

# 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; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

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

---

## S U M A R I O:

A nossa gravura de pagina ALTE, (Algarve). —  
A Tabela, por ARMANDO FERREIRA. — A Li-  
nha do Tâmega, pelo Eng.º J. FERNANDO DE  
SOUSA. — Linhas estrangeiras. — Ha quarenta  
anos. — A Exposição Colonial de Paris e o Con-  
gresso de Historia, entrevista com o coronel do  
E. M. Ribeiro Vilas. — Os bons empregados que  
se reformam. — O que todos devem saber. — Um  
novo melhoramento ferroviario, por CARLOS  
D'ORNELLAS. — O territorio Mandchú, suas  
industrias e Caminhos de Ferro, por C. MENDES  
DA COSTA. — Ainda a visita do Chefe do Estado  
ao Norte. — A Linha Férrea Cantanhede-Aveiro,  
por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Ecos  
& Comentarios, por SABEL. — Cambios. — O  
ferro importado em 1931

---

# 1932

ANO XLV

1 DE ABRIL

NUMERO 1063



## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO 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)

## A' TABELA

## PONTES NOVAS

PASSADOS os anos fatidicos da grande guerra em que todos as actividades e energias se concentraram no conflito, surgiu ha anos um periodo de reconstrução cujos resultados estão agora a ser diariamente conhecidos.

De entre as obras de engenharia applicadas aos caminhos de ferro as que mais belas aparecem, não só pela grandiosidade da concepção, como pela realisação ás vezes artistica, figuram as pontes. Passados, como dissemos, os anos de estagnação construtiva, tornou-se urgente a substituição de muitas pontes existentes, cujos calculos não haviam sido feitos, embora com todos os coeficientes de previsão, para as modernas sobrecargas moveis. Outras foi necessario construir para complemento de ramais a abrir.

O que succedeu nos caminhos de ferro, succedeu nas estradas, em que o aumento da circulação automovel, a camionagem etc., obrigaram ao reforço e substituição de grande numero de pontes, obra a que a Junta Autonoma das Estradas, ligou tão vital importancia que criou uma sub-seção especial para os seus projectos, construção, e fiscalisação das empreitadas.

Era nosso intento dar a nota completa das novas pontes construidas, ou reconstruidas, apoz a guerra, mas falta-nos os elementos no que diz respeito a algumas companhias.

Notemos no entanto que no Norte, continua a prevalecer a ponte de alvenaria, enquanto a C. P. continua a construir pontes metalicas.

A ponte dos Carvalhos, a ponte da Regua são belos e elegantes exemplos das novas pontes de alvenaria.

Na C. P. segundo informação do engenheiro Ferrugento Gonçalves a quem se devem todos os projectos das novas pontes construidas e em construção desta Companhia, inauguraram-se:

*Ponte de Niza* (ramal de Cáceres) de 3 tramos de 26 metros, com taboleiro superior. Pilares e encontros de granito.

*Ponte de Castelo de Vide* (ramal de Cáceres), 4 tramos de 26 metros, identicos ao da ponte de Niza.

*Ponte de Dois Portos* (linha de Oeste), 1 tramo de 20 metros, com taboleiro inferior, aproveitando-se os antigos encontros.

*Ponte de Runa* (linha de Oeste) 2 tramos de 20 metros identicos ao da ponte de Dois Portos.

Na linha de Oeste continua a substituição de diversas pontes e pontões, bem como nas antigas linhas do Estado. Onde porem a obra de construção de pontes é qualquer coisa de notavel, havendo uma maior diversidade de tipos, e, onde aparece o cimento armado, é na obra realisada pela Junta Autonoma de Estradas.

Pontes novas construidas:

*Ponte do Sorraia* (Coruche), 3 tramos metalicos de 40 metros de vão, taboleiro inferior; projecto Ferrugento Gonçalves, construtores: parte metalica: Dargent; alvenarias: Moniz da Maia.

*Ponte das Enguias* (Alcochete) tramo metalico levadiço, projecto eng.º Abecassis (pai). Pilares cilindricos de cimento armado, encontros de alvenaria; construtores: Dargent e Moniz da Maia.

*Ponte de Canha* 3 arcos de cimento armado, pilares e encontros de alvenaria. Projecto: conductor Marques; construtor Virgilio Preto.

*Ponte de Fânica* 2 arcos de cimento armado de 16 metros de vão; pilar e encontros de betão. Projecto engenheiro Couvreur, construtor Moreira de Sá.

*Ponte do Falcão* 1 arco de cimento armado. Projecto engenheiro Carlos Couvreur, construtor Moreira de Sá.

Procede-se actualmente á grande reparação das pontes de St.º Thirso, Belver, Rodam, D. Luiz I no Porto, e Portimão. E constroem-se actualmente:

*Ponte do Roxo* 1 arco de 45 metros em cimento armado, projecto engenheiro Carmona, construtor Belard Ltd.

*Ponte de S. Marcos* 5 arcos de 16 metros em cimento armado projecto eng.º Couvreur.

*Ponte Santa Margarida* 2 tramos metalicos de 50 metros, projecto eng.º Ferrugento Gonçalves.

*Pontes de Sorraia Velho, Alverções e Raposa*, tramos metalicos de 40 metros, projectos Ferrugento Gonçalves, fora outras de menor grandiosidade e interesse. Quere dizer: a engenharia portuguesa de pontes, encontrou quer nas estradas quer nas vias ferreas, largo campo de operação á sua actividade profissional. E o paiz vai-se enriquecendo com estas verdadeiras obras de arte que são as pontes, quer metalicas, quer de alvenaria, quer de cimento armado.

## PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7 1.º

Telefone P B X 2 0158

DIRECÇÃO 2 7520

ARMANDO FERREIRA



# A LINHA DO TÂMEGA

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA



A abertura á exploração do trôço da linha do Tâmega, de Chapa a Celorico, medindo pouco mais de 13 km., seria um facto banal, sem o inicio de penetração da linha na região do Porto, que assim se realiza.

Quem examina a carta do Norte do país e atenta no extenso vale do Tâmega, que vem de terras de Espanha e segue na direcção N. E.-S. O. a desembocar no Douro, vê nêsse vale o natural caminho de comunicação de Chaves com a linha do Douro e o Porto.

A juzante da fértil veiga de Chaves, o Tâmega corre apertado entre montes alcantilados, mas nos vales secundarios, nos afluentes, existem terrenos ferteis e povoados, constituindo a chamada região do Porto, formada por quatro concelhos, com a seguinte população, segundo o Censo de 1920:

Amarante . . . .	34.833
Celorico . . . .	21.047
Mondim . . . .	7.836
Cabeceiras . . . .	16.298
Total . . . .	80 014

A esta população deve-se juntar a dos concelhos de Boticas e Montalegre, da região montanhosa do Barroso, Larouco e a de Chaves, que soma 67.000 almas.

A produção agrícola, mineira e florestal dessa vasta zona é valiosa e pôde tomar notavel incremento, mediante a facilidade de transportes. Através dela se efectuam as comunicações do centro de Trás-os-Montes com a região do Minho litoral.

Não admira, pois, que desde longa data, se tenha preconizado a construção do caminho de ferro do Vale do Tâmega, que vindo da fronteira por Chaves seguirá o rio a entroncar na linha do Douro.

Antes disso, já a Companhia da Povoá ten-

tou levar a sua linha por Guimarães e Fafe a Cavez e Chaves, ligação que foi incluída no plano de 1877, elaborado pela Associação dos Engenheiros Civis.

Lourenço de Carvalho, na sua proposta de lei de 1879, incluiu as linhas de Famalicão a Chaves, da Regoa a Chaves e o ramal da linha do Douro por Amarante a Cavez.

Em 1886, Emidio Navarro mandou estudar varias linhas ao norte do Mondego, entre as quais a de Vizeu a Chaves, que descia ao Douro pelo vale de Paiva e subia pelo do Tâmega. O estudo foi feito tanto para via larga como para via estreita, unica admissível em terreno tão acidentado para uma linha secundaria.

O propósito de ligar Vila Real, capital de distrito, com a rede ferroviaria e com Chaves, determinou o estudo da linha de Regoa a Chaves, que no ultimo trôço se confundia com a de Tâmega, nas alturas de Vidago.

A Comissão Tecnica encarregada por Elvino de Brito em 1898 de propor o plano da rede complementar ao Norte do Mondego, incluiu nela a linha de via estreita do vale do Tâmega, de Livração, na linha do Douro, a Chaves.

Por decreto de 15 de Fevereiro, baseado na proposta da Comissão, foram classificadas as linhas de Guimarães a Cavez, da Livração por Amarante, Cavez e Chaves á fronteira, e da Regoa por Vila Real a entroncar na linha do Corgo.

Quando o Conde de Paçô Vieira assumiu, em principios de 1903, a gerencia da pasta das Obras Publicas resolveu dar impulso á construção de caminhos de ferro, aproveitando os recursos do Fundo Especial e a acção da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, creados por lei de 14 de Julho de 1899.

Pela portaria de 9 de Março de 1903, mandou elaborar o projecto da linha do Tâmega e na lei de 1 de Julho de 1903 incluiu, entre os troços de construção immediata, o daquela linha entre a Livração e Cavez.

Surgiu por essa altura a pretensão de fazer sair a linha da estação de Caide para servir a Lixa, afastando-a de Amarante.

O reconhecimento a que se procedeu mostrou a inviabilidade dessa alteração.

Em Março de 1905 iniciou-se a construção, abrindo-se a linha á exploração até Amarante, com 12,8 km., em 20 de Março de 1909. Custou esse trôço 352 contos, compreendendo 42 das duas estações extremas e 92 de obras de arte.

Era o inicio apenas da linha, destinada a



seguir rapidamente até as proximidades de Cavez, para poder drenar toda a região de Basto.

O Sr. Conselheiro Moreira Junior contou, na sua proposta de lei de 1910, com a dotação de 600 contos para levar até lá a linha. Infelizmente as vicissitudes políticas de então deixaram sem efeito essa valiosa iniciativa.

Só lentamente prosseguiu a construção até á Chapa, ao km. 22.

Quando se arrendaram os C. F. E. em 1927 estava apenas iniciado a trôço da Chapa a Celorico.

Em 18 anos tinham-se avançado 9 km.!

Depois de varias contrariedades que é ocioso referir, adjudicou-se á Companhia do Norte de Portugal, sub-arrendataria do trôço em exploração, a conclusão do trôço de Celorico que ela confiou ao habil e consciencioso sub-empreiteiro Barros.

A linha foi construida com toda e perfeição e inaugurada solenemente em 20 de Março ultimo, conforme noutro lugar se refere.

\* \* \*

Chegada a linha a Celorico, presta já melhor serviço, mas está longe ainda do centro da região de Basto, representado pelo Arco de Baulhe, aonde convergem varias estradas, podendo ser servidos Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto, Ribeira de Pena e o Barroso.

Para que a linha desempenhe cabalmente a sua função, tem de ser prolongada pelo vale de Avelames até ás Pedras Salgadas, onde entronca na linha do Corgo, devendo sair de Vila Pouca em direcção a Valpaços e Mirandela a transversal que liga aquela linha e a do Tua com a do Tâmega. Por outro lado, as linhas do Ave e de Basto, vindo de Caniços por Pova de Lanhoso e Cabeceiras ao Arco entroncando na do Tâmega, completarão o sistema de comunicações previsto.

Urge, pois, levar a linha do Tâmega ao Arco e para isso uma primeira etapa se impõe, que deve ser vencida em dois ou três anos.

Eis o que a esse respeito propuz na sessão de 21 de Março ultimo do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, em que foi votado o orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro para 1932-1933.

«*Dotação de novas linhas*—Figura em globo no orçamento a quantia de 15.625.992\$37 sem destrição da dotação de cada linha, o que torna mais facil a distribuição de verbas conforme as circunstancias.

«Deve a Comissão Administrativa ter em conta nessa distribuição a superior importancia da continuação imediata da linha de Tâmega. O D. 18.190 include na primeira fase do programa de construções toda a linha do Tâmega, Celorico ás Pedras Salgadas e toda a linha do Ave, de Caniços ao Arco de Baulhe a entroncar naquela. Ficaria assim completo o sistema previsto de comunicações, de grande alcance economico.

«O esforço financeiro seria, porém, consideravel e por isso convem realizar aquele plano por etapas sucessivas, partindo das linhas em exploração.

«A linha do Tâmega só tem valor quando atinja o coração da região de Basto, com 88.000 habitantes nos concelhos de Amarante, Celorico, Mondim, Cabeceiras e Ribeira de Pena e possa tambem drenar a região do Barroso.

«A chegada a Celorico é o inicio dêsse periodo de produtividade, que valoriza os 22 km. em exploração até á Chapa. E' preciso, porém, chegar quanto antes, em três anos o maximo, ao Arco de Baulhe, aonde convergem varias estradas.

«São 16,6 km. orçados em 9.808 contos, a dispender em quatro anos pela natural divisão dos pagamentos.

«Esse trôço pode ser ainda fraccionado em dois: um lanço de Celorico à estação de Mondim, com 5,1 km., e outro de Mondim ao Arco, medindo 11,5.

«No primeiro ha um tunel de 100<sup>m</sup>, orçado em 366 contos e o viaduto de Matamá com um arco central de 55<sup>m</sup> e 6 lateraes de 12<sup>m</sup> (2 e 4) orçado em 1.800 contos. Total: 2.166 contos.

«Se deduzirmos essa quantia aos 9.808 contos do orçamento, ficam 7.642 para os outros trabalhos ou 460 por quilometro.

«O custo do lanço de Celorico a Mondim será:

Despesas gerais 5,1 x 460 . . .	2.346
Obras de arte especiais . . .	2.166
Total . . .	<u>4.512</u>

«São, conta redonda 4.500 contos, a dispender em três anos.

«Tendo em vista o tempo preciso para aprovação da variante elaborada, concurso e adjudicação de empreitadas, expropriações e montagem de estaleiros, menor trabalho no inverno, o encargo da gerencia de 1932-1933 não poderá exceder talvez 1.000 contos, ficando 3.500 para pagar nas duas gerencias



seguintes, podendo-se abrir a linha em Mondim, em 1934.

“Chegada ali, com a estação servida pela estrada e não longe da ponte, o concelho de Mondim e freguesias importantes do de Ribeira de Pena, como Cerva, ficam servidos, e para o lado de Cabeceiras a estrada estabelece também ligação com a estação.

“Aumentará assim consideravelmente o tráfego dos 36 km., em exploração até Celorico, bem como o tributo da linha do Tâmega ao do Douro.

“Voto, pois, pela urgente construção desse troço, sem prejuízo aliás do de Mondim ao Arco, que apenas demanda mais 5.300 contos.

“Assim, conviria chegar na primavera de 1934 a Mondim e na de 1935 ao Arco, ficando em exploração 53 km. e atingida a parte mais importante de uma região do paiz em que ha muita riqueza agricola, florestal e mineira que aproveitar e desenvolver.”

Basta, pois, que haja larguesa de vistas e decisão para levar a cabo este melhoramento de incontestavel alcance.



## LINHAS ESTRANGEIRAS

**ESPAÑA** Em vista da exploração da linha de Mollet a Caldas de Montbuy, ser ruinosa, a empresa que a explorava entregou todos os serviços ao Estado.

—Os acionistas das Companhias de Caminhos de Ferro, solicitaram ao governo e com vista ao possível aumento de tarifas, que se garantisse ao capital um juro de 3 %.

—Os deputados pela Galiza e Zamora mostraram-se pessimistas quanto aos resultados das diligencias por eles empreendidas quanto ao prosseguimento das obras de construção do caminho de ferro Zamora-Corunha.

Temem que os ministros das Finanças e Obras Publicas se manifestem contrarios á concessão de creditos para a construção daquela linha.

—O numero de passageiros transportados pelo metropolitano de Madrid foi de 94 milhões (mais 3.800.000 que em 1930) elevando-se as receitas totais a 15.550.000 pesetas.

**FRANÇA** O govêrno francês concede passagens gratuitas a todos os operarios estrangeiros residentes em França que queiram repatriar-se e tambem aos operarios franceses desempregados que queiram procurar outra região com o fim de se ocupar nos trabalhos agricolas.

**ROMANIA** Os caminhos de ferro do Estado encomendaram a uma fabrica estrangeira carruagens automotoras a fim de as empregar nas linhas de pouca circulação e que actualmente teem exploração deficitaria.

**SUISSA** As empresas suissas mantem uma empresa auxiliar de transportes automoveis, com que fazem a distribuição nos domicilios de bagagens e mercadorias.

**ALEMANHA** Ao maior comprimento dos carris empregados nas vias ferreas corresponde, graças á consequente diminuição das trepidações, uma maior comodidade para os passageiros. Guiando-se por esta consideração, os caminhos de ferro alemães teem-se preocupado desde ha muitos anos em aplicar carris de grande comprimento nos trajectos onde é mais intenso o trafego de passageiros e muito especialmente as linhas mais frequentadas pelos grandes expressos internacionais.

A principio empregaram-se carris de 15 a 18 metros, estes ultimos nas pontes, tuneis e viaductos. Mais tarde—ha já bastantes anos—ensaïaram-se com grande exito os carris de 30 metros, estando actualmente munido de carris deste comprimento mais de 3.800 quilometros de via.

Contudo não se dando por satisfeita com os resultados obtidos, a direcção dos caminhos de ferro alemães está actualmente levando a cabo ensaios com carris de 60 metros, ob'tidos por meio de soldadura autogénia de dois tramos de 30 metros cada um. Estes ensaios deram igualmente resultado que deles se esperava, e em vista disso o uso dos carris de 60 metros será corrente de agora em diante na rêde ferroviaria alemã.

**INGLATERRA** Uma companhia inglesa faz publicidade de varias empresas, nos bilhetes dos seus percursos. Os anuncios são numerados e habilitam os portadores dos bilhetes a premios distribuidos pelos anunciantes.

**EST. UNIDOS** Para evitar o despedimento de homens, algumas empresas ferroviarias americanas, concederam a todas as suas empregadas casadas com funcionarios das mesmas empresas, seis mezes de lincença sem vencimentos.

**BRASIL** O ministro da Viação mandou expedir telegrama a todas as companhias de caminhos de ferro da União recomendando que dêem preferencia ao emprego de lenha, só consumindo carvão quando não fôr possível usar aquele combustivel.

—O «deficit» do caminho de ferro central do Brasil, que, em 1930, fôra de 41.154 contos, foi reduzido, no exercicio do ano passado, para 22.729. O «deficit» dos Correios e Telegrafos baixou de 50.901 contos para 25.570.



# HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Abril de 1892

## O monopólio da viação em Lisboa

Levantou altos clamores entre os interessados mais directamente o nosso artigo do ultimo numero sobre este assumpto. Ninguém levou a bem, (ninguém, dos que querem fazer negocio) que nós sahissemos do silencio geral que a nossa imprensa tem guardado, para protestarmos com todas as nossas forças contra a operação, das mais lesivas dos interesses d'uma capital, que se tem projectado em Lisboa.

Amaveis sollicitações, correspondencias, até ameaças, nada nos faltou para tentar demover-nos do nosso proposito sem exceptuar a costumada cartinha anonyma insultuosa, que é uma arma de que se usa e abusa muito entre nós!

Aos que attenciosamente nos procuraram e entre estes pomos em primeiro logar a direcção da companhia Ripert e a empresa Salazar, pedindo-nos que não hostilisassemos a proposta da companhia Carris, confirmamos aqui por escripto o que verbalmente lhe respondemos.

Não guerreemos aquella companhia; temos gasto liberalmente as nossas pestanas e enchido columnas do nosso jornal a provar que o serviço da companhia Carris é o mais util, o mais aceiado e o unico proprio de uma cidade, que possuímos. Vamos mesmo mais longe: achamol-o, apesar dos seus defeitos, que são bastantes, superior ao de algumas cidades do estrangeiro, sem exceptuar Madrid e Paris.

Mas este imparcialissimo modo de vêr não nos impede que protestemos contra que se conceda a esta companhia o monopólio inteiro, completo e absoluto de *todas as ruas, todas, todas* de Lisboa e para mais, sem o menor lucro, antes com um *importante prejuizo* financeiro para o thesouro municipal.

Porque, é preciso que se note, se a camara lançar um imposto de 500\$000 réis annuaes sobre os carros avulsos, *nunca mais* teremos possibilidade de possuir serviço algum de viação seja para onde fôr, senão o que a Companhia Carris quizer; todos os pontos da cidade onde a essa companhia não convenha levar os seus carros ficarão sem viação de carreira nem esperanças de a ter enquanto o contracto durar! E' isto possivel? E' toleravel mesmo?

E' só contra este ponto que nos revoltamos; enquanto ao mais, compre a companhia os carros que quizer, vendam-lh'os os emprezarios que assim o entenderem; pouco nos importa, desde que não seja coarctada a liberdade da cidade ter qualquer outro serviço de viação que n'ella venha estabelecer-se.

Segundo parece, a camara formulou uma contra-proposta em que o praso do contracto é reduzido e fixado o limite maximo das despesas da companhia, garantidas as carreiras actuaes exploradas pelas diversas empresas, elevada ao dobro a quantia destinada a reparação de calçadas, elevada a 25% a percentagem dos lucros para a cidade, comminadas as penas para as infracções.

A companhia carris respondeu a esta proposta, com outra que hoje apresentou e cujas bases daremos á ultima hora, se as obtivermos.

Tambem não nos pôde passar sem reparo que se invoque o interesse financeiro do municipio, quando é certissimo que este perderá bons rendimentos approvando o contracto da fuzão.

1.º A companhia Carris tem inscriptos nos seus relatorios as seguintes verbas como pagas á camara municipal e ás obras publicas pela reparação de calçadas e da estrada n.º 67:

Em 1887 . . . . .	9.513\$771 réis
» 1888 . . . . .	11.907\$061 »
» 1889 . . . . .	12.897\$536 »
» 1890 . . . . .	22.546\$698 »
» 1891 . . . . .	20.127\$000 »
Total em 5 annos. . . . .	76.792\$066 »
ou a média annual de. . . . .	15.358\$413 »

Pela proposta da camara teria que pagar annualmente a quota fixa de 12:000\$000 réis no que já vae a perda para a camara de mais de 6 contos por anno.

Mas é ainda preciso notar que

1.º A companhia tem hoje maior extensão de linhas do que em 1891 porque já explora a do Arieiro.

2.º Que, feita a fuzão, os carros de viação mixta passarão a circular, todos e sempre, fóra das calhas, o que muito mais damnificará as calçadas.

Não é, portanto, exagerado calcular em 12 contos annuaes, o prejuizo da camara, só por este lado, e ficamos n'esta verba para nos quedarmos na mais modesta supposição.

3.º A companhia deve á camara uns 46 contos de réis.

A este respeito temos no nosso espirito uma duvida que não podemos resolver.

Nos relatorios que temos presentes figuram as verbas para calçadas que acima indicamos ao debito da conta de ganhos e perdas.

No ultimo as reparações em Lisboa são uma conta de 20:000\$000 tão redondos que já nos parece singular.

Mas diz-se que nos ultimos dois annos a companhia não tem pago essas verbas e são esses 46 contos que ella deve á camara e estão depositados. Demos que assim seja.

Pela proposta a companhia faz o favor de reconhecer essa divida, obrigando-se a pagar o juro de 6% d'ella.

Boa operação. Por ella a companhia obtém um emprestimo de 46 contos, sem mais garantia que a sua palavra honrada, ao juro de 6%, o que é bem vantajoso na actualidade.

Mas pôde e deve a camara fazer-lh'o? Como tem essa corporação consentido que sob pretexto de uma cerebrina interpretação do contracto, uma companhia se negue a entregar-lhe a compensação dos gastos por ella, camara, effectuados por conta da companhia, em conformidade com o mesmo contracto?

Não sabemos como isso se tem feito; o que vemos são mais 46 contos de perda para a camara.

3.º O imposto sobre cada carro da viação livre é hoje de 8\$000 réis.

D'estes existem 200 em Lisboa; logo a camara aufere hoje 1:600\$000 réis annuaes.

Vemos portanto que a camara perderá desde já 46 contos e mais, de futuro:

Da companhia—reparação de calçadas	12 000\$000
Dos outros carros — impostos . . . .	1:600\$000
Perda certa annual . . . .	13:600\$000

Emquanto a lucros é mais que certo que a camara nunca verá um ceuil.

Como vimos no artigo do numero anterior, a companhia tem um encargo de juros de obrigações de reis 58:800\$00 annuaes.

A compra dos carros e gado das outras empresas, é orçada em 500 contos, que ella pagará com lettras ou titulos do juro de 6% ou seja mais 30 contos annuaes.

Se actualmente ella está em tal situação que no ultimo anno, para pagar o parco dividendo do 1.º semestre de 2% na importancia de 21 contos, teve illegalmente que socorrer-se do seu fundo de reserva, tirando d'elle mais de metade d'esse dividendo, como é de esperar que, feita a fuzão, tenha para pagar os novos encargos de cerca de 90 contos, e ainda um dividendo de 6% ás acções da 2.ª serie, ficando remanescente a dividir com a camara?

E' do serviço dos carros que compra que espéra essa receita liquida? Como?

Compradora e vendedores todos nos affirmam que as empresas estão perdendo, e se a companhia Carris — a benemerita — não compra os carros, todas as empresas quebram(?)

Como vão agora esses carros dar lucro á companhia? Prohibe-lhe a camara que diminua o numero de carreiras, alias o publico será prejudicado e com isso nada lucra a companhia; se dispensa parte do pessoal, lá se vae o argumento com que pretende chamar as sympathias para o seu novo negocio, e lá vem para a rua montões de cocheiros e conductores para augmentar o numero de operarios que pedem trabalho.

Eleva o preço das carreiras? Diz a sua proposta que não; que até o diminue.

Não percebemos, pois, como se pretende provar que feita a fuzão todos lucram: a companhia, os actuaes empresarios de carros, o pessoal, o gado, o publico e a camara.

Para nós está mais que provado que só a primeira lucrará. E d'ahi talvez que nem essa.

E' por esta nossa convicção que aqui lavramos o nosso protesto pela defeza dos interesses da capital.



Este numero foi visado

pela Comissão de Censura



# A EXPOSIÇÃO

## COLONIAL E O CONGRESSO

## DE PARIS DE HISTORIA

ENTREVISTA COM O CORONEL DO ESTADO MAIOR RIBEIRO VILAS

**E**NCERRADA em Vincennes a Exposição Colonial de Paris que constituiu um acontecimento importante ou mesmo o primeiro depois das Exposições de Sevilha e Barcelona, era interessante dar publicidade á serie de importantes reuniões e congressos que ali se realisaram, alguns dêles historico-coloniaes de bastante utilidade para os que cultivam o desenvolvimento dos estudos dos interessantes problemas de colonisação. Assim num desses congressos, ou seja no primeiro Internacional de Historia Colonial, o nosso presado amigo e distinto colonial sr. coronel do E. M. Ribeiro Vilas, representou a Sociedade de Geografia de Lisboa e veio até nós dar conta do que foi o I Congresso I. H. C., publicando na *Revista Portuguesa de Importação, Exportação e Turismo* a interessante entrevista que, com a devida venia transcrevemos:

— Em que consistiu o Congresso?

Foi uma reunião de intellectuais, que pela primeira vez pôz em contacto os estudiosos do que tem sido a Colonização. De aqui a importância dêste Congresso, pois permitirá alcançarem-se resultados práticos e efectivos.

— Portugal aproveita com êste Congresso?

— Evidentemente. A nossa obra colonial é muito pouco conhecida e tudo quanto se faça para esclarecer a opinião é sempre pouco. Nós somos considerados como iniciadores dos Descobrimentos, mas como colonizadores só uma elite reduzida é que nos conhece: — elite lá fóra e até elite cá dentro. De maneira que chamando a atenção sobre o que tem sido praticamente o nosso esforço colonizador, Portugal ganha sempre. Por isso deve apresentar-se em todos os certames similares, para ocupar o lugar a que tem jús.

— Como explica esta ignorância quanto a Portugal?

— Porque, infelizmente, a História só agora se está a fazer; e também só agora a História Colonial foi considerada uma especialidade, como tinha de ser. Por isso, só um reduzido número de intellectuais trabalha esta matéria. Mesmo entre nós, deslumbrados, diga-se assim, pela obra dos Descobrimentos, quasi esquecemos a da Colonização: esta com tal importância que constitue o grande ideal dos tempos de hoje. Lá

fóra dá-se o mesmo. E como não teem interêsse em saber mais do que aquilo que interessa ao seu patriotismo, não pensam na

obra de Portugal. Somos nós, os interessados, que temos de estudar e espalhar o que ela foi e é, de fóra a ser-nos dado o devido lugar na primeira fila dos colonizadores.

— Pode dizer-me no que consistiu a colaboração de V. Ex.<sup>a</sup> nêsse Congresso?

— Apresentei dois trabalhos enviados pela Sociedade de Geografia; sendo um sobre o nosso Ensino Colonial e outro, da autoria do ilustre Secretariado geral da Sociedade, sr. coronel Roma Machado, sobre a Bibliografia Colonial Portuguesa a partir da última metade do século XIX. Também apresentei uma «Comunicação» e tomei parte nas discussões.

— De que tratava a sua «Comunicação»?

— As comunicações tinham de ser curtas conforme o regulamento do Congresso.

Mas da lá a necessidade de acentuar bem claramente o nosso esforço colonizador, resolvi fazer uma síntese da nossa obra a que chamei *Milírios de Portugal na*

*Descoberta e Colonização da Terra.*

Quer dizer, limtei-me a citar apenas os pontos mais importantes deixando marcada a marcha progressiva e contínua de Portugal na Colonização; pois para mais me não davam tempo. Naturalmente o primeiro



O brilhante colonial Marechal Lyautey



dêsses miliários devia encontrar-se em Marrocos e pode ser definido pela construção de uma cidade que Portugal levantou, habitou, defendeu e abandonou voluntaria e definitivamente em 1769. Refiro-me a Mazagão, construída pelo grande arquiteto João de Castilho.

Novos miliários são os Padrões que levantámos na Costa de África e até pelo Oriente, incluindo a imortal inscrição de Ialala (Congo). No mesmo género está a Rocha Dighton, na costa dos Estados Unidos da América. Como um dêsses miliários devem ser consideradas as obras públicas que executámos na Abissínia no século XVI (Gondar, etc.).

Madeira e Açores, as obras mais perfeitas de todo o esforço colonizador, definem e assinalam a marcha dêsse esforço, bem como o Brasil, única terra que saiu da colonização para a vida nacional completa, dentro dos seus limites actuais, com o pessoal necessário á montagem da administração; o que é facto único na História.

Para fechar, expliquei porque Portugal — a mais velha nação da Europa dentro dos limites em que se formou no século XIII — abriu a era dos Descobrimentos e da Colonização, tarefa que hoje engloba o esforço de todas as nações civilizadas.

Por esta forma chamei a atenção dos congressistas para a nossa Obra Colonizadora, que tem um caracter científico, pensando dar-lhes assim pontos de partida seguros para os estudos que queiram fazer referentes a Portugal.

Várias vezes tive de tomar a palavra, sendo uma delas para chamar a atenção, para esclarecer, um delegado italiano na parte referente ás nossas lutas com os turcos.

— Qual a impressão causada pela sua « Comunicação »?

— Fui sempre ouvido com a máxima atenção como aliás era corrente nas sessões.

Mas, quer franceses quer estrangeiros foram sempre muito amáveis como era natural, pois eu representava uma colectividade científica, pela qual todo o mundo culto tem admiração. Por isso, tive a vice-presidência da Meza na Sessão de abertura, um dos primeiros lugares no banquete de encerramento, á direita do Presidente, o Imortal sr. G. Hannoteaux, bem como no almoço, que a reduzido número de delegados ofereceu o sr. Martineau, Prof. do Collège de France, Presidente da Soc. de Historia das Colónias Francesas e Presidente do Congresso. Ainda devo registar mais dois convites: um do sábio Secretário-geral do Comité Int. de Estudos Historicos Sr. Lheritier e outro do jornalista sr. J. Ageorges, grande amigo de Portugal.



Coronel Ribeiro Vilas

— Mas, praticamente, quais os resultados do Congresso?  
— Trabalhou-se muito e com muita inteligência.

Mas para que a obra durasse, propoz o sr. Martineau, que fosse nomeada uma comissão para fazer a História Colonial; não a história de um povo, como até hoje, mas a história de todos os colonizadores e de todas as colonizações. Cada país faria a sua história, sendo depois publicadas todas em conjunto, de maneira a poder ser comparada a acção de cada um dêles. Foi nomeada a mesa do Congresso para pôr em execução esta proposta. Com muito gosto accedi e aprovei tão feliz ideia. Afirmei que se podia contar com a nossa Sociedade de Geografia, para a sua realização, acrescentando que dentro daquele plano eu tinha escrito o meu livro *Os Portugueses na Colonização*. Também signifiquei que a Liga, em organização, dos antigos Combatentes da Expansão Colonial, presidida pelo sr. general Vieira da Rocha, tratava de reunir todos os documentos, constituídos pelos depoimentos de aqueles que ainda vivem e colaboraram nesta tarefa, de maneira a

facilitar o organizar-se a História Colonial dos últimos tempos.

— O Congresso tinha caracter official?

— Necessariamente. Mas do mundo official não vi ninguém em nenhuma das festas ou sessões. Foi, praticamente, tarefa só de coloniais e, tal como toda a Exposição, criação do marçal Lyautey.

— É um grande colonial francês?

— Não é apenas um grande colonial francês, mas uma das mais nobres figuras de toda a colonização.

— É um amigo de Portugal?

— Um homem como este que sabe as dificuldades da colonização porque as sentiu de perto e de bem novo. sabe as dificuldades com que nós lutamos; por isso, faz justiça a Portugal. Depois tem já tanta glória em volta de si, que bem sabe que a pode espalhar sobre os outros quando estes a mereçam; é este o caso de Portugal.

— Disse que Lyautey correu cedo na vida colonial?

— Sim. Recordo-me que, aí por 1903 quando eu simples tenente, apareceu o livro *Madagascar* de Gallieni, e lá vem o retrato de Lyautey. Ao vê-lo ali, disse logo comigo que era preciso que este official fosse alguém, para Gallieni lhe dar aquela honra. Desde então acompanhei-o na sua extraordinária obra colonial, que lhe marca o seu lugar ao lado de figuras que tem lugar de honra na História Colonial; tais como o nosso Afonso de Albuquerque, tais como Bugeaud, que abre a moderna colonização francesa, em Vincennes consagrada.



ASPECTO DA SESSÃO DE ABERTURA DO CONGRESSO



# O S B O N S E M P R E G A D O S

QUE SE

# R E F O R M A M



P E D R O   D O S   S A N T O S   V I C T O R I A



fácil compreensão para os menos versados no assumpto.

O «Guia Tarifario» foi, pois, uma publicação completamente nova e original. Não se fundiu nos moldes dos seus congêneres estrangeiros nem imitou os similares importados dos outros paizes. Foi feito segundo um plano inteiramente novo para bem servir a empregados e transportadores de

COM mais de 43 anos de serviço e com quasi 66 anos de idade passou á situação de reformado, a seu pedido, o Sr. Pedro dos Santos Victoria, antigo Secretario da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e grande amigo desta Revista. Este funcionario da C. P. prestou a esta Companhia, durante a sua larga carreira, serviços dignos dos maiores elogios, tendo sempre dado provas de muita competencia, zelo e dedicação.

A Divisão da Exploração contou sempre com este funcionario como um dos seus melhores cooperadores. Inteligente e dotado d'uma grande experiencia era conhecedor profundo de todos os serviços a seu cargo, que organisou e dirigiu com seguro criterio, tratando o pessoal seu subordinado com toda a benevolencia compativel com a boa disciplina, que lhe retribuiu com uma leal e dedicada cooperação.

Entrou para o Serviço do Trafego em 1 de Novembro de 1888, mediante concurso, passando pelas diversas categorias de empregado de escritorio até empregado principal e sendo depois promovido a Agente Commercial, Inspector, Inspector-Secretario e Secretario da Exploração.

Em fins de 1912 chefiou interinamente o Serviço do Trafego cumulativamente com o seu lugar de Inspector Secretario, sendo então convidado pelo Sr. Eng.<sup>o</sup> Santos Viegas para Chefe efectivo do mesmo Serviço, convite que declinou por motivos de saúde.

Em 1897, tendo apenas 9 anos de serviço na Companhia, publicou de colaboração com o Sr. Vasco de Souza e Vasconcelos, o «Guia Tarifario», livro em formato almanaco com 345 paginas, que constituiu uma verdadeira novidade em Portugal e foi um elemento muito util para empregados e transportadores, visto que, por seu intermedio, e com a maior facilidade se podia conhecer o custo do transporte de qualquer mercadoria.

Esta obra compendiou os dispersos documentos e tarifas então em vigor e regularizou por uma forma pratica e bem clara o que se achava confuso e de di-

conformidade com as nossas condições ferroviarias e commerciaes.

Esta obra teve a sanção official do antigo Ministerio das Obras Publicas em vista da informação elogica que sobre a mesma deu ao referido Ministerio o Sr. General José Joaquim de Paiva Couceiro Eng.<sup>o</sup> Director da Fiscalisação do Góverno.

Parte d'estas notas constam de apreciações feitas por escrito na Companhia por superiores do Sr. Santos Victoria, constando a outra parte do Boletim da C. P. n.<sup>o</sup> 33 de Março de 1932 e do prefacio do «Guia Tarifario».

O Sr. Santos Victoria foi quem iniciou os transportes a domicilio em Portugal, elaborando uma planta da cidade de Lisboa dividida em zonas e coligindo outros elementos para a tarifa de camionagem e para o contracto com a C. P.. Fazendo depois parte da Empresa Geral de Transportes, adjudicatária d'este novo serviço, como acionista e como Administrador durante mais de oito anos, organisou todos os seus serviços que ainda hoje conservam sensivelmente a mesma organização.

Tambem se dedicou bastante ao movimento associativo, fazendo parte de muitas colectividades onde desempenhou varios cargos, sendo Presidente da Assembleia Geral da Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portuguezes quando se deu a primeira greve do pessoal da C. P. em 1911.

Na Associação dos Empregados Commercias e Industriais, que se constituiu para o conseguimento do descanso semanal, elaborou como Presidente da Direcção um projecto de lei que foi muito apreciado pelos Srs. Conselheiros José Luciano de Castro e Hintze Ribeiro e que serviu de base á primeira lei que foi promulgada.

Foi durante alguns anos vereador da Camara Municipal de Oeiras, desempenhando os cargos de Vice-Presidente e Presidente do Senado municipal d'este concelho.

E ultimamente fundou uma escola no bairro da estação de Barcarena onde reside ha muitos anos, que está sendo muito frequentada por creanças da região e que ele dirige e auxilia pecuniariamente.



## ENGENHEIRO CARLOS BASTOS

Deixou no dia 1 do mez findo o cargo de Chefe da Divisão de Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o sr. engenheiro Carlos Bastos, que durante trinta anos prestou assinalados serviços á referida companhia onde serviu desde a idade dos 26 anos.

Cansado já das fadigas da vida ferroviaria o sr. engenheiro Carlos Bastos quiz reformar-se, tendo dirigido uma carta ao pessoal da C. P. em que se despedia dos seus companheiros de trabalho, sem distinção de categorias, agradecendo a todos a sua cooperação no desempenho dos serviços por onde tem passado.

O sr. engenheiro Bastos quando entrou para a C. P. já era diplomado com o curso de engenharia da Escola do Exercito, ocupando o lugar de aspirante praticante. Em 1 de Janeiro de 1899 passou para o quadro dos agentes técnicos, em 2 de Janeiro de 1901 foi promovido a Inspector do Serviço de Trens; em 1902 foi promovido a Inspector Principal da antiga 2.<sup>a</sup> Secção de Exploração; em 1906, transitou para o Serviço Central do Movimento.

Mais tarde ocupou o cargo de Chefe do Serviço do Movimento, onde esteve 10 anos até que em Janeiro de 1927, foi nomeado Chefe da Exploração.

Embora muito resumidamente tivemos ocasião de privar com S. Ex.<sup>a</sup> e reconhecer as suas qualidades durante o Congresso Internacional de Caminhos de Ferro que se realizou em Madrid em 1930. Em 1922 foi companheiro, no Congresso de Roma, do nosso falecido director e fundador desta revista Mendonça e Costa.

Sentimos a resolução rapida e energica do sr. engenheiro Carlos Bastos para se reformar pois sabemos que os seus serviços eram bem apreciados na companhia onde S. Ex.<sup>a</sup> contava e conta com alguns amigos.

## W E N C E S L A U S I L V A

Tambem em virtude de ter pedido a sua reforma, realizou-se há dias no Porto na sala da Escola Profissional (dependencia do edificio da estação de Campanhã), uma sessão de homenagem ao sr. Wenceslau Peres da Silva, Chefe dos Serviços do Movimento e Exploração da referida estação, tomando parte nessa homenagem bastantes funcionarios dos caminhos de ferro.

Nessa homenagem que foi levada a efeito por uma comissão de ferroviarios de varias categorias, presidiu o sr. João Moreira dos Santos, Chefe do Serviço do Pessoal de Exploração de Lisboa, que foi secretariado pelos srs. Pedro da Silva e Alvaro Pereira.

Falaram os sr. Daniel de Moura, em nome da

## O QUE TODOS DEVEM SABER

### PREDIOS A CAIAR, REPARAR E LIMPAR ATÉ AO FIM DE SETEMBRO DO CORRENTE ANO

A comissão administrativa da Camara Municipal de Lisboa, em harmonia com o disposto nos artigos 209, 212 e 213, da postura de 28 de Agosto de 1930, deliberou, em sessão de 4 de Fevereiro ultimo, que sejam pintados, reparados, caiados e limpos, até ao fim do mês de Setembro do ano corrente, os predios particulares situados nas freguesias das Mercês, Sacramento, Encarnação, Marquez de Pombal, Santa Catarina e Belem.

Sobre esta resolução publicou o seguinte edital:

«Os trabalhos de reparação, caiação, pintura ou limpeza conforme a natureza da construção, abrangerão as faces ou paramentos exteriores das fachadas anteriores, posteriores, laterais, empenas, telhados ou coberturas, e, bem assim, os muros ou vedações de qualquer natureza, barracões, barracas, telheiros, ou similares, sejam ou não vistos da via publica.

Juntamente com as reparações e beneficiações já referidas, serão reparadas, pintadas ou caiadas, as escadas ou quaisquer passagens de serventia dos predios, reparadas as canalizações exteriores de esgotos e as de escoamentos das águas pluviais, lavadas e reparadas as cantarias, azulejos e todos os revestimentos, motivos de ornamentação, e ainda reparadas e pintadas as paredes dos saguões e dos pátios interiores, assim como as portas, caixilhos, persianas, gradeamentos e tudo o mais quer deite ou não para a via publica.

São atingidos por estas disposições, os pavilhões, quiosques, mesas de refrescos, ou outras instalações colocadas na via publica.

Na mesma ocasião, em todos os predios particulares em que nalgum dos seus pavimentos estejam instalados estabelecimentos comerciais, apresentando a parte da fachada correspondente a esses estabelecimentos guarnecida de forma apropriada ou pintada a côr diferente da do resto da fachada do predio, compete ao inquilino respectivo logo após a limpeza feita pelo senhorio, quando deseje mantê-la nessas condições, essa reparação, pintura ou limpeza, a não ser que, por contrato entre o senhorio e o inquilino, aquêle tenha tomado o encargo dessas obras.

Juntamente com a execução destas obras serão tambem reparadas, beneficiadas e pintadas, as armações exteriores, montras, taboietas e «marquises», pertencentes aos referidos estabelecimentos.

Findo o mês de Setembro, salvo o caso de prorrogação devidamente requerida e autorizada pela Camara, nos termos legais, serão autuados na multa de Esc. 200\$00, os proprietarios e os locatários dos estabelecimentos que forem encontrados em transgressão e, na mesma data, intimados a procederem ás obras no prazo de quinze dias, findo o qual, não cumprindo, serão sucessivamente autuados nas mesmas penas, até que as obras sejam iniciadas, de harmonia com o disposto no art. 214.º da citada Postura.

Quando as pinturas ou reparações a que se refere este Edital, não forem convenientemente executadas, serão os proprietarios e os locatarios dos estabelecimentos, intimados a fazê-las novamente e nos devidos termos no prezo de quinze dias, de harmonia com o disposto no art. 215.º da mesma Postura».

comissão promotora, e Adriano Monteiro, chefe de estação de Regoa.

O sr. presidente, falou pela segunda vez para saudar o homenageado, garantindo que era com bastante magoa que o pessoal via desaparecer do seu serviço uma figura de valor e um chefe amigo dos seus subordinados e dos seus superiores e cumpridor em extremo dos seus deveres o que lhe garantiu uma serie de amizades.

O homenageado antes, havia agradecido a homenagem que considerava emerecida e comovido finalisou com um «muito obrigado».

Em nome da comissão e do pessoal ferroviario, foi entregue ao homenageado uma floreira de prata dourada, adquirida por subscrição.



# U M N O V O MELHORAMENTO FERROVIARIO

O SR. MINISTRO DO COMERCIO  
INAUGUROU, SOLENEMENTE O  
RAMAL DA CHAPA A CELORICO  
DE BASTO, NA LINHA DO VALE  
D O T A M E G A

REPORTAGEM E CLICHÉS  
DE CARLOS D'ORNELLAS



**T**ERVE lugar no dia 20 do mez findo, conforme havíamos anunciado, a inauguração do novo ramal ferroviario Chapa-Celorico de Basto, ou seja a continuação da linha de Livração por Amarante e da linha do Vale do Tamega, que vai servir uma região importante.

Esta linha que o Estado sub-arrendou á Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal tem uma extensão de treze kilometros, começando em Chapa e terminando em Celorico de Basto, terra bastante comercial e abastada.

Os trabalhos de construção para esta nova linha, conforme dissemos no n.º 1049 desta *Revista* começaram em outubro de 1929 e terminaram agora.

Para esta inauguração foram convidadas varias entidades officiaes e particulares.

Na estação de S. Bento estava um comboio especial que a Companhia do Norte pôz á disposição dos convidados.

Este comboio partiu ás 10 e 10 levando o sr. ministro do Comercio, brigadeiro Schiappa de Azevedo, comandante da 1.ª Região Militar, engenheiro Alvaro de Sousa Rego, director geral dos C. F.; engenheiro Manuel Domingues dos Santos, da Direcção Geral; engenheiro Fernando de Sousa, do Conselho Superior dos C. F.; general Vasconcelos Porto, delegado da C. P. na rede do Minho e Douro; Adrião Ferreira dos Santos, Julio Baptista Couto, José Pinto Saraiva, Francisco Bravo. Por parte da Companhia do Norte seguiram os srs. Eduardo Placido, presidente do Conselho de Administração; Ricardo Spratley e Jacinto Furtado; o director da

exploração, sr. visconde da Ermida, Dr. Castro Lopes, Pinto Machado, engenheiro Monteiro de Andrade, da Camara Municipal do Porto, Mario do Amaral, Encarnação e Silva, Chefe da Contabilidade da C. do Norte, José Pinto, engenheiros Monteiro d'Andrade e Diogo de S. Romão, funcionarios superiores da C. de N., imprensa, etc..

*EM PAREDES, LIVRAÇÃO,  
AMARANTE E GATÃO*

Ás 11 e 50, o comboio especial teve uma curta paragem na estação de Paredes.

O sr. ministro do Comercio tendo-se apeado, recebeu os cumprimentos dos representantes da Camara Municipal srs. dr. Manuel Antonio Martins da Costa Rangel, Antonio Augusto Malheiro de Sousa Freire, Francisco Rodrigues de Oliveira e capitão Laurindo Ferreira Malaquias Sarnadas, enquanto o povo levantava «vivas».

O presidente da comissão administrativa sr. Costa Rangel fez depois entrega ao ministro do comercio de uma representação concebida nos seguintes termos:

Ex.<sup>ma</sup> ministro do Comercio e Comunicações: De há muito se acham projectadas obras na estação do caminho de ferro desta vila, que, tendo sido iniciadas, depressa foram suspensas, o que foi para nós uma desagradavel surpresa, cuja causa se ignora.

A sua realização muito contribuiria não só para que constituísse mais uma grande obra da Ditadura Nacional, de que V. Ex.<sup>a</sup> é um dos seus mais lidimos representantes e um dos mais brilhantes ornamentos do Governo actual, tão grande é já a obra realizada pelo Ministerio de V. Ex.<sup>a</sup>, mas tambem representaria um importante melhoramento que mais realce viria dar ao plano estabelecido por este Municipio.

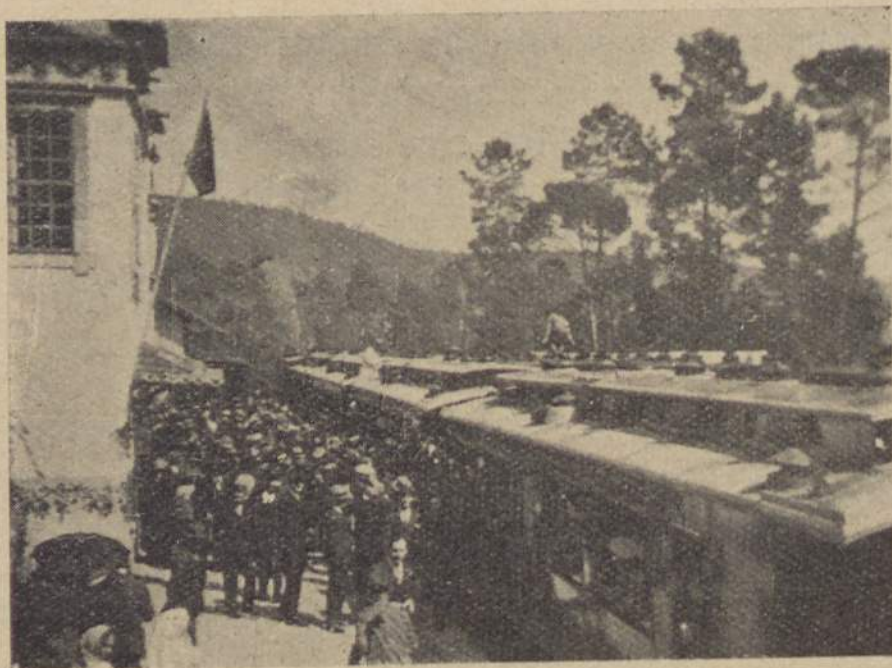
Assim é na verdade, porque elas seriam o remate das obras da Avenida da Republica, arteria principal desta vila, cuja inauguração esta Camara desejaria fazer juntamente com outras, no momento em que visse realizado todo o plano de melhoramentos.

Acresce ainda que, alem de a sua não efectivação dar lugar a constantes criticas dá tambem lugar a que esta vila seja privada de um melhoramento necessario, dado o tristissimo aspecto do seu estado actual, atendendo a que é a porta de entrada principal deste concelho, pois passa-lhe a estrada nacional n.º 6 (antiga 33) que liga Porto a Vila Real e que serve, por isso centros importantes, tornando-se extraordinariamente movimentada, alem de representar uma velha aspiração deste concelho.

Nessa estação, a passagem de nivel é resguardada, por correntes velhas, quando é certo, que noutras e até em apeadeiros muito proximos, existem cancelas modernas, sendo verdadeiramente lamentável o restante existente.

E' certo que por vezes, esta Camara solicitou, á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a conclusão de essas obras como se vê nos seus officios de 10 de Dezembro de 1926, 12 de Janeiro de 1928; 14 de Dezembro de 1928, alem de outros, sem que hoje se houvesse tomado qualquer resolução que satisfizesse este Municipio, chegou mesmo, esta Camara a fazer-se representar directamente, em 17 de Maio de 1929 e pediu ao sr. engenheiro Carlos Bastos, em Santa Apollonia, a execução da respectiva planta, que havia sido





Chegada á estação de Gatão

entregue ao sr. engenheiro Domingos Rosa da Silva, e foram os seus representantes tão atenciosamente recebidos que esta comissão teve a convicção de que ela ia ser imediatamente executada.

Em 19 de Maio de 1930, oficiou esta Camara a v. ex.<sup>a</sup> implorando o grande valimento no sentido de, além de outros, conseguir a realização dessas obras, mas já vai para dois anos, e esta Camara continua vendo infrutíferos os seus esforços e não satisfeitos os seus desejos.

Por isso, novamente vem esta Camara solicitar de v. ex.<sup>a</sup> toda a atenção e carinho para esta pretensão, verdadeiramente justa, crente de que v. ex.<sup>a</sup> tomará na consideração que lhe tem merecido tudo quanto possa contribuir para melhoramento de uma circunscrição, que afinal não é mais que uma célula do territorio nacional tão insistente e vantajosamente engrandecida com a brilhante obra que o tem notabilizado.

O sr. ministro do commercio que estava acompanhado do sr. Director Geral dos C. de Ferro, prometeu atender o pedido na primeira oportunidade, dizendo que em virtude do tráfego ter diminuído consideravelmente, a verba do fundo especial é pequena, de maneira que difficilmente se podem atender todas as reclamações recebidas.

No entanto, diz o sr. ministro, vamos estudar a maneira de fazer essas obras que achamos de toda a justiça.

O sr. dr. Rangel, acrescenta que é de toda a urgencia que Paredes tenha, pelo menos de entrada um aspecto simpatico, e, fazendo-se ali uns muros altos e pondo uma cancela nova na passagem, a vila de Paredes fica com um aspecto interessante e desaparece o que está, que é decadente na epoca que atravessamos.

O sr. engenheiro Sousa Rego explicou tambem que, dadas as circunstancias em que tem estado o Fundo Especial dos Caminhos de Ferro, não se tem podido atender qualquer reclamação, incluindo a do Municipio de Paredes, cuja justiça não negava.

O ministro sobe á carruagem e o comboio retomou a marcha.

A's 11 e 45 chegamos á Livração, onde já estava formado o comboio especial que devia seguir para a Chapa e depois inaugurar o novo troço de Celorico de Basto.

Faz-se o transbordo para a linha do Vale do Tamega no referido comboio que era composto de 3 carruagens de 1.<sup>a</sup> classe, outra de 3.<sup>a</sup> e um «fourgon».

A's 12,20 o comboio chega a Amarante, onde houve paragem. A estação estava apinhada de gente que ergue vivas entusiasticos ao Ministro do Commercio, á Patria e á Ditadura.

Os Bombeiros Voluntarios de Amarante fazem a guarda de honra e a sua banda executa o hino nacional, enquanto as autoridades cumprimentam o ministro que, de uma janela do comboio agradece e levanta um viva a Amarante. No mesmo comboio tomaram logar os representantes da Camara Municipal, administrador do Concelho, presidente e vogais da U. N., de Amarante.

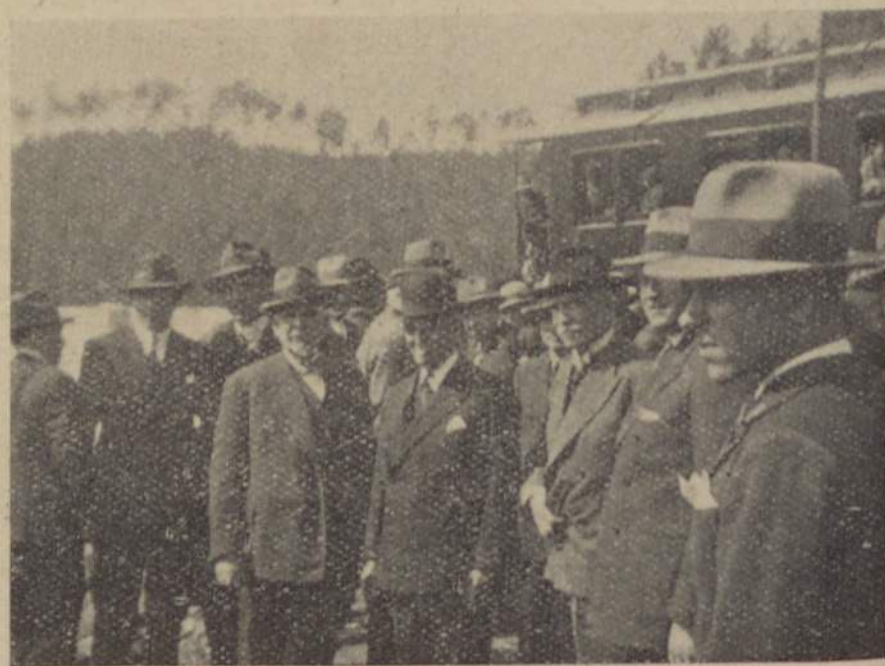
Novamente em marcha chegámos a Gatão onde se repetiram as homenagens ao sr. ministro do Commercio, sobre o qual foram lançadas flôres. O prior da freguesia dirigiu-se ao sr. ministro solicitando, em nome do povo, a estrada que liga a estação á séde da freguesia. O sr. ministro do Commercio informou que esse melhoramento só podia ser levado a cabo ao abrigo do decreto sobre melhoramentos rurais e prometeu atender a pretensão que acha justa.

## CHEGADA A CHAPA E INAUGURAÇÃO DO NOVO RAMAL

A's 12 horas e 40 minutos chegamos á estação da Chapa onde estrelejam no ar bastantes foguetes. Estão presentes muitas entidades officiais, a Camara Municipal de Celorico de Basto, o sr. João Batista Cardoso e o sr. Conde de Margaride.

O sr. ministro do Commercio, acompanhado por varias entidades dirigiu-se ao local designado onde se procedeu á cerimonia do corte tradicional da fita.

Após esta cerimonia usou da palavra o sr. ministro do commercio que se compartilha com a inauguração de mais um importante melhoramento a que



Depois da visita á Ponte das Carvalhas—Os srs. Eng.<sup>os</sup> Sousa Rego, director geral dos C. F. e Fernando de Sousa tendo ao centro o sr. Eduardo Placido, presidente do C. de A. da C. C. F. Norte de Portugal



se fica devendo uma boa parcela á Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

E afirma:

Regosijamo-nos por mais esta obra da Ditadura Nacional, que é como quem diz de toda a nação.

Quando falo nestas cerimoniaes nunca especifico pessoas. Tenho o cuidado de não destacar ninguém, pois estes melhoramentos devem-se a todos. Esta obra tornou-se possível por esse acto admirável que representou o 28 de Maio, iniciado pelo Exército e seguido por todos os portugueses.

Termina erguendo um viva a Portugal, a que a assistência corresponde.

Dez minutos após, o comboio inaugural iniciava a sua marcha pela nova linha.

Admirável paisagem, alegre panorama e lindas obras de arte bem dignas de se apreciarem como a ponte de Carvalhas.

Paramos.

O sr. ministro apeou-se percorrendo a pé parte da ponte e apreciou-a de longe, felicitando o empreiteiro construtor de tão admirável trabalho.

Condeçoso é a nova estação que se segue onde o publico aclama o comboio inaugural, o mesmo acontecendo em Lourido onde os foguetes não cessão de subir.

Às 13 e 30 o comboio chega a Celorico de Basto.

## CHEGADA A CELORICO DE BASTO

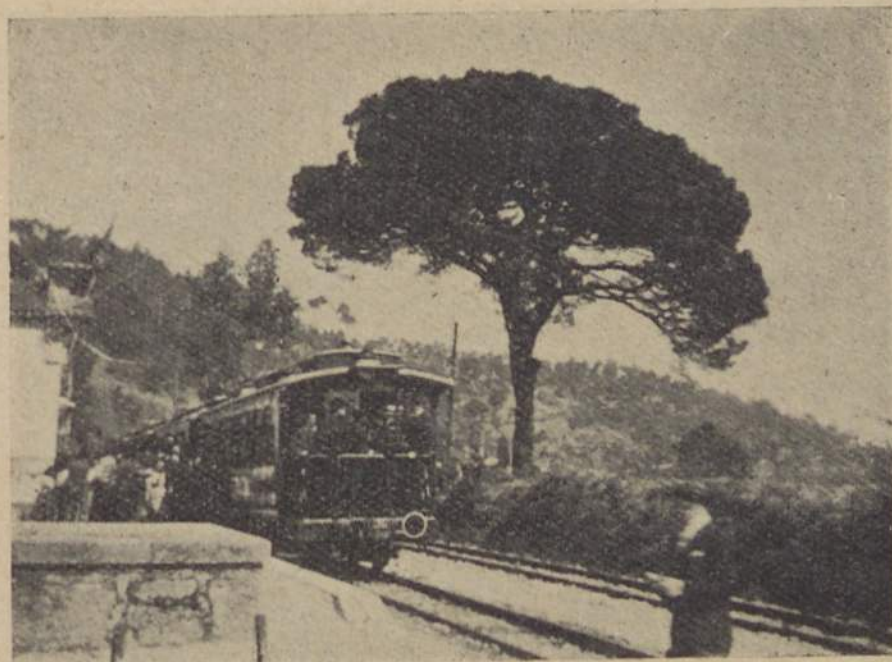
Uma grande multidão aguardava ali o comboio. Desceu o ministro e comitiva. Estavam representantes das vereações de Celorico de Basto, Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto, Fafe e Ribeira de Pena que apresentaram cumprimentos.

A estação apresentava-se caprichosamente ornamentada. Uma banda toca o hino nacional. As girandolas de foguetes são constantes.

Organisou-se um cortejo até aos Paços do Con-



Depois da inauguração da Ponte das Carvalhas—O sr. ministro do Comercio, Director geral dos C. de Ferro, comandante da Região e Jacinto Furtado, vogal do Conselho de A. dos C. C. F. N. de Portugal



Partida da estação de Gatão

celho, que atravessou as ruas, as quais tinham embandeirado as suas janelas e as enfeitaram com colgaduras, seguindo duas bandas de musica, que acompanharam o cortejo.

A fachada da Camara estava igualmente engalanada com colgaduras tendo pendente das janelas uma faixa em que se lia: *Salvé 20 de Março*. A' entrada do representante do Governo no edificio, caiu sobre ele uma chuva de flores.

No salão nobre, decorado com colgaduras e bandeiras realizou-se depois a sessão solene, sendo o lugar de honra ocupado pelo sr. ministro do Comercio que era rodeado pelo comandante militar da 1.<sup>a</sup> região, representantes da Camara Municipal, eng.<sup>o</sup> Sousa Rego, Eduardo Placido, Visconde de Ermida e engenheiro Fernando de Sousa.



O Presidente da Camara de Celorico, sr. dr. Ernesto Castro Leal, usou da palavra:

O representante do Municipio disse que a Camara se sentia honrada e regosijada com a visita do sr. ministro do Comercio, representante da Ditadura cujo Governo ainda não há muitos dias havia sido aclamado no Porto.

Cabia agora a vez ao titular da pasta do Comercio ir a Celorico inaugurar o troço da linha ferrea que constituia o mais forte esteio da região.

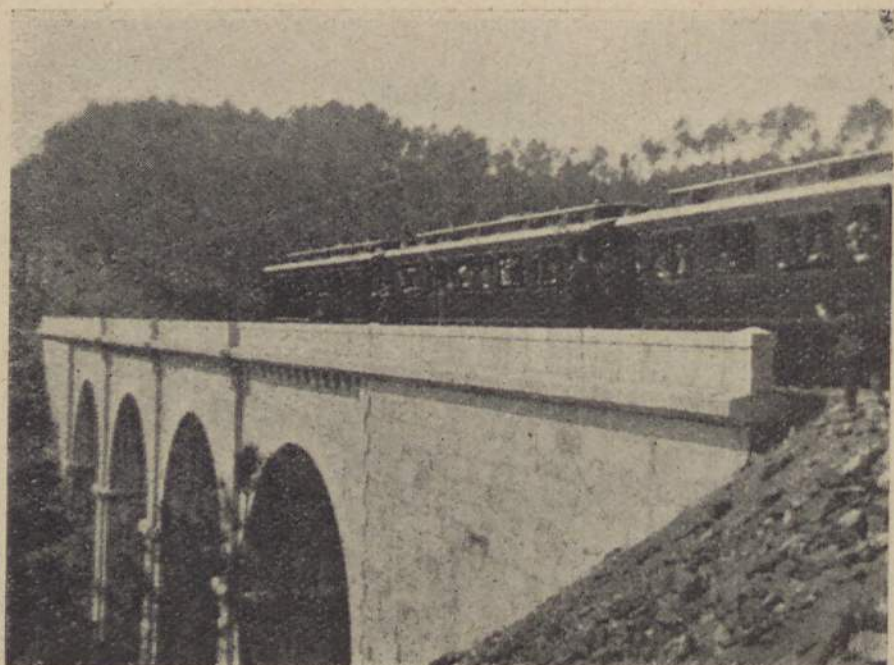
Era seu desejo que o Caminho de Ferro não ficasse em Celorico e que no mais curto prazo de tempo seguisse para Mondim, Canedo, Arco do Baulhe, Ribeira de Pena, e se estendesse possivelmente ás Pedras Salgadas ou Vidago.

Tal aspiração datava de há muitos anos e varias pessoas da terra que antes do 28 de Maio estiveram nas cadeiras do Municipio haviam trabalhado pela realização do troço agora inaugurado.

Depois de mais uma vez agradecer a honra da visita ministerial prestou homenagem a todos que colaboraram para que a obra fôsse um facto, salientando o sr. engenheiro Fernando de Souza que, tanto havia pugnado pelo bem da região e pela construção da nova linha, tendo tambem palavras de carinho para os engenheiros da direcção geral dos Caminhos de Ferro e para o respectivo director geral sr. engenheiro Alvaro Rego que junto dos altos poderes do Estado dispensou todas as facilidades.

Depois o orador salientou a acção da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, muito bem repre-





O comboio inaugural passando na Ponte das Carvalhas onde parou para apreciação da magnífica obra

sentada pelo seu presidente do conselho de administração sr. Eduardo Placido que muito havia contribuído para que a obra se efectuasse sendo por tal motivo digno de admiração e gratidão de todos.

Saudou também os empreiteiros que construíram a linha, apontada como modelar, devido à acção conjunta dos seus construtores e engenheiros terminando por dirigir palavras efectuosas à Imprensa que — disse — era ainda o melhor sistema de radio-fusão das legítimas aspirações regionais.

O orador que concluiu o seu discurso solicitando do sr. ministro do Comercio que fosse interprete junto do Governo da gratidão do povo de Celorico de Basto, ergueu vivas à Patria, correspondidos com enorme entusiasmo enquanto as bandas de musica faziam ouvir o hino nacional.

Falou depois o sr. dr. Paulo Pires Estrela que, lendo o seu discurso terminou dizendo:

Saudo a «elite» de homens que patrioticamente souberam em momento oportuno, lançar mão da nau do Estado evitando que Portugal, o nosso grande Portugal, sossobrasse. Depois de salientar a importancia do novo troço ferroviario, acabado de inaugurar, afirmou que tal melhoramento faria rejubilar os portugueses de alma e coração, pelo que a Ditadura e os seus homens de governo eram dignos dos maiores elogios.

Falou seguidamente o sr. ministro do Comercio que principiou:

—Meus senhores, minhotos como eu, que vim encontrar em festa, em alegria, cheios de felicidade, com os sinos a repicar alegremente. Aqui só vejo a alegria legitima que corresponde a um melhoramento há muito desejado e merecido—dotar esta região com um factor para o seu progresso, para a valorisação do trabalho e para bem do seu povo.

E prosseguindo:

—V. Ex.<sup>a</sup>, sr. presidente da Camara Municipal focou a recepção feita há dias no Porto ao Venerando Chefe do Estado e aos ministros. Essa recepção que foi de facto admiravel, tem-se repetido em todo o País, em toda a parte, no Algarve, nas Beiras, no Norte, etc.

Vê-se que nessas manifestações há carinho, alma, amor pela situação, por um Portugal grande, enfim, pela felicidade do povo português. O povo sente-se bem porque a semente lançada á terra frutificou; agora há estradas, escolas caminhos de ferro, assistencia, credito— numa palavra — o prestigio do País dentro e fóra fronteiras. A semente lançada á terra a partir da data gloriosa de 28 de Maio, ha-de frutificar muito mais.

Essa semente antigamente não frutificava, não porque o povo não se sacrificasse dando o seu suor e o seu sangue. O bom povo português tem sempre trabalhado mas nem sempre foi atendido.

Fala-se agora no desenvolvimento dos caminhos de ferro. Elonio de Brito, Paçô Vieira e muitos outros estadistas trabalharam para esse desenvolvimento.

Esse esforço porem não tinha continuidade. E porque? Porque as orientações eram diversas.

Agora procede-se de forma diferente. Se o povo não foi correspondido é porque a organização não era a que ele precisava. Precisamos modificar processos de trabalho para o povo ser feliz.

«E' por isso que eu, neste momento em que vos vejo vibrar por uma fase de era de progresso vos peço que vos esforceis pela fusão que una todos os portugueses. Que todos se juntem tendo só em mira o bem da Patria e de Portugal. Que todos pois num esforço se unam para poder trabalhar, lutar e fazer uma Patria feliz.»

O orador no final foi muito aclamado ergueu vivas ao povo, os quais foram correspondidos com delirio. Por largo tempo a assistencia se manifestou com vivas á Patria, ministro das Finanças e á Ditadura.

## NA CASA DO PRADO

Novo cortejo seguiu, entre aclamações do povo e acompanhado por uma banda de musica para a



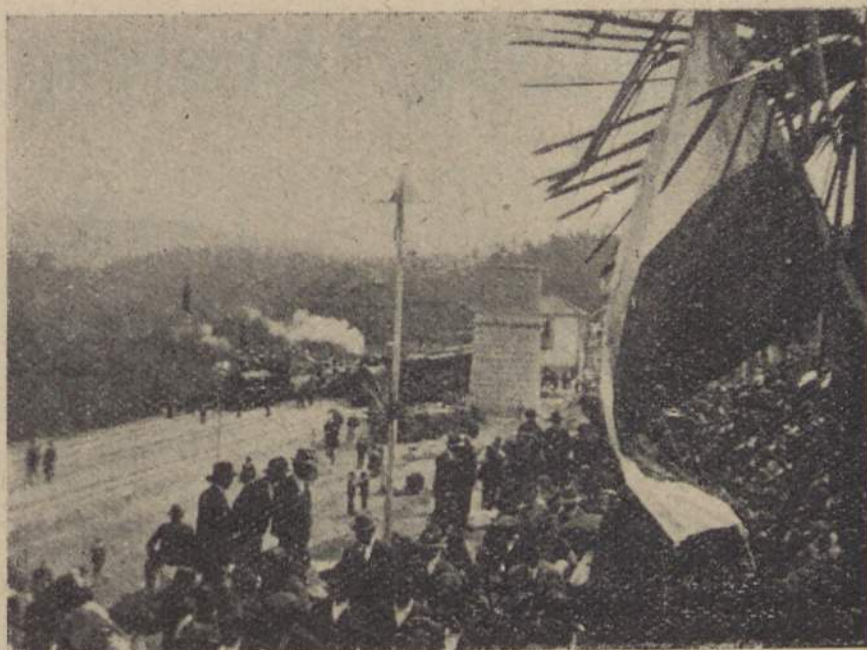


Casa do Prado, interessante solar minhoto, propriedade do sr. Francisco Teixeira Machado, onde se realizou um «copo d'agua» oferecido aos convidados.

Aos brindes falou o lavrador sr. dr. Francisco de Meireles, que como representante da U. N., saudou o ministro afirmando que o concelho estava satisfeito por ver realizada uma velha aspiração ou seja o estabelecimento do caminho de ferro, obra grandiosa.

Essa satisfação — disse — traduziu-se também por estar presente um português, um verdadeiro homem de bem que era o titular da pasta do Comercio, que abandonara a sua casa, a sua familia e o seu bem estar para se dedicar unicamente a Portugal. O orador depois de fazer o elogio do sr. ministro das Finanças, e de dizer que o sr. ministro do Comercio estava completando a obra grandiosa do sr. dr. Oliveira Salazar — um grande heroi que honra a Patria — lamentou não ter palavras para homenagear os homens da Ditadura que tornaram Portugal maior e estavam honrando a Nação.

Saudou o Exército na pessoa do sr. brigadeiro Schiappa de Azevedo, o Conselho de Administra-



Depois da chegada á estação de Celorico de Basto, o cortejo a caminho da Camara

ção da Companhia do Norte, especialmente o sr. Eduardo Placido, de quem há dias lhe afirmaram «ser grande de mais para um País tão pequeno», e o sr. visconde da Ermida, cujo pai foi o grande propulsor dos caminhos de ferro de Guimarães. Saudou ainda o sr. engenheiro Fernando de Souza, defensor acerrimo da região, terminando por saudar a Imprensa, pedindo aos seus representantes que façam saber ao País que Celorico viveu hoje, a sua hora de maior alegria.

Como a hora fosse adeantada o titular da pasta do Comercio encerrou a série de discursos. Em breves palavras S. Ex.<sup>a</sup> referiu-se á recepção gentil e elegante que lhe fora feita na *Casa do Prado* belo solar onde existiam flores e senhoras lindas.

Afirmou que comunicaria aos seus colegas do gabinete a sua impressão de que a gente de Celorico se sentia feliz e estava perfeitamente integrada no rumo seguido pelo Governo. E a terminar:

— Desejava falar muito mas o tempo urge e o comboio está esperando.

«Na alma do povo português há virtudes extraordinarias, virtudes tão belas e tão grandes que podemos contar absolutamente com o ressurgimento da Patria!»

O ministro brinda depois pelos donos da casa e pelas senhoras presentes.

Terminado o «copo de agua» o ministro acompanhado do elemento oficial, povo e bandas de musica seguiu, entre constantes aclamações, para a estação do Caminho de Ferro onde tomou o comboio especial que o conduziu á estação da Livração. Ali tomou depois outro comboio especial que imediatamente, e com as mesmas manifestações da chegada, partiu de regresso ao Porto, pelas 15 horas, tendo ocorrido á estação as autoridades que tinham recebido o sr. ministro do Comercio.

O comboio especial, percorridos os 38 quilometros de linha (dos quais treze foram, inaugurados) chegou á Livração ás 16 e 30 e depois do transbordo ao Porto ás 18 horas e 10 minutos.





# O TERRITORIO MANDCHÚ, SUAS INDUSTRIAS E CAMINHOS DE FERRO

Por C. MENDES DA COSTA



(Continuação)

CONTINUANDO a descrição do numero anterior, começaremos por nos ocupar do Caminho de Ferro do Leste Chinês, que é a empresa pela qual se exerce na Mandchuria a influencia russa.

Como os japonezes, os russos, tambem fizeram

O parque do material, dos tipos mais diversos, compunha-se em 1920, de: 536 locomotivas, sendo 263 russas, 10 alemãs e 263 americanas, estas fornecidas durante a guerra; 594 carruagens para passageiros, sendo 455 com dois eixos e 139 com quatro eixos e, 9562 vagões para mercadorias.

No fim de 1930, a rêde tinha ainda 501 locomotivas, estando incluídas neste numero 243 que não eram utilizadas. Das 258 locomotivas em exploração, 124 eram de 5 eixos duplos para reboque de comboios pesados. De 726 carruagens existentes 129 eram de quatro eixos e as restantes de dois, sendo 200 antigos vagões de mercadorias transformados em carruagens de 4.<sup>a</sup> classe.

Os vagons de mercadorias, eram, não incluindo 466 vagões especiais, no total de 6312, sendo 1485 de quatro eixos; a capacidade media de carga por vagão era de 21 toneladas.

O quadro que segue, permite verificar-se o desenvolvimento do Caminho de Ferro de Leste Chinês:

	1921	1925	1928	1929	1930
Locomotivas-Km. . . . .	8.979 000	6 297.862	7 898.855	7.307 936	6.037.819
Comboios-Km. . . . .	5.673 000	4.300.000	6 624.011	6.108 114	5 128.913
Eixos-Km. . . . .	352.000.000	325 400.000	461 440 800	435.061.292	353.960 606
Passageiros transportados . . . . .	2 045.835	2.558.949	5.147.214	4 993 365	3 539.259
" -Km. . . . .	—	387.792.000	703.735.777	729.888.746	574.739 060
Bagagens-Ton. <sup>as</sup> . . . . .	9.670	8 247	14.599	15.720	12.087
Mercadorias — Toneladas transportadas . . . . .	2.060.000	3.386.025	5.473 608	5.749.386	4.319.149
Ton.-Km. . . . .	—	1.114.485 540	1 736.356 873	1 690.741.138	1 373.967.321

uma obra digna de nota, estabelecendo ao longo do seu Caminho de Ferro estabelecimentos identicos aos dos japonezes, protegendo as colonias que se fixavam, construindo-lhes e mantendo escolas, hospitais, igrejas, etc.

Até 1917 as despesas com estes empreendimentos eram superiores ás receitas da exploração, sendo depois de-te ano reduzidas progressivamente, de maneira que pudessem ser cobertas pelo excedente da exploração, podendo hoje apresentar saldo.

Em 1920, as instalações e o material da rede encontravam-se em pessimo estado, derivado ainda dos estragos causados pela Guerra. De 1921 para cá a direcção do Caminho de Ferro applicou se com resultado á reforma dos serviços.

A rêde desta Companhia, compõe-se de 1726 quil metros, dos quais 1485, servem a Mandchuria setentrional, atravessando-as de oeste a leste, de Mandchuria a Pograditschnaja, e 241 quilometros a grande artéria norte sul de Karbine a Chang-Chun.

O trafico desenvolveu-se muito até 1928 e na seguinte proporção:

Numero de passageiros transportados: de 1921 a 1925, 25%; de 1925 a 1928, 100 %.

Numero de passageiros km.: de 1925 a 1928, 81%.

Numero de toneladas transportadas: de 1921 a 1925, 64%; de 1925 a 1928, 61%.

Toneladas-km.: de 1925 a 1928, 55%.

Em 1928 e 1929 o numero de toneladas transportadas aumentou ligeiramente, mas a tonelagem quiliometrica começou a decrescer, continuando ainda a baixar e muito seriamente de 1929 a 1930. Esta grande baixa pode unicamente ser atribuida ás convulsões internas na China e ainda ao facto do conflito existente em 1929, entre este paiz e a Republica dos S vietes.

Proporcionalmente ao conjunto do trafico, o movimento internacional é importantissimo. Assim o trafico de viajantes idos ou vindos das estações fronteiriças servidas pela rêde do Caminho de Ferro do Leste Chinês foi de 1.489.300 passageiros em 1929, 1.378.100 em 1930.



Do sul ao norte, a corrente de colonização tem abrandado consideravelmente; entre 1928 e 1929 o numero de colonos baixou de 590.000 para 310.000 e o dos viajantes de 4.<sup>a</sup> classe que compreende um numero avultado de emigrantes chineses baixou de 2.098.000 para 1.144.000.

	1921	1925	1928	1929	1930
Receitas. . . . .	—	48.691 249	67.419.646	71.568.615	51.694.878
Despezas . . . . .	—	26 825.772	48.473 524	42.827 887	34 814.355
Produto liquido . . . . .	7.365.460	21.865.477	18.946.122	28 740.723	16.880.523
Coeficiente de exploração. . . . .			71,93	59,84	67,34

Em vista da importancia do trafico internacional e das grandes distancia que separam os grandes centros, o percurso médio do passageiro atingiu no Este chinês, um numero elevado: 136,72 km em 1928, 146,2 em 1929, 162,39 em 1930 comparando, por exemplo, no ano de 1929 com a Alemanha 23,78 km., Japão 25,2 e em França (P. L. M.) 61, é consideravel.

Enquanto para as trez primeiras classes de car-ruagens o percurso médio tanto aumentava como descia, de 1927 a 1928, não cessou de aumentar para os passageiros de 4.<sup>a</sup> classe e emigrantes.

	4. <sup>a</sup> classe	Emigrantes
1927 . . . . .	136,9	277,6
1928 . . . . .	140,2	303,4
1929 . . . . .	165,4	316,1

Para as mercadorias dá-se caso identico. O per-curso médio da tonelada (transportes comerciais) atingiu:

1928 . . . . .	317,22 km.
1929 . . . . .	294,1 »
1930 . . . . .	318 »

(para comparação, em 1929—Alemanha 158,11 km., França (P. L. M.) 236 e Japão 160).

A tonelagem dos transportes coloniais, ex-cluindo os transportes de serviço, foi:

1928 . . . . .	5 473.608
1929 . . . . .	5.749.386
1930 . . . . .	4.319.149

Sobre o numero de 1928, mais de 66 % repre-sentam transportes agricolas e 49 % transportes de exportação.

A maioria das exportações é canalizada para Vladivostock, não só por ser mais proximo, mas tam-bem porque as mercadorias que se destinam ao Japão, podem ser embarcadas sem que haja transbordo.

O governo soviético além de ter melhorado as instalações do porto, tem feito uma politica de ta-rifas de caminho de ferro e de direitos aduaneiros de molde a favorecer o transito por Vladivostock.

As importações são feitas principalmente, da

Russia, que as incrementa baixando as tarifas de caminhos de ferro, e, constituem na sua maior parte, algodão, petroleo e productos metalurgicos.

Os resultados financeiros da exploração do ca-minho de ferro do Leste Chinês, estão assim de-monstrados:

As receitas dos ultimos exercicios dividem-se como segue:

	1928	1929	1930
Trafico. passageiros . . . . .	14 088.881	14.975.194	10.460.694
» mercadorias. . . . .	46 389.892	50.402.992	37 331 524
Receitas accessorias. . . . .	3.375.583	4.037.815	2.501 483
Outras receitas fora do trafico . . . . .	3.365 290	2.092.614	1.401 177

Em 1930 as receitas de mercadorias representa-vam 72,2 % das receitas totais, variando a receita media por passageiro quilometro:

Em 1928. . . . .	0,019
1929. . . . .	0,019
1930. . . . .	0,017

e por tonelada quilometro de transportes comerciais:

Em 1928. . . . .	0,025
1929. . . . .	0,28
1930. . . . .	0,025

As despesas, depois de terem subido rapida-mente de 1925 a 1928, seguindo a ascensão do tra-fego e da actividade de exploração, caracteriz-ada pelo aumento do numero de comboios-quilometros e dos eixos-quilometros, foram fortemente reduzi-dos em 1929 e 1930, como se verificará a seguir:

	1928	%	1929	%	1930	%
Despesas de pessoal	17.156.534	35,4	15 228.208	35,6	12.879.142	36,9
Outras despesas. . . . .	31.316 990	64,6	27 599.679	64,4	21.935.273	63,1

Esta compressão foi realizada em parte por uma grande diminuição do numero dos seus agentes que durante os tres exercicios citados baixou de 27.839 a 25.473 e 19.108.

As receitas que citamos referem-se unicamente á exploração ferroviaria, e não estão incluídas as que a Companhia obtem com exploração das minas de carvão de Tschalajnskije, cuja produção em 1928 foi de 254.290 toneladas das quais 179.824 fo-ram util sadas pelo caminho de ferro, 25.185, absor-vidos pela exploração da mina e 49.281, vendidas.

Terminaremos no proximo numero com os da-dos referentes ao Caminho de Ferro do Sul da Mandchuria.



# INDICAÇÕES

## :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adeante na secção de anuncios.

**Advogados** — O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defeza dos nossos interesses.

**Aguas Termais** — Devemos preferir as aguas nacionais não só por patriotismo mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

**Alfaiates** — Toda a gente póde vestir com economia e elegancia.

**Automoveis** — Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

**Bancos** — Para segurança do capital, do comercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

**Cafés** — Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

**Dentistas** — Sem bons dentes não póde haver saude perfeita e sem um bom dentista não póde haver bons dentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

**Electricidade** — A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas applicações torna-se tanto maior quanto maior fôr o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

*Hidro Electrica Alto Alentejo* — Rua dos Douradores, 150, 1.º.

**Farmacias** — Se em tudo se torna necessario escrupulo, ele é sobretudo indispensavel na escolha dos preparados farmaceuticos.

**Fundições** — Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor fabrico aliado ao melhor preço.

**Hoteis** — Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplicio.

**Inseticidas** — Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

*Pós de Keating* — R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

**Louças** — Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessario gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

**Maquinas** — A maquina póde substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

**Materiais de construção** — Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

*Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.* — Madalenas. — Praia do Ribatejo.

**Material electrico** — Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

**Medicos** — Quando não pudermos, evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

**Mercearias** — A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

**Mobilia** — A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artistica poderá ter mobilia barata, comoda e de bom gosto.

**Navegação** — Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensavel o maior escrupulo na escolha do transporte.

*Royal Mail Steam Packet Company* — R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa — R. dos Ingleses, 28, 1.º. — Porto.

**Marcas e Patentes.**

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

**Telefonia sem fios** — Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

**Tinturarias** — A economia e o aceio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

*Tinturaria Cambournac* — Largo da Anunciada, 11 e 12 — Lisboa.



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



## O BANQUETE OFERECIDO A EDUARDO PLACIDO

ORGANISADO por um grupo de amigos e admiradores das suas altas qualidades e para testemunhar a sua admiração e o seu aplauso pela tenaz iniciativa e esforço pelos progressos dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, realizou-se na noite de 16 do mez findo, no Restaurante do Palacio de Cristal, um banquete ao sr. Eduardo Placido a que assistiram cerca de 150 pessoas.

Neste banquete, verdadeira demonstração de amizade e apreço pelo sr. Eduardo Placido, tomaram parte representantes das associações economicas do Porto, Camaras Municipaes, Altos funcionarios nos Caminhos de Ferro, Officiaes superiores do Exercito, Engenheiros, Jornalistas e Autoridades militares e civis.

A sala estava artisticamente ornamentada e decorada com gosto, ostentando uma vistosa e profusa iluminação.

Ao centro e em frente da mesa principal, exhibia-se em ponto grande, o emblema da Companhia, todo preparado com flores, num belo motivo ornamental que atraia imediatamente, as atenções.

Na mesa de honra, longa, rebrilhante de cristais, tomou lugar o homenageado, tendo á sua direita os srs. dr. Lopes da Fonseca, antigo ministro da Justiça e actual presidente da Comissão de Viticultura do Douro; engenheiro Fernando de Sousa, director de *A Voz* e membro do Conselho Superior de Caminhos de Ferro; Magalhães Carneiro, presidente da Comissão Administrativa da Camara Municipal de Matosinhos; Bento de Sousa Amorim, presidente da Comissão Administrativa da Camara Municipal de Vila do Conde; dr. Vieira e Brito, presidente da C. A. da Camara Municipal de Fafe; dr. Casimiro Fontes, da direcção da Associação Comercial do Porto; Raul de Sousa Ferreira, presidente da Associação dos Comerciantes do Porto, etc.. Á sua esquerda sentaram-se os srs. dr. Moraes de Almeida; coronel Nunes da Ponte, antigo governador civil do Porto e actual comissario do Governo junto da Companhia; general Vasconcelos Porto, delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no Porto; dr. João Rocha dos Santos, presidente da C. A. da Camara Municipal de Guimarães.

Entre a assistencia que era numerosa, destacamos os seguintes nomes:

Dr. Joaquim Pais Vilas Boas, João da Costa Mascarenhas, Jaime de Sousa Correia, Eduardo de Romero, dr. Juiz Alberto Placido, dr. Joaquim Matos, dr. Manuel Joaquim da Costa Cruz, dr. Vicente d'Almeida d'Eça, Joaquim Soares, dr. Miguel Monteiro, Centro Comercial do Porto, dr. Francisco Manuel da Fonseca e Castro, Adrião Ferreira dos Santos, Mario Magalhães, dr. Augusto Pires de Lima, dr. Joaquim

Torres da Costa Reis, Domingos Figueiredo, Jacinto Furtado, Manuel João Amorim Alves, dr. José de Sá, Antonio Gomes, José Luiz da Costa, Leopoldino A. d'Almeida Rainha, Manuel Joaquim Gomes de Lemos, Ruben Amorim, Julio Pinto, Visconde de Pindelo, dr. Augusto Ruela, Diogo de San Romão, Francisco Cardoso, João Augusto Cardoso, Manuel Filipe Barbosa, José Filipe Barbosa, Americo Teixeira Pinto, Joaquim José Ferreira, Diniz da Silva, Manuel José da Silva, Manuel Gomes de Sá, Luiz Augusto da Silva Dourado, Ricardo Guilherme Spratley, engenheiro Alfredo Macedo Santos Junior, engenheiro Adrião Carlos Ferreira dos Santos, dr. José Nosolini, Francisco Gonzalez Barros, Antonio Gonzalez Barros, Julio Gonzalez Barros, Joaquim Macias Rispino, José dos Santos Niz, Carlos de Lima, dr. Americo de Castro, Antonio José de Lima, Alvaro da Silva Lima, A. Lima Carneiro, engenheiro Humberto Macedo Chaves Ferráz, René Borie, Louis Canitia, Federação dos Sindicatos Agrícolas do Norte de Portugal, Comissão de Viticultura da Região dos Vinhos Verdes, Firmino Gomes da Silva, José Machado Pinto Saraiva, dr. Aires Gomes de Oliva Teles, Joaquim do Vale Cabral, Luiz Simões Trepá, engenheiro Jaime de Oliveira, Artur de Carvalho Kendall, dr. Francisco Maria de Sousa, dr. Antonio Augusto Pires de Lima, Antonio Pacheco de Almada, Antonio Pinto Machado, dr. Luiz Rebelo Valente, José da Fonseca Menéres, dr. José Gomes Ferreira da Costa, Antonio Gama, dr. Antonio Maria Pinheiro Torres, dr. Joaquim Barroso Dias Ramos, Liga Agrária do Norte, Visconde da Ermida, engenheiro Antonio Amorim de Vasconcelos Porto, Ricardo Spratley, dr. Temudo Rangel, Associação dos Comerciantes do Porto, representada pela sua Direcção: Raul de Sousa Ferreira, Armindo Avelino de Sousa Peixoto, Abilio de Magalhães Ribeiro e Agostinho Ricon Peres; Francisco Faria, dr. Manuel Caldas, Cav. Ing. Meloni Mob. Eurico, Edoard Ricou, dr. José Fernandes Ribeiro Braga, Padre Agostinho d'Azevedo, Presidentes das Camarhs Municipais de: Póvoa, Famalicão, Maia, Santo Tirso, Amarante e Celorico de Basto, e o dr. Antonio Torres Pereira. Directores dos jornais: *Comercio do Porto*, *Primeiro de Janeiro*, *Jornal de Noticias*, *Montanha*, *Século*, *Diario de Noticias*, *Voz*, *Novidades*, *Diario da Manhã*, e *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Cerca das 10 horas da noite tem inicio o banquete composto de delicados manjares, com a seguinte ementa:

*Potage: Crème de volaille à la Reine; Poisson: Tranches de Saumon Bercy; entrée: médaillons de veau Grand-Duc; relevé: viandes froides panachées; légumes: choux-fleur sauce mousseline; rôti: dindon neau farci truffé; dessert: pudding diplomatique; friandises; ananas au kirsch; fromage; fruits divers; vins; Madère vieux; blanc; Bucelas-Lagrima; rouge: Colares-Mesa; 1.ª Companhia Velha; Champagne; Vin du Porto vieux; Liqueurs et cognacs.*

O sr. Santos Niz, chefe de Serviço da Companhia do Norte procede á leitura dos telegramas e cartas recebidas, que a falta de espaço nos impede de publicar.

Nomes bastantes conhecidos, pessoas de destaque etc.. Serve-se o «Champagne» e iniciam-se

## O S B R I N D E S

Usa da palavra em primeiro lugar, o sr. dr. Moraes de Almeida, que ainda convalescente, lê o seu discurso:

Sauda o homenageado em nome da comissão de amigos e admiradores de Eduardo Placido que queriam homenagear as suas altíssimas qualidades de intelligencia e de trabalho. Conhecido isto, logo muitas outras pessoas correram a associar-se á ideia, desejosas de partilhar dela,



Fiz parte do grupo inicial. E por isso entenderam que eu devia presidir á festa.

E' uma honra que não mereço.

Continua alegando a sua insuficiencia oratoria, agravada por uma gripe pertinaz e impertinente e dirigindo-se ao homenageado:

— E' V. Ex.<sup>a</sup> dotado de extraordinarias qualidades de intelligência, de iniciativa, de organização, de tenacidade e de trabalho, que a todos o impõem e a todos assombram. V. Ex.<sup>a</sup> como que se multiplica nas manifestações brilhantes da sua actividade.

«E pelo muito que V. Ex.<sup>a</sup> tem feito em prol do desenvolvimento ferroviario do norte do país, muito merece o nosso reconhecimento, e o dos que com esse desenvolvimento, directa ou indirectamente, são beneficiados, e de todos os que se interessam pelo bem publico.

— Pôde V. Ex.<sup>a</sup> levar a efeito o que de ha muito era uma justa aspiração dos povos do norte, de entre o Douro e Minho, ou seja a unificação numa só empresa das duas Companhias ferroviarias suburbanas, constituindo com elas uma só empresa forte e poderosa, como o é a Companhia dos Caminhos Ferro do Norte de Portugal, e com ela levar a «feita» a ligação e unificação das suas linhas, a ligação directa das linhas de Guimarães ao porto de Leixões e «esta cidade, com o seu notavel e legitimo complemento, do seu prolongamento da Boavista á Trindade.

«Homens eminentes, de largas vistas, que tentaram varias vezes levar a cabo o empreendimento não o conseguiram.

A gloria dêsse melhoramento estava reservada para Eduardo Placido.

O animador começou — parece paradoxo! — pelo principio, o que nem todos fazem, fusionando as antigas companhias ferroviarias suburbanas.

A seguir, com presteza assombrosa, fizeram-se os estudos das linhas da Senhora da Hora á Trofa e da Boavista á Trindade. Simultaneamente, alargava-se a linha da Povoá, para a uniformidade de bitola.

Depois:

— V. Ex.<sup>a</sup> com uma clarividencia e iniciativa que a todos assombram, e com uma actividade organisadora que jamais pára, vendo que o futuro e engrandecimento destas linhas estava não só na sua ligação e unificação, mas ainda no seu desenvolvimento, tratou logo da sua expansão, levando-as atravez de regiões ricas, pela fertilidade do seu sólo e pela importancia da sua industria fabril.

«E, assim, dentro em breve deverá ser um facto o prolongamento da linha da Povoá até Fão e Espozende, e em seguida até onde fôr conveniente que ela vá.

Eduardo Placido fez mais. Unificou linhas antigas, construiu outras e dotou-as do material circulante mais moderno, do mais aperfeiçoado em qualidades e velocidades, do mais seguro e confortavel.

Mais ainda:

— Na propria linha do Vale do Tamega, de que a Companhia do Norte é apenas simples sub-arrendataria, conseguiu V. Ex.<sup>a</sup> e realisou a construção de um grande troço dela, da Chapa a Celorico de Basto, que em breve tambem deve estar a funcionar.

A actividade do animador não fica por aqui.

— Além do que o Porto e o Norte lhe devem pela unificação e desenvolvimento das suas linhas ferreas suburbanas, V. Ex.<sup>a</sup> como que tirou do nada a Companhia de Seguros «A Mundial», e fez dela o colosso que hoje é, elevando-a ao grau de importancia e de prosperidade em que se encontra.

De taça na mão — bebe, em nome dos promotores da festa, pela saude e prosperidades do homenageado.»

Entra na sala um grupo de operarios — Grupo 10 de Maio — que o sr. dr. José Nossolini anuncia ser a direcção da refe-

rida sociedade composta pelos srs. Antonio Manuel Viana, Casimiro Augusto Moraes, José Fernandes de Souza e outros — que tem como simpatica finalidade a construção de casas economicas para os seus associados — que desejam entregar um ramo de flores ao homenageado e ler a sua mensagem.

Esse grupo, sobre a inspiração do sr. dr. Nossolini e do nosso colega na imprensa Pinto Machado, estabelece contrato com Eduardo Placido, que isentou as suas casas, já construidas, do pagamento dos Seguros.

O grupo bastante modesto, deu um certo tom, ao brilhante jantar, leu a mensagem e finalisa com a entrega do ramo de flores pelas mãos de uma criança.

✱

Outro grupo aparece, representando os empregados da Companhia de Seguros «A Mundial». O sr. Agosinho Pinhão, em nome dos mesmos lê uma mensagem de agradecimento ao homenageado da qual transcrevemos alguns trechos:

«Nós, os empregados da filial de «A Mundial», é que sabemos apreciar esse alcance por directamente tratarmos com milhares de operarios, vitimas de accidentes de trabalho.

Os esforços e a acção de v. ex.<sup>a</sup> neste campo, vivendo na nossa tarefa, entre os boletins do nosso trabalho e só concretizado nas estatisticas dos bem elaborados relatorios de «A Mundial» anda longe de mais do bulicio do mundo e só nós os podemos pôr diante dos olhos de todos para que melhor se avaliem as qualidades nobres do coração de v. ex.<sup>a</sup> e se aprecie o Homem e o Chefe que v. ex.<sup>a</sup> é.

E's porque, ex.<sup>mo</sup> sr. Eduardo Placido, nós, os empregados da Filial de «A Mundial», quizemos compartilhar desta festa, vindo apresentar-lhe as nossas melhores homenagens.

Aceite-as v. ex.<sup>a</sup> modestas mas sinceras: aceite-as, porque são o preito de admiração dos seus empregados, dos homens que, por humildes que sejam, querem pagar com esta moeda a gratidão que a v. ex.<sup>a</sup> devem, porque v. ex.<sup>a</sup> é, nesta epoca o exemplo frisanter do que deve ser o Chefe, o Patrão, o Dirigente da actividade moderna.»

Aplausos prolongados.

✱

O sr. dr. Lopes da Fonseca, que levava, sobre a sua camisa branca a banda azul da Corôa da Romenia, levanta-se e virando-se para o homenageado diz:

«— Desculpe-me sr. Eduardo Placido! As minhas palavras que deveriam ser só para V. Ex.<sup>a</sup>, pertencem tambem a estes trabalhadores. O lar, a escola e a officina — explicam a sociedade, resumem a vida. A mutualidade garante o trabalho. E' o seu galardão. No mundo — só é nobre o trabalhador.

— Trabalhar é, na terra, uma função divina! Bebo pelo trabalho!»

✱

O sr. dr. Gomes da Costa, chefe dos serviços médicos da Companhia, sauda o homenageado. Refere-se á lei dos accidentes de trabalho, promulgada em 1913, uma lei que fazia falia... Foi a maior conquista operaria de Portugal nos ultimos anos. O legislador foi apoquentado por uma preocupação — onde encontrar uma Companhia de Seguros que tomasse tamanha responsabilidade? Eduardo Placido estudou o problema e estudou-o — como estuda tudo. Funda «A Mundial» — e a lei é publicada. Só em 1930 prestou assistencia a cerca de 18.000 sinistrados.

Termina — fazendo o elogio caloroso das realizações ferroviarias do animador.



O sr. general Vasconcelos Porto :

«—Bebo á tenacidade, ao trabalho, ao talento — e sobretudo á grande honestidade de Eduardo Placido.

Aborda o aspecto moral da homenagem. Como talento, como character, como homem que não conhece a legenda sinistra — *homo homini lupus* — define o homenageado.

De frente para o homenageado :

— Olhe V. Ex.<sup>a</sup> para quem está aqui. . E' a «élite» da sociedade Portuense, da cidade do Porto, para onde eu vim no fim da vida mas que é a mais nobre e lial das cidades.

— Quem está aqui? O trabalho. A industria, o commercio, a agricultura, as letras, as artes, os médicos, os advogados. E' preciso ter muito talento e ser muito honesto para congregar tantos e tam luzidos nomes.



Fala o sr. Joaquim Cabral, do Conselho Fiscal das Companhias, simpatica figura. Trás insignias de condecorações várias.

Lê o seguinte discurso :

Sr. Eduardo Placido: Por razões muito especiais não posso ficar calado.

Ligam-me a uma boa parte da rêde ferro-viária que V. Ex.<sup>a</sup> tão superiormente dirige, ou seja á linha do antigo Caminho de Ferro do Porto á Póvoa e Famalicão. laços de recordações e carinho.

Foi meu saudoso pai, o engenheiro Constantino do Vale Coelho Cabral, membro do seu Conselho de Administração, durante largos anos, sucedendo-lhe eu como vogal do mesmo Conselho, desde 1910 até 1927.

Assim trabalhei portanto naquela Companhia, o melhor de 16 anos.

Atraves-amos então o largo e doloroso periodo da Grande Guerra, sob o peso de mil apreensões e dificuldades.

No periodo que se seguiu de «Após-Guerra» de novo reatamos o estudo de grandiosos projectos e planos que de longe já vinham ocupando o nosso espirito, não faltando nunca a melhor das boas vontades.

Neles se enquadravam o prolongamento da nossa linha ao centro da cidade e a ligação das linhas da Póvoa com a de Guimarães e competente alargamento da via da primeira daquelas Companhias.

Levaram-se todos esses belos projectos, até onde foi possível, mas por aí ficamos.

Permita-me V. Ex.<sup>a</sup> que num parentese: a esta minha simples exposição, eu cite dois nomes:

O de meu antigo e então colega no dito Conselho, o meu caro amigo sr. Ricardo Spratley e o do então Engenheiro Director da Exploração sr. Visconde da Ermida, os quaes cada um no seu lugar deram com toda a sua brilhante intelligencia, o melhor esforço á pretensa realização de taes grandiosos projectos.

Por isso mesmo, o dono da Providencia lhes fez justiça, pois taes elementos tinham que ser fatalmente aproveitados e deles naturalmente V. Ex.<sup>a</sup> sr. Eduardo Placido, lançou mão.

Assim o sr. Spratley na Administração da Companhia do Norte, continua prestando relevantes serviços e o sr. Visconde da Ermida na «Construção» vem dando o seu melhor e bem competente esforço.

— O sonho desses belos projectos e grandiosos planos, está hoje finalmente realizado, graças á acção e tenacidade do muito ilustre e digno Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, que é V. Ex.<sup>a</sup> sr. Eduardo Placido.

Permita-me ainda eu faça aqui uma referencia ao meu caro amigo sr. engenheiro Antonio de Vasconcelos Porto, dignissimo Director da Exploração da Companhia do Norte seu infatigavel e activo colaborador.

É S. Ex.<sup>a</sup> digno da admiração de todos nós. Como portuense e portanto nortenho que eu sou, só me resta fazer ardentes votos para que se con erve por cá e nunca nos abandone.

Voltando ao assunto, devo dizer, que houve de inicio quem duvidasse que taes grandiosos planos pudessem ser postos em execução e realizados! Não se lhes deve levar a mal, pois que na época que se atravessa, isso parecia plano demasiado colossal, afigurando-se superior ás forças de quem quer que fosse.

Pois V. Ex.<sup>a</sup> sr. Eduardo Placido, que enfileira entre os raros que sabem vencer, venceu de facto.

Prometeu e cumpriu. Fez assim o Milagre que a todos hontem foi dado verificar!

Que Deus lhe reserve com as maiores venturas e prosperidades, a melhor saude e largos anos de vida, para bem de todos, homens do Norte e de todo o Portugal e assim viver e gosar a sua Obra.

Muitos parabens.



O sr. dr. João Rocha dos Santos, presidente da C. A. da Camara Municipal de Guimarães, diz como viu realizar-se o fenomeno das obras admiraveis que a acção de Eduardo Placido promoveu.

O sr. Ricardo Spratley agradece as referencias que o

sr. Joaquim Cabral amavelmente lhe endereçara. Está ali como representante do Conselho de Administração da Companhia. Tem podido avaliar, lado a lado, o esforço do homenageado. Em face da sua actividade, dos seus processos de trabalho, só pode augurar um futuro de prosperidades á Companhia.

Em seguida falou o sr. José dos Santos Niz, Chefe de Serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, em seu nome, no dos seus colegas e no do pessoal daquela companhia, principiando por agradecer á comissão organisadora do banquete o ensejo que lhes deu de mais uma vez poderem prestar homenagem á lúdima e presigiosa personalidade do sr. Eduardo Placido.

Esclarece que, por feitio, por temperamento e pela força do seu character não costuma associar-se a homenagens que não sinta dentro do seu coração, e por este motivo encontra-se ali com a maior satisfação e alegria por achar justissima a consagração que se está fazendo a um homem que duma

forma exuberante se está evidenciando dentro do meio ferroviario do país.

Falaram médicos, advogados, engenheiros, homens da alta finança e do alto commercio, sendo natural que ele falasse tambem, como ferroviario, com 26 anos de serviço, para desta forma S. Ex.<sup>a</sup> receber as homenagens sinceras do pessoal do Norte, seu subordinado.

S. Ex.<sup>a</sup> é mais que um chefe: é um amigo dedicado de cada empregado, e de cada um deles soube fazer um amigo sincero.

Falaram os oradores antecedentes sobre Eduardo Placido, apresentando-o sob os varios aspectos da sua lucida intelligencia. Ele orador vai focá-lo sobre um aspecto ainda não ventilado: Como S. Ex.<sup>a</sup> foi recebido no meio ferroviario, por parte do pessoal das antigas Companhias da Póvoa e Guimarães.

Como sempre, quando surge um novo presidente do Conselho de Administração, o pessoal interroga-se, perguntando-se quem é? De onde vem? Ninguém o conhecia no nosso meio. Não foram precisos muitos dias para todos o conhecerem. Eduardo Placido, com aquela actividade que lhe é peculiar, percorrendo as linhas da Companhia em todos os sentidos, mostrou-se o que era: um homem de acção, um homem de projectos e de realizações imediatas, um homem amigo do seu pessoal.

O seu valor impôs-se mais ainda, quando resolveu o assunto que se achava pendente, da fusão das duas Compa-



EDUARDO PLACIDO

Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal



nhas, que havia sido iniciado com felicidade pelo Conselho de Administração da linha da Póvoa, a quem deseja saudar neste momento, e que por motivos estranhos á sua vontade não tinha conseguido solucionar como era seu ardente desejo. E' nesta altura que Eduardo Placido entra para a Administração desta linha, e em poucos dias as dificuldades que haviam surgido desapareceram por completo. Em pouco tempo inicia as obras da ligação das duas companhias e do prolongamento da linha ao centro da cidade.

Emquanto que num trabalho insano e vertiginoso onde S. Ex.<sup>a</sup> desperdiça todas as suas energias sem um desfalecimento, os seus detractores vão aparecendo por todos os lados deturpando a sua obra grandiosa, atirando-lhe cascas de laranjas, mas S. Ex.<sup>a</sup>, triunfante vai avançando sempre até que, hoje recebe o prémio do seu trabalho, a consagração formidável que se lhe está fazendo neste momento. Vai S. Ex.<sup>a</sup> subindo os degraus do pedestal a que tem direito, enquanto que os seus inimigos em sentido inverso as vão descendo até se confundirem com a massa anónima, de quem ninguém se lembra.

Eis aqui a obra grandiosa do nosso Presidente, e que me desculpem. Peço para o pessoal do Norte, a prioridade das homenagens prestadas a S. Ex.<sup>a</sup>.

Não quero findar sem ligar ao nome de Eduardo Placido o nome também prestigioso do sr. engenheiro Vasconcelos Porto, que com a sua intelligencia e vigor tem sido um realizador competente da obra de S. Ex.<sup>a</sup>, pelo que peço para que S. Ex.<sup>as</sup> sejam saudadas com uma vibrante salva de palmas para desta forma coroarmos os esforços de tão ilustres personalidades.

Brindam a seguir os srs. José Machado Pinto Saraiva, do Conselho Fiscal da Companhia e o engenheiro italiano Melloni, que, em curtas palavras, na sua lingua patria, fez uma saudação entusiastica ao homenageado.



O sr. dr. José Faria Machado diz que em nome da Federação do Sindicato Agrícola do Norte de Portugal tem a honra e o desvanecido prazer de trazer a S. Ex.<sup>a</sup>, em nome da Lavoura do Norte, as suas sinceras e gratas homenagens.

Neste preito de justissima cooperação a que se associavam as forças vivas da intellectualidade e do trabalho desta rica e fertilissima região, é justo que a lavoura patenteie, mais uma vez o sentido preito da sua agradecida homenagem.

V. Ex.<sup>a</sup>, que é indubitavelmente um grande animador, realizando esse maravilhoso caminho de ferro que vem ligar o Porto de Leixões a uma das mais uberrimas e povoadas regiões produtoras, mostrou a larguesa da sua visão economica e o seu amor acendrado ao progresso desta região que não sendo sua pelo nascimento, é sua e muito sua pelo muito que lhe deve.

Mas a Lavoura deve-lhe mais: deve-lhe os campos experimentaes da cultura, e a arborisação das suas linhas que provam exuberantemente o seu amor pela Lavoura do Norte.

Bebe por isso pelas prosperidades do C. de F. do Norte e ainda pelas prosperidades do homenageado.



Fala o sr. dr. José Fontes em nome da Associação Commercial do Porto que lê:

Tenho a honra de saudar V. Ex.<sup>a</sup> em nome da Associação Commercial do Porto.

Não devia caber-me, a mim, o mais modesto dos directores daquela Casa, a subida honra de falar hoje aqui. O Ex.<sup>mo</sup> Sr. Ricardo Spratley, Presidente da Associação, colheu da Direcção um voto para que a nossa Associação se fizesse representar nesta festa de homenagem a V. Ex.<sup>a</sup>. Mas S. Ex.<sup>a</sup>, que tem aqui logar noutra qualidade, tão grata ao seu coração, de colega de V. Ex.<sup>a</sup> na Administração da Com-

panhia do Norte, teve o natural melindre, de natureza tão pessoal, de falar aqui também aqui em nome da Associação Commercial do Porto. E, então, quiz a sua muita amizade distinguir-me, cometendo-me o honroso encargo de o representar aqui.

Não é facil a tarefa. Peza-me sobre os hombros responsabilidade superior ás minhas forças. Todos V. Ex.<sup>as</sup> sabem a forma como o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Ricardo Spratley tem occupado e preenchido o seu logar de Presidente da Associação Commercial do Porto. Tem S. Ex.<sup>a</sup> procedido com tanto saber, ponderação, brilho, competencia e prestigio (muitos applausos) que representa-lo envolve uma responsabilidade com que eu não posso.

Ma', se essa representação é na verdade superior ás minhas forças, é com o maior prazer que, embora modestamente, colaboro na homenagem aqui tributada hoje a V. Ex.<sup>a</sup>.

É que V. Ex.<sup>a</sup> representa uma ideia e, mais do que isso, o poder de a realizar.

Ha mais de 20 anos, talvez ha 30, que surgiu a ideia de ligar a linha de Guimarães com a da Póvoa, unificando a respectiva bitola e submetendo-as a uma administração comum. Posteriormente, mas ha também já muitos anos, surgiu essa outra ideia de prolongar essas linhas até ao centro da cidade do Porto. Desde sempre que a Associação Commercial do Porto se interessou por essas ideias e as apoiou junto dos poderes publicos.

Posteriormente appareceu V. Ex.<sup>a</sup>, interessando-se pela realização e efectivação daqueles dois planos, e, dedicando a essa obra a sua grande intelligencia, a sua rara actividade e o largo espirito de iniciativa que o caracteriza, V. Ex.<sup>a</sup> encontrou sempre a seu lado o apoio da Associação Commercial do Porto, não só para conseguir a decisão do Governo como para apressar a conclusão da obra.

Tivemos agora todos ocasião de verificar, na interessantissima viagem de ha dois dias, que V. Ex.<sup>a</sup> tão gentilmente nos proporcionou e que foi honrada com a presença do Chefe do Estado, a maneira verdadeiramente superior como a primeira daquelas ideias foi realizada, a magnifica qualidade do material, todos os primores do serviço, cujas provas de resto já foram dadas na linha da Póvoa. E é portanto com o maior prazer que a Associação Commercial do Porto felicita V. Ex.<sup>a</sup> pela obra já realizada, seguro penhor de que a parte em via de conclusão será prontamente terminada com eguaes vantagens para a Economia do Norte do País.

A identidade de vistas que temos atingido, sempre que com o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Ricardo Spratley tenho tido ocasião de abordar qualquer assunto, faz-me esperar que tenha conseguido interpretar o sentir de S. Ex.<sup>a</sup>.

Por isso levanto a minha taça para, em nome da Associação Commercial do Porto, saudar V. Ex.<sup>a</sup> e beber pelas suas prosperidades pessoais, pelas da Companhia que V. Ex.<sup>a</sup> tão brilhantemente dirige.



Falam a seguir os srs. Raul de Sousa Ferreira, em nome da Associação dos Comerciantes do Porto que brinda pelo homenageado, destacando em perfeita synthese, o que são e devem ser as relações entre o importante organismo que dirige e os Caminhos de Ferro do Norte e o sr. Rodrigo Pinto Leite, em nome do Centro Commercial do Porto, que disse:

Ex.<sup>mo</sup> Sr. Eduardo Placido: Não podia a Direcção do Centro Commercial do Porto, que tenho a honra de representar, deixar de associar á justa homenagem que hoje é prestada a V. Ex.<sup>a</sup>, porquanto, por mais de uma vez e junto dos poderes constituidos, pugnou por melhoramentos que V. Ex.<sup>a</sup> conseguiu realizar, tornando-os efectivos.

É V. Ex.<sup>a</sup> possuidor de invulgares qualidades de actividade, iniciativa e intelligencia, aliadas á faculdade, tão perfeita que chega a parecer intuitiva, de conhecer os homens e saber aproveitar as suas qualidades de intelligencia e trabalho, o que, sem exagero, lhe dá a categoria de animador excepcional dos intentos a que se dedica.

A nova modalidade das velhas Companhias do Caminho de Ferro, do Porto á Póvoa e Famalicão e do Caminho de Ferro de Bougado a Guimarães, transformadas na Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, deve-se a V. Ex.<sup>a</sup>: e com ela, esse quasi milagre de ressurgimento rapido, tornando modelares os seus serviços com uma celeridade émula das suas locomotivas.

Muito e muito haveria que dizer que innumerar; porém, a constatação ha dois dias feita por milhares de pessoas e representantes dos Altos Poderes Constituidos, dizem mais e tudo quanto eu pudesse dizer.

Assim, pois, com as felicitações do Centro Commercial do



Porto, o seu regosijo por verificar que, devido a V. Ex.<sup>a</sup> e seus brilhantes colaboradores, o Porto possui mais um poderoso instrumento de trabalho que trará como consequência o desenvolvimento económico de três grandes actividades; a agrícola, a comercial e a industrial, elemento este que, a breve trecho, será completada com o ramal Boavista-Trindade.

Aceite V. Ex.<sup>a</sup> os cumprimentos do Centro Comercial do Porto, que, com muita sinceridade, brinda V. Ex.<sup>a</sup> fazendo votos pelas prosperidades da Empresa à qual tanto se tem dedicado.

Falaram ainda os srs.: dr. José Nosolini, engenheiro Vasconcelos Porto — poucas palavras mas aceitadas — bebendo

marei os nossos produtos ricos e os nossos produtos pobres, entendendo-se por produtos ricos todos aqueles que — como os vinhos, as cortiças, os azeites e as frutas — têm capacidade extensiva, isto é, capacidade de exportação pela sua qualidade, transformando-se assim em ouro para o país.

*Produtos pobres*, todos aqueles cuja venda se encontra limitada aos nossos restritos mercados externos, *fora portanto dos mercados mundiaes*. Para uns e para outros, as Companhias Ferroviárias são elementos primaciaes, precisando estas de se encontrarem devidamente apetrechadas para exercerem a sua missão, *para em boas condições fazerem o seu transporte*, fazendo circular esses produtos dentro do País e levando-os rapidamente, *convenientemente protegidos e defendidos dos portos de mar*.

V. Ex.<sup>a</sup> sr. Eduardo Placido, tendo escolhido já um grupo de agrónomos ilustres — a que presto as minhas homenagens — para no longo



Dois aspectos do banquete — Em cima: Na mesa da presidência o homenageado ouve o sr. Agostinho Pinhão lêr a mensagem em nome dos empregados da «Mundial». Em baixo: um aspecto da assistência

por um grupo de amigos, José Menéres, Arnaldo Pinheiro Torres, dr. José Ferreira, da Ass. Comercial de Vila do Conde, dr. Joaquim Romano, dr. Costa Reis, da Camara da Póvoa e engenheiro Fernando de Souza.

Em nome da Liga Agraria do Norte, fala o sr. dr. Manuel de Figueiredo que leu o seguinte discurso:

Senhor Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal:

A Direcção da Liga Agraria do Norte tem acompanhado de perto, e sempre com o maior interesse, a acção de V. Ex.<sup>a</sup> e da Companhia de que V. Ex.<sup>a</sup> é ilustre Presidente em prol da lavoura. A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal tem sabido desenvolver a sua acção, não nos limites estreitos da sua industria, mas no ambito largo da economia geral, do que é parte integrante. E porque a Direcção da Liga Agraria entende — e por esse principio sempre tem pugnado — que a economia do País só pelo accordo de todos os seus valores, nela integrados, em funções diferentes, pode alcançar o desenvolvimento a que tem direito, ela se associa sincera e lealmente — calorosamente — á justa e bem merecida homenagem que hoje é aqui prestada a V. Ex.<sup>a</sup>.

Dentro do vasto campo, mal defenido ainda, da economia agricola portugueza, ha que firmar uma mentalidade do conjunto que, a nosso ver — (não vou entrar em pormenores) — deve firmar-se sobre o que cha-

das linhas servidas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, ensinarem e demonstrarem as boas práticas agricolas aos lavradores, mostrou mais uma vez quanto a sua intelligencia e a sua cultura estão ao par do que hoje deve ser, — e é — em todo o mundo civilizado, a industria de transportes, em face da lavoura.

Assim a Direcção da Liga Agraria do Norte, ao associar-se gostosamente a esta festa, tem a honra de, em nome da Associação que representa, de apresentar a V. Ex.<sup>a</sup> as suas homenagens e tambem os seus agradecimentos.

Bebo pelas prosperidades da Companhia do Norte de Portugal e ergo a minha taça em nome de toda a Direcção da Liga Agraria, pela saude e prosperidades pessoas de V. Ex.<sup>a</sup> seu muito ilustre Presidente — a quem afirmo a nossa muita admiração pelas suas obras e altissimas qualidades de grande animador e forte realizador!

Por V. Ex.<sup>a</sup>!

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

O sr. dr. José Nosolini: Sob o ponto de vista da actividade seguradora, sob o ponto de vista da actividade ferroviaria, a obra do homenageado — proclama é um exemplo.

Uma frase:

— Imaginem v. ex.<sup>as</sup>: Placido de nome, é um vulcão de nervos sempre em erupção...

O sr. engenheiro Antonio de Vasconcelos Porto, director



prestigioso da Companhia, emoldura em duas palavras de homenagem, em nome dum grupo de amigos, a figura de Eduardo Placido. E' breve e sintético. O seu brinde assume um carácter pessoal.

O sr. José Meneses, em nome da assembleia geral da Companhia do Norte, e o sr. dr. Arnaldo Pinheiro Torres, saudam, em palavras breves, o homenageado.

E seguem-se-lhe, os srs. Joaquim Romano, dr. Joaquim da Costa Torres, presidente da Camara de Pova de Varzim e dr. Simão Pinto de Mesquita, em nome da Comissão de Viticultura da Região dos Vinhos Verdes que diz ser bem compreensível a relação de interesses existentes entre essa região e a rede ferroviaria da Companhia do Norte. A linha principal do Porto a Fafe agora completada graças á energia realisadora do sr. Eduardo Placido atrave-sa os Vales do Ave e do Vizela rica em vinhos, como por exemplo o afamado de Santo Tirso.

Continuando :

A linha do Vale do Tamega em termos de ficar concluida até Celorico corta uma região de excelentes vinhos, da Livração por Amarante até Basto. Com a nova ligação da Senhora da Hora á Trofa passou a ter esta séde a sua testa maritima em Leixões. Atendendo ás obras a realizar nesse porto e, a esse proposito recorda a pessoa do dr. Antunes Guimarães não é difficil prever a importancia que, para a exportação desses vinhos, alcance a rede da Companhia do Norte, atendendo á economia dos respectivos transportes.

Alude ás dificuldades presentes que provocaram a estagnação da exportação dos vinhos verdes e faz votos para que o esforço conjugado da lavoura, do commercio, das empresas transportadoras e do Estado consigam para o bem comum, solucionar a crise actual. Nesse esforço conjugado muito ha a contar com a tenacidade e intelligencia do sr. Eduardo Placido, que na exploração e extensão dos caminhos de ferro tantas provas tem dado do seu valor e por quem calorosamente brinda.



Fala o sr. coronel de Artilharia, Nunes da Ponte :

«Meus senhores

Eu não tinha, afirmou-o com a maior sinceridade, tenção alguma de falar.

E não tencionava falar por estar inteiramente convencido de que viria encontrar aqui alguém, representando o Governo, que, muito mais categorizado de que eu, melhor havia de saber desempenhar-se desse encargo.

Certamente porem a pessoa ou pessoas que supunha ver neste banquete não se acham presentes, pelo facto de acompanharem S. Ex.<sup>a</sup> o Sr. Presidente da Republica, que adiou para amanhã a sua saída do Porto.

E como S. Ex.<sup>a</sup> prestimosa figura d'alto relevo mental e moral, exemplo vivo de espirito de sacrificio, d'abnegação e de civismo, verdadeiro português de lei, se encontra ainda dentro dos muros desta nobre e leal cidade, que não desmentindo as suas nobres tradições de hospitalidade, de fidalguia e cavalheirismo tão bisarramente o acolheu e delirantemente aclamou, eu aproveito o ensejo para — interpretando com certeza o sentir de quantos me escutam, porque, sejam quaes forem as opiniões politicas que defendam os credos religiosos que professem, perante o Chefe do Estado que, como representante da Nação simbolisa a Patria, não pode haver divisões, mas todos devem unir-se no mesmo sentimento de admiração e respeito — render publicamente a S. Ex.<sup>a</sup> as mais sinceras e calorosas homenagens.

Posto isto cumpre-me agradecer a V. Ex.<sup>a</sup> Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. Moraes de Almeida — e aproveito o momento para lhe expressar os votos sinceros pelo pronto restabelecimento da sua saude — como Presidente da Comissão Promotora desta homenagem a deferencia gentil para comigo havida, convidando-me para o banquete.

A V. Ex.<sup>a</sup>, figura de relevo no meio social portuense, advogado distinto, entre a sua classe justamente apreciado e estimado, agradeço portanto, e, recorrendo á sua bondade peço-lhe para ser o interprete, junto dos seus illustres colegas da Comissão, do meu reconhecimento.

Meus Senhores! Entre os melhoramentos importantes realisados pela Companhia do Norte, desde que tem á frente do seu Conselho de Administração o Sr. Eduardo Placido, avulta sem duvida, porque é no momento presente aquele cuja importancia mais se faz sentir, o representado pela construção da linha da Senhora da Hora á Trofa, aberta agora á exploração.

Da sua importancia fala exuberantemente a viagem apoteotica, verdadeiramente triumphal, a mais brilhante talvez que tenho presenciado, realisada ante-hontem da Boavista a Guimarães.

Nessa viagem magnifica, foi-me dada a felicidade de palpatar todo o entusiasmo, a alegria comunicativa e franca com que a bemdita gente do Norte, trabalhadora e activa, acorria ás estações do trajecto, em manifestações freneticas, vibrantes!

Ora se é certo que toda essa boa gente vinha prestar o seu culto de admiração e respeito a S. Ex.<sup>a</sup> o Sr. Presidente da Republica e aos membros do Governo que o comboio conduzia, não é menos verdade que ela manifestara de forma eloquente, insofismavel, o jubilo, a satisfação e a alegria, por vêr as suas terras valorisadas com o estabelecimento duma nova linha, com a marcha triunfante do comboio que, encurtando distancias, a todos traria rapidamente até ao grande meio populacional, industrial e commercial que é a cidade do Porto!

E, sem o mesmo espirito de lisonja, o que seria indigno de mim mesmo, mas sendo apenas verdadeiro porque, sem menosprezo para ninguém, como diz Gustave le Bon em um dos seus livros admiraveis «os militares são francos, falam sempre a linguagem da verdade» e ainda com toda a imparcialidade, inerente aliás ás funções do cargo que exerce e respeito, a construção dessa linha, embora auxiliada pelo Governo da forma que acaba de ser claramente defenida pelo sr. engenheiro Fernando de Sousa, a quem apresento os meus cumprimentos, deve-se em grande parte ao esforço tenaz e persistente do sr. Eduardo Placido.

Fazendo portanto simplesmente justiça presto a minha homenagem ao seu espirito forte de impulsionador e de organisador, á sua vontade inquebrantavel—rara infelizmente, entre os portugueses—vontade firme, resoluto, decidida, daquelas vontades que não desanimam nem enfraquecem e arredando escolhos e vencendo obstaculos, acabam sempre por triunfar e vencer.

A's figuras altamente representativas que vejo aqui reunidas, representantes de organismos economicos, de varios concelhos do Norte entre os quaes noto, com indivisivel satisfação, alguns dos que foram meus distinctos colaboradores no desempenho de certo cargo que exerci durante alguns anos e do qual não guardo nenhuma saudade, dirijo efusivas saudações, sem esquecer—permitam-me a forma amiga de expressão porque S. Ex.<sup>a</sup> de nós todos é amigo—o nosso General Vasconcelos Porto pae do engenheiro sr. Antonio Porto que — e escuso de dizer mais nada—entre os engenheiros distinctos... é distincto!

O Sr. Dr. Lopes da Fonseca, com a sua palavra fluente e brilhante, teceu ha pouco um verdadeiro hino ao trabalho. Até o fez em verso! Pois, na jornada igualmente triumphal realisada no domingo pelo Chefe do Estado a Matosinhos; e perdoem-me V. Ex.<sup>as</sup> que mais uma vez aborde o assunto da estada de S. Ex.<sup>a</sup> no Porto, mas o meu coração de português e de patriota vibra de emoção e entusiasmo ao verificar que toda a gente sã do meu Paiz, aquela que a politica estreita não desvaira, agradece os beneficios do actual Governo que só pensa no bem estar e no engrandecimento da Patria; nessa jornada dizia eu, quando passava, acompanhado dos membros do Governo, o Sr. General Carmona que, atraente insinuante, sorria



a quem o festejava, ouvi da boca dum homem rude de campo o brado sentido e sincero, que mais fundamente me sensibilizou, que mais intensamente fez vibrar as cordas do meu sentimento: «viva quem nos dá trabalho»!

Pois bem, digo eu agora: viva o Sr. Eduardo Placido, infatigável trabalhador, que a tanta gente vem dando trabalho. E na época que passa, de pavorosa crise mundial, em que justamente a falta de trabalho avulta como uma das suas principais determinantes, *dar trabalho*, merece bem o nosso reconhecimento e a nossa gratidão.

Termino pois erguendo a minha taça pelas prosperidades da Companhia do Norte, pelas felicidades pessoais de V. Ex.<sup>a</sup> e de sua ilustre Família.»

Uma salva de palmas e grande ovação ao orador.

Levanta-se Eduardo Placido — que a assistência aplaude calorosamente.

São quasi duas horas da madrugada.

Foi preciso, para que a veia oratoria estancasse, que o dr. Lopes da Fonseca pedisse treguas...

O sr. Placido:

— Se alguma coisa tenho feito pelo meu paiz se algumas dificuldades tive que vencer, sinto-me hoje pelas palavras proferidas altamente compensado e remunerado de tudo

Modesto:

— Parece depreender-se, do que se disse aqui, que se alguma coisa se realizou a mim se deve. Não é assim.

Energico.

— Deve-se porem a todos os meus colegas do Conselho de Administração, aos funcionarios, aos operarios e aos amigos da Companhia. Deve-se tambem, e muito principalmente, aos municipios das regiões servidas pelas nossas linhas. Deve-se ás forças economicas, deve-se á imprensa, especialmente á imprensa do meu paiz que tem acompanhado o trabalho que a Companhia a que pertenco desenvolve aqui no Norte.

Continua:

— Não ha duvida que a Companhia do Norte alguma coisa tem feito. Nunca desanimei: Tenho uma missão a cumprir — hei-de cumpri-la.

Aplausos.

— Sempre que trabalho — vejo-me acompanhado de bons e valiosos amigos. A maior parte — está nesta sala. Isto me torna feliz.

Num grande gesto:

— A festa não é minha — é de V. Ex.<sup>as</sup> é uma festa de todos. A minha obra não seria possível sem o vosso auxilio. Congratulamo-nos por uma obra que não é minha mas de todos os que me acompanham e, como eu, a desejam ver grande e próspera:

Termina, comovido num agradecimento pelas palavras que ali lhe levaram, que não poderá esquecer, que o tocaram no mais intimo da alma e só servirão para o estimular mais e mais no caminho que se propoz seguir.

Todos se levantam fazendo uma simpática manifestação ao homenageado que se sente comovido com tantas deferencias.

A orquestra executou, durante o banquete, belos trechos de musica e a festa terminou ás 2 horas.

## EXPOSIÇÃO SOUZA PINTO

ENTRE as variadas visitas que o Chefe do Estado fez no Norte, regista-se a á Exposição de pintura do mestre pintor Souza Pinto cuja exposição constituiu no Porto um acontecimento artistico. No Salão Silva Porto ao acto inaugural acorreram numerosas e distintas senhoras que á chegada do Chefe do Estado lhe lançaram flores da varanda do edificio.

Acompanhando o Chefe do Estado iam os srs. presidente do Ministerio, ministros do Comercio e Interior, comandante



Busto de Souza Pinto feito por seu filho Carlos Luís de Souza Pinto discípulo de Teixeira Lopes

da Região, Governador Civil e varias autoridades civis e militares que dispensaram bastantes elogios ao distinto açoreano que em Paris marcou um lugar notavel como homem e pintor de grandes meritos.

O Chefe do Estado depois de felicitar Souza Pinto retirou sensibilizado pela maneira brilhante como foi recebido pela selecta e distinta assistência.

Entre as muitas pessoas que se fizeram representar registamos os srs.: drs. Armelim Junior, José de Figueiredo, pintor Carlos Reis, Almeida Moreira, etc.

A «Revista Insular e de Turismo» estava representada pelo seu e nosso director Carlos d'Ornelas.

**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos

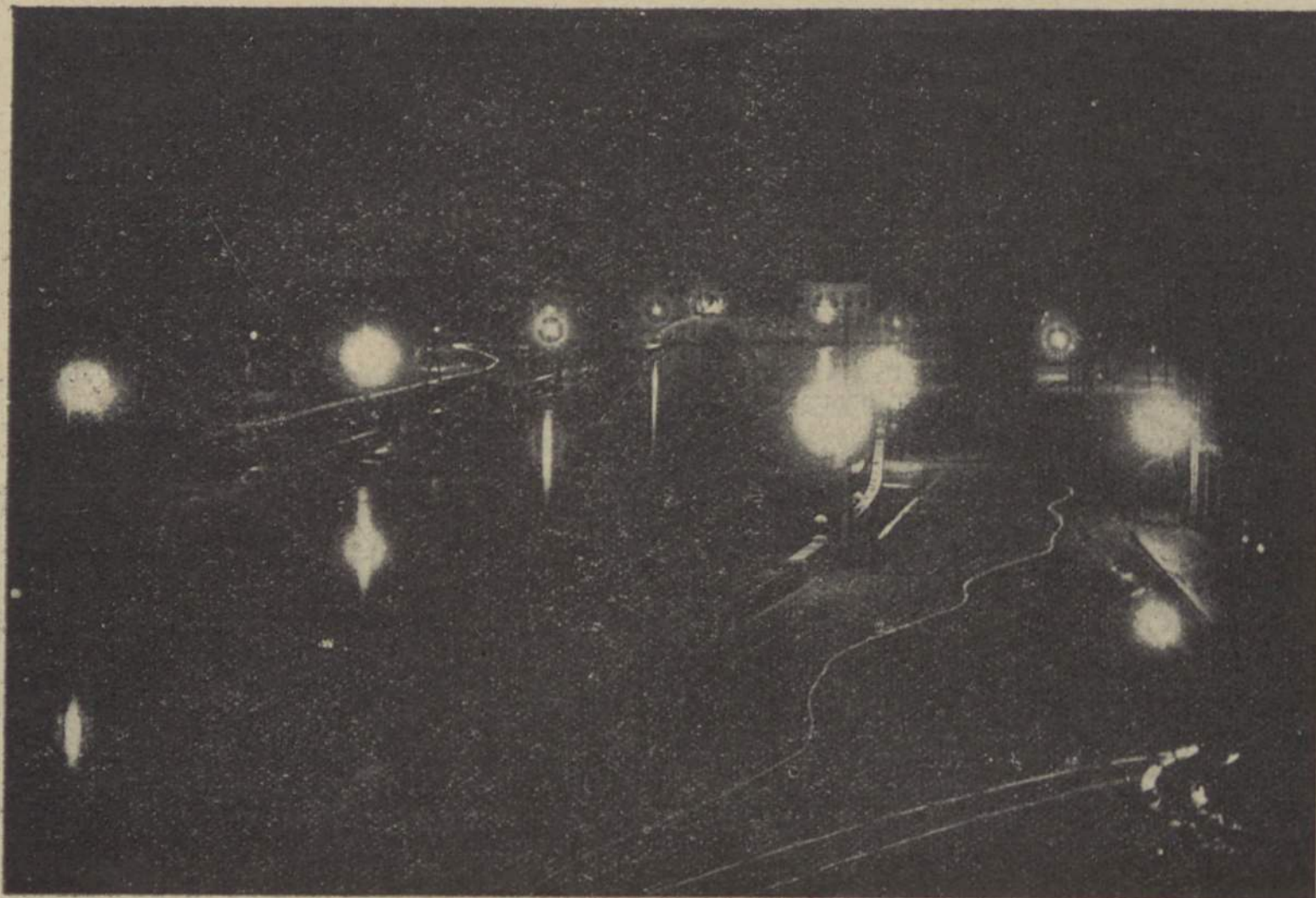
**Amortecedores de choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

**WESTINGHOUSE**

ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE

**SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**





AVEIRO VISTO DE NOITE

MELHORAMENTOS FERROVIARIOS EM PROJECTO

# A LINHA FÉRREA CANTANHEDE-AVEIRO

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

**H**Á dias, um periódico da manhã, da imprensa portuguesa, numa correspondência regional, apontava a urgência da construção de uma linha férrea, que ligasse Aveiro com Cantanhede, alegando que esse grande melhoramento representava um benefício enorme para aquelas regiões e atenuava, ao mesmo tempo a crise de trabalho na região.

A notícia enumerava criteriosamente as razões de tal necessidade, que residem no deficiente estado das estradas do litoral, que, pela sua situação, difficilmente podem manter-se em boa conservação duradoira, e na importância da região a servir, fértil e laboriosa, e por isso carecendo de favorável e fácil sistema de comunicações.

Apadrinham a ideia, com um entusiasmo compreensível, as povoações locais, que não poupam palavras de encarecimento à efectivação do projecto.

Vejamos, despretenciosamente, o que pode ser essa linha especialmente sob o ponto de vista de turismo, já que, provado fica, que, encarada pelo lado comercial, só resultados de monta dela podem advir.

Dão-lhe o ponto de partida (ou de chegada, como quizerem) em Cantanhede, vila duriense, com mais de mil anos de

existência, e que, na primeira metade do século XI, foi repovoada de cristãos, por ordem dum tal conde D. Sisenando, que então era governador em Coimbra. Contemplada com diversas regalias, pelos primeiros monarcas, teve Cantanhede a honra, sem dúvida muito maior do que o proveito, de, em 1360, no paço que então ali se erguia, ouvir as inesperadas palavras do romântico rei D. Pedro anunciando, aos seus cortezãos, que D. Inês de Castro era sua esposa havia sete anos. Acreditaram respeitosamente a afirmação os fidalgos presentes, que sabiam ser o príncipe sanhudo demais para que tolerasse dúvidas a afirmativas que lhe subiam do apaixonado coração. Menos crédulo foi talvez o Doutor João das Regras, quando, anos depois, em côrtes, impugnou a legitimidade desse casamento, para dar a corôa ao valoroso Mestre de Aviz.

D. Fernando doou a vila a um tal João Gomes da Silva, que não muito se gosou dela pois, poucos anos volvidos, D. Leonor Teles comprou-a para a anexar outra vez à corôa.

D. João I voltou a doá-la, depois, outra vez, a D. Martinho de Menezes. D. Afonso V deu-a como cabeça de condado, quando concedeu o título a D. Pedro de Menezes; D. Manuel I outorgou-lhe novo foral e, pelos tempos fora, a velha Canta-



nhede foi sempre sendo distinguida pelos monarcas, com regalias de vária ordem.

Cantanhede possui hoje, uma igreja matriz a que é recomendável a visita.

A comunicação ferro-viária, com Mira e localidades seguintes é, de há muito, a aspiração dos cantanedenses, e já é velho o projecto duma linha eléctrica ligando-a com aquela povoação, para não falar agora de outras com projectado início na mesma vila.

Embora servida pelo caminho de ferro da Beira Alta, cuja estação fica a 500 metros a sueste da vila, lastima-se, porém, freqüentemente, de que a disposição dos horários obrigar, tanto de verão como de inverno, os passageiros de Lisboa, que para maior comodidade escolham o rápido da manhã, a uma fastidiosa demora, de mais de seis horas, na Pampilhosa, pois o tranvia para a Figueira, só às 18<sup>h</sup>23 parte daquela estação de entroncamento, para chegar a Cantanhede às 18<sup>h</sup>52.

A linha, em projecto, partindo de Cantanhede, e possivelmente servindo, com apeadeiros, as povoações de Parcarica e Nossa Senhora das Febres, tem a sua seguinte estação em Mira.

É Mira uma risonha vila de pescadores, situada no meio de ubérrima região rica em cereais e madeiras, que, servida por rápidas e cómodas comunicações, está destinada a seguro desenvolvimento.

É-lhe atribuída a fundação aos mussulmanos, facto menos provado do que aquele que indica terem sido eles que lhe deram o nome, que originou o actual, chamando-lhe Emir ou Mir, o que em língua árabe significa príncipe. Não restam dúvidas é de que os agarenos, por muito tempo, a habitaram, e, em grande conta a tiveram. Desalojaram-nos dali os cristãos, muito antes da fundação da monarquia portuguesa, e foi seu donatário certo cavaleiro, de nome Zalema Godinho, que ali fundou a primeira igreja, na evocação de S. Tomé, cuja paróquia entregou a um seu filho. Este, quando mais tarde entrou no cabido conimbricense como cônego regente, incorporou a igreja de Mira ao bispado junto do qual servia. Passou o clérigo depois para Lamego, para cingir a mitra episcopal, a que mais tarde resignou indo findar seus dias, em humilde observância das regras da ordem a que pertencia, no Mosteiro de Grijó.

Não possui hoje Mira monumentos de importância. São modestas as casas, construídas a esmo e sem atenção a ne-

nhuma periferia. É porém a gente laboriosa, como toda aquela que aprendeu a actividade no exemplo do mar, o qual, em eterno e incansável movimento, traz as suas águas até à vila através de breves lagoas, primeiras sentinelas meridionais dos inúmeros braços da ria de Aveiro. E por aqui já começa o

forasteiro a deparar as curiosas algas de água salgada, que com o nome de moliço, constituem um dos mais característicos recursos comerciais desta inconfundível região, a quem o mar, nessa colheita vegetal, parece, de alguma forma, compensar, quando as redes sobem vazias do peixe, que constitui a primordial riqueza daquela activa gente.

A linha, de Mira seguirá para Vagos, não deixando, talvez, de ter os seus apeadeiros em Cabeças Verdes, Santo André e Quintã, povoações que lhe ficam no percurso.

Vagos é uma pequena vila, a coisa de légua do Areal da Gafanha, e próximo do ramo meridional da ria de Aveiro, que próximo lhe corre sob uma ponte na estrada que conduz a Oia. É a principal indústria da terra, a de barro e telha, de que existem aqui algumas fábricas. Na igreja matriz, são muito de admirar-se alguns preciosos trabalhos de talha.

De Vagos, a linha, prosseguindo para o norte, vai a Ilhavo, atravessando o braço da ria e passando talvez por Vista Alegre. Daqui até Aveiro, atravessando as pitorescas regiões da ria, proporcionará apreciáveis panoramas.

Vista Alegre, onde é a célebre fábrica de porcelana, do mesmo nome, possui uma admirável capela seiscentista, onde apontam ao visitante certo belo sepulcro de mármore lavrado, que encerra um alto dignatário da igreja.

Ilhavo está no centro duma planície tam pitoresca como fértil, que as águas da ria fecundam. Crescem-lhe ao redor verdejantes pastagens. Estendem-se em torno hortas e pomares. Serve-lhe o rio e o mar peixe em abundância.

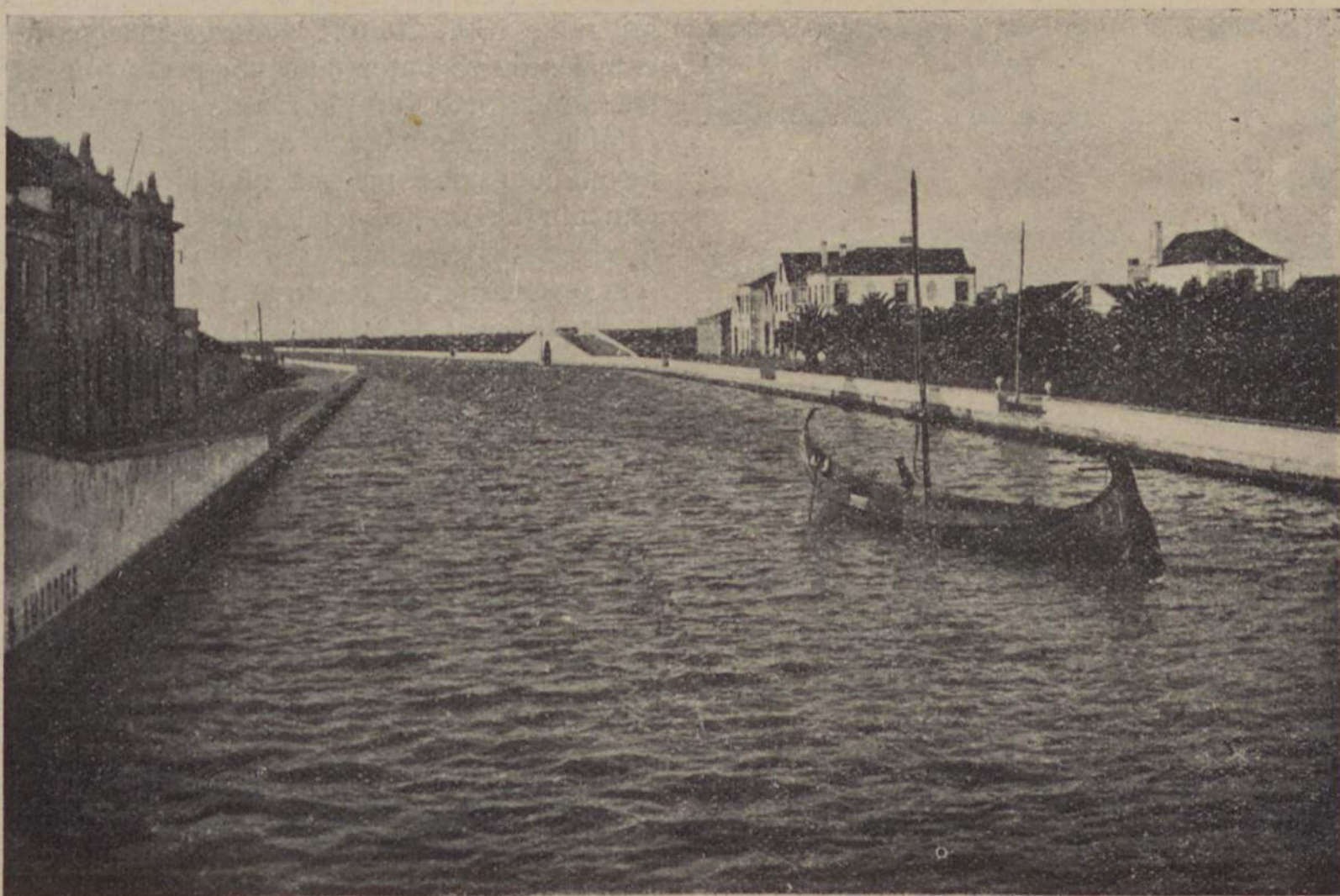
Se bem que a principal população seja de pescadores, possui, contudo, bons edifícios, alinhados em ruas bem traçadas

Desconhece-se a data da origem da sua fundação, e a versão, que atribui à corrupção de «Ilha Boa» o nome de Ilhavo, não passa de mera hipótese, sem nenhum fundamento sério. Além de pescadores, vivem na vila muitos marinheiros tripulantes de embarcações, principalmente das praças de Aveiro e do Pôrto.

De Ilhavo, segue a linha para Aveiro, costeando possivelmente a ria e tendo a sua estação terminal, não sei se na própria cidade, se no ponto onde se junta a linha do norte com o ramal de Vale do Vouga, que conduz à Samada.

É ocioso encarecer a importância que a exploração de tal linha reveste. Procurei aqui, calculando-lhe o provável percurso, apreciar-lhe especialmente as características das povoações que servirá, apreciando-as

desprezivelmente sob o aspecto comercial e turístico, e acompanhando-a de fugitivas notas históricas, porventura de somenos importância e de possível descabimento em relação ao assunto, mas apenas tendentes a levemente apontar, em breve notícia, o que as ditas localidades têm representado através dos tempos.



AVEIRO — VISTA DA RIA



## ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

### «IMBECIS»

É este o titulo de uma noticia bastante curiosa publicada no velho jornal *O Povo de Aveiro*, de 6 do mês findo, dirigido pelo antigo official do exército Homem Cristo, noticia esta que nos abstemos de fazer qualquer comentario transcrevendo-a sómente pela curiosidade.

Um velho amigo republicano manda-nos o *Diario da Noite* de 26 de Fevereiro, onde, sob o titulo *A Moderna Geração*, vem uma entrevista com um tal sr. dr. João Rodrigues de Freitas, em que este cidadão fala aos outros, do *Diario da Noite*, sobre o grupo *Renovação Democrática*.

E o amigo pergunta: *Que é isto?*

Então ainda não viu o que era?

Eu vi logo á primeira vista, embora não conheça, felizmente, — nem quero conhecer — nenhum dos *renovadores democraticos*. Não é um grupo de *renovação democratica*, mas, apenas, um grupo de *cantores da alleluia*.

O da entrevista é um parvo, que não disse senão banalidades e embustes, e tão parvo é ele como os que lhe publicaram as baboseiras.

O que tem graça é o homem dizer que confia em si e na sua geração, porque ele e a sua geração, *conseguiram o milagre de ser honestos*.

Olhe que é boa, amigo, estas de um homem ser honesto... *por milagre!*

Mas o milagre não o fez Nossa Senhora de Fatima, mas alguma bruxa da Mouraria, pois que os meninos se descobrem farçantes logo á primeira entrada, dizendo-se *democratas e individualistas* e mostrando-se *cantores da alleluia* ao mesmo tempo.

Fora a mascara, farçantes! Declarem-se abertamente *comunistas*, que é mais corajoso e honesto. Que não teem medo, dizem. Que são honestos, acrescentam. E não teem a coragem e a probidade, a mais elementar coragem e a mais elementar probidade, de se declararem *comunistas* abertamente.

O que ha de democracia e de individualismo nos partidos extremos, os da guerra franca á burguezia, sobretudo no bolchevismo, já o tenho aqui dito muita vez. Mas ainda hoje o confirmo em artigo de fundo. Belo individualismo, bela democracia, não ha duvida! Mas os tratantes, numa obra revoltante de traição á democracia, que desacreditam, vão-se dizendo *democratas*, porque é comodo, e dizer-se lealmente *comunistas* podia-lhes trazer *alguns incomodos*.

Farçantes! Farçantes!

Hão de ir longe os jornalecos republicanos com a sua constante propaganda comunista, embora, *por causa das moscas*, indirecta. Só conseguem desacreditar ainda mais os partidos e fortalecer a ditadura.

E tudo aquilo a ver se arranjam mais alguns leitores para o jornal!

Nem assim. Aqui não é como no mar, onde se diz: *quanto mais burro, mais peixe*. Aqui é o contrario: *quanto mais burro, menos peixe*.

### FALSOS MENDIGOS

INFELIZMENTE há por ahi muita miseria e da maneira que as coisas caminham cada vez haverá mais. Á mistura com os verdadeiros necessitados aparecem muitos «matolões» e outros que o não são, assim como grande numero de mulheres a explorar a piedade publica.

Mesmo aos pobres que mendigam diariamente, a esmola passou a ser uma obrigação.

Há dias, num sabado, ás 10 horas, entrou um mendigo num estabelecimento de livraria a pedir a sua habitual esmola.

O empregado disse-lhe para esperar um pouco.

— Sabem o que respondeu o mendigo?

— Farto de esperar estou eu. Todos os sabados é a mesma coisa. Já sabem que temos as nossas voltas.

Tambem no Chiado um malandrote sem um braço pedia esmola perto da «Bénard».

Cheirava a vinho que tresandava.

Passou uma senhora e elle pedia a sua esmola.

A senhora rabuscou a mala e não encontrando mais troco deu-lhe um tostão.

Pois foi o bom e bonito. Houviu das boas e teve muita sorte intervirem uns cavalheiros que chamaram um guarda para castigar o insolente.

Aparecem rapazes novos a pedir. Aqui na rua da Horta Seca á volta das onze da manhã é uma chusma de pedintes; uns por necessitarem, outros porque é extraordinariamente rendoso o emprego.

Chegam as mulheres a alugar creanças a 2\$50 por dia para fingirem que são filhos e juntam assim uns 6 ou 7 rapazes de roda, pedindo, puxando os vestidos e cazacos, com as mãos todas sujas e a cara por lavar.

Homens há que atam um lenço na cabeça e assim estão a fingir de doentes até á hora que acaba o peditorio.

Conhecemos mais, aqui mesmo na rua.

Uma mulher que á noite vai aos cinemas, de dia pede esmola e o marido trabalha no Arsenal de Marinha auferindo uma feria diaria de vinte e dois escudos.

Outro conhecemos que anda de muletas, de dia, na rua Alexandre Herculano esquina da Avenida e á noite anda todo fresquinho pelas ruas da Mouraria esmolando e pagando copos de vinho que marcham mesmo sem muletas.

Há terras onde as autoridades competentes teem posto cobro á mendicidade e bom era que cá em Lisboa se arranjassem maneira de acabar com a serie constante de pobres, meliantes e matolões que nos assaltam a toda a hora e que difficilmente se contentam com um quarto de pão.

### PULINHOS NO COLISEU

UM ou meia duzia de maduros lembraram-se de arranjar uma maneira de tirar parte da freguesia que se divertia vendo a aldeia dos macacos no Jardim Zoológico, fazendo no Coliseu um concurso de pulinhos e saltinhos que é mesmo um encanto.

Neste concurso que alguns lhe chamam um campeonato de dança teem embicheirado inumeros furiosos e furiosas que de olhos esgaziados sonham vêr uns premios de 100, 20 e 10 contos mas parecee que não são capazes de se bater com um preto que dançou na America do Norte 558 horas, e vão desistindo, cansados, esbodegados e alguns arruinados da saude como aconteceu com uma maluca que tambem quiz ir ao Coliseu dar um ar da sua graça. Agora que já estão estafados a valer teem sincopes e vão para a enfermaria levar injeções, voltando de novo a dar saltos e pulos.

Nós não acreditamos mas há quem diga que o Empregario do Coliseu, com o habito de ver tudo aos pulos quando sai ou entra no Teatro, em casa ou mesmo quando vai á tabacaria comprar tabaco, dá uns saltinhos esquesitos e há dias, conversando com uns amigos estes notaram-lhe o mesmo sextro e desconfiando que era loucura aproveitaram a occasião de uma distração e fugiram espavoridos.

Os empregados do Coliseu, tambem habituados a tremelicarem chegam a casa e mesmo dormindo dão pulos e assustam a familia.

Francamente não se devia consentir em paizes civilizados tamanha barbaridade. Depois desses malucos dançaram 800 horas ou mais ficam absolutamente arruinados e os premios que ganham não chegam para tratarem da sua saude.

Bolas para tantos doidos.



## FERROVIARIOS CONDENADOS Á MORTE

EM Moscou (terra idial) foram condenados á morte quatro empregados ferroviarios, como responsaveis de um de um desastre em que houve algumas victimas.

Um comboio de mercadorias, não interpretando bem os sinais luminosos para efectuar um cruzamento, passou o vindo a chocar com um comboio de passageiros.

Provou-se que, o engenheiro que conduzia o mercadorias estava embriagado, tendo morrido na catastrophe. Apesar de se considerar este o principal culpado, foram tambem condenados á morte, o fogueiro, por permitir que o maquinista conduzisse a maquina; um chefe de estação por não haver detido a marcha do comboio de passageiros; o chefe do comboio de mercadorias e ainda outro chefe de estação por razões que se julgam suficientemente incursas na responsabilidade.

## OS ENCANTOS DA RUSSIA

ESSES famosos propagandistas da Russia que leiam o que nesses jornaes portugueses e estrangeiros se diz a respeito da encantadora Russia Vermelha.

Aquilo por lá é tão bom que o povo deserta espavorido atravessando os perigosos matagaes e rios para fugirem aos horrores do encantador paraizo.

Vejam estes trechos:

Os recentes massacres de camponeses da Moldavia, por guardas sovieticos da fronteira, ao longo das margens do Dniester, emocionaram vivamente, a opinião publica romena. Não é difficil precisar a maneira como se tem desenvolvido este exodo de camponeses da Moldavia e da Ucrania, que, em alguns anos, tem trazido, para este pais, dezenas de milhar de homens, mulheres e crianças.

Desde que os sovietes applicaram, na Ucrania, os metodos colectivos á vida agricola, que o exodo se mantem. De facto, numerosos foram os camponeses obrigados a dar ao Estado sovietico os frutos do seu trabalho, e, submetidos, por este sistema, a uma vida horrivel de miseria, preferiram abandonar os seus tristes lares e resolveram attingir, atravessando o Dniester, o territorio romeno, enquanto se fazem ouvir, no silencio da noite, os tiros disparados pelos guardas sovieticos.

Hoje, ainda, apesar das circunstancias desfavoraveis, os infelizes russos são tratados, á sua chegada á Romenia, de maneira a poderem viver humanamente. Assim, começam por ser alojados em barracas edificadas em Piglaina, Sisman e nas aldeias proximas do Dniester, onde se esforçam por esquecer as horas terriveis que acabam de passar.

As evasões do territorio russo foram mais numerosas durante este inverno, porque a fuga é, evidentemente, mais facil quando o rio está coberto pelos gelos. Durante os ultimos meses, o exodo tomou proporções consideraveis, apesar do perigo da travessia da fronteira, que se tornou mais difficil depois que as autoridades sovieticas fizeram dobrar e, mesmo, triplicar os postos encarregados de vigiar o Dniester.

E' em grupos de 50 a 200 pessoas que os fugitivos tentam a aventureira travessia do rio. Dezenas e dezenas de cadaveres atestam as dificuldades de tal empresa. Contudo, é visivel a alegria, pintada no rosto daqueles que conseguem attingir o solo da Romenia. Todos eles contam que partiram numa noite sem luar, uns em trenós, outros a pé. Dizem, tambem, com que satisfação viram desaparecer, na oruma, a margem do rio do lado da Russia, e como foram acolhidos por uma população hospitaleira, habituada, desde a guerra, a recolher os martires do regime bolchevista.

Apesar de tudo isto e dos russos terem dobrado a vigilancias das suas fronteiras e decretado o estado de sitio numa zona de 2 km. na margem esquerda do Dniester, fugiram 32 refugiados sovieticos que estavam em Bessarabia tendo morrido 14 quando atravessavam o Dniester, cahindo á agua.

Numa das ultimas noites um outro grupo de camponeses que pretendia fugir foi surpreendido pela guarda que matou 3 homens e ferio gravemente dois.

Que idilio deveres a Russia...

## PORTUGAL ESQUECIDO

NÃO tem conta a serie de imbecilidades que algumas casas estrangeiras fazem em mapas, publicações ou outros meios de propaganda, umas vezes por ignorancia ou estupidez outras vezes propositadamente.

Há dias uma casa editora de Barcelona que dizem ser a Espasa-Calpe editou a «Enciclopedia» trazendo na mesma um mapa-mundi economico, de grande formato sem a menor referencia a Portugal, alem de assinalar o nosso territorio como terra produtora de milho e arroz, conforme informava um diario da manhã.

Correspondencia temos recebido de varios paizes dirigida para Portugal-Espanha, a qual devolvemos á procedencia por só conhecer-mos Portugal ou Espanha.

Não faz já sensação esta serie constante de idiotices porque temos uma nota muito recente passada no ultimo congresso de caminhos de ferro em Madrid.

Um francez, por sinal de nome, perguntou a um portuguez o motivo por que os espanhoes e os portugueses não falavam uma unica lingua porque pertenciam ambos a uma nação e que nada justificava as duas linguas.

Já é vontade.

Em Barcelona na mesma ocasião ouvimos um conferente dizer que Espanha havia de ser Portugal assim como Portugal havia de ser Espanha porque eramos e haviamas de ser «hermanos» custasse o que custasse!

São verdes...

Ainda a proposito da Geografia em Portugal não é só os portugueses que a desconhecem.

Vejam os leitores o que deparámos no «Diario do Governo»—uma folha oficial!—n.º 19, segunda série, de 23 de Janeiro findo, na pagina 321, uma comunicação da 2.ª repartição da Direcção Geral dos Serviços Centrais do Ministario dos Negocios Estrangeiros, sobre os obitos de portugueses ocorridos no estrangeiro, e cujos espolios foram depositados na Caixa Geral de Depósitos. Na segunda coluna e ao alto da pagina—para maior destaque—reza, assim, a solene informação oficial.

José Baptista da Mota, falecido em 14 de Junho de 1930, no lugar do Bom Sucesso, freguesia de Santa Maria Maior, distrito do Funchal. Deixou espolio no valor de 15.795\$57, que foi depositado na Caixa Geral de Depósitos, á ordem de quem competir.

Olhem que isto publicado no «Diario do Governo» é unico.

Comentarios? Façam-nos os leitores.

## HOTEIS

O Conselho Nacional de Turismo, reunido recentemente no Ministerio do Interior, procedeu, de harmonia com os pareceres das respectivas comissões de vistoria, á classificação dos seguintes estabelecimentos; como 3.ª classe, o «Hotel Parque», em S. Martinho Porto; «Hotel Central», em Portimão; «Hotel Avenida», «Hotel Salus» e «Grande Hotel na estância de Vidago»; como 2.ª classe o «Hotel Estância do Seixoso», em Seixoso; e de 1.ª classe o «Palace Hotel, em Vidago; retirou a categoria de hotel, para o caso de não virem a fazer as obras indicadas, dentro do prazo fixado em lei, aos estabelecimentos denominados «Grande Hotel Chaves», na cidade de Chaves «Hotel Restaurante Albano», «Hotel Angeno» «Hotel Silva» e «Hotel Central» em Margaride; «Hotel Restaurante Ribeiro» e «Hotel Vouga», «Hotel Avenida», «Hotel Lisboa», e Hotel Bragança», nas Termas de S. Pedro do Sul, «Hotel Comércio» e «Hotel Central», na vila de S. Pedro do Sul; «Hotel Grilo», «Hotel Valente» e «Hotel Avenida» em Oliveira de Azemeis.



## CAMBIOS

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres . . . . .	109\$80	110\$20
Paris . . . . .	1\$55,7	1\$60
Madrid . . . . .	2\$22,9	2\$23,7
Nova Iorque . . . . .	29\$49,7	29\$50,4
Zurich . . . . .	5\$6,7	5\$68,7
Roma . . . . .	1\$53,3	1\$53,8
Bruxelas . . . . .	4\$11	4\$12,5
Amsterdão . . . . .	11\$83,3	11\$92,6
Berlim . . . . .	7\$ 0,4	7\$03
Praga . . . . .	\$86,2	\$86,6
Rio de Janeiro . . . . .	1\$30	1\$80,7
Libra Ouro . . . . .	—	—



## O FERRO IMPORTADO EM 1931

## SUAS PROCEDENCIAS:

## Quilogramas

Alemanha . . . . .	9.044.346
Diramarca . . . . .	252.694
Espanha . . . . .	51.071
E. U. America . . . . .	39.988
França . . . . .	2.919.943
Holanda . . . . .	265.293
Italia . . . . .	41.200
Grã-Bretanha e Irlanda . . . . .	23.187.624
Suecia . . . . .	465.556
União Belga — Luxemburgo . . . . .	65.194.447
Outros países . . . . .	84.406
Total . . . . .	101.546.568

Companhia do Caminho  
de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG.—Esc. (ouro) 44.165.070\$00

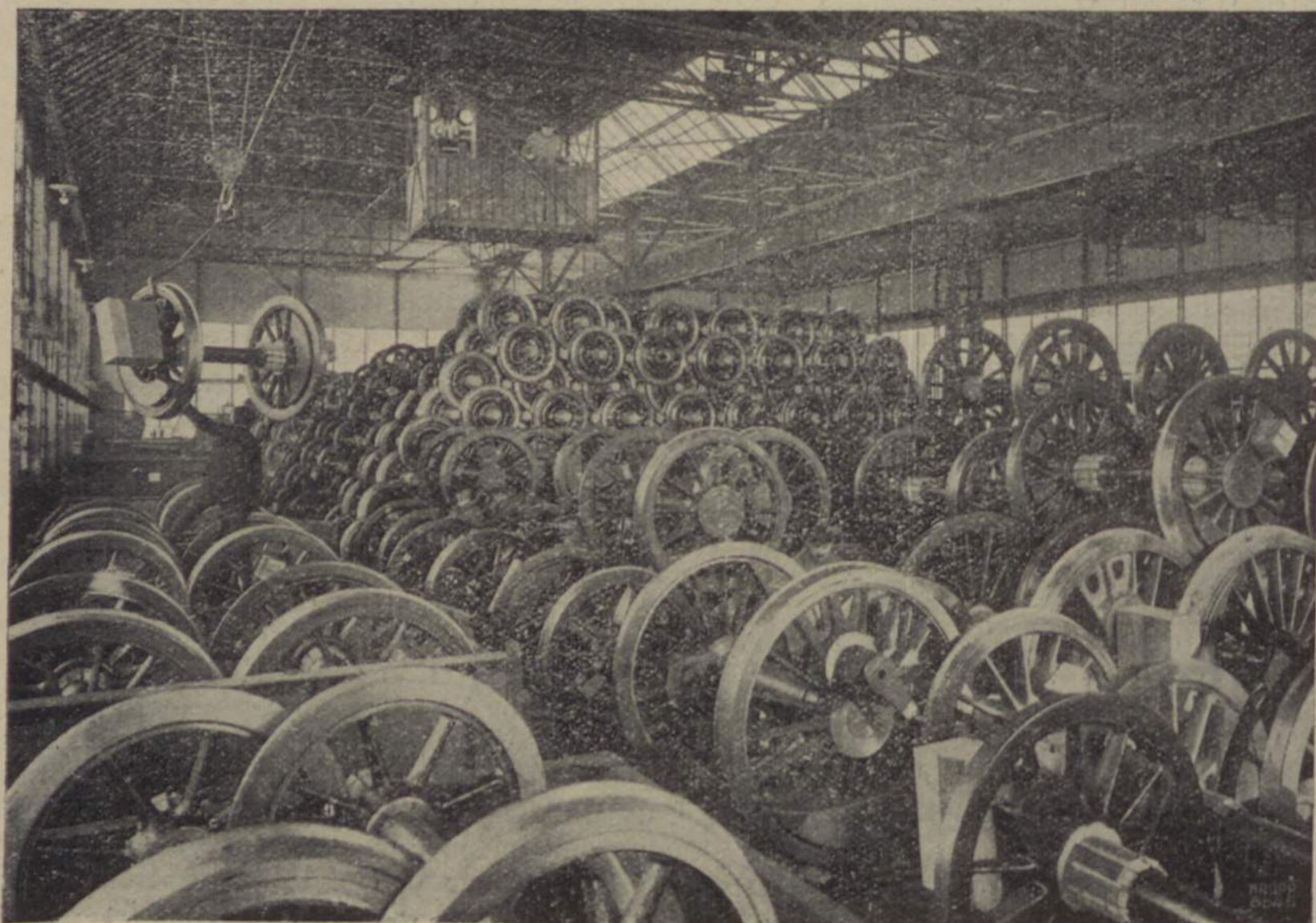
S É D E E M L I S B O A  
LARGO DO QUINTELA, 3COMITÉ DE LONDRES:  
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilómetros

1.347. Distancia do Lobito á região mi-

neira da Katanga: Quilómetros 1.800



## RODADOS



As oficinas Krupp fabricam rodados de toda a especie para caminhos de ferro de via larga e reduzida, para guindastes e todas as outras construções especiais andando sobre carris, nas dimensões mais pequenas até ás maximas, assim como peças soltas para rodados, como:

Raios de Rodas,  
Discos de Rodas,  
Aros de Rodas, Eixos, Cambotas, etc., forjados semi acabados ou acabados.

ROGA-SE O FAVOR DE DIRIGIR AS CONSULTAS A

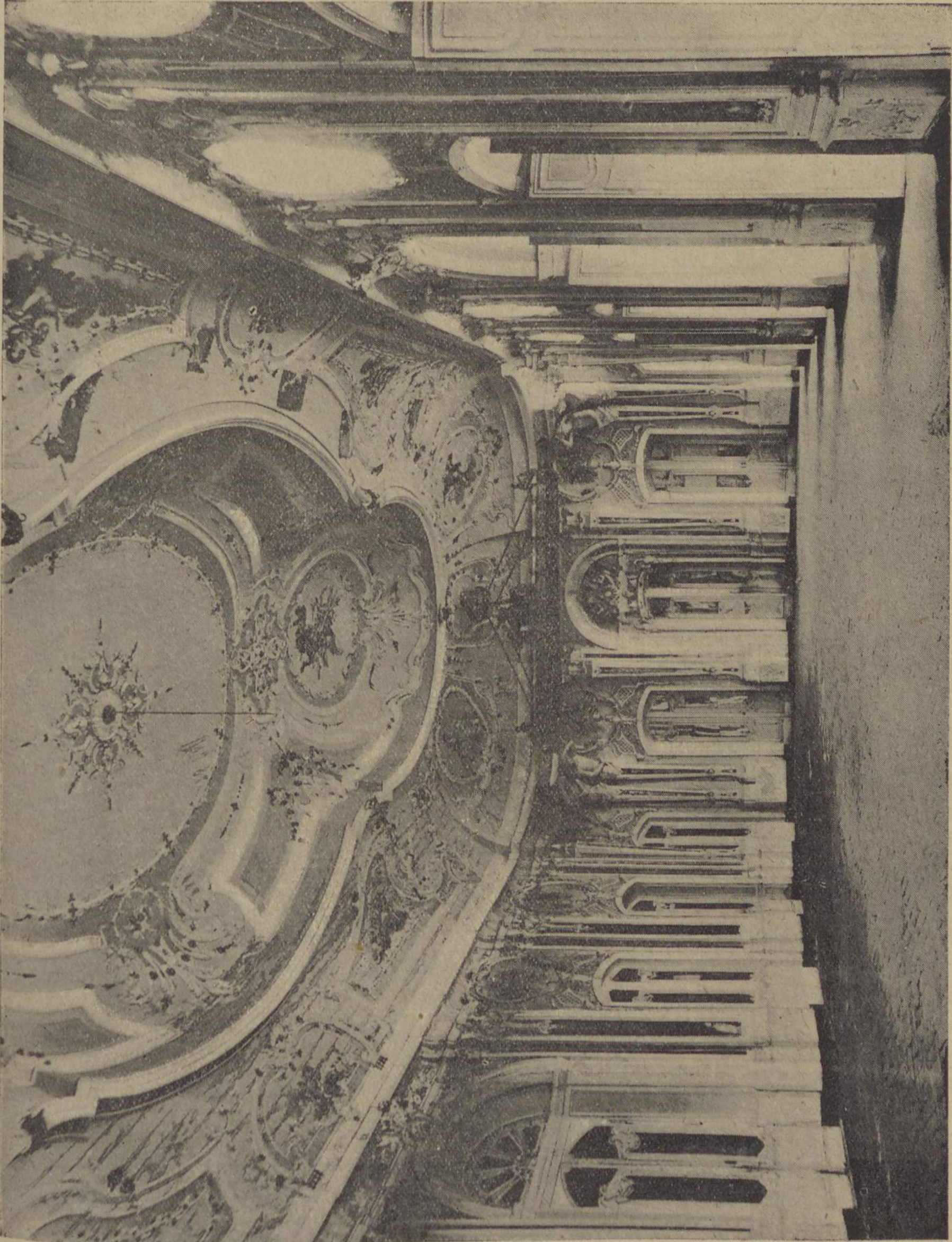
**Agencia Krupp, Cudell & Weltzien L.<sup>da</sup>**

Telefone 2 3938

LISBOA, Avenida da Liberdade, 3-1.º

Telegramas Kruppagent





PALACIO DE QUELUZ - SALA DE RECEPÇÕES