

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,  
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»  
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908  
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

## S U M A R I O:

A viagem do Chefe do Estado ao Porto, por

CARLOS D'ORNELLAS. — Serviços Hidráuli-

cos e Caminhos de Ferro. — A visita do Chefe

do Estado ao Norte e a inauguração do Tunel

da Trindade e Linha da Senhora da Hora á

Trofa. — A Tabela, por ARMANDO FERREIRA.

— Falta de espaço. — A Linha do Vale do Ta-

mega. — Cambios. — Ha quarenta anos. — Silves.

1932

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLASSECRETARIO DA REDACÇÃO  
JULIO DA COSTA PINTO

## COLABORADORES

Brigadeiro JOAO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

CARLOS MENDES DA COSTA

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

RAPHAEL LOPES DE ANDRADE

JOSÉ NATIVIDADE GASPAR

AUGUSTO FERREIRA GOMES

JEREMIAS SILVA (Medico)

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS  
AVULSO

<i>PORTUGAL</i> (semestre) . . .	30\$00
<i>ESTRANGEIRO</i> (ano) £. . .	1.00
<i>ESPAÑHA</i> (») ps. <sup>as</sup>	35.00
<i>FRANÇA</i> (») fr. <sup>os</sup>	100
<i>AFRICA</i> (») . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre) . . . . .	10\$00
Numero avulso. . . . .	2\$50
Numeros aíravados. . . . .	5\$00

A VIAGEM  
DO  
CHEFE DO ESTADO  
AO  
PORTO  
CONSTITUIU UM ACONTECIMENTO

**H**Á muito que estava anunciada a visita do Chefe do Estado, acompanhado dos membros do Governo, ao Porto para inauguração de diversos melhoramentos publicos realizados ou em via de realização. Entre esses melhoramentos avulta o prolongamento das obras do Porto de Leixões, refundamento da bacia deste porto e construção de uma doca, beneficio importante para a navegação e trafego mercantil e abertura da linha ferrea da Senhora da Hora á Trofa que, vai facilitar as comunicações com todas as linhas dos Caminhos de Ferro do Norte, melhoramentos estes verdadeiramente importantes e de grande monta para a gente do Norte.

Durante esta meia duzia de dias que estivemos na cidade Invicta, observámos mais uma vez como aquela gente acolhe sempre as suas visitas e a maneira galharda e cortez com que receberam o Chefe do Estado, chegando as manifestações a atingir o auge.

A juntar ao delirio das recepções temos os beneficios destes dias para bem dos pobres; um espectaculo de beneficencia, um baile para o mesmo fim, que rendeu alguns milhares de escudos e a recompensa aos operarios que receberam da mão do Chefe do Estado as condecorações com que já haviam sido agraciados.

A gratidão do Povo do Norte, do Povo honrado e trabalhador notou-se mais uma vez na sua maneira fidalga de receber os representantes da Nação; que nunca devem esquecer e proteger aqueles que outra coisa não veem que não seja o progresso e a recompensa justa e merecida do seu trabalho.

A comissão de recepção se deve a maneira brilhante como estavam decoradas e engalanadas as ruas principais do Porto, que á noite ofereciam, com as suas vistosas iluminações, um aspecto lindo e desusado.

Felicitemo-nos todos por essa gloria do Porto.

CARLOS D'ORNELLAS

# S E R V I Ç O S HIDRAULICOS E C A M I N H O S D E F E R R O



**F**OI ha poucos dias publicado no *Diario da Manhã* uma extensa e ilucidativa entrevista com o distinto engenheiro o Sr. Poole da Costa, administrador geral dos serviços hidraulicos. Nela são versados os diversos aspectos desses serviços, de tão grande importancia para a economia nacional.

Um país que tem 845 quilometros de costas marítimas, nas quais se abrem 26 portos de varia importancia, desde o de Lisboa no majestoso estuario do Tejo até o minusculo porto de pesca de Ancora; um país, cujo territorio é fecundado por 14 rios, que vão desaguar no Oceano e alguns dos quais são ladeados por ferteis varzeas e lezirias, deve ser pro-digo de cuidados e disvelos para com os seus serviços hidraulicos, quer fluviais, quer marítimos. E sobretudo não se deve esquecer que a condição primacial do bom regime de aguas nos rios e nos portos é o revestimento florestal das cumeadas, das encostas e das dunas, a que se regateiam infelizmente, os recursos necessarios para largo incremento dessa obra abençoada.

São intimas as conexões dos serviços ferroviarios com as obras hidraulicas.

Que valem hoje os portos de mar, por melhores que sejam as suas instalações, sem os caminhos de ferro que tragam da zona tributaria ou a ela levem o trafego que os alimente? Que valem essas instalações sem a rede capilar de vias ferreas que por todas elas assegurem a manutenção e transporte de mercadorias?

Quanto aos passageiros, em todas os grandes portos se olha com particular disvelo para as relações directas de via ferrea e de vía maritima, de caes com as estações fluviaes e maritimas.

Ha mais, porem. E' geral a aspiração ao emprego da tracção electrica nas linhas da mais activa circulação, o que só é possivel com os aproveitamentos

hidraulicos e termicos, pelos quaes se obtenha a energia por baixo preço.

E' ocioso pois fixar mais largamente a conexão dos problemas ferroviarios com as obras hidraulicas e o interesse que á *Gazeta* merece a referida entrevista que tem a dupla autoridade dos meritos profissionaes do engenheiro Poole da Costa e do alto cargo que distintamente exerce.

Ouçamo-lo pois:

## O PASSADO

E' frequente ouvir-se que em hidraulica nada se fez.

E' um exagero, mesmo tomadas as coisas no aspecto relativo em que se devem considerar.

Sem falar nos portos que, além de outros, se acham representados pelas importantes obras nos de Lisboa e Leixões, quem percorrer o País poderá verificar ter havido um periodo ou periodos de certa actividade em obras de hidraulica interior.

Exemplos são:

Os trabalhos executados na parte inferior do Vale do Tejo, onde se construiram os diques do Arrepiado, Labruja, Malão dos Vintes, Senhora das Dores, Junceira, Migadacho, Gagos, Rebentão, Courela, Torrinha, S. Martinho, Omas e Valada com uma extensão de 42 quilometros, para a defesa de extensos e ferteis campos, contra as cheias prejudiciais do rio, os canais de Alpiarça e da Azambuja, com o desenvolvimento de 61 quilometros funcionando como colectores gerais de drenagem e o ultimo ainda como via navegavel, e numerosas valas de enxugo, trabalhos estes que, se se realizassem hoje, importariam em dezenas de milhar de contos;

Os trabalhos do Mondego tambem importantes, embora de menor vulto que os do Tejo, com objectivos identicos;

A canalização do Rio Alcôa em parte do seu percurso e o sistema de drenagem dos campos da Maiorga, no concelho de Alcobaça;

Os trabalhos de defesa contra as cheias de alguns campos marginais ao Rio Mira, no seu curso maritimo, entre Odemira e Vila Nova de Mil Fontes;

Os trabalhos de dessalgamento nalguns estuarios dos rios algarvios.

O periodo de decadencia em que se entrou depois, afectando toda a actividade do País, não podia deixar de se fazer sentir na hidraulica, que o grande publico e os poderes constituidos começam a esquecer e a ignorar, a ponto de se porem como novos, problemas que já tinham feito sua época.

Assim, por exemplo, quando a Administração Geral dos Serviços Hidraulicos e Electricos, fez figurar na Exposição do Congresso de Engenharia, um grafico esquematico das principais obras realizadas no Vale do Tejo, o facto constituiu para muitas pessoas uma verdadeira revelação.

Outra revelação, constituiu o conhecimento do sistema de drenagem já existente no mesmo vale acusado na planta, que a Administração Geral vem executando, dentro dos poucos recursos á sua disposição, como base de um plano de melhoramentos que um dia se ha de iniciar, e á formação do cadastro dos interessados nele.

Pelas dificuldades do Tesouro, nunca puderam os Serviços Hidraulicos, neste largo periodo de decadencia, ser dotados com a suficiencia e regularidade que as obras hidraulicas expostas a maiores contingencias do que quaisquer outras, exigem na sua construção e conservação.

Não se fizeram obras novas de vulto; não se continuaram os planos de melhoramentos iniciados, e pior, com a carencia

de recursos materiais, como sistema, mal se pôde atender á construção das obras mais importantes.

Certas normas e vícios administrativos, como a necessidade de interromper os trabalhos e obras na época mais propria á sua realização para se aguardar a aprovação do orçamento geral do Estado, a demora na concessão das dotações, o regime de duodecimos em que se viveu durante alguns anos por falta do Orçamento Geral do Estado, obrigando a parcelar verbas já de si pequenas, o reatamento destas a que os Serviços e os ministros terão sido forçados, sob pressões variadas, bem conhecidas, larga contrabuicão devem ter dado a este estado de coisas, umas vezes porque da aplicação das verbas distribuídas aos serviços não se conseguiu tirar uma boa eficiência, outras vezes ainda porque nem sequer foi possível aplicá-las.

Por outro lado o abandono a que quasi foram votadas as obras do Estado, deve ter determinado e explica também, em parte, a indiferença dos particulares pelas que a seu cargo ficaram pois, a utilidade destas depende num grande numero de casos da eficiência daquelas.

Em muitas circunstâncias, por este motivo, deve-se ter sido benevolo na aplicação das combinações dos regulamentos de polícia e fiscalização das águas, até como um princípio de equidade.

Em 1918, com a criação do Ministério da Agricultura, dividiram-se os serviços hidráulicos, ficando no Ministério do Comércio uma parte dependente da Direcção Geral de Obras Públicas e transitando para aquele Ministério outra parte com que se formou a Direcção Geral de Hidráulica Agrícola.

Em vez de um, passaram a ser dois os serviços a sentir os vícios originários.

Consegue-se aumentar certas despesas improdutivas e immobilizar pessoas em novas funções, mas o País não lucra praticamente nada com este afan reorganizador.

Novos planos, projectos e obras em benefício da agricultura não aparecem.

Tal é o panorama do passado da hidráulica: depois de um período de realizações um período de decadência espécie de precipício em que sossobraram competências, boas vontades e dedicações que passaram pelos serviços, como em homenagem à verdade é justo dizer-se.

## O PRESENTE

Em Maio de 1919 foi publicada a Lei de Águas e em Dezembro do mesmo ano foi ela regulamentada na parte respeitante ás concessões dos aproveitamentos das águas públicas interiores, o que, na febre das negociações de então, originou grande incremento na petição de concessões de aproveitamentos hidráulicos, quasi exclusivamente de quedas de água.

Pouco depois, em 1920 agruparam-se os serviços hidráulicos do Ministério do Comércio numa administração: — a Administração Geral dos Serviços Hidráulicos.

Lucraram os serviços com este arranjo, por passarem a ter uma direcção superior mais efectiva que a actividade do Director Geral de Obras Públicas, por maior que fosse a sua capacidade de trabalho, na organização anterior, lhes podia assegurar, obrigado, como era, a dividir a sua atenção pelos demais serviços de obras públicas.

Não foram consignadas ao novo organismo nem dotações, nem receitas que lhe permitissem um trabalho de folgo no fomento hidráulico.

Se não fôra isso, por certo, hoje muito se deveria á superior inteligência e vontade do primeiro administrador geral, o engenheiro Ferreira da Silva.

A nova administração teve, pois, de limitar a sua actividade, para obras hidráulicas, a modestos planos de trabalho com predominio dos de conservação. Continuavam os serviços

com as mesmas características de actividade que na organização de 1892 lhe haviam sido impostas, por carença de recursos do Tesouro Público, ocorrer á conservação das poucas obras existentes e á execução das de pequena importância.

De novo, apenas uma certa actividade nas questões relativas a pedidos de concessões de quedas de água, que se apresentaram em grande número e o prosseguimento dos trabalhos topográficos necessários á realização do plano geral de aproveitamentos e melhoramentos dos principais rios, estudo de que em 1918, foi encarregado o sr. engenheiro Ezequiel de Campos.

Nem as quedas de água deram o que os seus petionários chegaram naturalmente a supor, nem o sr. engenheiro Ezequiel de Campos pôde entregar concluídos os seus estudos quando em 1928, abandonou a direcção deles apesar da sua conhecida tenacidade e persistência.

Quanto ás quedas de água fez-se automaticamente a sua selecção natural. Aquelas — bem poucas por sinal — que tinham condições de viabilidade económica de exploração quer pelo custo da energia, quer principalmente pela capacidade de absorção dos seus mercados naturais, construiram-se, e fazem o seu serviço de abastecimento de electricidade, não estando ainda saturadas.

Quanto ao estudo do plano de aproveitamentos e melhoramentos dos rios, deve dizer-se que não poderam proporcionar-se ao sr. engenheiro Ezequiel de Campos os recursos de pessoal, dinheiro e material que tão vasto cometimento exigia.

Mereceram aos governos e á Administração interesse a política do fomento da electricidade e dos portos.

Veio a promulgar-se o decreto n.º 12.559, de 20 de Outubro de 1926, denominado por *Lei dos Aproveitamentos Hidráulicos*.

Definiram-se neste decreto os termos do auxílio financeiro do Estado á execução das centrais eléctricas e linhas de transporte, características destas quanto a tensão e frequência, e estabeleceu dever criar-se na Administração Geral dos Serviços Hidráulicos um serviço de electricidade, como arrumação lógica de serviços que viriam a ter a mais importante interferência na resolução das questões respeitantes á electrificação do País, pois sabido é que, em Portugal, a produção da energia eléctrica ha de derivar principalmente das quedas de água.

Pelo decreto n.º 14.165, de 25 de Agosto de 1927, criou-se a Repartição dos Serviços Eléctricos.

Foi seu chefe o engenheiro Taborda Ferreira, a cujas invulgares qualidades de inteligência, saber e dedicação, muito os serviços ficaram devendo pela actividade que, por este sector da Administração Geral, houve de desenvolver-se.

Pouco depois, era aberto concurso en're os engenheiros electrotécnicos para a apresentação de ante-projectos da rede eléctrica nacional.

## PRELIMINARES DA POLÍTICA DE PORTOS

Com os recursos das dotações orçamentais e do fundo de protecção á marinha mercante nacional, melhoraram-se os serviços de portos.

Realizou-se um contrato com a firma Dickerhoff para a execução de um milhão de metros cúbicos de dragagens em vários portos, e iniciou-se a construção das obras da defesa do novo canal de acesso ao porto comum de Faro-Olhão, nas quais, já, no ano económico 1927-28, a Divisão Hidráulica do Guadiana despendia 2.225 contos.

Em fins de 1926, publicava-se a lei de portos e em 1927 a das Juntas Autónomas de portos.

Classificaram-se os portos, segundo a sua função e importância económica; estabeleceram-se os montantes máximos dos auxílios financeiros a prestar pelo Estado na construção dos portos em colaboração com as actividades regionais ou locais; uniformizou-se o regime de funcionamento das juntas tornando-o mais eficiente do que anteriormente; e, sem tolher a autonomia administrativa destes organismos, subordinou-se a sua actividade à orientação e fiscalização do organismo Central próprio — a Administração Geral dos Serviços Hidráulicos.

Com este conjunto de providencias legislativas, criavam-se os fundamentos que deviam permitir uma melhor cooperação das actividades regionais e locais com o Estado, evitando-se a dispersão de esforços, critérios e até dos dinheiros da Nação.

Mas, em portos, como nas demais obras não basta construir e abandonar as obras à sua sorte através dos tempos.

A indispensabilidade de dragagens periódicas nos portos, para garantia das suas condições de acesso e fundeadouros à navegação já havia prendido a atenção do falecido engenheiro Ferreira da Silva, que, em 1920, encarregou um engenheiro da Administração de fazer um estudo para a escolha dos tipos de material de dragagens mais conveniente a adquirir.

Ao meu antecessor, sr. coronel Lopes Galvão, coube, nesta parte, dar finalidade prática ao pensamento do engenheiro Ferreira da Silva.

Assim é que, com a garantia do pagamento das reparações de guerra, foi adjudicado a três casas alemãs o fornecimento de um importante equipamento de material flutuante de dragagens, com o valor aproximado de 16.000 contos.

Como vê, já aqui os serviços começavam a perder muito daquela característica de actividade restricta que as dificuldades financeiras do País lhes haviam imposto em 1892.

E, se todos os administradores gerais que passaram pelos serviços muito se lhe dedicaram, justa referência merece o meu antecessor sr. coronel Lopes Galvão que, mercê da sua ação e de circunstâncias favoráveis que soube aproveitar, bastante os melhorou.

É nestas condições de vida da Administração Geral que, em fins de Maio de 1928, assumiu a direcção dela.

#### AS QUEDAS DE ÁGUA — OS PRELIMINARES DO FOMENTO DA ELECTRICIDADE

Quando assumi a direcção da Administração Geral, importantes assuntos de ordem administrativa reclamavam a atenção do administrador geral.

Mas de todos eles sobrelevava em importância o da concessão das quedas do Zézere, requerida pela Companhia Nacional de Viação e Electricidade.

É a maior concessão hidro-electrica que se tem feito em Portugal.

Foi demorada e delicada a resolução deste assunto.

Dum lado, legítimos direitos dos concessionários a respeitar; outro, importantes interesses gerais e do Estado a ressalvar.

Por cima, uma legislação especial que, velha de 10 anos, era inadequada em algumas das suas disposições.

Houve quasi que começar por reformar a legislação.

A concessão veio finalmente a outorgar-se pelo decreto n.º 18.164, de 28 de Março de 1930, refrendado pelo actual titular da pasta do Comércio e Comunicações.

Ao desvelo e estudo criterioso do ministro e do seu chefe de gabinete devem-se muitas das vantagens obtidas nesta concessão.

— Pode v. ex.ª dizer-me alguma coisa sobre a importância das quedas do Zézere? Perguntamos.

— Repare: a queda concedida é a do Castelo de Bode e, representando cerca dos 60% da capacidade do sistema requerido pela Companhia, poderá emitir na Central 220 milhões

de K. W. h., quando as capacidades dos principais sistemas hidro-electrivos já em exploração, depois de concluídos, são aproximadamente de:

120 milhões de K. W. h. para o sistema Lindoso-Freixo; 60 milhões de K. W. h. para o sistema Varosa-Caniços; 55 milhões de K. W. h. para o sistema da Serra da Estrela; 18 milhões de K. W. h. para o sistema da Ribeira de Nisa.

Se notar ainda que a Albufeira do Castejo de Bode regularizará o caudal do rio à razão de 30 metros cúbicos por segundo, compreenderá as grandes vantagens que daí poderão resultar para o Vale do Tejo a juzante de Constância, sabendo que o Tejo transpõe a fronteira com o caudal de estiagem de cerca de 15 metros cúbicos por segundo.

E' a melhoria das condições de regime e de navegabilidade do rio, a juzante de Constância e a possibilidade da rega de extensos tracts de terreno. E, se ainda, supondo-a convenientemente defendida da abundância das águas do inverno e do começo da primavera, se imaginar a extensa e fértil região do Vale do Tejo atravessada por linhas eléctricas rurais, que a abasteçam de energia eléctrica a preços baixos, poder-se-ha também compor em imaginação um quadro de progresso, convertível em realidade, numa das mais interessantes regiões do País, e á, qual, para uma vida agrícola intensa, não lhe faltam nem comunicações rápidas, nem económicas, como a fluvial, que a pontam em relação com o principal mercado consumidor do País — Lisboa — e com o melhor porto, o mesmo é que dizer, com muitos dos mercados nacionais, pela navegação de cabotagem, e com os mercados coloniais e internacionais pela navegação marítima.

— Falou-me V. Ex.ª da importância das quedas de água do Zézere e dos sistemas hidro-electrivos já em exploração. Poderia dizer-nos qual a importância dos nossos recursos hidro-electrivos?

— Embora não tenhamos ainda devidamente organizado um inventário da nossa riqueza hidro-electrica, já hoje se computa a sua importância energética em 3.000 milhões de K.W. h. nas Centrais. Todavia convém pôr sob reserva este número, pois ele não assenta para todos os casos em estudos de inteira confiança, principalmente no que se refere ao regime hidráulico dos nossos rios, que é mal conhecido.

Para obviar a este inconveniente, e aos que podem resultar do desconhecimento do regime das correntes de água quando se trata de projectar obras de rega, de regularização dos rios e de defesa dos campos contra os prejuízos das inundações, montou a Administração Geral, no ano económico corrente, 114 postos hidrométricos que com os 41 que já tinha montados anteriormente, e os montados por outros serviços e por particulares, completarão uma rede de 238 postos, permitindo definir com suficiente aproximação o regime pluviométrico nas várias bacias hidrográficas.

Para o próximo ano económico pensa a Administração Geral poder aumentar o número de postos hidrométricos existentes, de sorte a poder-se iniciar devidamente o estudo do regime das principais correntes, estudo que é lamentável que esteja em tão grande atraso, pela grande importância que, como se acaba de verificar, tem na boa e económica resolução de muitos problemas hidráulicos.

Registadas estas informações, o sr. engenheiro Poole da Costa consultando mapas e notas prossegue:

— Já agora, embora com prejuízo da ordem cronológica dos acontecimentos, continuarei tratando do sector da electricidade.

Os serviços eléctricos encontram-se dispersos, como disse. Esta dispersão, pela diversidade de critérios que a eles presidiam, era prejudicial à boa marcha dos assuntos, e, por vezes, obrigavam a perdas de tempo na resolução de questões inuteis, além de prejuízos que determinava para o público.

Impunha-se, pois, a sua unificação.

Após quasi dois anos de cansas e vicissitudes, logrou-se a unificação dos serviços pelo decreto n.º 17.894 de 28 de

Janeiro de 1930, criando-se a Direcção dos Serviços Electréticos nesta Administração, que passou então a denominar-se Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Electréticos.

Não se conseguiram inteiramente os objectivos em vista, mas bastante lucraram os serviços em eficacia e alguma coisa se economisou em pessoal.

\*

Verificou o Conselho Superior de Electricidade, e Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro do Comercio concordou, que nenhum dos ante-projectos apresentadas poderia servir inteiramente de base ao plano de estabelecimento da Rede Electrica Nacional.

Nomeou o sr. ministro uma comissão constituída pelos engenheiros sr. Luís Couto dos Santos, Ezequiel de Campos, Taborda Ferreira, Ferreira do Amaral e Tito de Sousa Lopes, que sob a minha presidencia e secretariada pelo engenheiro Silva Dias, em seis meses elaborou um novo plano de Rede Electrica Nacional, o qual veio a ser entregue ao Governo em Janeiro do ano passado.

Não foram unanimes os votos dos membros da comissão, e nem admira que assim tivesse acontecido em assunto novo em todos os países, e, complexo e delicado pelos múltiplos aspectos que abrange.

Em virtude da publicação do Decreto n.<sup>o</sup> 20.225, de 13 de Agosto do ano findo, dinamado do gabinete de Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro, em que, em princípio, se define uma larga intervenção financeira do Estado na produção, transporte e abastecimento das zonas de distribuição de energia eléctrica, baixou o assunto ao estudo da 5.<sup>a</sup> Secção do Conselho Superior de Obras Públicas.

Os vagais srs. engenheiros Ferreira Dias, Tito de Sousa Lopes e Ferreira do Amaral, constituidos em sub-comissão estão procedendo à revisão do estudo da Comissão da R. E. N., para o harmonisarem com os princípios do decreto referido, o qual admite uma intervenção financeira mais ampla do Estado do que a prevista no estudo da Comissão.

Como se verifica, também este importantíssimo assunto merece cuidadoso estudo e atenção do Governo e das estações oficiais.

## A POLITICA DAS GRANDES REALIZAÇÕES EM PORTOS

Em Maio de 1928, quando cheguei à Administração Geral, eram recentes as primeiras declarações de Sua Ex.<sup>a</sup> o ministro das Finanças.

Adquiriu então a Administração, pela firmesa das declarações de S. Ex.<sup>a</sup>, a convicção de ver, em nossos dias, a realização de uma política económica reconstrutiva, da qual já quasi se desesperava, a pesar de muito reclamava e de algumas soluções se lhe proporem.

Julgou-se, pois, a Administração no dever de se ir preparam para esse momento.

Estavam naturalmente indicados os portos, que tanto desenvolvimentos já haviam merecido.

Mas, a política dos portos, é uma política cara e que tem de encarar-se em relação às necessidades e possibilidades económicas e futuras do país.

Fazer tudo de uma vez, impossível, porque não haveria dinheiro que chegassem, e inconveniente, porque muitas das obras ficariam sem uma real finalidade económica a desempenhar durante largos anos.

Havia, pois, que seleccionar a realização das obras por fases.

Propôs, portanto, a Administração Geral, ao ministro de então, sr. engenheiro Bacelar Bebiano, que se nomeasse uma comissão de pessoas competentes, encarregada de fazer a revisão da classificação geral dos portos e uma classificação de precedências a observar na sua efectivação.

Por decreto n.<sup>o</sup> 15.644, de 23 de Junho de 1928, foi nomeada a comissão, que ficou constituída pelos srs. engenheiros M. F. da Costa Serrão (já falecido), como presidente, J. Fernando de Sousa, F. Ramos Coelho, Duarte Abecassis, A. M. de Cid Perestrelo e sr. Almirante Hugo de Lacerda Castelo Branco.

Em 21 de Dezembro do mesmo ano, concluia a comissão o seu trabalho, entregando um consciente e notável relatório.

Segundo as indicações do relatório da comissão, propôs a Administração Geral a execução de um primeiro plano económico de portos.

Tudo simples até aqui, como se vê.

A dificuldade estava, porém, em saber-se se o Tesouro comportaria os encargos que se lhe exigiam.

O sr. ministro das Finanças, que muita gente supunha preocupado apenas com o equilíbrio do orçamento, aumentando as receitas e diminuindo despesas, tirou-nos dessa dificuldade.

No orçamento para o ano económico de 1929-30, inscrevia na tabela da despesa do Ministério do Comercio a verba de 100.000 contos a despendar em portos, como resultado da primeira emissão de um empréstimo a efectuar.

O empréstimo realizou-se, e toda a gente sabe com que sucesso.

Pelo decreto n.<sup>o</sup> 17.425, de 30 de Setembro de 1929, foi o primeiro plano de portos dotado, em harmonia com as indicações do relatório da comissão, da seguinte forma:

Porto de Lisboa . . . . .	60.000 contos
Douro-Leixões . . . . .	125.000 »
Setúbal . . . . .	27.000 »
Aveiro . . . . .	21.000 »
Vila Real de Santo António . . . . .	6.000 »
Viana do Castelo . . . . .	11.000 »
<b>Total . . . . .</b>	<b>150.000 »</b>

Posteriormente foi reforçada a dotação do porto de Viana do Castelo em 3.700 contos, o que eleva já a verba autorizada para o melhoramento dos cinco portos que constituem o primeiro plano construtivo, a importante quantia de 253.700 contos.

Foi assim possível dar seguimento a todas as diligências técnicas e administrativas, como revisão de projectos, elaboração de cadernos de encargos, realização de concursos e contactos que nos conduziram ao momento construtivo actual e que, em breve, vai desenvolver-se em franca actividade.

Quanto aos portos na jurisdição da Administração Geral, foram adjudicadas as seguintes empreitadas:

*Porto de Vila Real de Santo António: 2<sup>a</sup> empreitada, 3.130.573\$42. Porto de Setúbal: Empreitada geral aproximadamente, 27.000.000\$00. Porto de Aveiro: Empreitada geral de melhoramentos da barra e regularização do canal de acesso (aproximadamente), 19.000.000\$00. Porto de Viana do Castelo: Empreitada geral de obras de melhoramento das condições de abrigo e da doca de comércio (aproximadamente), 14.700.000\$00. Porto de Leixões: Empreitada n.<sup>o</sup> 3 - Construção de um molhe exterior com a extensão de 1.000m com o fim de abrigar a bacia dos temporais de N. O. a S. O. (aproximadamente), 70.000.000\$00. Total das adjudicações: 153.830.573\$42.*

Para breve está a adjudicação da Empreitada n.<sup>o</sup> 2 - Construção da doca comercial n.<sup>o</sup> 1, na importância aproximada a 40.000 contos depois da correção cambial.

Ficarão assim adjudicadas empreitadas na importância, de aproximadamente, 174.000 contos.

Trabalha-se já em Vila Real de Santo António, em Setúbal, Aveiro e Viana do Castelo, onde encontraram colocação 1.185 operários, sendo:

Em Vila Real de Santo Antonio . . . . .	94
» Setubal . . . . .	493
» Aveiro, com tendência para grande aumento	100
» Viana do Castelo . . . . .	498

Fóra deste primeiro plano, tem-se empreendido importantes obras nos portos de Vila do Conde, Figueira da Foz e Faro-Olhão, em que vão despendidas as seguintes importâncias:

Em Vila do Conde . . . . .	1.200 contos
Figueira da Foz . . . . .	9.750 »
Faro-Olhão . . . . .	14.258 »
	25.188 »

Em Faro-Olhão têm as receitas da Junta Autonoma permitido suportar cerca de metade da despesa.

Em Vila Real de Santo Antonio, a primeira empreitada na importância aproximada de 3 600 contos, tem sido custeadia inteiramente pelos rendimentos da Junta Autonoma.

Nos portos de Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz e Faro-Olhão, o trabalho é todo nacional e executado por empreiteiros portugueses, ou por administração combinada com pequenas empreitadas e tarefas.

Nos trabalhos de Vila do Conde, Figueira da Foz e Faro-Olhão têm encontrado colocação, em média, 600 operários.

## SERVIÇOS DE DRAGAGENS

Apesar de muitos recentes, estes serviços em menos de um ano de trabalho têm afirmado praticamente a sua utilidade pela dragagem até 31 de Janeiro ultimo de três quartos de milhão de metros cúbicos de dragados de toda a especie, em portos e estuários, isto a despeito de um pessoal que não está evidentemente adestrado e de faltar algum material acessório que permita tirar melhor rendimento das maquinas.

Com a autorização ultimamente concedida para a compra de batelões, no proximo ano económico poderá melhorar o rendimento deste serviço.

Todavia, o custo específico das dragagens, apesar desta circunstancia e de varios contratempos, tem tendência a ser inferior aos preços por que em contratos anteriores se obtiveram as dragagens.

A preocupação da administração e do chefe dos serviços, é evitar quanto possível a imobilização do material e pessoal.

## A ACTIVIDADE DAS DIVISÕES HIDRAULICAS

As quatro Divisões Hidráulicas, do Douro, do Mondego, do Tejo e do Guadiana, que como serviços externos da administração, tem a seu cargo a conservação, construção, e a polícia e fiscalização dos rios, não puderam ainda ser dotados com a suficiencia que seria para desejar para tanto que há a conservar, a melhorar e a construir. No entanto apesar disso, pode dizer-se que não têm sido reduzidas as dotações, e, de um modo geral, têm aumentado, ainda que pouco sensivelmente.

Desde o ano económico 1925-26 até ao fim do ano económico 1930-31, gastaram-se pelas quatro divisões, em obras de conservação, reparação e pequenas obras de construção 23.487.108\$78 escudos assim distribuidos:

Em 1925/26 . . . . .	3 832.221\$88
1926/27 . . . . .	4.062.645\$69
1927/28 . . . . .	6.308.562\$23
1928/29 . . . . .	4.280.456\$52
1929/30 . . . . .	2.873.471\$02
1930/31 . . . . .	2.129.752\$60

E' impossível enumerar numa entrevista todas as obras levadas a efecto pelas divisões, tantas, embora de pequeno vulto, elas têm sido.

Canalização e cobertura de rios e ribeiras com objectivos higienicos; regularização e defesa de margens de rios, conservação de estradas submersíveis; diques para defesa das cheias, compreendendo a construção de uns e a conservação de outros; trabalhos de defesa na costa marítima; trabalhos em portos onde não há Juntas Autonomas, etc.

Entre os trabalhos a cargo das Divisões merece especial referência o que está sendo executado pela Divisão Hidráulica do Douro para a defesa da praia de Espinho.

E, referência especial merece esta obra pelas criticas de que tem sido alvo e dos efeitos que tem produzido.

E' o mar ali bastante impetuoso principalmente nos temporais do NO. Ha mais de vinte anos um intenso temporal que caiu sobre a praia causou bastantes e importantes desastres materiais.

Em consequencia deste lamentavel acontecimento iniciou-se a construção de uma obra de defesa da praia paralela a ela.

Porem um outro temporal derruiu-a.

Iniciou-se por isso, a construção de um outro tipo de defesa constituída por três esporões perpendiculares á praia.

Não se levaram os esporões até final, porque, não obstante o seu curto avanço, a praia engordou e assim se manteve por largos anos, dando a impressão de uma defesa eficaz.

Em Março do ano transato novos temporais cairam sobre a praia. Desta vez, se não originaram desastres materiais como os anteriores, vieram, todavia, mostrar a insuficiencia da defesa das obras de protecção.

Deu-se começo imediato aos trabalhos que ainda não estão concluidos.

A-pesar-disso o temporal de 8 a 17 de Novembro ultimo, que foi particularmente intenso e se estendeu a todo o Atlântico Norte, causando bastantes prejuizos, alguns importantes, nas costas da Inglaterra, da Bretanha francesa, no Golfo da Gasconha, alguns pontos da nossa costa, etc., em Espinho, só não escavou apreciavelmente a praia, entre os esporões.

Não houve prejuizos materiais na povoação nem nas obras a-pesar-da grande impetuosidade do temporal.

Da impetuosidade do temporal pode-se fazer ideia pelo testemunho fotografico constante de um dos relatórios do engenheiro chefe da Divisão Hidráulica do Douro.

Têm as obras prosseguido e ao mesmo tempo tem aumentado a largura da praia. A linha da praia-mar retomou a posição que tinha em 1928.

Estes são os efeitos das obras.

Até 3 de corrente construiram-se 1.733 metros cúbicos de beton em blocos, que, em numero de 539, foram lançados.

A despesa ascende a cerca de 330 contos, incluindo varias reparações das pontes de serviço danificadas pelos temporais, e tem-se dado emprego a uma média de 83 operarios.

## O FUTURO

No ultimo Conselho de Ministros, que foi presidido pelo venerando Chefe do Estado, entre as varias providencias apresentadas pela pasta das Finanças, figura, como se sabe, a de nomear uma comissão constituida por três individualidades representantes respectivamente dos Ministerios das Finanças, Comercio e Comunicações, e Agricultura, com o encargo

de elaborar um plano de obras de fomento a executar num periodo de seis anos.

Não haverá português que, verdadeiramente interessado no progresso e valorização económica do País — um dos fundamentos para a criação de um nacionalismo perdurable — possa deixar de aplaudir a intenção do Governo.

Na verdade, um plano de fomento de conjunto, em que cada obra, cada melhoramento, tendo uma função bem determinada, seja integrada no objectivo final a alcançar, é provisão que ha muito se impunha, e tanto mais quanto, sendo nós um país pobre, temos o dever de poupar os seus parcos recursos, invertendo-os sómente em realizações práticas e bem definidas.

Planos de fomento a longo prazo, é coisa que escapa á visão e reflexão mais esclarecidas, tantas e tão variadas são as circunstâncias que os podem alterar, e sobre tudo num país, onde, como o nosso, pelo seu atraso, não se pode pretender encontrar leis seguras da evolução económica.

Depois, se reflectirmos no muito que ha a despender com a valorização do homem, assistindo-o na sua instrução e condições sociais e profiláticas, verificar-se-ia a impossibilidade de dar execução a grandiosos planos de fomento.

Caminhar portanto, por gradações sucessivas, como o sr. ministro das Finanças propõe, é caminhar dentro das realidades: é em suma, caminhar, não ás apalpadelas, mas sim intelligentemente e de modo seguro.

Se sempre assim tivessemos caminhado, propulsionando por acção directa o desenvolvimento dos instrumentos criadores da riqueza, e não nos tivessemos encostado quasi exclusivamente á política das comunicações, é certo que mais harmonico, mais equilibrado teria sido o progresso do País; provavelmente tambem menores sacrifícios se teriam exigido a gerações sucessivas, para afinal se manter a vida de uma nação, que se atrasou do ritmo geral... ou maior seria a sua capacidade contributiva a permitir-nos desenvolver hoje mais largos planos de fomento.

Com o que acabo de dizer não proclamo a falencia da política das comunicações, mas sim proclamo a sua insuficiencia como meio unico de fomentar a riquesa nacional. Quero mesmo afirmar que, se para este fim, nela não se tivesse tanto acreditado, hoje seria mesmo maior a densidade de vias de comunicação no País, pois caminhos de ferro e estradas, se teriam construído, como uma consequencia de fenomenos economicos e não como uma determinante deles.

Da mesma forma penso para cada um dos elementos do conjunto. Assim em cada sector de fomento, haverá necessariamente de ordenar e de se sistematizar primeiro, e depois de harmonizar a sua acção com o ritmo geral que em cada época, em cada periodo convenha á Nação.

Compreender-se-á, portanto como neste momento em que o Governo julgou chegada a oportunidade de metodizar e definir a actividade dos varios sectores do fomento do País para um esforço de conjunto, não possa dizer em que sentido e com que larguesa irão actuar os serviços hidráulicos e os eléctricos; dependerá pois de se organizar o plano geral de fomento, o encontrar-se esta definição.

É todavia de esperar que a hidráulica e os serviços eléctricos venham a ter um papel importante a desempenhar, pelo muito que por aqui se deixou de fazer e convém que se faça em beneficio dos interesses gerais.

Quanto á hidráulica, terá de volver-se agora a atenção para o aproveitamento e melhoramento dos rios, quer no ponto de vista industrial, quer no ponto de vista agrícola.

Isto não significa porém que julgue dever de suspender inteiramente a política portuária que tem vindo a realizar-se. Em combinação com a hidráulica interior, ter-se-á, pela hidráulica marítima, de dar solução a certos problemas na foz e estuários de alguns rios, até como solução prática e efectiva ao que por acolá se tenha de realizar.

Independentemente d'isto, e falando apenas do Conti-

nente, porque parece indiscutivel a necessidade de estender-se a política portuária já iniciada aos arquipelagos adjacentes, algumas obras haverá ainda a fazer em portos: obras de abrigo, manutenção de acessos e apetrechamento de portos de pesca, principalmente os que tenham função industrial a desempenhar, pois quanto aos de abastecimento e distribuição geral, talvez um no Norte e outro no Sul bastem, visto que, com o desenvolvimento que hoje tem tomado a camionagem, muitas localidades e zonas do País poderão ser abastecidas em boas condições pelos portos de pesca secundarios, como já hoje acontece.

Quanto á hidráulica interior, deverá ela relacionar-se, sempre que possível, em todos os seus aspectos e objectivos, pois será de assim se proceder que, em muitas circunstâncias se encontrarão soluções vantajosas para a economia geral e da dos proprios entendimentos.

Quanto á electricidade, ninguem negará a sua importância futura na economia do País, quer substituindo muita energia, que hoje nos obriga a drenar para o estrangeiro quantias avultadas na aquisição de combustiveis, quer pela sua utilização em industrias e serviços a estabelecer.

Claro, como em tudo, tambem aqui a produção, o transporte e o abastecimento, deverão executar-se gradualmente. De começo, porém, a acção terá de intensificar-se na construção de linhas de transporte e de abastecimento com o paralelo estimulo á execução das redes de distribuição rural, pois por uma dilatação de mercados se irão adensando pouco a pouco, se conseguirá dar condições de rendimento ás centrais produtoras de energia existentes, ou que se prevejam numa primeira fase construtiva.

Relativamente á produção, num primeiro programa de realizações, logico parece dar-se a prioridade ao acabamento dos sistemas hidro-electricos existentes de valia económica. Ficariam assim integrados neste problema valores importantes, ao mesmo tempo que permitindo-se uma melhor repartição dos encargos gerais da exploração dos respectivos empreendimentos e dos provenientes de certas obras de carácter comum, em cada sistema, se verificaria a redução do custo da energia a preços compatíveis com as aplicações da electricidade numa primeira fase de electrificação geral do País.

E' este, a meu ver um dos mais interessantes problemas que temos de considerar, mas a que no quadro de uma entrevista, não me é possível dar o suficiente desenvolvimento. De resto, nada de inédito poderia por agora acrescentar ao que os distintos engenheiros Ferreira Dias e Ferreira do Amaral funcionários desta Administração disseram nas teses que apresentaram ao primeiro Congresso Nacional de Engenharia.

Terminando, diz-nos o sr. engenheiro Poole da Costa: Devo tambem notar que é escasso o pessoal desta Administração, estando-se a trabalhar nos serviços hidráulicos com pessoal técnico em numero inferior ao fixado na organização de 1922. Assim justo é dizer que no que se tem feito, muito devo á competencia e grande dedicação dos engenheiros meus colaboradores e demais pessoal técnico e administrativo.

Foi sobremodo longa a transcrição, mas entendemos que a *Gazeta* devia levar ao conhecimento dos seus leitores documento tão ilucidativo.

Reservamos para outro numero algumas reflexões oportunas.

Este número foi visado  
pela  
Comissão de Censura



# A VISITA DO CHEFE DO ESTADO A O N O R T E

## A INAUGURAÇÃO DO TUNEL DA TRINDADE E LINHA DA SENHORA DA HORA Á TROFA



*Em virtude da falta de espaço com que lutamos somos forçados a retirar a abertura deste artigo que se refere á viagem presidencial ao Norte e á maneira como o seu povo recebeu o Chefe da Nação, ministros, comitiva que o acompanhou e convidados.*

### A INAUGURAÇÃO DO TUNEL DA TRINDADE

**E**STAVA marcado para as 10 horas de ante-hontem a inauguração deste tunel que só se realizou ás 10,30, hora a que chegou o Sr. Presidente da Republica.

Desde as 9,30 começaram a afluir os convidados para a inauguração do Tunel da Trindade, que dos jardins do Horto Municipal, á Rua Camões, vai ás Aguas Ferreas, construido especialmente para o novo ramal dos serviços ferroviarios da Boa-Vista á Trindade.

Começaram chegando os convidados e entre as muitas autoridades civis e militares e entidades superiores nos Caminhos de Ferro vimos os srs. engenheiros Dr. Rui Ulrich e Ferreira de Mesquita da C. P., Alvaro de Sousa Rego, Director Geral dos Caminhos de Ferro, capitão Fernando Arruda, da Beira Alta, engenheiros Luiz Costa, Vaz Monteiro, Julio Santos, Fernando de Sousa, Branco Cabral, Constantino Cabral, Nogueira, Soares, Cruz, Garaau, pela Compagnie du Chemin de Fer du Midi, Monteiro de Barros, Francisco de Lima, embaixador e consul de Hespanha, brigadeiro Schiapa de Azevedo, major Moreira de Sá, Governador Civil substituto do Porto e os srs. general Vasconcelos Porto, Visconde de Ermida, coronel Nunes da Ponte,

Conde de Mafra, Ricardo Spratley, dr. Oliva Teles, Julio Martins Pinto, dr. Manuel Rodrigues, Joaquim Soares, Antonio Pinto Machado, Raul de Sousa Ferreira, dr. Sousa Rosa e Diogo San Romão.

Chegado o Chefe do Estado, que se fazia acompanhar do sr. Presidente do Ministerio, general Oliveira Simões e ministros da Marinha, Comercio e Interior com os respectivos ajudantes, estava já organizado e carrilado o pequeno comboio com carruagens, propositadamente construidas nas oficinas da C. C. F. N. P.

Nele tomaram parte o sr. Presidente da Republica que dava a direita a Madame Spratley e os ministros da Marinha, Comercio e Interior alem do sr. Presidente do Ministerio, bem como diversas outras entidades.

Antes da partida do comboio, á maneira que os convidados faziam os cumprimentos de estilo, um rapazote, bem vestido e aprumado entretinha-se, com um pequeno e minucioso alfinete a espicaçar a humanidade, encontrando imensa graça nas pessoas que afinavam com a brincadeira e nenhuma graça naqueles que fingiam achar graça e lhes faziam festas.

Iniciada a marcha do pequeno comboio para a visita, penetrou o mesmo no Tunel com uma velocidade, natural de um kilometro á hora, seguindo todos os convidados a pé por não poderem tomar logar no minusculo comboio, apesar do ilustre Director da Companhia ter prometido fazer regressar o comboio para transportar os convidados. Como a extensão era pequena resolveram todos e muito bem, ir a pé.

Depois de atravessar-mos quatrocentos e oitenta metros, seguindo o comboio debaixo de terra, nalguns pontos com uma profundidade bastante razoável, noutros iluminados a electricidade seguiu o cortejo que parecia mais um acompanhamento fúnebre do que a inauguração de um tunel, o que não admira porque nalguns pontos faltava luz e noutros a agua por vezes mimoseava-nos com o seu espirito brincalhão.

Avistou-se o fim do tunel, daquele monstro de pedra que o braço arrojado do operario rompeu com os seus nervos vibrantes, nervos daquele que trabalha por amor e não sómente para justificar os escudos que recebe, muitas vezes sem fazer um terço do trabalho que lhe compete.

Quem viu o inicio dos trabalhos do tunel e quem viu os mesmos trabalhos em meio, não pode deixar de ter uma adoração especial pelo trabalho constante e extenuante dos operarios que em tão pouco tempo arrancaram aqueles montões de pedra que tapavam uma obra da natureza.

Finalmente sahimos vendo nos terrenos das Aguas Ferreas, pertencentes á Camara Municipal, o



Na estação da Senhora da Hora. Cerimónia da bênção da linha— O Chefe do Estado procedendo á cerimónia do corte da fita

povo do Porto, ali especialmente mulheres que encheram de rosas o Chefe do Estado.

Atravessamos depois a Praça da Republica e a Rua da Boa-Vista

Aqui finalisou a cerimónia depois do Chefe de Estado, ministros e convidados terem apreciado o esforço tenaz da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e o seu amor pelos progressos da maravilhosa cidade do Porto.

### COMO FOI INAUGURADA A NOVA LINHA DA SENHORA DA HORA Á TROFA

**A** Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal foi dedicado o dia de ante-hontem.

De manhã, a inauguração do Tunel da Trindade. As 2 horas a estação da Boavista regorgitava de convidados.

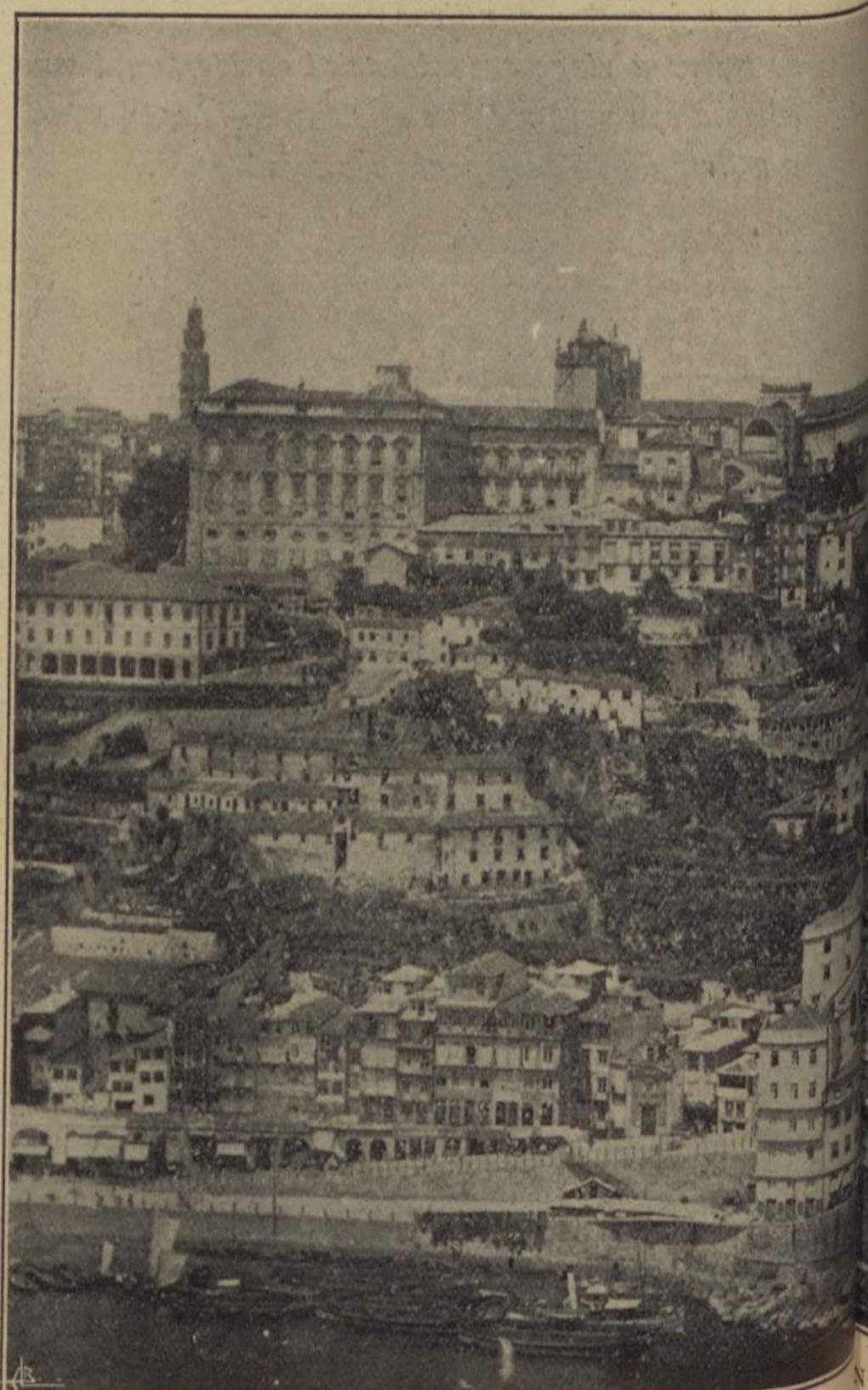
O pessoal limpo e bem fardado apresenta-se com bastante correção.

A organização do serviço de segurança pela polícia foi extraordinariamente bem feito, estando a cargo dos ilustres comissários tenentes Rogerio Abrantes e Hermínio de Castro.

A guarda d'honra foi prestada dentro da gare por uma

companhia de infantaria 18, com respectiva banda de musica. Às 14,20 o Chefe do Estado entra na gare acompanhado dos srs. ministros da Marinha, Comercio e Interior, além do sr. presidente do ministerio e comitiva respectiva.

A guarda d'honra apresentou armas ao mesmo tempo que a banda executava a «Portugueza» e o pessoal superior da Companhia recebia o Chefe do Estado que



O pequeno comboio que partindo da Horta Municipal atravessou o Tunel da Trindade conduzindo o Chefe do Estado e comitiva



O Chefe do Estado com o pessoal condecorado da C. C. F. N. P. - A mesa de honra na sessão solene na estação da Senhora da Hora

o acompanha até á carruagem que lhe estava destinada no comboio inaugural, que desde manhã cedo estava organizado e pronto a marchar.

Os convidados tomam os seus logares nas novas seis luxuosas carruagens de material italiano! Se formassem outro comboio, certamente não comportava todos os convidados que seguiram sómente no comboio inaugural.

Partida!...

São duas horas e 35 minutos e o comboio solta o silvo da partida.

Passados 8 minutos, depois de uma marcha serena e da passagem de pequenos apeadeiros onde a multidão se apinhava saudando o Chefe do Estado, correspondida com o sorriso gentil do ilustre magistrado, chegamos á Senhora da Hora.

O Chefe do Estado passa revista á guarda d'honra, força de engenharia de Sapadores de Caminhos de Ferro, comandada pelo tenente Raul Martins, que tinha como subalternos os alferes Duarte e Calheiros, ao mesmo tempo que a banda regimental executava o Hino Nacional.

A estação estava lindamente ornamentada e apinhada de povo. Sobem ao ar foguetes e mais foguetes. Rapaziada das escolas abunda. Estão delegações varias assim como a Escola Confraria de Matozinhos, Escolas Oficinas Senhora da Hora, esquadrão da Guarda Nacional Republicana, comandada pelo tenente Dias, Bailio Sport Club, Asilo de Nossa Senhora da Conceição.

As crianças das escolas da localidade atiram petardos de rosa aos recém vindos que depois acompanham o Chefe do Estado para o pavilhão onde teve lugar uma sessão solene ao ar livre.

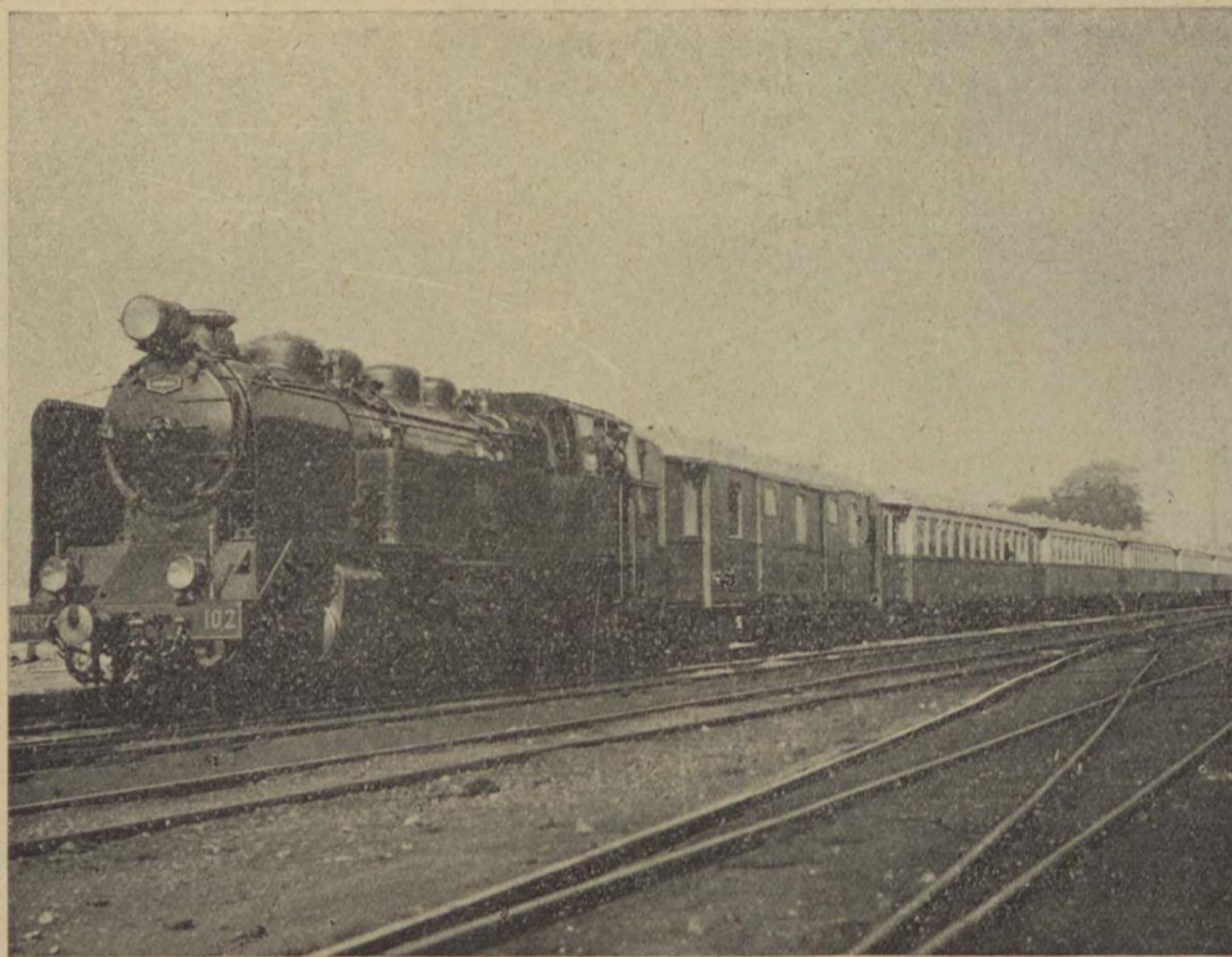
Antes dessa sessão o conego sr. dr. Antonio Joaquim Pereira, que veio representar o sr. Bispo do Porto D. Antonio Augusto de Castro Meireles, que não compareceu pelo motivo do falecimento de sua extremosa mãe, lança a bênção á nova linha junto ao estrado que as-



E. D. LUIZ



Após a inauguração do Tunel da Trindade, o Chefe do Estado, ministros e convidados depois de saudar o sr. Eduardo Plácido



As novas composições de material da Companhia

senta sobre a parte inicial da nova linha. Este acto foi curto mas impressionante.

Cumprida esta cerimónia o elemento oficial dirige-se para a tribuna, vistosamente decorada e garnecida com lindas plantas.

O sr. presidente da Republica fica rodeado pelos srs. presidente do Ministério, ministro do Interior, governador civil do Porto, ministro do Comércio, presidente da C. A. da Camara Municipal de Matozinhos, comandante da I Região Militar, ministros da França, Italia e Alemanha, director geral dos caminhos de ferro, general Vasconcelos Porto, delegado da C. P. no Porto, conego Antonio Joaquim Pereira, chefe do E. M., coronel Manuel Latino e major Bacelar administrador dos correios e telegrafos, e varias outras individualidades de representação.

Fala o sr. Eduardo Placido. Dirigindo-se aos srs. Presidente da Republica e Ministros, aos srs. Embaixador de Espanha e Ministros da Alemanha, França e Italia, principiou por dizer:

«Em nome do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, a que tenho a honra de presidir, em nome dos demais Corpos Gerentes desta Companhia e de todo o seu pessoal, cumpre-me, em primeiro lugar, saudar respeitosamente V. Ex.<sup>a</sup>, sr. presidente, a vós, srs. ministros, a V. Ex.<sup>a</sup>, representante do sr. Bispo do Porto, bem como a todas as pessoas presentes, agradecendo-lhes ao mesmo tempo a honra que nos concedeis, distinguindo esta cerimónia e abrillantando-a com a vossa presença.

Saudo também os representantes das Nações amigas que se dignaram aceder ao convite da Companhia do Norte comparecendo a este acto.

O sr. embaixador de Espanha, pôde verificar ainda esta manhã o trabalho notável dun empreiteiro seu compatriota, o sr. Gonzalez Barros que não só se está ocupando da construção da linha da Trindade, mas também já concluiu a nova linha de Celorico, no Vale do Tamega, que se encontra pronta a ser inaugurada.

O sr. ministro da Alemanha, poderá apreciar o belo trabalho produzido pela industria do seu país nas locomotivas que acabam de ser construídas para a Companhia do Norte pela conhecida firma Henschel & Sohn, de Cassel.

O sr. ministro da França, assiste á inauguração duma obra construída por um empreiteiro francês, Monsieur André Borie, cujo nome

mais conhecido ainda se tornou depois da recente e difícil construção da linha internacional de Nice a Coni.

O sr. ministro de Italia, certamente se sentirá satisfeito ao constatar o belo trabalho produzido pela industria italiana, pois merecem todos os elogios não só as carruagens que compõem este comboio inaugural, mas também todo o demais material circulante fabricado para esta Companhia pelas Officine Ferroviari e Meridionali de Napoles.

Se alguma vez, no decorrer da minha já longa vida, anciei por ver chegada uma data e por ver realizado um facto, essa data é a de hoje e esse facto a inauguração da linha da Senhora da Hora á Trofa.

Os Governos de V. Ex.<sup>a</sup>, sr. presidente, numa prova de confiança que muito honra e desvanece a Companhia do Norte incumbiram-na além de outros, dos trabalhos da construção desta linha, velha aspiração dos povos do Minho e da cidade do Porto. Este acto inaugural a que estamos assistindo, significa a unificação do principal sistema de rede ferroviária de via reduzida desta província, tendo por testa marítima o porto de Leixões, cujos trabalhos o Governo acaba de inaugurar.

Não me parece este o momento mais propício para historiar a realização desta obra, aconselhada por motivos ponderosos de ordem técnica e económica, há muitos anos pedida e esperada, para bem dos interesses e do desenvolvimento das regiões que passam a ser servidas pela nova linha. Também nesta ocasião não posso nem devo alongar-me em considerações acerca do futuro dos resultados prováveis da sua exploração. Bastará apontar o facto de oravante ficar estabelecida a ligação directa do porto de Leixões com o seu riquíssimo « hinterland » minhoto, e, muito brevemente, conforme espero, com o coração da cidade do Porto.

Não foi sem um aturado trabalho nem á mingua de inumeros contratempos que a Companhia do Norte conseguiu vêr passar a linha da Senhora da Hora á Trofa do estado de projecto para o de realidade. Sentiu-se, porém, sempre em vista saber corresponder á confiança do governo, que prestou a garantia do Estado ao pagamento dos juros e amortização das obrigações que a Companhia emitiu para custear estas obras e corresponder também á confiança do publico que acorreu á sua subscrição.

Que a nova obra, hoje solenemente inaugurada, seja o bom pronunciado da proxima conclusão dos trabalhos que ainda esta manhã foram visitados por v. ex.<sup>a</sup> e que se encontram em via de ser executados.

Ao representante do sr. bispo do Porto, agradecemos muito particularmente ter-se dignado comparecer a este acto, pedindo para a obra que se inaugura a bênção de Deus.

Eis, pois, terminada a construção da nova linha que v. ex.<sup>a</sup> sr. Presidente da República, nos vai dar a honra de inaugurar.

Em boa hora seja!

Ante, porém, ouso dirigir um pedido a v. ex.<sup>a</sup>, sr. presidente: Resolveu recentemente o governo condecorar alguns agentes desta Companhia, cujos longos serviços, assiduidade, dedicação e bom comportamento mereceram ser particularmente galardoados. Associando-se gostosamente a esse tão justo acto do governo, resolveu a Companhia do Norte adquirir as insignias das respectivas ordens e oferece-las hoje aos novos condecorados, manifestando por esta forma o muito apreço em que tem os serviços e dedicação de todo o seu pessoal, cujos elogios não são mais do que inteira justiça. Peco, pois, a v. ex.<sup>a</sup> que se digne colocar essas insignias no peito daqueles homens, modestos e honrados servidores, digno exemplo para os seus camaradas, que tão justamente as merecem e para eles ainda mais valorisadas, agora, pelo gesto do seu Chefe de Estado.»

Discurrou a seguir o Ministro do Comercio, sr. dr. Antunes Guimarães.

Começou por exclamar:

— O dia de ontem e o dia de hoje mostram-nos duas coisas sublimes — obras que se iniciam, que prosseguem e que se acabam.

Esses trabalhos, obras de fomento, são a vida, a felicidade e a

prosperidade da Pátria asseguradas por um conjunto de planos que a pouco e pouco se vão executando á medida que os recursos financeiros o vão permitindo.

Prosseguindo:

— A festa de hoje tem também um outro significado moral. É que o Governo nascido na aurora radiosa do 28 de Maio teve por bem decorar um grupo de honrados trabalhadores, mostrando assim que não lhes é indiferente todo aquele que trabalha e produz alguma coisa de util para a Pátria.

Esta obra que hoje se inaugura — afirma — foi muito discutida. É, porém, cedo para se falar da sua utilidade e dos importantes benefícios que vai prestar.

— Se a construção desta linha foi muito discutida, como tem sido também a do Porto de Leixões, e muitas outras obras, ela vai ser hoje aclamada. Ha muitos milhares de minhotos que nos esperam. Vamos saudá-los, também, pelo melhoramento que os vai beneficiar.

O que lhes posso garantir—continua—é que a linha que hoje se inaugura e o seu complemento Boavista-Trindade, são elementos importantíssimos para o desenvolvimento do norte do País.

O tempo se encarregará de confirmar as minhas palavras.

Fala depois o rev. dr. Antonio Joaquim Pereira, ilustre representante do prelado da diocese.

— O nosso venerando prelado, que muifo gostaria de estar aqui, neste momento, encarregou-me de dirigir esta breve saudação, já que o transe dolorosissimo porque passa o não deixou vir também.

Diz sentir-se bem ali, primeiro porque é português, depois porque é portuense, e aquela iniciativa notável parte do distrito a que ele, orador, pertence.

Emocionado:

— Sinto-me feliz por vêr este melhoramento para a nossa querida Pátria.

E, numa imagem feliz:

— Este comboio vai avançar, perfurar, talvez, a terra boa do Norte, subir vales e montes deste torrão abençoado. Pois bem: que o governo da Republica, como este comboio que avança, chegue depressa ao fim que se propôs, para bem da Pátria, de todos nós!

A terminar:

— Faço ainda votos para que todos os portugueses se unam em volta da bandeira da Pátria esforçando-se por a servir e honrar, contribuindo quanto em si caiba para o seu progresso, tornando-a respeitada de todos.

No final do seu primoroso discurso foi muito aplaudido.

O sr. Presidente da Republica levantando-se foi abraçar o conego dr. Pereira, felicitando-o pelo seu belo discurso.

O sr. engenheiro-director sr. Antonio de Vasconcelos Porto faz a chamada dos operários condecorados.

Em seguida o Chefe do Estado condecora os funcionários a um por um, abraçando-os seguidamente procedeu-se á entrega das condecorações aos individuos agraciados.

As insignias foram oferecidas aos seus funcionários a expensas da Companhia do Norte.

Os agraciados antigos e zelosos funcionários daquela Companhia, foram os seguintes:

José da Conceição Marques, inspetor do movimento; Domingos José Marques; Manuel José Moreira, chefe da revisão de material e tracção; Joaquim Antonio Azevedo, revisor de material e Fernando Antonio Pinto.

O sr. Presidente da Republica em termos calorosos incita os exemplares funcionários a continuarem no cumprimento dos seus deveres para exemplo dos mais novos.

Procedendo assim—diz—não só se honram a si mas contribuem poderosamente para a aperfeiçoamento da sociedade.

Por ultimo foi lido e assinado o seguinte auto:

«Aos catorze dias do mês de Março de 1932, pelas catorze horas, nesta estação da Senhora da Hora, foi solenemente inaugurada por S. Ex.<sup>a</sup> o Presidente da Republica, sendo ministro do Comercio e Comunicações o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. João Antunes Guimarães e Director Geral de Caminhos de Ferro o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Eng. Alvaro de Sousa Rego, a linha ferrea da Senhora da Hora á Trofa, construída de harmonia com o projecto elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e aprovado por decreto n.<sup>o</sup> 16.503 de 18 de Fevereiro de 1929.

A esta cerimónia assistiram os Ex.<sup>mos</sup> Srs. Presidente do Ministerio, ministros do Interior, Guerra, Marinha e Comercio e Comunicações, Presidente da Comissão Administrativa da Camara Municipal de Matozinhos, Embaixador de Espanha, ministros plenipotenciários da França, Alemanha e Itália, autoridades civis e militares e representantes dos organismos administrativos e economicos da Nação, tendo-se S. Ex.<sup>a</sup> Reverendíssima o Bispo do Porto dignado abençoar a nova linha.

O Conselho de Administração da Companhia que deliberou esta obra era constituído pelos Ex.<sup>mos</sup> Srs. Eduardo Placido, Presidente; Dr. José Maria Vilhena Barbosa de Magalhães, Vice-Presidente, Dr Francisco de Melo Breyner, Conde de Mafra, Jacinto Furtado e Ricardo Spratley, vogais, tendo sido assistido nessa deliberação pelos Ex.<sup>mos</sup> Srs. Antonio Amorim de Vasconcelos Porto, Eng.<sup>o</sup> Director da Exploração e Antonio Ferreira da Silva Brito, Visconde da Ermida, Eng.<sup>o</sup> Consultor.

A execução dos trabalhos foi confiada ao empreiteiro sr. André Borie.

E eu, Francisco Pais de Sande e Castro, Secretario do



NOVO MATERIAL DA COMPANHIA DO NORTE—Carruagem mixta de 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes

Conselho de Administração da Companhia, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever e subscrevo o presente auto que vão assinar comigo as pessoas nele mencionadas depois de a todos ser lido por mim em voz alta.»

Terminada a cerimónia inaugural procedeu ainda á cerimónia do corte da fita colocada á largura da linha e no inicio desta, tomado em seguida, de novo o comboio que se pôz em marcha pela nova linha em direcção á Trofa.

A primeira paragem foi no apeadeiro de Araujo onde o comboio era aguardado por centenas de pessoas que aclamaram o Chefe do Estado e o pessoal dos Caminhos de Ferro do Norte.

Seguidamente a paragem é em Barreiros onde novamente é aclamado o Chefe do Estado. Faz a guarda de honra uma secção de bombeiros voluntários da Maia, com banda de musica, comparecendo tambem na estação, além das autoridades, as crianças das escolas e muitas senhoras que lançavam flores sobre o Chefe do Estado e convidados, que admiraram como está bem engalanada a estação.

Novamente em marcha passamos Mondim e chegamos á estação de Castelo da Maia, novas estações que se encontram embaudeiradas. O Chefe do Estado apeia-se nesta estação e recebe os cumprimentos do Município da Maia, que o recebe no largo da estação. As pessoas de maior cotação da localidade associam-se ás homenagens ao Chefe do Estado, ministros e sua comitiva e ao sr. Eduardo Plácido a quem certa individualidade o nota magro e cançado do tanto que tem trabalhado em prol dos progressos ferroviários do Norte.

Muro, pequeno apeadeiro conhecido por S. Cristovam do Muro, onde os sinos da igreja repicam festivamente anunciando ao seu povo o grande melhoramento para a região. O Asilo do Terço com a sua banda faz a guarda de honra. Há aclamações delirantes.

Na ponte que existe entre os lugares de Poça Má e da Serra, sobre a estrada de Braga, o sr. ministro do Comercio apeia-se para descerrar uma lapide comemorativa da inauguração desta obra de arte.

Há mais aclamações, palmas, vivas e bastantes foguetes.

E o comboio segue.

Bougado e finalmente Trofa, extremo da linha inaugurada cuja estação se apresenta ricamente decorada com colchas de damasco.

O comboio pouco demorou e o Chefe do Estado e ministros são aclamadíssimos pela multidão enorme que enche a estação.

Em Santo Tirso, há aclamações delirantes. Na gare aguardavam o Chefe do Estado, o presidente da Câmara dr. Mário Carneiro Pacheco, o administrador do concelho João Santarem, autoridades civis e militares, Bombeiros Voluntários de Santo Tirso e Tirsenses, alunos e professores do colégio Nun'Alvares e Escoteiros, que subiram ao comboio para cumprimentarem o Chefe do Estado.

O comboio prossegue na marcha para Guimarães, parando em Caniços onde se demora um pouco mais em virtude dos industriais da região terem convidado o Chefe do Estado a visitar a Central Termica.

Ali, o sr. dr. João Machado da Silva faz entrega, ao sr. Presidente da República de uma riquíssima pasta contendo a seguinte mensagem, que se lê:

«Pela segunda vez, a população da laboriosa região fabril do Ave, tem a subida honra de apresentar a v. ex.<sup>a</sup> as suas entusiásticas e efusivas saudações.

Povo humilde e rude, habituado á faina do trabalho e vivendo do seu intenso labor, desconhece guisalhada altíssima da retórica mas sente

pulsar dentro do peito, um coração forte e generoso, propenso ás expansões afectuosas e ao jubilo incomensurável que o irmana nesta festiva demonstração de carinho, á alta figura moral de homem público e de militar ao Supremo Magistrado, que preside neste momento histórico, aos destinos da Nação Portuguesa.

Digne-se v. ex.<sup>a</sup>, por isso, aceitar a manifestação espontânea e sincera do povo que o aclama em delírio, certo de que, nele, jamais encontrará o depósito pantanoso que traz á superfície das Sociedades melhor organizadas, os miasmas das paixões que destroem a coesão moral entre os homens e excita as cóleras e os furores ingénitos, das gentes desvairadas.

São homens do Minho.

Quer dizer: Homens simples e bons.

Neles encontrará v. ex.<sup>a</sup> as virtudes natas duma raça de trabalhadores, a alegria natural deste lindo rincão em que nasceram, a franqueza e espontaneidade das suas manifestações.

Ex.<sup>mo</sup> sr. presidente da República:

O movimento de salvação pública de que v. ex.<sup>a</sup> é o propulsor máximo, que agita todas as actividades de norte a sul do País, pela sublimidade dos seus ideais, pela honestidade dos seus processos e pelo nobíssimo propósito de fundar uma República digna, tolerante e integrada na civilização moderna impõe a todos os portugueses e em especial aos chefes de indústria, sagrados deveres.

Deveres para com a Pátria.

Deveres para com v. ex.<sup>a</sup> e para com o Governo.

Há que encarar o desequilíbrio das profissões, estabelecendo uma maior percentagem de gente em labor útil á grei; uma maior quantidade de produtos por operário e no mesmo período de tempo e a coordenação e finalidade humana no trabalho colectivo, a par duma obra insofismável de assistência e previdência geral, pela valorização e melhor aproveitamento das iniciativas privadas.

A obra a realizar é, pois, uma obra de fé e de patriotismo.

Assim o tem demonstrado v. ex.<sup>a</sup> assim o tem demonstrado o Governo, encarando bem de frente e resolvendo com método e firmeza, os grandes e instantes problemas nacionais: reorganização dos serviços públicos, equilíbrio orçamental, redução de despesas, unificação das dívidas do Estado, reforma tributária, moralização dos serviços e costumes, garantia dos direitos de propriedade, viação e portos valorização das actividades económicas, acção regionalista dos municípios, estabilidade da ordem pública interna e tantos outros, que constituem o melhor título de glória da obra tenaz e fecunda da Ditadura.

Excelência:

As Sociedades que têm a honra de firmar este documento e tomam a iniciativa desta singela manifestação, como legítimas representantes do núcleo industrial da região fabril do Ave, exprimem os seus desejos de auxiliarem o movimento de regeneração política, económica, administrativa, financeira, intelectual e moral do País e incitam v. ex.<sup>a</sup> e o Governo a concluir a obra formidável encetada, para dignificação da República e redenção do nosso querido Portugal.

Como pregara Antero de Quental:

*Combatet pois na terra árida e bruta  
Té que a fecunde o sangue dos heróis!...  
Té que a revolte o remoinhar da luta.*

E diz, a seguir á entrega:

«Foi-me cometido o honroso encargo, de ler e entregar a v. Ex.<sup>a</sup> a mensagem de saudação dos legítimos representantes do importantíssimo núcleo industrial, desta linda região do Ave, tão linda, que eu desejaria ter aqui o meu berço, se nela não houvesse nascido.

Pertence-me agora, desempenhar uma, não menos honrosa incumbência:

Agradecer comovidamente a V. Ex.<sup>a</sup> em nome da Direcção da Companhia Hidro-Electriva da Varosa, aqui presente a inauguração do complemento da sua Central térmica ultima etapa da obra mais grandiosa do último decénio e um dos factores poderosos e de mais valia, no quadro da economia nacional.

Agradecendo a V. Ex.<sup>a</sup> a honra que se dignou conferir-nos, consista V. Ex.<sup>a</sup> que estenda os nossos agradecimentos ao Governo, aqui representado nas pessoas do Ex.<sup>mo</sup> Presidente do Ministério, e Ex.<sup>mos</sup> Ministros e bem como as autoridades civis e militares, imprensa e restantes pessoas presentes que, anuindo ao convite que lhes foi feito, emprestaram a esta linda cerimónia, um brilho excepcional e uma imponência explendorosa que ficará gravada indeleivelmente nos nossos corações agradecidos.

A minha sensibilidade de amigo e de votado admirador, leva-me, finalmente, a solicitar da benevolência de V. Ex.<sup>a</sup>, para sem desprimo dos restantes membros da Direcção, a cujas qualidades presto a minha sincera homenagem, destacar, neste acto tão tocante para os meus sentimentos afectivos, a figura de Narciso Ferreira, o homem de ferro, trabalhador incansável, e lutador impenitente, a cuja tenacidade, inteligência e acendrado patriotismo, se deve, entre outras iniciativas arrojadas, este empreendimento grandioso, indiscutivelmente a sua grande coroa de glória.»

Este documento é assinado pelas seguintes empresas: Companhia Hidro-Electriva da Varosa; Sampaio,

Ferreira & C.ª, L.ª; Empreza Textil Electrica, L.ª; J. O. Ferreira & C.ª, L.ª; Ferreira & Irmão, L.ª; Empreza Nacional de Sedas, L.ª; Cunha & Ferreira, L.ª; Fábrica de Tecidos de Bairro, L.ª; Pinheiro, Marques & Madeira, L.ª; Correia & C.ª, L.ª; Vieira Pinheiro, L.ª; Empreza Industrial de Negrelos, L.ª; Empreza Fabril do Moinho, L.ª; Empreza Fabril de Vermoim, L.ª; Barbosa, Mesquita & Fernandes, L.ª; Gomes, Irmão & Castro, L.ª; Barbosa & Melo, L.ª.

Foi servido um *Porto de Honra*.

O sr. Delfim Ferreira, fez uma saudação vibrante ao Chefe do Estado, ministros e convidados que foi secundada por todos os presentes.

Em marcha o comboio, por entre aclamações, musica e foguetes passamos Negrelos, Vizela e Guimarães estação esta que está apinhada de povo, chegando o comboio precisamente às 19 horas.

O Chefe do Estado e comitiva apeia-se recebendo os cumprimentos das autoridades civis e militares, Misericórdia, Internato Municipal, Bombeiros Voluntários, Ordens religiosas, autoridades de Fafe, escolas particulares e oficiais e Sociedade Martins Sarmento, quasi todas estas entidades com respectivas bandeiras.

Musicas, foguetes, nada falta.

O povo que se calcula umas oito mil pessoas aclama o Chefe do Estado desejando vê-lo.

Organisaram os oficiais um cordão que deu a volta ao comboio vindo ao centro o sr. General Carmona que é recebido com vibrantes aclamações e flores que atingem o auge.

A estação coberta de colchas de setim encarnadas apresenta um lindíssimo aspecto com uma decoração caprichosamente feita.

Terminados os cumprimentos todos retomam o comboio que parte, velozmente, em direção ao Porto (Boa-Vista).

Tem algumas paragens.

Não cessam os morteiros, fogo de artificio, as musicas e os vivas. Foi uma verdadeira apoteose.

Chegamos á Boa-Vista ás 21 horas.

Estava feita a inauguração da linha ferrea com que a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, ampliou a sua rede de caminhos de ferro, beneficio este grande para o país e para o Povo do Norte.

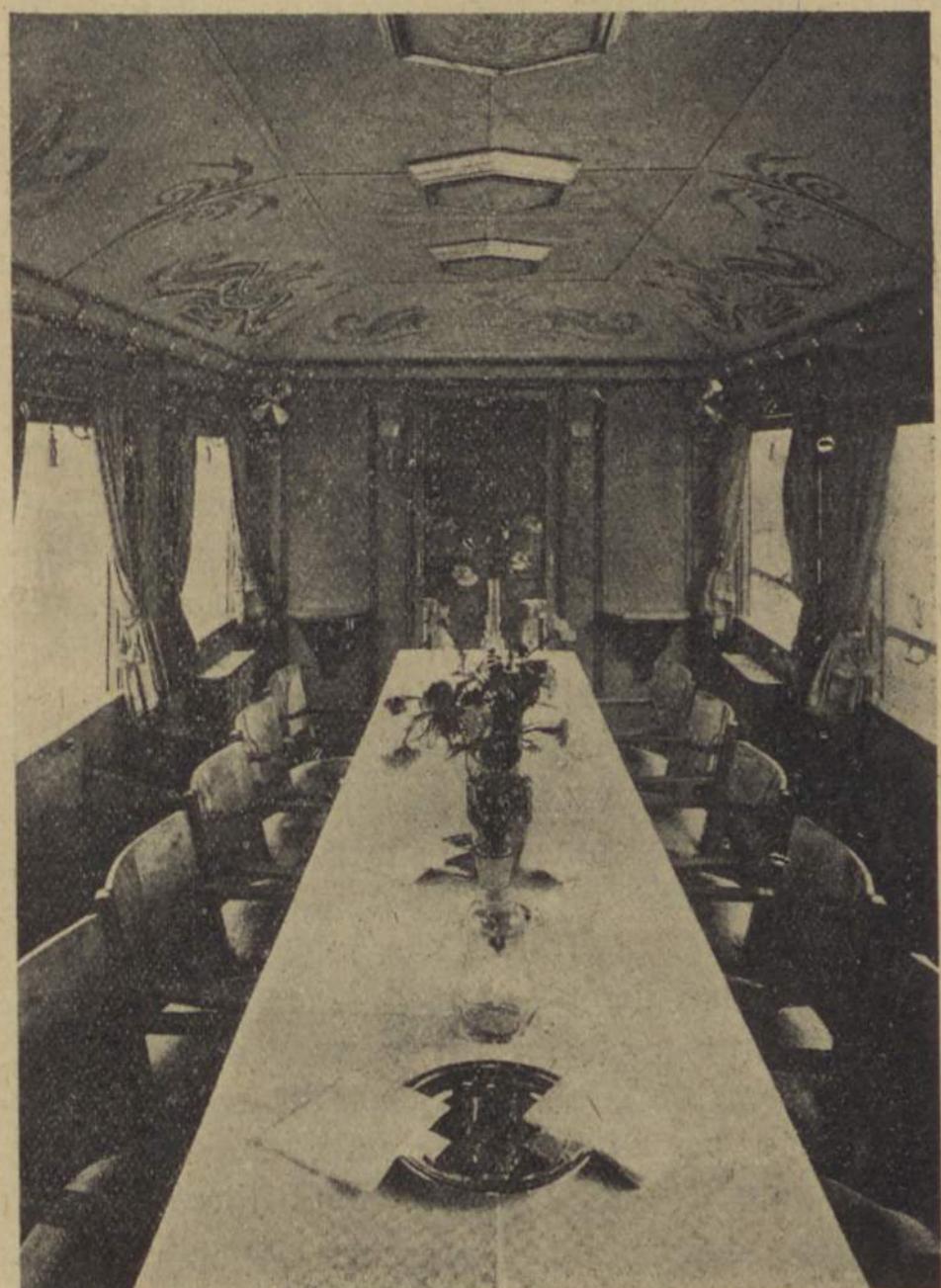
E' assim que se trabalha em Portugal.

Parabens ao sr. Eduardo Placido, aos seus cooperadores e ao pessoal da Companhia.

### O BANQUETE NO PALACIO DE CRISTAL OFERECIDO PELO DIRECTOR DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

**O** Sr. Eduardo Placido, presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, ofereceu ante-hontem, no restaurante do Palacio Cristal, um jantar a todas as pessoas que colaboraram consigo na obra agora inaugurada, da nova linha ferrea da Senhora da Hora á Trofa, jantar que começou ás 22 horas e 30 em virtude do comboio que foi fazer a visita inaugural só ter regressado á estação da Boa-Vista depois das 20,30.

A este jantar presidiu o sr. Eduardo Placido que tinha á sua direita os embaixadores da Espanha e



NOVO MATERIAL DA COMPANHIA DO NORTE – Salão

Alemanha, engenheiro Alvaro de Sousa Rego, director geral de caminhos de ferro, coronel Nunes da Ponte, antigo governador civil do Porto, mr. Garau, engenheiro-chefe da compagnie du chemin de fer du Midi, dr. Lopes da Fonseca, ex-ministro da Justiça e dr. Ruy Ulrich, presidente do conselho de administração da Companhia dos caminhos de ferro Portugueses; á sua esquerda sentaram-se os srs. ministro da Italia, capitão Miranda, que representava o sr. governador civil do Porto, presidente da Câmara de Matosinhos, engenheiro Fernando de Sousa, Tristão Ferreira d'Almeida, director da companhia do Vale do Vouga, dr. Manuel Rodrigues, ex-ministro da Justiça, etc.

Em mesas perpendiculares á de honra sentaram-se os srs: Ministros da França, Alemanha, capitão Miranda, representando o sr. governador civil do Porto, Comissário do Governo, Delegado do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado, Ferreira de Mesquita, General Vasconcelos Porto, Afonso Pereira Cabral, Jaime d'Oliveira, António Branco Cabral, Francisco de Lima, Constantino Cabral, Alberto Rego, Luís Costa, Monteiro de Andrade, Visconde da Ermida, Carlos de Vasconcelos Porto, Ferreira da Silva, Alvaro Lima, Adrião Carlos Ferreira dos Santos, Visconde de Pindela, Ruela, Lima e Ferraz.

Ricardo Spratley, Jacinto Furtado, José Machado Pinto Saraiva, Joaquim Soares, dr. Augusto Bianchi,

André Borie, Caintia, René Borie, Julio Barros, dr. Figueira d'Almeida, Secretario da embaixada de Espanha, Francisco Paes, dr. Gomes da Costa, Antonio Santos, Antonio Pinto Machado, Francisco Gonçalves Barros, Edurdo Romero, Joaquim Maços, Rafael Gadeia, Antonio Barros, dr. Vitorino Magalhães, Diogo de S. Romão, dr. Americo de Castro, Manuel Batanero, Domingos Paramos, dr. Oliva Teles, Artur de Carvalho Kendall, Drs. Fernando Waddington e José Nosolini.

Dr. Alexandre Barbedo Pinto d'Almeida, Mario de Magalhães, Dr. José G. de Sá Carneiro, Artur E. Silva, Dr. Francisco Maria de Sousa, Dr. Fernando Rangel, Anibal de Moraes, Chefes de Serviço, Cardoso, Ferreira, Dinis, Niz, Pinto, Sub-Inspector Rodrigues, e Chefe de secção principal Barbosa.

A' meia noite começam os brindes: o sr. Eduardo Placido agradece a presença de tão distintas individualidades. O dia foi feliz. A felicidade—diz-se—é uma questão de sorte. Varios factores contribuiram para que a «sorte» fosse excepcional. Os srs. Embaixadores da Alemanha, da Italia e da França—este ultimo, por razões imperiosas, não pôde assistir ao banquete—derão á festa um brilho desusado. Desvanece-se com a sua presença—e com a assistencia do que maior realce e importancia existe no meio ferroviario. Cita os nomes de Rui Ulrich, Fernando de Souza, o sr. engenheiro Cabral. E fala com ternura dos empregados da Companhia—ali nobremente representados, mas homens de trabalho e amigos dos seus camaradas e dos seus superiores.

Finalisando:

— Não posso esquecer a imprensa. Quando a imprensa não quer—tudo é difícil. A Companhia, tem na imprensa um precioso auxiliar.

O sr. engenheiro Alvaro Rego, director geral dos Caminhos de Ferro, exalta a acção de Eduardo Placido—«inteligencia brilhante ao serviço duma vontade decidida». Em curto prazo de tempo conseguiu a transformação da rede secundaria do Norte dando-lhe unidade. E' o seu maior elogio.

Faz sensação o brinde do sr. Rui Ulrich. Cumprimenta, pela Companhia Portuguesa, a Companhia do Norte e, em especial, o sr. Eduardo Placido. A festa inaugural da linha Senhora da Hora-Trofa marca uma data na historia da Companhia e do movimento ferroviario em geral. Tudo isso se deve á energia, vontade e confiança no futuro da formosa vontade de Eduardo Placido. Não ignora que houve terríveis obstaculos a vencer, dificuldades quasi insuperaveis. Depois, estudando a situação das Companhias ferroviarias, afirma que não é só a crise geral que as afecta. Ha outras cousas, de carácter permanente, que dificultam o progresso dessas empresas.

— As emprezas ferroviarias do país teem procurado sempre servir o publico mais do que se servem a si proprias.

Aplausos.

Continua:

— Sacrificam o seu bem ao bem publico. E essa atitude não tem sido devidamente apreciada.

— As industrias «congeneres»—se é que são industrias!—teem mais do que liberdade, gosam de licença. Nem são obrigadas a preços fixos nem oferecem condições de segurança nos seus transportes—exigencias que nunca se perdoam ás empresas ferroviarias.

O Estado auxiliou a C. do N. Quando o Estado auxilia as empresas—o seu auxilio não aproveita ás empresas, que não procuram vantagens pessoais, mas a todo o publico.

Bebe, sincero, por Eduardo Placido.

No final deste discurso o orador foi alvo de uma extraordinaria ovação.

¶

O engenheiro sr. Fernando de Souza afirma que pertence ao passado, á «sucata». Já deu o que tinha a dar...

Fala, todavia.

E faz historia—a historia da linha Boavista Povoa e Guimarães Trofa, linhas desconexas, sem plano definido.

— Eduardo Placido conseguiu essa unidade, rejuvenescendo, dando actividade e vida a essas companhias que se unificaram.

Aplaudir as palavras de Rui Ulrich.

— Estamos em crise porque todos se desorientam. *Ceci tuera cela.* Julga-se que o automovel matou o comboio—que faz muito fumo e só para longe das povoações».

A Alemanha regulou a sua legislação para não deixar a viação automovel em concorrencia anarquica com o comboio.

E' um exemplo a seguir.

Aplausos demorados.

O engenheiro sr. Afonso Pereira Cabral perfilha as palavras de Fernando de Souza—exaltando o nome de Eduardo Placido.

Fala o antigo ministro da Justiça sr. dr. Manuel Rodrigues.

Acusaram-no de ser um «enfant terrible». Atirava muitas pedras ao charco. Confessa. Não atirou todas as pedras aos charcos que infestam o país.

Sauda os animadores de Portugal Novo. Eduardo Placido é um deles. Esta festa e esta noite—pertencem-lhe.—Mas como o ambiente é ferroviario—permitam-me que lembre figuras que bastante contribuiram para o engrandecimento desse meio.

Fala o sr. dr. Lopes da Fonseca. De ferroviario nada tenho. Ando apenas, mil quilometros de caminhos de ferro cada semana. (não será exagero?) E'

advogado da C. do N.—o ultimo no tempo... e no resto, afirma-se modesto. Recorda um livro que leu ha pouco. A autora, surda, muda e cega, conseguiu escrevê-lo. Depois de o ler—hesitou. Que deveria ser? A autora? A protagonista? A gloria do autor é facil. Por si quiz ser o protagonista. Surdo, cego, mudo? Sim. E' que a autora-protagonista, surda, muda e cega, soube viver e viver a vida. O exemplo —ajusta-se admiravelmente a Eduardo Placido. A sua maior caracteristica é a tenacidade. Entre a irreduzibilidade de Fernando de Sousa e a calma tranquilidade de Rui Ulrich—fica bem essa tenacidade.

Quando, pequeno, leu a historia — todos os factos lhe pareciam enormes, estranhos. Alguns como

De frente para o general Vasconcelos Porto:  
—Bebo pelo filho—bebo pelo pai.  
Palmas.

Termina:

—Brindo por alguém que no nosso país e em todos os países é muito grande—a Imprensa.

Aplausos fortes.

Sauda ainda o sr. coronel Nunes da Ponte, de quem foi secretario particular.

O sr. Nunes da Ponte, chamado a terreiro, agradece a saudação—e bebe por Eduardo Placido.

O sr. engenheiro Vasconcelos Porto:

—Não conhecem V. Ex.<sup>as</sup> um aspecto da acção de Eduardo Placido: Não quer festas sem a assis-



Um aspecto do banquete oferecido pelo sr. Eduardo Placido no Palacio de Cristal

“cortar o nó gordio”, nunca os comprehendeu. De tarde, vendo na Senhora da Hora cortar a delgada fita que balisava a nova linha—entendeu o que esta frase significava. Compreendeu que cortar o nó gordio era alguma coisa—quando se abriam as portas do futuro.

Fala o sr. capitão Miranda, representante do governador civil. Modesto soldado de Portugal—falou por imperiosa obrigação. Transmontano — as manifestações da gente da Maia e Barreiros, radiantes com a sua linha, emocionaram-no. Presta homenagem a Eduardo Placido e ao engenheiro Vasconcelos Porto.

tencia do seu pessoal. Falo por esse pessoal — que represento.

Bebe pelos srs. engenheiros Afonso Cabral, Ferreira Mesquita e Fernando de Sousa.

Este ultimo volta a falar— para agradecer a saudação á imprensa. Não tem mandato para o fazer—mas entendeu que era da sua obrigação retribuir ás gentilezas dirigidas aos jornalistas. A imprensa é a coisa melhor e pior do mundo. Por si, crê que a Imprensa Portuguesa, em geral, desempenha honestamente a sua missão.

E para findar o sr. Eduardo Placido ergue a sua taça pelo sr. Presidente da Republica.

## A' TABELA

## EXCURSÕES

A Companhia Portugueza de Caminhos de Ferro tem ultimamente intensificado a sua secção de Turismo e propaganda, conforme se depreende pela realização de excursões a varios pontos do país.

Primeiramente foram as excursões ao Algarve, no tempo do florir das amendoeiras; actualmente estão abertas as inscrições para as excursões á Serra da Estrela, onde, de acordo com a comissão local de turismo se esboçam as primeiras tentativas de *fazer sport de inverno*.

Aplaudimos com grande entusiasmo estas iniciativas da C. P., como temos em varios jornais, aplaudido e incitado todas as tendencias para nos tornar um povo civilizado e moderno. Empresas diversas tem *rebentado*, ou porque a época é pouco oportuna para viajatas, ou porque os metodos de organização são deficientes, ou por quaequer outras causas. A C. P. está em preveligiadas condições para manter estes serviços de excursão, não só patrióticos, mas utilitarios para a sua boa administração. Pondo-se em contacto com as comissões de iniciativa regionais, relacionando-se com os serviços de auto-car – em vez de se hostilizarem ou invejarem mutuamente – aproveitando vantagens hoteleiras, tendo a parte primordial que é a viagem nas suas linhas, a C. P. tem o dever de tornar conhecido Portugal aos portugueses.

Não nos compete lembrar os pontos pitorescos a visitar, mas ocorre-nos a reciprocidade das viagens; isto é; não fazer exclusivamente excursões irradiantes, de Lisboa a qualquer parte, mas trazer a Lisboa os provincianos desejosos de conhecer as suas belezas e dos seus arredores. 5 dias em Lisboa, no verão, com um domingo na Costa do Sol, visita a Sintra, com tudo incluido no preço, e garantida a seriedade pelo nome respeitável da C. P. é um *atrativo* explendido para o espirito ávido de sensações do português de todos os pontos do país!

Ainda o aproveitamento das *festas tradicionais* nesta ou naquela cidade, não deve resumir-se á aplicação duma tarifa especial e da organização de comboios extraordinarios. Muito lisboeta não vai á *festa dos Taboleiros*, em Tomar, ou á *Senhora da Agonia* ou ao *S. João de Braga* por causa das complicações do hotel, as dificuldades de alojamento e o abandono que se converte em aborrecimento, durante a estada nessas vilas e cidades. A empreza que tome conta do viajante, lhe garanta um bom hotel, um programa cheio de divertimentos, de manhã á noite, verá com satisfação que os seus reclames e anuncios não serão lidos com indiferença. A C. P., repetimos, está naturalmente indicada para dar comodidade, confiança aos excursionistas, e as

recentes *excursões* organizadas, levam-nos a crêr que se encaminha para preencher esta lacuna no nosso meio social.

E, deixem-nos mais uma vez inundar de satisfação patriótica, ao rememorar como Portugal é cheio de belezas continuadamente e periodicamente a surgir, para proporcionar excursões interessantissimas; o inverno na Serra da Estrela, as amendoeiras em flor, os banhos da Costa do Sol, as vindimas do Minho, a Senhora de Fatima, a festa dos Taboleiros, a Serra da Arrabida, tudo serviria de pretexto para uma excursão bem organizada; uma batida aos lobos, um concurso hipico, a queima das fitas, uma ferra nas Lézirias...

Os *caminhos de ferro* concorrerão desta maneira para que Portugal seja mais conhecido dos portugueses, e se dê para baixo nesse vicio — ás vezes justificado — de se elogiar o «lá fóra» turístico e pitoresco.

ARMANDO FERREIRA

## FALTA DE ESPAÇO

Por absoluta falta de espaço somos forçados a retirar deste numero bastantes artigos dos nossos distintos colaboradores pelo que lhes pedimos desculpa assim como aos nossos assinantes.

En're a colaboração retiramos os seguintes artigos: *A Linha ferrea Cantanhede-Aveiro*, por José da Natividade Gaspar; *O territorio Mandchú, suas industrias e Caminhos de Ferro*, continuação do artigo anterior por Carlos Mendes da Costa; *Os bons empregados que se reformam* (Pedro dos Santos Victoria; *Ecos & Comentários*, por Sabel e as nossas secções: *Parte oficial, Linhas portuguesas, Linhas estrangeiras*, etc., etc..

## A LINHA DO VALE DO TAMEGA

Vai ser inaugurado no proximo dia 20 do corrente o troço do caminho de ferro do Vale do Tamega, entre Chapa e Celorico de Basto. Assistem á inauguração os srs. ministro do Comercio, director geral dos Caminhos de Ferro e o pessoal superior da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal estando projectados grandes festejos.

O melhoramento vai trazer incalculaveis benefícios aquela região.

## CAMBIOS

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres . . . . .	109\$80	110\$20
Paris . . . . .	1\$19,5	1\$19,8
Madrid . . . . .	2\$28,7	2\$29,5
Nova Iorque . . . . .	30\$32,1	30\$45,1
Zurich . . . . .	5\$86,2	5\$88,3
Roma . . . . .	1\$56,5	1\$57,1
Bruxelas . . . . .	4\$23,8	4\$25,4
Amsterdão . . . . .	12\$25,3	12\$27,8
Berlim . . . . .	7\$20,9	7\$23,5
Praga . . . . .	\$90	\$90,3
Rio de Janeiro . . . . .	1\$85,8	1\$86,5
Libra Ouro . . . . .	—	—

# HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Março de 1892

## O monopolio da viação em Lisboa

Se não é uma questão vital para todo o paiz que sobreleva aos problemas economicos cuja resolução incerta nos emociona a todos, é contudo um negocio de grande importancia para a capital, pelo qual muito deviamos interessarnos, muito mais do que vemos o publico tel-o feito até hoje, descuidadamente indiferente ao resultado de uma negociação que tão de perto lhe toca.

Referimo-nos ao monopolio da viação, proposto pela companhia carris de ferro.

Ao que sabemos, esta companhia propoz á camara municipal, em 7 do corrente, tornar-se unica possuidora de todos os carros de carreira, mediante umas certas condições que passamos a enumerar:

A direcção da companhia contractou com as quatorze empresas exploradoras da viação na capital, a compra de todo o material e gado que elles possuem.

O contracto provisorio da venda está já assignado.

A camara é convidada pela companhia dos carris de ferro, d'accordo com todas as empresas, a lançar sobre cada carro, e por anno, o imposto de quinhentos mil réis, para cujo pagamento aquella companhia se poderá avençar por uma forte percentagem na sua receita liquida, logo que adquira, por acordo, todas as outras empresas existentes.

A companhia obriga-se a fazer uma reducção nas suas actuaes tarifas, e propõe uma annuidade destinada a substituir a actual verba que paga por concerto de calçadas.

Uma commissão de representantes das empresas de viação procurou a commissão municipal, afim de solicitar d'ella a approvação da proposta da companhia dos carris de ferro, declarando que esta salvaguardava os seus interesses e os do publico.

Esta proposta, cujos lineamentos especiaes nos são desconhecidos, encerra visivelmente uma pretenção de monopolio, o que já de si seria bastante para contra ella nos indispôr, se razões mais fortes nos não levassem a isso.

A imposição de um pagamento de 500\$000 sobre cada carro e por anno afasta completamente a ideia de que alguém possa tentar esta industria fóra do gremio d'aquella companhia.

Mas ainda assim esta base seria aceitável se a companhia a quizesse e podesse adoptar para si.

Não succede assim; como espírito previdente, a proposta transforma este imposto n'uma percentagem sobre a receita liquida, percentagem modestamente fixada em 15%. Pela companhia, e que, ao que se diz, a camara pretende elevar a 25%.

Traduz-se esta parte da proposta no evidente desejo de «um deus para si e um demonio para os outros».

Para estes é-lhes absolutamente impossível pôr nas ruas de Lisboa um unico carro tendo que pagar réis 500\$000 de imposto, porque a suppôr mesmo que para este o empresario tirasse 10% da receita bruta, ser-lhe-hia necessario que cada carro lhe rendesse 5:000\$000 annuas ou cerca de 13\$700 réis por dia. Ora sendo a média do custo das carreiras por passageiro 30 réis, seria necessario um movimento diario de 457 passageiros por carro, o que nenhuma empresa consegue, nem mesmo a companhia dos omnibus de Londres.

Ficará, portanto, a cidade sem esperanças de, enquanto durar o contracto com a companhia carris, vêr outros carros nas suas ruas que não sejam os d'aquella companhia.

E quem nos assegura que esta proibição só por si não fará arrepender lamentosamente as vereações futuras da liberdade que a actual lhe tenha usurpado?

Todos os dias se estão vendo novos progressos da sciencia applicados a todas as industrias; novos aperfeiçoamentos d'estas em todos os seus ramos; algemar o serviço de viação de uma capital por um largo prazo será talvez um erro de que teremos que soffrer as consequencias.

A'manhã inventar-se-ha um novo processo de viação urbana, uns carros de novo systema, um meio de tracção que hoje não conhecemos, uma nova commodidade para o publico, mas não poderá esse melhoramento ser implantado em Lisboa porque a isso se oppõe o contracto com a companhia Carris, a qual tambem, pela sua parte, não o adopta porque não pôde ou não lhe convém.

Sem fallarmos das elegantes gondolas que o armazem do Louvre pôz no Sena á disposição dos seus freguezes, durante a exposição, e não sabemos se depois d'ella, ainda ha pouco um commerciante emprehendedor, de Lisboa, reembolsava parte do custo da passagem em determinados carros em compras feitas no seu estabelecimento.

Esse ou outro poderão qualquer dia implantar a ideia de uma forma mais effectiva. Não o poderão fazer e o lesado será o publico com a falta d'essa commodidade.

Os grandes electricistas trabalham pela descoberta dos diferentes systemas de tracção electrica, e não só a que se utilisa de carris como a que circula sobre a estrada ordinaria.

Ha poucos dias foi experimentado na America um break d'este systema que, ao que nos consta, deu bons resultados.

Se o invento se propagar, se quizer chegar até nós, encontrará aqui a companhia Carris a impedir-lhe o avanço, ella a que não convirá transformar o systema dos seus carros, e que tambem não consentirá que outros carros lhe façam concorrença.

E a par d'isto, só em campo, que esperanças nos dá a companhia Carris de que o seu serviço melhorará?

Se nos pontos em que ella tem competencia, o serviço pouco ou nada tem augmentado, se mesmo n'aquelles onde a não tem, algum tem sido de todo suprimido, como a carreira da circulação, os carros electricos e a viação á machina, o que nos garante que o serviço melhorará, liberto de competidores?

Promette a companhia uma reducção nas suas actuaes tarifas.

Não sabemos se a fixa na sua proposta, mas é bem de crêr que não. Sobre este ponto constou-nos que a idéa é separar os carros em duas classes, sendo uns de 1.<sup>a</sup>, outros de 2.<sup>a</sup>. Onde estará a vantagem para o publico? Em dia de grande affluencia dar-se-ha o caso de só aparecerem os carros de 1.<sup>a</sup> classe. Deve estar bem presente a *ruse* de que a companhia se quiz servir ha tempo com os carros especiais para Algés em dia de grande affluencia, a 100 réis; não deve esquecer tambem que na carreira do Lumiar, durante a feira do Campo, foi mister que os passageiros se queixassem á camara municipal para que a companhia deixasse de exigir 100 réis pelos passageiros para e desde o Campo Grande.

Ha na camara municipal, entre os empregados superiores, quem d'essa queixa muito bem saiba, e nós sabemos quem a fez, o que lhe foi respondido, as providencias que se deram e o bom resultado que se tirou.

Vae longo este artigo, mas como é possivel que antes do nosso proximo numero este negocio se ventile na camara, tendo até aqui analysado o que sabemos das bases do contracto em relação aos interesses do publico, evidenciaremos tambem o que d'elle resultará para os do municipio.

A companhia offerece á camara uma annuidade fixa pelo concerto de calçadas.

Ora é bem de crer que se esta annuidade fosse superior

ao que ella actualmente gasta ou ao que calcula gastar, não seria ella que faria tal proposta.

Mas demos de barato que esse *quantum* é superior ao actual.

E quanto aumento terá o municipio de despesa desde que tal contracto se faça?

Como é sabido, todos os actuaes carros de viação tem a bitola igual á das linhas americanas da cidade e por isso andam quasi exclusivamente sobre os carris.

Mas desde que estes carros pertençam á companhia, o primeiro acto d'esta será ordenar aos cocheiros que d'esses carris se afastem o mais possivel para melhor os conservar. Portanto serão as calçadas que mais e muito mais padecerão.

Esta determinação terá tambem por fim tornar o transito n'estes carros menos commodo e assim afugentar d'elles o publico para os de tarifa mais elevada.

Em quanto á percentagem da sua receita liquida oferecida á camara, pouco nos importa que ella seja de 15% como a companhia propoz, ou de 25%, como a camara se diz que exige, visto que consideramos pura e simplesmente ilusoria esta vantagem.

A companhia tem já uns gastos de exploração que lhe levam o melhor das suas receitas, não tendo dado dividendo algum no ultimo semestre, nem sendo de esperar que tão cedo o dê. Com aquella operação pretende comprar 200 carros e não menos de 1:000 cabeças de gado; tem que sustentar este e manter a mais um novo pessoal de 500 empregados que segundo *promette* admittirá ao seu serviço.

Com tão elevados encargos que esperanças pôde haver de receita liquida, e quando a haja que importancia adquirirá ella?

Isto na suposição de que a receita liquida o seja só dos gastos de exploração, porque se incluirmos o encargo de 980 contos de obrigações de 6%, isto é réis 58:800\$000 annuaes, onde iremos parar!

Veja a camara o que faz, que o assumpto é sério de mais para que seja resolvido sem o mais profundo exame.

E' nossa convicção que tudo que se ligue a esté monopólio será em puro prejuizo dos municipes e sem o menor lucro para a camara.

Voltaremos a ocupar-nos d'este assumpto.

Depois de termos encerrado este artigo, um facto novo nol-o faz continuar aqui, embora elle já vá longo demais.

Acabamos de receber um *protesto* de tres donos de carros pelo qual se vê que é falso que todos elles estejam de acordo com a companhia Carris.

Este documento pôde bem ser o resultado de uma lucta de interesses particulares, mas d'elle resaltam dois pontos para nós importantes.

Um é o facto de haver tres donos de carros que não querem vender os seus, e não vemos por que lei moral se possa obrigar estes industriaes a acabar com a sua industria.

Deve-se notar que entre elles ha um que tem já o crescido numero de 25 carros, e que o serviço d'estes é um dos mais decentes que temos em Lisboa, tornando-se mesmo uma necessidade para os habitantes dos sitios da Pampulha e Lapa por onde estabeleceu as suas carreiras desde que as companhias Carris e Ripert restringiram por ali as que tinham.

Outro é a ideia que n'esse *protesto* se expende de fazer pagar por cada carro uma quota parte dos gastos que a camara faz com a reparação de calçadas.

Já nos ocorrera este alvitre que é perfeitamente rasoavel.

A camara precisa de rendimento; é justo que todos a ajudem a obtel-o.

Não precisa conceder monopolios; regulamente a viação em Lisboa, o que sempre aqui temos defendido, em repetidos artigos, e já agora, visto que o caso urge, exporemos as bases para uma postura n'esse sentido.

A companhia Carris inscreveu na sua conta de ganhos e perdas em 1891, 20 contos de réis para reparação de calçadas. Com os novos serviços do Lumiar, Bemfica e Areeiro deve pagar muito mais, mas fixemos esta quota em 18 contos.

Os seus carros em serviço são uns 150 sobre carris; corresponde, portanto a 120\$000 réis cada carro.

Não incluimos n'aquelle numero os carros de viação mixta.

D'estes ha uns 250, sendo os principaes proprietarios a companhia Rippert com 80, a Carris com 30, Jacintho com 25, Viação com 25, Canôa com 12 e Salazar com igual numero.

Imponha-se a cada um carro o pagamento annual de 120\$000 réis e teremos uma verba de 30 contos annuaes que o contracto da companhia Carris *nunca* dará ao municipio.

Os carros, antes de lhes ser dada licença para circularem, deveriam ser examinados não só em relação á sua solidez como ao seu commodo, peso, largura do rastro das rodas, das portinholas de entrada, altura dos estribos, etc., estabelecendo-se um maximo e um minimo para todos estes requisitos. Este exame deveria ser feito invariavelmente todos os mezes prohibindo-se a circulação a todos os vihiculos que, além de outros defeitos, não estivessem pintados e envernizados com aceio e decencia propria para o serviço publico.

N'essa occasião poderia effectuar-se o pagamento do imposto, 10\$000 réis por cada carro, o que seria mais uma facilidade, tanto na arrecadação d'aquelle, como no pagamento por parte dos emprezarios.

Poderia promover-se o agrupamento d'estes em pequenas parcerias de proprietarios de 10 carros, o menos, fixando o minimo do imposto em 1:200\$000 réis annuaes. Assim se conseguiria reduzir o numero de emprezas, do que resultava poder-se impôr a cada uma um distintivo differente; a cõr dos carros, o uniforme (indispensavel) do pessoal.

Com isto se evitava que por vezes não se possa apurar a quem pertence um carro que originou um desastre e se põe em fuga. A sua cõr fal-o-hia reconhecer facilmente.

Tarifas, horarios, itinerarios das carreiras, deviam ser sempre de approvação da camara e affixados em cada carro. Por esta forma se evitava, como sucede que alguns carros, quando levam apenas um ou dois passageiros, não completam a viagem, ficando em Belem os que se dirigiam a Algés e no Rocio os que indicavam Intendente ou Avenida.

Finalmente não seria difficult promover a camara que estes serviços se repartissem por pontos da cidade até hoje abandonados d'elles.

Assim as diferentes emprezas prestariam muito maiores serviços á cidade, e justo seria mesmo que a camara lhes concedesse as facilidades possiveis.

Teríamos uma viação limpa e nos cofres do municipio uma verba segura e consideravel.

Hoje, como há quarenta anos, este organismo é poderoso e trata o publico como lhe apetece, de forma a que os seus rendimentos augmentem.

Há carros, dos tais modernos, em que duas pessoas mal cabem sentadas e linhas há tão mal servidas que por vezes se poupa tempo em fazer um percurso a pé, se olharmos ao que se perde á espera do electrico.

Como se vê é a mesma companhia, unicamente usando processos mais modernos de esfoliar o publico.

E não falamos nos carros abertos para uso do publico, no inverno.

# SILVES

**A**velha cidade de Silves, com o seu castelo arruinado; as suas muralhas desmoronadas; a sua Sé gigantesca, recortando-se melancolicamente no horizonte quando se contempla do rio Arade; a velha cidade de Silves, exerce poderosa influencia na nossa imaginação.

Centro intelectual, por excelencia; nucleo d'onde irradiou poderosa civilisação árabe, Silves não é hoje uma sombra do que foi; e os seus velhos monumentos, como a formosa Cruz de Portugal só servem para mais poderosamente nos fazer sonhar com o passado, mais nebulosa nos apresentar a sua historia.

As lendas que os árabes nos deixaram, perpetuadas através de tantas gerações, como a da cisterna árabe do castelo e a do Governador Al-Motamid e Ibn-Anmar, o poeta improvisador; lendas formosissimas que teem embalado tantas imaginações teem irresistivel encanto que nos perturba.

Quando se sobe o Arade, vindo de Portimão, o espectáculo da cidade em anfiteatro, não tem igual; e compreendemos bem a emoção funda, os brados soltados pelos cavaleiros d'então, desses cruzados do norte, a caminho da Terra Santa, quando se lhes desenrolou o panorama da vasta cidade, batida pelo sol explendoroso do Algarve.

Na Sé de Silves esteve sepultado D. João II, morto em Alvor quasi abandonado.

Rolaram os anos; um grupo de homens de accão tem procurado reconquistar o tempo perdido; o lugar que lhe pertence como séde dum concelho que é dos mais ricos e industriais; e dentro em breve, temos a certeza, de que Silves haverá de ter conseguido vêr realizadas as suas aspirações.

## ALDEMIRO E. MIRA

Fabricante e Exportador

CORTIÇA EM PRANCHA, ROLHAS,  
QUADROS E REFUGOS

Telefone 18

SILVES / (Algarve-Portugal)

## J. C. GUERREIRO, L.<sup>DA</sup>

EXPORTADOR DE CORTIÇAS  
QUADROS E ROLHAS

Telefone 36

SILVES / (Portugal)

## MERCEARIA CENTRAL

DE FRANCISCO LUIZ BAIÃO

RUA 5 DE OUTUBRO

SILVES

Perfumarias, Miudezas, Vidros, Louças, Artigos religiosos, Livros escolares e muitos outros artigos colegiais. Artigos para brinde. As melhores tintas para limpar fazendas - marca (ARTIS) - Completo sortido de calçado em feitro para a Estação de inverno. Pomada para calçado e limpa metais (SUM).

## LOPES, LIMITADA

TELEFONE 8

Estabelecimento de fazendas, calçado, chapeus, mercearias, ferragens, tintas, deposito de ferro, aço, cimento, mobilia, sabão, petroleo e gazolina

Ruas, João de Deus e José Estevão, 1, 3, 5, 7, 9 e 11

SILVES

A. B. C. 5.1H ED.  
CODE:

Cable address: BERNARDO  
GARROCHINHO - Silves

TELEFONE  
41

## BERNARDO GARROCHINHO & C. A. L. DA

Fabricantes e Exportadores

rolhas, quadros e cortiça  
:-:- em prancha :-:-

SILVES / Algarve / Portugal

## Bento Augusto Monteiro

Casa fundada em 1917

FABRICANTE-EXPORTADOR

Cortiça em prancha, quadros, rolhas e aparas

Marca

B. M.  
Algarve

Teleg.: BENTO MONTEIRO

Referencias	Banco Nacional Ultramarino Castro Marques & C.ª	SILVES
-------------	--	--------

SILVES / PORTUGAL

## A Camara Municipal de Silves

Faz publico que neste Concelho se realizam as seguintes:

### Feiras

**Em Silves:**—Das "Cruzes" em 3 de Maio, 31 de Outubro e 1 e 2 de Novembro — "Barreira" em 21 de Dezembro — "Feira de Agosto" no 3.º domingo de mês de Agosto.

**Em Algôs:**—No ultimo domingo de Setembro.

**Em S. Bartolomeu de Messines:**—No 4.º domingo e 2.ª feira de Janeiro, idem em Maio, 20 e 21 de Setembro e 20 de Dezembro.

**Em S. Marcos da Serra:**—25 de Abril e 15 de Setembro.

**Em Alcantarilha:**—15 de Novembro.

**Em Pêra:**—20 de Agosto.

### Mercados

**Em Silves:**—No 3.º domingo de cada mês.

**Em S. Bartolomeu de Messines:**—No 4.º domingo de cada mês.

**Em Algôs:**—No 2.º domingo de cada mês.

**Em S. Marcos da Serra:**—No 5.º domingo de cada mês.

**O TELEFONE  
É UM GIGANTE**

**EMPREGA:**

**1.050 empregados  
451 empregadas  
12.783.648 metros  
de linhas aereas  
57.938.752 metros  
de cabos subterraneos  
26.335 postes**

ESTE É UM  
ANUNCIO DA

Anglo Portuguese Telephone C. Ltd.

R. Nova Trindade 43—LISBOA

e é um servo fiel que  
V. Ex.ª terá em sua casa  
por 50\$00 por mês.



ALTE      QUEDA DA LEVADA      ALGARVE