviço.

A Argélia tem 1000 km de linhas de bitola de 1,005 m, 146 km de bitola de 1 m e os restantes 2500 km em bitola normal de 1,435 m.



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho último

A Contramestres de 1.ª classe — os de 2.ª classe, Joaquim Marques, Alexandre Melo de Almeida, Manuel Lopes e Manuel Mendes de Sousa.

A Contramestres de 2.ª classe — os Chefes de brigada, Afonso Teixeira de Melo, Olávio da Silva, Manuel Romão Correia e José Carlos Baptista.

A Chefes de brigada — os operários de 1.ª classe, José Anastácio Henr. Jorge, José Luís Fernando Coelho, João Pereira Marques, Ricardo Correia J.º, José Manuel da Silva e Jaime Rodrigues Barge; os Operários de 2.ª classe, José Augusto Alves Fernandes, Armindo dos Santos Pais, Eurico Fern. S. Cardoso, Hernâni dos Santos Ferreira, Hernâni Alb. Mor. Tavares, Armando Almeida F. Silva, António Alves Moreira, Fernando Augusto N. Cegarra, José Maria Gonç. Lopes, Pedro da Silva Cerqueira e Joaquim Marq. A. Salgueiro; e os Operários de 3.ª classe, Humberto Martins Aleixo, Manuel Rodrigues Gregório e Jerónimo Manuel V. C. Oliveira.

A Operários de 1.ª classe (Grupo A) — os de 1.ª classe (Grupo B), Eurico Alves da Silva, António Joaquim Rendas J.º, Sérgio Trovisqueira Matos, João Pama dos Reis, Manuel Vasques, Apolinário Ferreira Godinho, António C. D. Pereira e Armando Tavares Bastos.

A Operários de 1.ª classe (Grupo B) — os de 2.ª classe (Grupo A), Nicolau Ribeiro, Manuel Luís Marques e Henrique do Carmo Piteira; e os de 2.ª classe (Grupo B), José Pinto, José Afonso Pinto da Costa, Manuel Augusto Rocha, Apolinário Piçarra, Armando Plácido, Agostinho Luz Santos, Manuel Filipe, José Ferreira, Elviro Jesus Gama, Artur Santos Cardoso, Júlio Calabote, Amadeu de Oliveira Trindade, Joaquim José S. Jesus, Adelino Nunes, Carlos Costa Gomes, Júlio Duarte, António Raimundo, João Fernandes da Silva, José Rodrigues Horta, José Fernandes da Cruz, Armando Martins Maia, Manuel Braga Leal, António D. O. Macau, João Rodrigues Joaquim, Vasco Lopes Soares, António Simões, Américo Jesus F. Castro, Augusto M. A. Frederico, Manuel Teixeira, Martinho Serra Oliveira, António Dias Tavares, António Dias Condeço, Manuel Ribeiro de Azevedo, Alexandre Dias, João Duarte, Augusto Silvério da Silva, José Lopes Serafino, José dos Santos Boto, Manuel Rosa Gameiro, António Gaspar Nogueira, António Marques L. Nicolau, José Correia Gaspar, Manuel Esteves Ferrão, António da Costa Santos, Mário Nunes, Cândido Correia Figueiredo, Abílio B. Silva Ribeiro, Carlos de Sousa, José da Cruz, Ernesto Seguro Fernandes, José Maria F. Cunha, Ilídio Carvalho dos Reis e Fernando da Costa.

A Operários de 2.ª classe (Grupo A) — os de 2.ª classe (Grupo B), António Monteiro da Silva, Albano Gomes da Silva, António Marques de Oliveira, João de Oliveira Matos, Casimiro Rosa Simões, Victor M. C. Martins, Angelino de Matos Dias, José Nunes Branco, Alfredo Pereira Samora, António Espada Cachola, José Jesus R. Alves, João Ludovico Valente, Joaquim Conceição Lourenço, António de Oliveira, Manuel O. Angélico Costa, Helder Lopes C. Barreto, Diamantino J. P. Santos, José Maria Ribeiro, Manuel Alfaro Marques, José Florêncio Isidro, Virgílio Dias Nuno, Celestino António Valadeiro, António de Sousa, Amaro Silva B. Alfaro, Alfredo António Pestana, Vitorino Pratas Machado, Carlos Alberto da Silva, Álvaro Souto Silva, Francisco Dias Branco, António Marques Rodrigues, António José G. R. Mendes, António Joaquim Pereira, Joaquim Inácio Mateus, Diogo Ferreira da Silva, João Barata, Ramiro Raposo Petiscalho, Gil F. José Assunção, Hermínio Teixeira, Manuel Joaquim Aniceto e Virgílio F. Machado Silva.

A Operários de 2.ª classe (Grupo B) — o de 3.ª classe (Grupo A), António Magalhães; e os de 3.ª classe (Grupo B), António Carvalho, Vitorino de Almeida Araújo, José Nicolau Antunes Moreira, Manuel Rodrigues Soares, Amorim Guedes de Melo, António Pereira Barreto, José da Silva Pires, Júlio de Jesus Duarte, Francisco Jesus Machado, José Casimiro Baptista, Joaquim dos Santos, Francisco G. Pelengana, Amadeu de Oliveira Santos, Jacinto Lourenço Bregreiro, José de Sousa Coelho, Joaquim Barradas, Jassé Abreu L. Balão, Ezequiel José Tacão, Manuel Diogo, Serafim Duque, José da Conceição, João Grácio, Francisco B. Balixa, José Borralho Alves, José Morais da Silva, António Luís Nunes Soares, Manuel António Pereira, Abílio Jorge, João dos Santos Bernardes, Januário Cotafo Condeço, Manuel Lopes Monteiro, Manuel Maria, Joaquim António dos Santos, José Joaquim Militão, Ricardo do Vale, António João Bacalhau, Adelino Miguel Estrada, Cissioni V. R. Lopes Pires, Armando Ferreira, Manuel Santos B. Caleira, José Simões de Figueiredo, Antonino Gonçalves Roque, João Rodrigues Lindim, Alfredo Maurício Costa, José Maciel de Oliveira, Francisco Monteiro Costa, Manuel Pereira da Silva, Frederico Lopes Soares, Torcato Lopes Leite, Hipólito Duarte, José Alves Rosa, José Vaz Serra, Fernando Lopes Horta, António Maia dos Santos, José Rosa Moreira, Manuel Arruda Fernandes, Francisco Vicente Carraço, Elias Rodrigues, Luís Augusto do Amaral, Ludgero Ribeiro Soares, António Morais, António Alves G. Ramalho, António Augusto Teixeira, António Gonçalves Cavalheiro Júnior, Luís Félix Palheiro, José Peres Henriques, Alberto Ferreira da Silva, Adelino Teixeira, Bruno de M. Pinto da Mota, Francisco Lopes da Costa, Raul Antunes Sardinha, Carlos de Sousa Mendes, Armando Nunes da Silva, Valentim Marques da Silva, Arlindo Pereira da Cruz José Marques Barroso, Marçal Marques Ferro, Francisco Simões da Clara, Aires da Silva Gameiro, Manuel Raimundo, João dos Santos Alves, Mário de Freitas Rato, Fernando Rosa, Jaime Luís Maia, Manuel Braz Dias, Manuel Bispo Marques, António Lopes M. Bicho, Alberto de Deus A. Pestana, Adérito de Sousa Santos, António Vieira, Lenine Louro das Neves, José Augusto da Silva, João Roque Leal, Sabino Bernardes, Augusto Alves Pratas Mano, Mário Armindo Esteves, Joaquim Simões Lopes, José Marques da Silva, António Ponciano, João Gomes, Manuel Dias, José Cabrita, António Fernandes Moreira, Sebastião Freitas Viana, António Mesquita Pinto, José Maria de Matos, Albino Alves Almeida, Joaquim Dias, António Manuel e Isolino F. Reis Pereira.

ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — António da Fonseca e António Mesquita Pinto, operários de 3.^a classe; Artur Cardoso, Filipe Edmundo Pinto, João Maria Araújo e Fernando da Silva, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 114,950 — Douro.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Amadeu Ribeiro, Eduardo Félix de Carvalho, António Lachada da Silva e Albino Pinto Ferreira, assentadores de 2.^a classe, Augusto Pinto Ribeiro e Amaro Soares, operários de 4.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 95,070 — Douro.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Manuel Joaquim Ribeiro, chefe de lanço de 1.^a classe; Ezaquiel Monteiro e José Júlio Gouveia, chefes de distrito; Américo Alves Nogueira, Augusto Soares Leite e José Pereira Lopes, subchefes de distrito — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao Km 114,950 — Douro.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Ernesto Rodrigues Fonseca, Ernestino Augusto Rodrigues, José Martins Roque, João António Alves, Francisco José Rua e Osvaldo Rua, eventuais (via) — elogiados pela dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de desobstrução da via, ao km 18,850 — Corgo.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — Manuel Joaquim Ribeiro, chefe de lanço de 1.^a classe, Manuel Pinto e Ezaquiel Monteiro, chefes de distrito, Joaquim Monteiro de Sousa, Avelino da Costa e Jaime Pegas da Silva, assentadores de 1.^a classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via, ao km 95,070 — Douro.