

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto  
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894  
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: **EUGENIO DEL RINCON**, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.<sup>o</sup> — Madrid  
Delegado no Pôrto: **ALBERTO MOUTINHO**, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

---

## S U M Á R I O

Covilhã, Monumento aos mortos da Grande Guerra. — João Moreira dos Santos. — Relatório da Administração dos portos, caminhos de ferro e transportes de Moçambique, pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — Agência Geral das Colónias. — Vendedores de Jornais. — As nossas bodas de oiro e a Imprensa. — A Vida da C. P. desde o Convénio de 1894, pelo Eng.<sup>o</sup> ANTÓNIO DE VASCONCELOS CORRÊA. — Os Caminhos de Ferro da Noruega. — Dos maridos mentirosos, por REBELO DE BETTENCOURT. — Caminho de Ferro de Luanda. — Publicações Recebidas. — O estado actual dos Caminhos de Ferro na Suíssa. — Há quarenta anos. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Os nossos mortos. — Efemérides. — Parte oficial. — Espectáculos.

---

1 9 3 9

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA  
ENGENHEIROCARLOS D'ORNELLAS  
(Editor e Proprietário)

## SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA  
ARMANDO FERREIRA  
ENGENHEIRO

## REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO  
DR. AUGUSTO D'ESAGUY  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
Dr. ALFREDO BROCHADO  
ANTÓNIO GUEDES  
JOSÉ A. DA COSTA PINA  
ALEXANDRE SETTAS

## COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
General RAÚL ESTEVES  
Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Engenheiro PALMA DE VILHENA  
Capitão de Eng.ª JAIME GALO  
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO  
Capitão HUMBERTO CRUZ  
Engenheiro AVELAR RUAS  
ANTONIO MONTEZ

## DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . .	1.00
FRANÇA ( ) fr. <sup>os</sup> . .	100
ÁFRICA ( ) . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre) . . . . .	10\$00
Número avulso. . . . .	2\$50
Números atrasados. . . . .	5\$00



## João Moreira dos Santos

**Este funcionário exemplar  
vai passar á inactividade,  
sendo-lhe prestada, em breve,  
uma significativa homenagem**

Inicia hoje, 1 de Março, o período da sua reforma, o antigo ferroviário, nosso prezado amigo, sr. João Valério Moreira dos Santos. Funcionário superior dos mais distintos e dos mais dedicados ao seu cargo, a sua fôlha de serviços é exemplar e enobrecida por 48 anos de actividade, dos quais 37 na C. P. e os restantes na Companhia Nacional do Sul e Sueste.

Com o seu afastamento perdem os serviços ferroviários um funcionário competente. Mas a sua vida fica como um exemplo a seguir, como uma lição para os que começam e desejam triunfar dignamente como o sr. João Valério Moreira dos Santos.

Damos a seguir alguns traços biográficos do sr. João Valério Moreira dos Santos. Nasceu em 2 de Abril de 1878. Foi admitido por concurso como amanuense provisório em 1 de Fevereiro de 1902; transitou por diversas categorias, com distinção, até ser promovido a Chefe dos Serviços Gerais da Divisão de Exploração em 1 de Janeiro de 1934. Por várias vezes foi elogiado e louvado por bons serviços prestados. Esteve em 1926 na França e na Bélgica em missão de estudo, tendo feito parte de várias Comissões de Serviço, entre elas, da Administrativa do Fundo de Assistência aos Tuberculosos Ferroviários, em 1925; da de Reforma, em 1929 e da Administrativa dos Armazéns de Víveres, em 1930.

Retira-se dò serviço com 60 anos de idade.



João Valério Moreira dos Santos



# Relatório da Administração

dos

## portos, caminhos de ferro e transportes de Moçambique

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO

### A camionagem feita pelos caminhos de ferro

Diz o relatório que a administração no ano de 1935/36 explorou 22 carreiras de camionagem, contra 18 no ano económico anterior.

Algumas delas são de curto trajecto, mas outras há que se estendem por muitas centenas de quilómetros. Assim, M'cuba, terminus do caminho de ferro de Quelimane estava já ligada com a vila de Tete por uma carreira que passa por Milange, situada nas margens do rio Chire, a qual percorre 553 quilómetros.

A extensão das estradas exploradas pela camionagem do Estado é de 2.372 quilómetros, nos quais há carreiras de carácter permanente e é de 226 quilómetros a extensão daquelas onde só há carreiras eventuais.

A extensão total da rede percorrida pela camionagem é de 2.598 quilómetros.

O número de toneladas quilómetros que a camionagem fez foi de 1.122.568 em 18 meses, o que dá para um período normal de 12 meses 748.378 toneladas-quilómetros. Em relação ao ano de 1934/35 houve um aumento de 228.321 unidades e em relação ao de 1933/34 um aumento de 332.261.

As carreiras que apresentaram maior número de quilómetros percorridos foram as de Lourenço Marques à Manhiça; a de Xinavane à vila João Belo; a de Goba a Stege; a de Inharrime a Manjacaze e a de Manjacaze ao Chibuto.

O grande tráfego de algumas das carreiras é devido à afluência de indígenas "magacícias", indígenas que vão para as minas de ouro do Transvaal ou delas regressam.

Durante o período de 18 meses foram transportados 237.196 passageiros e 29.388 toneladas de mercadoria.

O número de passageiros quilómetro foi de 8.931.646 e o número de toneladas quilómetro foi de 2.426.451.

O aumento em relação ao ano anterior tanto de passageiros como de mercadorias foi enorme, sinal de ressurgimento das actividades da colónia.

Com o estabelecimento das carreiras de camionagem realizou-se uma velha aspiração de ligar Lou-

renço Marques com Inhambane por terra. O percurso é o seguinte: vai-se de Lourenço Marques a Xinavane, em comboio; atravessa-se o rio Quemate e vai-se de camionete até à vila João Belo. Daqui vai-se de comboio até Manjasare para em seguida se tomar novamente a camionete que circula entre Manjasare e a circunscrição de Inharrime donde parte um comboio que conduz directamente a Inhambane.

Total do trajecto 595 quilómetros sendo 186 percorridos em caminho de ferro e 409 quilómetros em camionete.

A receita que se arrecadou com os serviços de camionagem elevou-se a 5.808 contos pertencendo 2.275 às receitas de passageiros e 3.533 às de mercadorias.

Em relação às receitas do ano anterior houve um aumento de 31,5% na receita dos passageiros e de 89,2% na receita das mercadorias, donde se conclui que este meio de transporte está conquistando de ano para ano grande popularidade.

As despesas feitas com este serviço elevaram-se a 4.592 contos. Apurou-se assim um excedente de receitas sobre as despesas de 1.216 contos, o que dá para coeficiente da exploração do sistema 78%, resultado que se pode considerar excelente.

\* \* \*

*Custo da tonelada quilómetro em camião.* — Diz o relatório a págs. 100, como já se viu, que o tráfego que a camionagem transportou nestes 18 meses foi de 8.931.646 passageiros quilómetros e de 2.426.451 toneladas quilómetro de mercadoria. Aqueles passageiros quilómetros seguido as contas feitas na administração equivalem a 1.219.921 toneladas quilómetros. Estas, adicionadas às toneladas quilómetros reais, atrás registradas, perfazem um total de 3.646.372 toneladas quilómetros. Tendo a camionagem feito a despesa de 4.592.169\$00, segue-se que a tonelada quilómetro veio a ficar por 1\$26.

É um custo sensivelmente mais baixo do que o encontrado há anos pela administração dos Caminhos de Ferro da África do Sul, que têm também a seu

cargo os serviços de camionagem que exploram numa rede de estradas que mede já para cima de 17.000 quilómetros, enquanto que a rede de Moçambique não foi além de 2.598 quilómetros neste ano.

É de supôr que no custo da tonelada quilómetro se não tenha entrado com uma comparticipação nas despesas de administração geral, bem como com uma percentagem para a amortização das oficinas, etc., etc. Admitindo que assim é, e arbitrando 10% do custo apurado para fazer face a essa comparticipação, chegar-se-ia a um custo da tonelada quilómetro de 1\$38, número ainda bastante inferior ao encontrado na Administração Sul Africana, o qual ia além de 2\$00.

\* \* \*

*Custo da tonelada quilómetro no caminho de ferro.* O número de toneladas quilómetros transportadas pelo caminho de ferro elevou-se, como se vê a pág. 89, a 203.046.625. A despesa que se fez com o transporte desta mercadoria encontra-se no mapa da pág. 93 e foi de 42.185.206.

Segue-se daqui que o custo médio da tonelada quilómetro no caminho de ferro foi de 1\$20,8, número que se encontra no mapa n.º 8 da pág. 93. E como o custo da tonelada quilómetro da camionagem foi computado em 1\$38 segue-se que o custo da tonelada quilómetro transportada por caminho de ferro é inferior a  $\frac{1}{6}$  do custo do transporte feito pela camionagem.

Estes números são interessantes e de modo algum consentem que se diga que a camionagem pode ser a protectora dos caminhos de ferro como se lê a pág. 99. A camionagem é cooperadora, ou com mais propriedade: deve ser cooperadora ou colaboradora do caminho de ferro, mas não pode ser inimiga nem deve ser considerada a soberana. Cada um no seu lugar. E é isso que a Direcção Geral do Caminho de Ferro numa inteligente visão do problema de transportes públicos na Colónia tem conseguido.

O relatório indica a pág. 100 o acréscimo de tráfego que os caminhos de ferro tiveram com a exploração da rede de camionagem.

Ali se diz que a camionagem trouxe ao caminho de ferro 137.000 passageiros e 26.700 toneladas de mercadorias.

O maior volume do tráfego de passageiros da camionagem pertence à carreira de Lourenço Marques a Marraquene e Machiça, por onde transitaram 100.173 passageiros e 2.660 toneladas de mercadorias nestes 18 meses.

\* \* \*

*Número de camions em serviço.* — O mapa da pág. 140 diz que o número de camions existentes na administração é de 38,6 e a média de quilómetros que fizeram por dia foi de 38,3, e a média por camion utilizado foi de 52,9.

Neste ano a administração adquiriu mais 8 camions

de 6 toneladas, que são movidos a óleos pesados, do fabricante Thornicroft iguais aos que são utilizados pelos caminhos de ferro da União e da Rhodésia. São, segundo diz o relatório, de grande resistência e por isso eminentemente próprios para as más estradas que têm de percorrer.

O relatório diz que acha preferível a adopção dos camiões com motor Diesel.

Os 8 camiões adquiridos foram distribuídos pelas rídes de Lourenço Marques, de Gasa, de Quelimane, e de Moçambique.

Os camions que consomem gasolina são preponderantes na exploração da camionagem como se vê do mapa da pág. 141.

Estes fizeram 934.638 quilómetros (reduzidos ao tipo de 5 toneladas) enquanto que os movidos a óleos sómente fizeram 187.930 quilómetros.

Será interessante o apuramento do custo da tonelada quilómetro transportada por uns e outros camions.

A comparação desse custo pode ser um factor decisivo de preferência a dar.

\* \* \*

*Acidentes ocorridos com os camiões.* — Não obstante o número de carreiras já elevado e as más estradas por onde a maioria delas se faz, o número de acidentes foi muito restrito: 10 ao todo. Voltaram-se 2 carros; derraparam 2, avariou-se 1 e por outros motivos houve mais 5 acidentes dos quais resultou a morte de duas pessoas. Os prejuizos materiais foram pequenos.

\* \* \*

*Serviços fluviais e portagens.* — É interessante o que se lê a págs. 121 do relatório subordinado a esta epígrafe.

Um grande óbice à circulação das viaturas automóveis em toda a colónia é a falta de pontes sobre os cursos de água.

Como é sabido, antes de aparecerem os automóveis na África do Sul, não havia pontes. Os boers preparavam a passagem dos rios para os seus carros construindo empedrados nos seus leitos. A êsses empedrados chamavam êles "drifts".

Com o aparecimento dos automóveis o carro boer foi expulso a pouco e pouco das principais estradas e foi necessário prepará-las para a circulação dos novos meios de transporte.

As administrações civis faziam pontes provisórias para a passagem dos pequenos cursos de água. Os maiores exigiam grandes obras de arte, que as autoridades locais não podiam fazer.

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro resolveu acertadamente facilitar as passagens dos rios já construindo pontes sobre êles, já estabelecendo barcos e jangadas onde o volume da água o permitia.

Para ocorrer às despesas que a construção e a conservação das obras de arte e das jangadas ocasiona,

foi a administração autorizada a cobrar portagens que dão lugar à arrecadação de receitas importantes.

O pessoal encarregado da cobrança tem a seu cargo a confecção da estatística da sua utilização.

Nalgumas delas o movimento é já muito importante. Assim em Machaomo no rio Incomati passaram nestes 18 meses 7.779 veículos e 69.025 passageiros. A estes números haverá que acrescentar os veículos da Administração e os dos diversos serviços do Estado que não pagam portagem. Pena é que se não tenha feito igualmente o seu registo.

As portagens, segundo se depreende, são ainda utilizadas como meio de defesa da camionagem do caminho de ferro contra a concorrência desleal.

Realmente não fazia muito sentido que a Direcção dos Caminhos de Ferro estivesse a construir pontes e a montar serviços de jangadas nos rios para prejudicar os seus interesses que são, no final de contas, os do público também.

\* \* \*

*A exploração comercial dos portos.* — A Colónia de Moçambique tem hoje aberta à navegação nacional e estrangeira todos os portos onde se podem fazer operações comerciais.

Nos portos onde o movimento é pequeno as obras nêles construídas a pouco se rezumem. Encontra-se um pequeno pôrto de cabotagem, às vezes exclusivamente para embarque e desembarque de passageiros, desprovidos de quaisquer meios de carga e descarga.

Os principais portos vão sendo devidamente equipados pela administração geral e a exploração comercial está entregue aos seus cuidados. Assim acontece em Lourenço Marques e em Inhambane.

Mas portos há e alguns já de uma certa importância por serem testas de caminhos de ferro, como são Quelimane e Moçambique, onde a administração ferroviária não tem qualquer interferência.

Quem põe e dispõe nêles é a alfândega e a capitania, com uma interpretação errada da sua função. A alfândega tem por missão cobrar direitos alfandegários sobre as mercadorias que passam; a capitania tem por missão regular os serviços marítimos, os incidentes e acidentes que nêles se dão.

A sua acção exerce-se ou deve exercer-se sobre os barcos, fiscalizando as suas entradas e saídas e cobrando e arrecadando as taxas que são devidas.

Pois nos portos citados de Quelimane e de Moçambique, que são já verdadeiras gares marítimas onde a mercadoria é tomada e deixada pelo caminho de ferro é precisamente esta entidade que nada tem que ver com a exploração do pôrto!

Dá o relatório notícia de um incidente entre a Direcção do Caminho de Ferro e a Alfândega, por esta ter obrigado o caminho de ferro a pagar armazém por uma mercadoria guardada em armazéns que são dêles! Rigos do fisco...

Urge realmente regular êste assunto pondo cada um no seu lugar, dentro das atribuições que a organização lhes impõe.

*O ensino técnico nos caminhos de ferro.* — A preparação do pessoal para o bom desempenho das suas funções merece à Direcção Geral as melhores atenções.

Pelo seu diploma orgânico a Direcção está autorizada a subsidiar o ensino técnico do seu pessoal; mas como não existem ainda escolas de profissionais utilizáveis para o efeito, a Direcção mantém as seguintes escolas: escola de aprendizes junto das oficinas; escola de taquigrafia cuja prática é exigida ao pessoal dos escritórios; escola de telegrafia, etc..

O pessoal tem um Club desportivo com sede em Lourenço Marques e com delegações em todas as Divisões dos caminhos de ferro. O club tem sustentado uma aula de música e a sua banda constitue um elemento de atração e recreação da população. Tem também aulas de ginástica; de natação etc..

Os filiados e seus filhos praticam todo o género de desporto como o futebol, a natação, o box, a ginástica, etc..

Os aprendizes das diversas secções são obrigados a freqüentar os diversos desportos com o objectivo do vigoramento da raça.

\* \* \*

*Plano de Melhoramentos.* — O interessante relatório que ao de leve vimos anotando, apresenta, no último capítulo, um plano completo de melhoramentos a realizar em todas as rês que compõem o seu sistema ferroviário.

E antes de enumerar as necessidades mais urgentes de cada uma, dá-nos uma lista de melhoramentos que reputa necessários para o mais rápido progresso da colónia. Ésses melhoramentos são:

O estudo em um caminho de ferro para servir a região que supõe mineralizada de Barné, e em todo o caso, susceptível de colonização.

A construção do caminho de ferro de Tete.

A continuação do caminho de ferro de Moçambique.

A continuação do caminho de ferro do Limpopo.

Em seguida à enumeração destes melhoramentos, faz, em resumidas palavras, a sua justificação.

Quanto ao prolongamento do caminho de ferro de Moçambique, sentimos não estar de acordo com o ilustre Director Geral dos Transportes.

Desde que êste caminho de ferro perdeu o seu objectivo de internacionalização, para servir o protectorado inglês de Niassaland, tem de acomodar-se às necessidades do nosso território exclusivamente.

Ora desde que toda a região que cai na sua zona de influência futura pode ser servida e está sendo servida por uma rede de camionagem bem lançada e bem explorada, deve aguardar-se que a região se desen-

volve e que as correntes de tráfego se definam e se intensifiquem, indo depois atraç delas quando as circunstâncias o aconselhem.

O modo de proceder nestes casos ficou claramente estabelecido na Conferência de Transportes realizada em Paris, onde todos os países coloniais se achavam representados.

Ali se assentou em que o tráfego incipiente se serve pela camionagem quando possível. E quando o volume ou a natureza especial do tráfego a servir já não pode ser atendido pela camionagem, vai em seu socorro o caminho de ferro, então já com a certeza de que o dinheiro com êle dispendido tem completa justificação.

Não se imobilizam impunemente milhões em países por fazer.

E a Colónia tem no caminho de ferro de Swazilândia um exemplo que sangra.

Razão tem o autor do Relatório em apontar a construção do caminho de ferro de Tete como medida de maior urgência.

Os interesses a servir no distrito é que não podem ser satisfeitos pela camionagem. Logo, impõe-se a construção do caminho de ferro que, felizmente, vai ser iniciada, graças à decisão digna do maior aplauso, do actual Ministro das Colónias, Dr. Vieira Machado.

Relativamente aos melhoramentos de que a rede ferroviária carece, permitimo-nos destacar os seguintes:

- Aumento de cais do pôrto de Lourenço Marques;
- Transferência das oficinas do caminho de ferro para outro local;
- Construção de um bairro para o pessoal.

A transferência das oficinas representa realmente uma necessidade urgente para que elas tenham o rendimento e a eficiência precisas.

As actuais oficinas são as da primitiva que têm sofrido acréscimento e modificações de ocasião.

Os caminhos de ferro foram crescendo; os serviços exigidos às oficinas foram aumentando e sem que existisse um plano de conjunto foram-se ampliando como se podia e para onde se podia.

O local não é também o melhor.

Urge portanto :

a) — Escolher um bom local que satisfaça às condições higiênicas e de salubridade.

b) — Elaborar um plano geral das novas oficinas acomodado às necessidades actuais e com um espírito de previsão que permita novas ampliações sem destruir a harmonia do conjunto que seja planeado.

Assim têm procedido os caminhos de ferro da União Sul Africana. Se bem nos recorda, as oficinas de Pretória de hoje não são as oficinas de Pretória de ontem, nem as oficinas da primitiva. Em lugar de remodelações e acréscimentos preferiram novas montagens obedecendo a novos critérios e satisfazendo a novas necessidades.

Bem faz pois o relatório em pôr em foco esta urgente necessidade.

O plano de melhoramentos esboçado não é acompanhado de um estimativo embora grosso.

Poder-se-á porém dizer que envolve o dispêndio de muitos milhões de libras, ou de muitas centenas de milhares de contos visto que hoje é proibido o preço das coisas em libras nas terras Moçambicanas.

Se pois êsse plano comporta o dispêndio de 500, 600 ou 800 mil contos, não se pode contar com o rendimento actual dos caminhos de ferro para o realizar. É preciso lançar mão de empréstimos escalonados como escalonadas têm de ser as obras que êle abrange.

Para rematar estas considerações não deixaremos de nos referir a um melhoramento que de quando em quando se esboça na capital da colónia e que, felizmente, não vemos incluído no plano que vimos analizando.

Queremos referir-nos à construção de uma grande doca para reparação dos transatlânticos que navegam por êsses mares e têm como pôrto de escala Lourenço Marques.

Quem êste subscreve teve a satisfação de dotar o pôrto de Lourenço Marques com uma doca sua, *acomodada às exigências e às necessidades do pôrto*. Todos os navios que tinham como pôrto de armamento Lourenço Marques ali podiam e ali podem ser ainda hoje docados, acabando-se assim com a drenagem de ouro para os portos de Durban e do Cabo. Mas não pode dar seguimento às exigências que já então se esboçavam, de construir na Matola uma grande doca para navios de 12 e 15.000 toneladas.

Que navios entrariam nela?

Pregunte-se a Durban quantos barcos entram na sua grande doca seca, que está dando ao pôrto um prejuízo anual de muitas dezenas, se não de centenas de milhares de libras,

Lourenço Marques não precisa imitar Durban em obras e melhoramentos que dão prejuízos. Não lhe faltam obras em que possa empregar todas as suas disponibilidades e potencialidades, com a certeza de serem produtivas e remuneradoras.

E de todas elas nós poríamos em primeira linha todas as que possam conduzir a uma colonização extensiva. Precisamos ocupar os territórios que "urbi et orbi" estamos anunciando como eminentemente próprios para a colonização europeia desafiando cubiças estranhas.

Precisamos estabelecer e radicar neles a alma portuguesa. Precisamos mostrar ao Mundo que êles nos são precisos para a nossa expansão demográfica e que estão sendo aproveitados pelo excedente da nossa população. Todos os melhoramentos que directa e indirectamente conduzam a êste objectivo serão bem vindos e abençoados pela nação.

Promova-se a fundação de aldeias europeias, onde essa fundação seja possível; utilizem-se todos os melhoramentos a realizar na colónia para atraír para ela famílias que lá se fixem e assim realizaremos uma

## Agência Geral das Colónias

O nosso presado amigo Júlio Cayola, distinto jornalista, que há 14 anos vinha prestando serviços na Agência Geral das Colónias, e exercia, interinamente, há quatro anos e meio, o cargo de agente, foi empossado oficialmente naquele cargo, no dia 14 de Fevereiro, pelo sr. Ministro das Colónias, dr. Francisco Vieira Machado.

O sr. Júlio Cayola conhece como poucos os problemas coloniais e a êles se tem dedicado com honestidade e inteligência. O sr. Ministro das Colónias no seu discurso afirmou ter recebido, em todos os momentos, a colaboração leal e preciosa do sr. Júlio Cayola, que é na verdade um espírito de realizador, devendo-se-lhe, além de várias publicações culturais, a Exposição Histórica da Ocupação.

Felicitámos o sr. Júlio Cayola pela sua justa nomeação.



## VENDEDORES DE JORNais

**Fadistas e guitarristas, qu... faltaram à Festa dos ardinas**

### ESQUECIMENTO OU INGRATIDÃO?

Na festa dos vendedores de jornais a que, noutra lugar, nos referimos, vinham anunciados no acto de variedades, alguns números por Armandinho, Santos Moreira, Miguel Ramos, Júlio Proença e Francisco dos Santos.

Até às 2,45 da madrugada, hora a que terminou o espectáculo, êstes artistas não tinham aparecido no palco.

Não poderá saber-se o motivo?

Estavam ou não comprometidos na festa dos ardinas?

Ou querem só o reclamo?

grande obra digna do presente e que será abençoada pelos nossos vindouros.

E a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro pode constituir o melhor instrumento dessa ocupação territorial. Com afincos ela vem trabalhando para o engrandecimento do território pela acção que desenvolve.

Mostra-o claramente o relatório que vimos apreciando e pela publicação do qual uma vez mais felicitam muito sinceramente o Director Geral dos Transportes que soube conduzir os serviços que lhe estão confiados com tão critério e por forma verdadeiramente eficiente. É por isso merecedora do nosso aplauso.

A homenagem que êle rende ao pessoal que sob as suas ordens trabalhou é-lhe extensiva com inteira justiça.

## As nossas bodas de ouro e a Imprensa

O mais velho jornal do país, que se publica há 104 anos na cidade de Ponta Delgada — "O Açoreano Oriental" — registou com palavras amigas o número especial comemorativo das nossas Bodas de Ouro. É com prazer que as transcrevemos, agradecendo ao seu director, sr. Manuel Ferreira de Almeida, esta sua nova prova de camaradagem.

Escreveu "O Açoreano Oriental" em sua edição de 28 de Janeiro:

"Com o seu número 1225, entrou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* no 50.º ano de publicidade.

Não pode êste facto passar despercebido a quem trilhe ingloriamente a senda do jornalismo, porquanto, através dêle bem pode avaliar a dose de tenacidade que foi necessária dispensar, a fim de que fosse possível a honrosa comemoração a que nos referimos.

Avaliando-a, por dura experiência, não pode, pois, o Decano da Imprensa Portuguesa deixar de gravemente a registar, enviando ao seu ilustre Director, Carlos d'Ornellas e mais distintos colegas da Redacção, as nossas saudações".

\* \* \*

O importante diário da colónia portuguesa, no Rio de Janeiro, "Correio Português", de que é representante, no nosso país, o distinto jornalista dr. Carlos Cília, publicou, no dia 11 de Janeiro, a seguinte notícia, que muito agradecemos:

"Lisboa, 5 de Janeiro (via aérea) — Com um belo número, o 1225, referente a 1 do corrente, com 100 páginas e esplendida colaboração, o quinzenário dirigido com brilho por Carlos d'Ornellas, a "Gazeta dos Caminhos de Ferro" comemorou as suas bodas de ouro".

\* \* \*

O nosso prezado colega — "A Verdade", — da direcção do distinto jornalista sr. Costa Brochado, fez uma larga referência ao nosso número comemorativo, na sua edição de 18 de Fevereiro.

São de "A Verdade" estas palavras de boa camaradagem, que agradecemos:

"Acaba de celebrar as suas bodas de ouro, publicando um excelente número especial, com optima colaboração gráfica e literária, a antiga e conceituada revista, que nos visita regularmente, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*".

— ESTE NÚMERO FOI VISADO —  
— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

# A vida da C. P.

## desde a conuénio

*de*

1 8 9 4

### Dificuldades e soluções

(Conferência realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 9 de

Junho de 1938, pelo

Engº ANTÓNIO DE VASCONCELLOS CORRÊA  
Presidente do Conselho de Adminis-  
tração da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

(Continuação)

Descontando desta quantia . . . .	87.014 contos
— a parte da despesa que corresponde a 140.000.000 de toneladas-quilométricas transportadas a menos nos anos seguintes a 1929, à razão de \$03,7 por tonelada-quilométrica. . . . .	5.180 "
Fica a economia real <sup>(1)</sup> de . . . .	81.834 "

Como se conseguiu uma tão elevada economia?

Ter-se-ia deixado cair o estado do material, quer de tracção quer de transporte?

Ter-se-ia diminuído a velocidade aos combóios?

V. Ex.<sup>as</sup> vão ver que sucedeu exactamente o contrário.

A economia de carvão, nos 8 anos que se seguiram a

(1) A diminuição das toneladas-quilométricas acima citada foi, em parte, devida a uma quebra do tráfego de mercadorias, mas outra parte foi a consequência da supressão dum certo número de combóios de passageiros levada a efeito para se promoverem economias. Como não é possível destrinçar bem a parte que pertence a cada uma destas origens, resolvemos abater ao valor da redução de despesas escrituradas toda a diminuição de despesa proveniente da redução de tonelagem transportada.

1929, devida a menor consumo para o mesmo serviço, foi de 137.214 Ton., <sup>(1)</sup> o que representa o valor de 15.885 contos.

A economia de óleo foi de 2.614 Ton., a que corresponde o valor de 2.040 contos.

Tanto a economia do carvão como a do óleo são sintomas de que o material de tracção está agora em melhor estado do que em 1929.

De facto, verifica-se que a despesa global com a reparação do material, realizada em todas as oficinas da Divisão de Material e Tracção durante os 9 anos de 1929 a 1937, foi inferior em 31.749 contos a que teria sido realizada se nesses anos se tivesse gasto tanto como em 1929.

Os números dizem-no bem claramente:

— Despesa global dos 9 anos mantendo-se a despesa de 1929 em cada ano. . . . .	349 587 contos
— Despesa real nesses 9 anos . . .	317 838 "
Diferença . . . . .	31.749 "

ou 9% menos.

Esta economia, realizada em moedas de 10 escudos, pesaria 40 toneladas, isto é, mais do que qualquer das carruagens de *bogies* que entram na composição do rápido para o Porto.

Além disso observa-se:

1.º — Que o número de quilômetros por avaria foi	{ em 1929.. . . . .	53.132 km.
" 1937.. . . . .		67.335 "

2.º — Que o consumo de carvão por km.-máquina foi.	{ em 1929.. . . . .	kgs.
" 1937.. . . . .		17.479

16.251

Estas indicações confirmam que o estado do material de tracção melhorou bastante, e, portanto, que a economia global de 81.834 contos não foi obtida à custa de uma insuficiente conservação das máquinas.

Para as pessoas que não são versadas nestes assuntos darei uma breve explicação sobre avarias.

Quanto maior for o percurso por avaria tanto melhor será provavelmente o estado do material de tracção. Este número obtém-se dividindo o percurso total das locomotivas, realizado num ano, pelo número de avarias verificadas no mesmo período. Aqui, vê-se que a cada avaria, em 1937, corresponde um percurso superior ao dobro do observado em 1929, ou falando talvez de maneira mais compreensível, que para o mesmo percurso houve em 1937 menos de metade das avarias verificadas em 1929.

O consumo de carvão por km.-máquina, que baixou de 17kgs.479 para 16kgs.251, isto é, que sofreu uma redução de 1kg.248, também confirma o melhor estado das máquinas em 1937, porque se sabe que o peso do combóio-quilômetro subiu de 199,7 Ton. em 1929 para 208,7 Ton. em 1937.

E note-se ainda que a velocidade dos combóios aumentou, em geral, nos últimos anos.

No último Congresso de Caminhos de Ferro <sup>(2)</sup>, realizado em Paris em 1937, foi apresentado um Relatório muito interessante do Professor Wiener, de Bruxelas, sobre a velocidade dos combóios mais rápidos da Europa.

Quando trata da tracção a vapor, aparece Portugal em 7.º lugar, com a velocidade comercial de 92,9 kms. à hora, realizada com o combóio *Sud-Express* no seu trajecto de 113 kms, sem paragem entre Lisboa e Entroncamento.

Este resultado só se pode conseguir, com a comodidade

(1) Das 137.214 Ton. economizadas nos 8 anos, cerca de 9.000 Ton. devem ser imputadas à melhoria de qualidade do combustível.

(2) Vide «Boletim do Congresso dos Caminhos de Ferro», número de Julho de 1937, pag. 1955.

que se sente ao percorrer este trajecto, com uma linha robusta e bem conservada, com locomotivas poderosas e bem reparadas e com um pessoal longamente treinado. Todos os dias se registam, na rede explorada pela C. P., velocidades superiores a 100 kms. à hora, em vários rápidos e em vários pontos das linhas, e grande número de comboios realizam hoje velocidades superiores às que se registavam há meia dúzia de anos.

Como se conseguiu gastar menos com reparações, ter o material em melhor estado, e marchar com maiores velocidades?

Estes esplêndidos resultados são a consequência da adopção de novos métodos de trabalho.

Em todas as oficinas desta Divisão: oficinas gerais de Lisboa-P., (Santa Apolónia), oficina geral do Barreiro, oficinas do Entroncamento e de Campanhã, em todas tem havido, nos últimos anos, diminuição do número de agentes e a-pesar disso notáveis progressos na produção.

Nas oficinas gerais de Lisboa, o número de locomotivas reparadas em 1929 foi de 52. Nos anos seguintes esse número foi crescendo sempre até 1934, em que subiu a 72.

Se se nota menor número de reparações nos últimos três anos foi porque a administração da Companhia, embora muito contrariadamente, teve de impor essa redução para se limitarem as despesas aos recursos de que era possível dispor para esse fim, mas o número de dias de imobilização das locomotivas baixou, passando de 87,5 dias, em 1929, para 58 dias em 1937, e, neste ano, para 29,6 dias.

Se se tivesse mantido, nos anos que se seguiram a 1929, a produção d'este último, (52 locomotivas), ter-se-iam, nos últimos 9 anos, reparado  $9 \times 52 = 468$  locomotivas.

Na realidade repararam-se 575 locomotivas.

Logo, houve um aumento de 107 reparações, o que equivale a um aumento de produção de 23 %.

Nota-se mais:

- que o custo médio de cada reparação de locomotiva baixou de 112,5 contos para 79,6 contos, ou 29 %;
- que o número médio de horas de trabalho gastos na reparação de uma locomotiva baixou 39 %;
- que o número de operários por unidade reparada baixou 38 %.

Mas não só estas oficinas aceleraram o ritmo de trabalho. As outras oficinas da mesma Divisão obtiveram resultados semelhantes e, por essa razão, conseguiu-se que a percentagem das máquinas com percurso superior ao normal, isto é, com percurso superior ao fixado para entrarem em reparação, tivesse uma redução de 35 %, passando de 24,4 % para 15,9 % do efectivo total das locomotivas, a-pesar-de se gastar menos em reparações.

Estes resultados têm importância porque, desde que as locomotivas entrem em grande reparação na devida altura, a imobilização média nas oficinas deve diminuir.

Quando há atrasos na entrada em reparação, muitas das peças que poderiam aproveitar-se depois de reparadas têm de ser substituídas, encarecendo o trabalho e impondo, em geral, maior imobilização.

Com a organização do trabalho nas oficinas conseguiu-se reduzir sensivelmente o número de locomotivas que simultaneamente estão em reparação, donde resulta que a Companhia pode dispor de maior número de unidades de tracção sem ter de as adquirir.

Também se fizeram progressos nos últimos 8 anos no que respeita à reparação de carruagens.

— Com o ritmo de trabalho de 1929, reparar-se-iam, nos 9 anos . . . . .	711 carruagens
— Repararam-se . . . . .	720 »
Houve, pois, um aumento de produção de . . . . .	9 » ou 1,5 %.

A imobilização média nas oficinas baixou 31 %. O custo médio da reparação baixou também 31 %. O número de horas de trabalho diminuiu 26 %. O número médio de operários, por unidade reparada por ano, desceu 22 %.

Todos estes resultados concorreram para a grande economia observada.

Nas linhas do Sul e Sueste, houve uma economia de carvão de 5.444 Ton., em 1937 relativo a 1939.

Com esse carvão poderia uma locomotiva dar 9 voltas ao Mundo.

Esta maneira de pôr em evidência a economia realizada veio ao meu conhecimento quando organizava esta conferência, e como a achei interessante, aproveitei-a para amenizar esta enfadonha citação de números e para mostrar que em todas as secções da Companhia os respectivos chefes têm a preocupação da economia e procuram mostrar, por forma fácil de se apreender, a importância dos resultados obtidos.

Se não fôra este estado de alma que se criou entre o pessoal da Companhia, não sei bem se teríamos podido resistir às duras provas por que temos passado.

Nas oficinas do Barreiro, além dos progressos que ali se têm realizado, um serviço houve que foi levado a cabo por forma muito notável. Refiro-me à construção das novas oficinas sem se paralizarem as reparações. Foi um problema muitíssimo bem resolvido que merece especiais elogios.

Mas dir-me-ão V. Ex.<sup>as</sup>: e a-final, que novos processos de trabalho permitiriam tão importantes economias ?

Eu digo a V. Ex.<sup>as</sup>: fazendo uma guerra permanente aos tempos mortos, metodizando os serviços e interessando o pessoal na aceleração do trabalho sempre que isso foi possível.

O sistema deve talvez contrariar um pouco os que, a propósito e a despropósito de qualquer pequena falha de que ouvem falar, acusam os dirigentes do caminho de ferro — de burocratas

A organização que a Divisão de Material e Tracção tem posto em prática com tanto êxito e a que tenho estado a referir-me, exige um aumento do número de funcionários que têm de trabalhar nos escritórios, assim como maior número de funcionários com educação técnica e científica.

Para se conseguirem os resultados a que fiz referência é preciso: — estudar com clara previsão as fases por que há-de passar o trabalho a executar; tomar disposições para que os materiais a utilizar estejam a tempo e horas nos locais do seu emprêgo; escolher operários que, pela repetição sucessiva das mesmas operações, tenham adquirido uma destreza especial que garanta ao organizador do programa de trabalho a certeza de que os tempos previstos para cada operação por cronometragem prévia não serão excedidos; numa palavra, é preciso estabelecer o que hoje se chama *organização científica do trabalho ou racionalização do trabalho*.

Da conveniente educação dos visitadores, — agentes especiais encarregados de examinar com antecedência as unidades que hão-de entrar em reparação e de fornecer aos seus superiores muitas das indicações necessárias para o estabelecimento dos programas de trabalho, — depende em grande parte o êxito d'este método.

O estudo desses programas tem vindo a aperfeiçoar-se cada vez mais, desde há anos.

O sistema não pode ser instalado convenientemente de um dia para o outro. Como já dissemos, é necessário pessoal especialmente adestrado para orientar e executar as diferentes operações e há uma longa preparação a fazer, cronometrando o tempo que absorve cada uma das milhares de operações a efectuar.

Determinada, pela visita à unidade que vai entrar em reparação, a natureza das operações que há a realizar e sabido o tempo que terá de ser gasto em cada operação, poderá o

organizador do programa da reparação indicar o número e qualidade de operários que terão de se entregar a êsses trabalhos.

Ultimamente tem-se recorrido a um gráfico, — a que se dá o nome de *planing*, — no qual se inscrevem todos os operários que têm de colaborar na reparação e se registam todas as operações previstas. Com o auxílio dêle, consegue-se estudar com previsão e precisão o melhor encaadeamento das várias operações a realizar.

Pelo exame do *planing* determinam-se em cada dia os trabalhos que os operários terão de executar no dia seguinte, de modo que o avanço das várias operações seja devidamente coordenado, que não tenham uns que esperar pelos outros e nenhum tenha de esperar por materiais, por preparação de ferramentas ou por qualquer outro incidente que possa entrar na marcha do trabalho de todos os que colaboram na reparação de uma unidade de material circulante.

Onde a utilização do *planing* está mais aperfeiçoada entre nós é na oficina de reparação de vagões do Entroncamento. É uma oficina completamente nova e suponho eu que é a oficina portuguesa onde estão em execução, de modo mais completo, os processos de organização científica do trabalho.

Sobre este assunto o Sr. Engº Gomes Leal fez ontem na Ordem dos Engenheiros uma magnífica conferência, e pena tenho de que o tempo não me permita explicar pormenores a que ele se referiu e que muito interesse despertaram.

O *planing* é aí utilizado para a coordenação do trabalho nas reparações em cadeia. Trabalham três cadeias, a saber:

- para grandes reparações de vagões;
- para levantes periódicos destinados a mudança de rodas;
- para desmontagem.

Todos V. Ex.ºs devem ter pelo menos ouvido falar no trabalho *em cadeia*. Nenhuma dificuldade há em compreender a construção em cadeia de coisas novas, idênticas; por exemplo, automóveis.

Faz-se simultaneamente uma série de veículos iguais, que vão sendo montados sobre uma cadeia de alguns centos de metros, animada de constante movimento lento, ou movendo-se de minutos a minutos com intervalos curtos de paragem, por forma que cada veículo passe lentamente, ou pare, em frente de cada brigada de operários encarregada de determinadas operações. Cada uma destas brigadas trabalha, em regra, sempre no mesmo terreno. Tem de fazer as operações a seu cargo dentro do tempo em que o veículo esteja defronte delas. É claro que os tempos atribuídos para estas operações foram calculados previamente por meio de cronómetro, com uma margem para proporcionar aos operários um lucro sobre o seu salário e para haver a certeza de que o atraso de um não vai prejudicar o trabalho de muitos.

Além disso, tudo se dispõe para que os materiais e peças que há a montar não faltem, no momento próprio, junto da brigada respectiva.

Mas como as operações que cada brigada tem de fazer, quando se trata de construção, são sempre as mesmas e está feito o estudo para as diferentes brigadas levem sensivelmente o mesmo tempo a executar os trabalhos que lhes estão confiados, torna-se relativamente fácil a organização e a compreensão deste trabalho em cadeia.

Vejamos, porém, o caso da reparação dos vagões, que está em funcionamento no Entroncamento.

Aí, como se trata de fazer reparações e não construção, dificilmente se encontram vagões que exijam todos as mesmas operações. Cada vagão apresenta-se com necessidade de uma reparação que, em regra, é diferente das que exigem os outros vagões.

Daqui nasce a dificuldade de organização.

Os vagões são previamente visitados, determinadas as operações de que necessitam, avaliado o tempo a conceder

para cada uma dessas operações e distribuídos êsses trabalhos por certo número de fases. Cada fase corresponde a uma paragem da cadeia dos vagões. Durante o tempo de paragem cada brigada tem de executar os trabalhos que lhe foram designados. Como os trabalhos a executar em cada fase são muitas vezes diferentes, tem de se fazer o estudo prévio com o *planing*, para que, a certas horas de determinado dia, as brigadas encarregadas dos mais importantes trabalhos sejam reforçadas, à custa, em regra, de operários que podem ser retirados de outras fases onde, à mesma hora, haja menor número de operações a efectuar.

Na cadeia para levantes periódicos de vagões a fim de mudar rodas, passam também os vagões que necessitam de pequenas reparações. Esta cadeia é constituída por 13 fases, mudando os vagões de fase de meia em meia hora e saindo, portanto, pronto de reparação, um vagão de meia em meia hora, isto é, 16 vagões por dia de 8 horas.

Para a grande reparação há 20 fases e para a desmontagem há 18 fases.

— Total das grandes reparações por mês :

1936 . . . . .	14
1937 . . . . .	26 (em cadeia) + 86 %

— Levantes periódicos por mês :

1936 . . . . .	151
1937 . . . . .	262 (em cadeia) + 74 %

Número de horas de trabalho na reparação de um vagão O, que é um vagão aberto, de borda alta, com portas laterais :

Grande reparação :

Antiga oficina, sem disposições especiais 872 horas

— Na nova oficina . . . . . | 1936 . . . . . 480 »  
  1937 (em cadeia) 281 »

Levante periódico :

— Antiga oficina . . . . . 156 horas

— Na nova oficina . . . . . | 1936 . . . . . 48 »  
  1937 (em cadeia) 24,5 »

Na nova oficina, mesmo pelos processos antigos, conseguiu-se grande economia de tempo, porque nela estavam à disposição dos operários meios de trabalho de que não dispunham antes, como sejam ferramentas pneumáticas e eléctricas, macacos especiais, fossos por debaixo dos vagões que permitem aos operários o trabalho de pé, etc.

Agora, com o trabalho à cadeia, a economia de tempo é muito maior.

Uma grande parte das operações cronometradas é realizada no regime de trabalho a prémio.

Este processo tem dado os melhores resultados quando empregada com as devidas cautelas. Os operários realizam maiores proveitos e produzem mais sem relutância.

Emprega-se a fórmula de Rowan :

$$P = \frac{T - t}{T} \times s.t$$

na qual :

P — é o prémio a abonar ao operário;

T — o tempo concedido para a operação a realizar;

t — o tempo realmente gasto;

s — salário-hora.

Foi com a conjugação de todos os elementos e processos a que me referi que a Divisão de Material e Tracção conseguiu nos últimos 8 anos melhorar todos os serviços a seu cargo, fazendo simultaneamente uma redução de 2001 agentes em relação à situação de 1929.

Note-se que esta redução do efectivo de pessoal, como já temos dito, foi obtida lentamente, não se preenchendo desde há anos as vagas que se deram por falecimento, reforma, saída voluntária ou por castigo disciplinar.

E é com o mais vivo prazer que digo a V. Ex.<sup>as</sup> que o pessoal operário tem colaborado com a melhor boa-vontade e com particular interesse na aplicação dos princípios de racionalização, chegando a sugerir soluções que, nalguns casos, permitiram maiores economias de tempo do que as verificadas pelos nossos engenheiros nos seus estágios no estrangeiro.

É realmente notável a facilidade de adaptação do operário português a qualquer trabalho.

Para fecharmos a análise deste 5.º período, como temos terminado a dos outros, examinaremos os mesmos dados estatísticos que, para o caso, são os seguintes:

#### C) — Dados estatísticos.

Como em todos os anos que constituem este período, — 1930 a 1937, — a exploração das antigas linhas do Estado foi feita pela C. P., os dados estatísticos aqui mencionados referem-se a toda a rede explorada pela Companhia.

#### — Percurso de trens de passageiros:

	8.158.507 km.-trem em 1930
	7.976.464      »      » 1937
Deminuição . . .	182.043      »      ou 2,2 %

#### — Velocidades comerciais dos principais comboios:

«Sub-Express» (até Pampilhosas) . . .	70,84 km. à hora em 1930.
	80,64      "      "      " 1937.

Rápido do Porto (até Campanhã) . . .	60,42 km. à hora em 1930.
	63,40      "      "      " 1937.

Rápido do Algarve (¹) . . .	50,4 km. à hora em 1930.
	59,6      "      "      " 1937.

#### — Receitas da exploração:

Nos 8 anos:	
2.020.646 contos . . .	274.377 contos em 1930.

Média anual: 252.581 contos.

#### — Cupões do 2.º grau, — o —

— Verba gasta em primeiro estabelecimento, na antiga rede, 8 anos:

52.867 contos.

Média anual: 6.608 contos, isto é, 4,01 % da receita média anual na antiga rede, que foi de 164.788 contos.

#### — Novo material circulante:

##### — Para as linhas da C. P.:

10 carruagens
15 forgões
445 vagões

##### — Para as linhas do Estado:

17 carruagens
10 furgões
55 vagões

(¹) Em 1930 seguia pelo Vale-do-Sado; em 1937 segue pela linha de Beja, — tendo por isso de percorrer mais 55 km. na viagem entre Terreiro-do-Paço e Vila Real de Santo António.

#### IV — Análise comparativa dos resultados obtidos nos cinco períodos

Vejamos que conclusões ou ensinamentos poderemos extrair de tudo que até agora temos dito.

Como vamos fazer o estudo da evolução de certas despesas através de um largo período de anos, reduzimos todos estes elementos ao mesmo valor da moeda, — na base de 110\$00 escudos por cada libra-cheque.

Para se compreender melhor esta evolução, dividi o 1.º período, que tinha 19 anos, em dois grupos, um de 9 anos e outro de 10.

Temos, portanto, — 6 grupos.

Assim, nos 1.º e 2.º grupos, — correspondentes ao 1.º período que examinamos, — observamos que a verba para pagamentos dos encargos com as obrigações do 1.º grau se manteve sem grande alteração, tendo sido apenas influenciada pelas oscilações moderadas do câmbio.

Verificamos que às obrigações do 2.º grau começou a Companhia a dar, durante o 1.º grupo de anos, uma pequena remuneração. Já vimos que foi em 1901 que se começou a pagar ao 2.º grau um pequeno cupão de 1fr,50. No 2.º grupo, essa verba aumentou bastante, porque em todos os anos que o constituem foram pagas a estas obrigações cupões de valor variável.

As acções, só no 2.º grupo de anos se pagou o dividendo de 2 %, a que me referi na devida altura. Foi em 1911.

Pelo que se refere a 1.º Estabelecimento nota-se um aumento sensível nas despesas médias feitas nos anos que constituem o 2.º grupo em relação ao que se gastou nos anos do 1.º grupo, sendo nestes de 5.620 contos e naqueles de 10.782 contos (valores actualizados).

No conjunto destes dois grupos, ou seja no 1.º período, as despesas médias anuais foram de 8.337 contos.

Correspondem estes números à política, para a qual chamámos a atenção de V. Ex.<sup>as</sup>, de não se melhorar a situação dos obrigacionistas senão dentro de limites que permitissem manter uma verba de cerca de 8 % para melhoramentos. Neste 1.º período aquela verba representa 7,63 % das receitas actualizadas.

No 2.º grupo deste 1.º período começa a desenhar-se a orientação de se destinarem somas para previdência. Note-se que já havia Caixas de Reformas mas não havia, de princípio, outras formas de assistência.

Os encargos contratuais só apareceram à medida que os contratos se realizaram. Trata-se dos contratos com a Companhia dos Meridionais, a Companhia do Mondego e a Câmara Municipal de Tomar.

Temos finalmente a parte que reverte para o Estado, que quase duplicou do 1.º grupo para o 2.º.

Passemos ao 3.º grupo, que corresponde ao 2.º período. Foi o período da guerra, das convulsões sociais e de uma perturbação cambial maior do que a do período anterior.

O encargo em escudos com as obrigações do 1.º grau, (valor na moeda actual, recordemos sempre), diminuiu por causa das oscilações do valor das moedas. Diminuiram muito os encargos do 2.º grau porque não só diminuiram os valores dos cupões pagos, mas ainda porque, a partir de 1918, não se pagou mais cupão algum.

Para as acções nada houve.

Para 1.º Estabelecimento baixou a média anual em relação ao 2.º grupo, mas não em relação ao 1.º período, porque o seu valor foi de 8.783 contos, ou seja 5,61 % das receitas actualizadas, ao passo que a média dos dois grupos que constituem o 1.º período foi, como vimos, de 8.337 contos.

Para previdência houve uma dotação um pouco maior, assim como para os encargos contratuais.

A parte que reverteu para o Estado, a-pesar-de ter decres-

cido o tráfego, continuou a crescer em virtude de medidas fiscais adoptadas pelo Governo em 1918 e 1919.

No 3.º período (ou 4.º grupo) notamos forte baixa na despesa com as obrigações do 1.º grau, ainda por motivos de ordem cambial.

Nada se deu, nem às obrigações do 2.º grau nem às acções, mas, aumentou-se um pouco a verba para 1.º Estabelecimento com que se gastou, em média, por ano, 9.625 contos, isto é, 7,55% das receitas actualizadas.

Para previdência a despesa continuou a aumentar ligeiramente; para encargos contratuais diminuiu, também por motivo cambial.

A parte do Estado diminuiu por diminuição de receita. Estudemos o 4.º período (5.º grupo):

As alterações cambiais fizeram ainda diminuir a importância destinada ao pagamento dos encargos das obrigações do 1.º grau.

Para o 2.º grau e acções nada houve.

Em compensação, para primeiro estabelecimento destinou-se verba muito maior. A média anual dessa despesa foi de 23.331 contos, ou seja 12,86% das receitas actualizadas. Esta média, como se vê, foi bastante superior à de 8 a 10% que se julgava indispensável para não nos atrasarmos. Serviu para compensar as médias mais baixas de anos anteriores.

Foi, como temos dito, o período de maior prosperidade da Companhia.

Para previdência destinou-se verba maior, mas a verba para encargos contratuais baixou, por motivos de ordem cambial.

A parte que reverteu para o Estado aumentou muito (132,58%) elevando-se a mais do dobro do registado, no período anterior, não só por ter aumentado o tráfego, mas sobretudo em virtude de várias medidas governamentais publicadas até 1926.

Chegamos finalmente ao período actual (6.º grupo).

O encargo das obrigações de 1.º grau aumentou, sobretudo, por motivo da reorganização da Companhia e por alterações do câmbio francês, prejudiciais, em regra, à Companhia, mas recentemente favoráveis.

As obrigações de 2.º grau e acções nada receberam. Estas obrigações deixaram mesmo de existir depois de 1931.

A verba para primeiro estabelecimento diminuiu muito, porque a isso fomos levados pela força das circunstâncias. A média anual gasta neste período de 8 anos foi de 6.656 contos, isto é, apenas 4,02% das receitas actualizadas. É esta a causa do atraso que urge remediar.

Para previdência continuou a destinar-se maior quantia; para os encargos contratuais também por causa do câmbio.

A parte que reverte para o Estado continuou elevada, ligeiramente inferior à que se lhe destinou no período anterior.

Em 1937 só há duas rubricas que absorvem percentagens que não são números dígitos.

Uma delas é a de Despesas de Exploração que, como V. Ex.<sup>as</sup> viram, sofreu já uma compressão, superior à que seria para desejar.

E, de facto, a comparação dos coeficientes de exploração observados em 1936, na C. P. e em 16 países estrangeiros, mostra que só em 5 países esse coeficiente é inferior ao da C. P.

Portanto, não podemos esperar da rubrica Despesas de Exploração novas reduções importantes que venham resolver o problema ferro-viário.

É nas linhas do Estado?

Os déficits começaram a dar-se em 1931, isto é, quatro anos depois de entrar em vigor o contrato.

Aqui também há só duas rubricas em que as percentagens são superiores a números dígitos: a primeira é a das Despesas de Exploração, que está reduzida ao mínimo possível; a outra apresenta-se superior a 10%. É facto que algumas das medidas postas em prática virão a produzir novas economias

para o futuro, mas é certo também que muitas outras economias não poderão ser mantidas porque não podem adiar-se indefidamente certos trabalhos. A conservação dum edifício, por exemplo, pode sofrer atraso, mas um dia virá em que uma grande reparação nêle se imporá.

## V — Características das diferentes crises observadas

Por que motivo não se aplicaram à crise actual os métodos adoptados para as outras crises a que fiz referência? A resposta é fácil:

Porque esta crise é absolutamente diferente das anteriores.

Nas crises, se crises houve, observadas nos 1.º e 2.º períodos, havia abundância de tráfego e o que foi preciso foi arranjar meios de trabalho para transportar esse tráfego.

Na crise de 1920 a 1923 (3.º período), o caminho de ferro não tinha concorrente algum sério, podendo talvez dizer-se que, no domínio ferro-oviário, a crise se traduziu apenas por uma enorme inflação de despesas que acompanhou a inflação da moeda de que todos sentiram os efeitos. O tráfego não sofreu qualquer depressão, e por este motivo fácil foi fazer aumentar as receitas por meio de sobretaxas que o Estado autorizou a cobrar do público, algumas vezes com restrições não muito justificadas.

O público, nessa altura, aceitava sem protestos esses sucessivos aumentos, (chegou a haver três aumentos num ano), porque já se habituara ao encarecimento de tudo de que necessitava e porque, em regra, também sentia acréscida, (muitas vezes ilusoriamente), a remuneração do seu trabalho.

Como o tráfego não faltava, também não houve receio de se aliar o pagamento dos cupões do 1.º grau. Continuaram, em todo o caso, a ser debitadas as contas pelo valor desses cupões, cujo pagamento se considerava obrigatório e se previa possível em curto prazo.

A crise actual não afetou, até há pouco, as Despesas de Exploração, salvo em 1937 por causa da alta do carvão e metais, mas afetou o tráfego e, portanto, as receitas, por ser, sobretudo, a consequência duma inflação de meios de transporte, e esse mal é muito mais grave e muito mais difícil de conjurar.

A concorrência desordenada da camionagem é hoje o aspecto mais grave da crise. Os próprios camionistas se queixam de que se estão arruinando uns aos outros.

Esta concorrência existe hoje em todo o Mundo e não se pode dizer que as dificuldades que dela derivam estejam resolvidas completamente em qualquer parte. Nenhuma solução se encontrou ainda que se imponha como definitiva.

Em Portugal tomou aspectos especiais porque surgiu de um momento para o outro, quando as nossas estradas subitamente melhoraram de estado. Na maior parte dos países, o desenvolvimento do automobilismo fez-se lentamente, porque não teve de esperar, como entre nós, que as estradas permitissem a sua cómoda circulação.

A erupção de automóveis que então se deu em Portugal fez crer a muita gente que estava ali uma bela fonte de lucros, que era útil explorar quanto antes.

Poucos dos que se meteram nesse negócio se apercebem bem do que ele era. Não pensavam nas despesas que teriam de fazer para uma boa conservação dos veículos, nem no período de duração destes, dentro do qual era necessário contar com verba para amortização do capital empregado na compra do carro.

Ao cabo de poucos anos muitos foram os que se viram com carros velhos, incapazes de servir, e sem o capital para os substituir. Só nessa altura verificaram que tinham queimado capitais.

(Conclue no próximo número)

# Os Caminhos de Ferro

## da Noruega

A Noruega é um dos países menos favorecidos da Europa quando se trata de construir e de explorar uma rede ferroviária.

Em primeiro logar a população do país é muito pouco densa. Com efeito, para uma superfície total de 322.000 quilómetros quadrados não há mais do que três milhões de habitantes, o que faz uma média de 9 habitantes por quilómetro quadrado. Em segundo lugar a Noruega é um país montanhoso por excelência. Perto de três quartos de superfície do país estão ocupados por espaços improdutivos, 75.000 quilómetros quadrados (23,3 %) são revestidos de florestas, ao passo que os campos e culturas ocupam uma superfície de 8.240 quilómetros quadrados (2,6 %).

A maior parte da população habita ao longo da costa, que se estende pelas margens rochosas, fortemente chanfradas por profundos fjords livres de gelo e admiravelmente protegidos dos estragos do mar por um sem número de ilhas e recifes. Para êsses povos costeiros o mar constitui a principal via de comunicação, e nota-se por isso um vai e vem constante de vapores, grandes e pequenos, de longo curso ou assegurando relações comerciais locais. Sómente 11 a 12 % da população norueguesa habitam fora dum pôrto livre para além de mais de 100 quilómetros e os caminhos de ferro, por conseguinte, têm poucos passageiros, ao passo que a exploração se torna relativamente custosa por causa das más condições topográficas e climatéricas.

O primeiro caminho de ferro norueguês foi inaugurado em 1854. Cobria um percurso de 68 quilómetros que ligava Oslo a Eidsvoll onde o conibório dava correspondência ao vapor em serviço no maior lago do país, o Mjosen. Em seguida os trabalhos sucederam-se aceleradamente, sendo o período mais intenso o que foi de 1870 a 1880. A rede total das vias férreas atingiu, nessa época, a extensão de 1.562. Em três lugares os caminhos de ferro noruegueses estavam ligados à rede ferroviária sueca. Assim os percursos Oslo-Charlo Henberg, Oslo-Kornsij e Trondheim-

-Storlien, foram sucessivamente abertos à circulação dos comboios em 1865, 1879 e 1881.

No comêço dêste século o pôrto de Narvik, na Noruega Setentrional, foi ligada à linha do caminho de ferro sueco do Lappland. Esta linha assegura o transporte de quantidades consideráveis de minerais de ferro provenientes dos grandes jazigos suecos do Lappland.

Os caminhos de ferro em exploração na Noruega totalizam actualmente 4.061 quilómetros de rails. Os caminhos de ferro do Estado possuem uma rede de 3.828 quilómetros dos quais 3.125 são de bitola normal e 683 de 1,067 de largura. Os 233 quilómetros de caminho de ferro particulares compõem-se principalmente de linhas de via estreita, que asseguram um serviço local. O capital empregado nos caminhos de ferro é de cerca de um bilião de corôas, de cuja quantia 19 milhões de corôas foram gastos pelos caminhos de ferro particulares. As comunas e os particulares entraram para os caminhos de ferro do Estado com 47 milhões de corôas.

Entre várias obras em andamento, que devem estar concluídas em 1940, trabalha-se activamente na construção da rede ferroviária, tanto nas províncias meridionais como no extremo norte do país.

Paralelamente ao programa de construção de linhas novas, foi resolvido transformar as linhas estreitas dos Caminhos de Ferro do Estado em vias normais.

Os caminhos de ferro noruegueses têm traçados particularmente desfavoráveis, tanto no que se refere às inclinações das encostas, como no que diz respeito ao raio de curvatura das voltas. 74 % da rede inteira encontra-se em declivio e 57 % dos percursos são em curva. A inclinação máxima admitida pelas novas linhas principais é de 18 % e o raio de curvatura mínimo das voltas é de 300 metros. O peso do rail é em geral de 35 quilos por metro. Utilizam-se igualmente algumas vezes rails mais pesados, até 49 quilos por metro. Uma grande parte dos rails empregados são de fabrício

DE BOM HUMOR

## *Dos maridos mentirosos*

Por REBELO DE BETTENCOURT

As mulheres nem por isso mentem muito. Os políticos, por exemplo, mentem muito mais do que elas. E ainda mais do que os políticos mentem os maridos.

Tenho a absoluta certeza de que ninguém duvida desta minha elegante e verdadeira afirmação. Maridos há que são manuais completos da mentira e podiam até abrir cursos superiores — com semântica e tudo. Na conjugação do verbo mentir são então estupendos. Conjugam-no na ponta da língua, sem uma falha de memória, em todos os tempos e modos.

Evidentemente — e comigo estão de acordo todos os psicólogos — nem todos os homens mentem da mesma maneira. Se o estilo é o homem — os maridos marcam a sua personalidade pelo seu processo de mentir. Há maridos que mentem por excesso de imaginação, por temperamento, por hábito, e, quase todos, sem darem por isso. Também os há que mentem por delicadeza, por um requinte de elucidação. Às vezes dizer uma verdade equivale a pra-

ticar uma escandalosa e grosseira inconveniência. Mentir com elegância é, pelo contrário, um dote muito apreciável.

E porque mentem tanto os maridos? — Porque são falsos como Judas, porque não possuem firmes sentimentos de fidelidade, afirmarão as minhas encantadoras leitoras ciumentas.

Em vão quero desculpá-los, mas sempre vos direi, gentis leitoras, que se os maridos mentem tanto, não é por culpa deles, mas porque as mulheres lhes fazem demasiadas perguntas.

Possuo preciosamente um compadre — amigo velho e fiel e distinto camarada de letras — quemente com rara perfeição. É um artista. Ele mesmo comenta que uma mentira proferida com sinceridade pode por acaso não ser uma verdade, mas não deixa nunca de ser uma opinião.

— Porque enganas tanto a tua pobre mulher? preguntei-lhe, indiscretamente, um dia.

— E vai o maroto de desculpar-se com espírito:

— Porque não me assiste o direito de ser absolutamente infiel às outras...

— E tua mulher acredita sempre nas mentiras que tu inventas a toda a hora?

— Sempre! E se minto, não é por minha culpa, juro-te. É por culpa dela, que não acredita nunca nas verdades que lhe digo. E olhe, meu querido amigo, habituei-me tanto a mentir que chego às vezes a não ter fé nas minhas próprias verdades.

norueguês. Se bem que a Noruega seja abundantemente provida de força hidro-eléctrica, 337 quilómetros sómente dos Caminhos de Ferro do Estado e 42 quilómetros das vias férreas particulares foram electrificados. No entanto, os trabalhos de electrificação têm prosseguido.

Os caminhos de ferro neste país caracterizam-se também por um grande número de túneis. A rede do Estado conta para cima de 500. Colocados ponta a ponta mediriam mais de 100 quilómetros. Actualmente o mais longo túnel da Noruega encontra-se entre as estações de Myrdal e de Upsete, na linha de Bergen a Oslo, e mede 5.311 metros.

O país possui igualmente uma quantidade de pontes, quer em pedra, quer em aço, e nestes últimos anos alguns foram construídos em beton armado.

No dia 1 de Dezembro de 1937 os caminhos de ferro do Estado tinham em serviço o seguinte material rodante: 455 locomotivas a vapor, 51 locomotivas eléctricas, 11 automotoras eléctricas e 54

automotoras movidas a essência ou a óleos pesados. Além disso tinham 1277 vagões para passageiros, dos quais 1055 eram de bitola normal e 222 de bitola estreita; a maior parte destes vagões era de quatro eixos. O material de vagões de mercadorias era composto de 10.397 unidades de bitola normal e 1.976 de via reduzida. A rede ferroviária do Estado conta actualmente 476 estações e paragens. O maior número de passageiros foi registado durante a Grande Guerra e nos anos seguintes. Durante o exercício de 1918-1919 nada menos de 31,3 milhões de passageiros tomaram combóio, ao passo que em 1930-1931 o número desceu para 17,3 milhões. Esta descida foi provocada pela grande concorrência dos autobus.

Em 30 de Junho de 1937 o pessoal fixo dos caminhos de ferro do Estado era de 13.253 indivíduos, dos quais 10.867 eram efectivos.

O pessoal efectivo beneficiou dum pensão, para a qual concorreu com 10 % dos salários. O seguro — doença é obrigatório.

# Caminho de Ferro de Luanda

A Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, de Luanda, publicou um número comemorativo do cinquentenário da inauguração do primeiro trôço de linha férrea em Angola.

Foi precisamente em 31 de Outubro de 1888 que, pela primeira vez em Angola um comboio se pôz em marcha, levando o progresso ao interior da Colónia, e dando-lhe, com essa realidade, todas as possibilidades de desenvolvimento.

A conquista e a posse de Angola não se fez apenas com o seu descobrimento pelas caravelas portuguesas e o esforço heróico dos nossos excelentes soldados, consumou-se, também, com os seus caminhos de ferro.

O caminho de ferro exerceu sempre, em todos os países, uma alta função económica e de unidade nacional, pois põe em rápida comunicação os centros produtores com os mercados de consumo; permite, com a regularidade das suas viagens, o estabelecimento de núcleos populacionais, em lugares outrora ermos; valoriza a agricultura e favorece a criação e o desenvolvimento das indústrias, por outras palavras, realiza a posse económica da terra.

O magnífico número comemorativo do cinquentenário do primeiro trôço da linha férrea em Angola, coloca-nos na presença duma grande realidade — o progresso de Angola em todos os seus aspectos, progresso que teve, recentemente, na Exposição — Feira de Angola, de Luanda, a sua consagração.

Os Caminhos de Luanda tiveram, nesse certamen, o seu pavilhão, que foi visitado pelo Senhor General Carmona, por ocasião da sua visita à África Ocidental.

O número comemorativo presente, a que estamos fazendo referência, apresenta-nos, por meio de gravuras e vários artigos, toda a actividade dos caminhos de ferro da província de Angola, e a parte publicitária dá-nos, por sua vez, um documento da sua riqueza comercial e industrial. Esse número presta homenagem, em gravuras de página inteira, ao venerando chefe da Nação, ao sr. Presidente do Conselho e ao sr. Ministro das Colónias.

Para terminar esta notícia, publicamos alguns números sobre o desenvolvimento da rede ferroviária em toda a Colónia de Angola durante 50 anos.

Em 1888 a rede tinha apenas 45 quilómetros e logo no ano seguinte atingia o número de 363. Em 1907 a extensão já era de 515 quilómetros, passando a ter 1.104 em 1913, subindo a 1.676 em 1926 e atingindo 2.323 quilómetros em 1938.

Ao sr. engenheiro Francisco Sande Lemos, director dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, agradecemos a oferta dum exemplar do número comemorativo do 50.º aniversário da inauguração dos serviços de Caminhos de Ferro em Angola.

## Publicações Recebidas

*Direcção Geral dos Serviços de Viação — Relatório referente ao ano de 1937.*

Temos presente o Relatório da Direcção Geral dos Serviços de Viação referente ao ano de 1937.

O sr. José António Miranda Coutinho, ilustre engenheiro Director geral, ao apresentar o Relatório ao Senhor Ministro das Obras Públicas e Comunicações, escreve:

“O desenvolvimento sempre acentuado da viação acelerada e a consequente necessidade de a ir regulamentando tem-se reflectido nos vários serviços desta Direcção Geral, num maior esforço exigido aos seus funcionários, que muito me apraz afirmar a V. Ex.<sup>a</sup> são dignos, na sua quase totalidade, do melhor elogio pela dedicação que põem no desempenho dos serviços de que estão incumbidos, o que em parte tem atenuado as consequências da falta de pessoal.

Seja-me, pois, permitido chamar a esclarecida atenção de V. Ex.<sup>a</sup> para a necessidade urgente de aumentar o quadro dos funcionários técnicos e administrativos desta Direcção Geral e bem assim do pessoal da polícia de viação e trânsito, para que possa haver mais respeito pela legislação sobre transportes e uma maior segurança na circulação”.

No Relatório figuram pela primeira vez alguns elementos relativos aos transportes automóveis nas ilhas adjacentes.

*Torre da Lenda* — Romance policial por Jose da Natividade Gaspar — “Colecção Enigma” — 1938.

Com o romance policial *Torre da Lenda* inicia o nosso preso colaborador, sr. José da Natividade Gaspar a “Colecção Enigma”, cujo segundo volume, a aparecer em breve, é da mesma autoria, e faz parte duma colecção, a que não devem faltar leitores.

Este escritor, que saudamos com simpatia, sabe dar interesse à sua novela, numa prosa correcta, sugestiva e equilibrada.

A acção do romance passa-se em 1933 e nela intervêm vários personagens, cuja lista vem a abrir o volume. Há que dar-lhe parabens.

O livro foi posto no mercado pela Papelaria Fernandes. O aspecto gráfico é bom.

Agradecemos o exemplar que nos foi oferecido.

# O estado actual dos Caminhos de Ferro na Suissa

Com excepção de três troços, que entram na categoria das linhas principais, todos os caminhos de ferro particulares constituem linhas secundárias, que servem de preferência o tráfego local e não são utilizados para o grande serviço directo dos viajantes e das mercadorias. Contam-se 67 linhas de bitola estreita, com 1.541 quilómetros (dos quais 77 quilómetros de cremalheira).

O capital empregado nestes caminhos de ferro representa cerca de um terço do dos Caminhos de Ferro Federais (2.590 milhões de francos, número redondo, no fim de 1936). Se é certo que muitos dos caminhos de ferro particulares servem únicamente de afluentes aos C. F. F. ou a alguma grande emprêsa, outros desempenham no interesse de regiões extensas, quer em concorrência com os C. F. F., quer fora da influência imediata de êstes, uma tarefa económica e independente. O tráfico que devem assegurar é considerável. Em 1935, os quilómetros realizados por viajantes atingiu a cifra de 434 milhões.

O desenvolvimento dos caminhos de ferro particulares foi favorecido pela prosperidade de que a Suíssa gosou quase sem interrupção até ao fim da grande guerra, e também pela firme esperança que tinham os interessados de ver aumentar constantemente a chegada de turistas estrangeiros e o tráfico de trânsito.

Foi no decorrer dos anos que procederam a guerra que se operou a construção de numerosos caminhos de ferro de montanha. A Suíssa, com efeito, pode considerar-se como o país clássico dos caminhos de ferro de montanha, graças ao espírito inventivo e à iniciativa dos seus engenheiros. As linhas deste género contribuiram bastante para a extensão do turismo naquele país.

A ousadia de concepção de muitos deles, fazia-as passar por verdadeiras obras primas de técnica, que desde o seu início e durante numerosos anos, atraíram uma multidão de turistas e fizeram conhecer assim regiões que se tornaram célebres no mundo inteiro: Lucerna e o lago dos Quatro Cantões, na proximidade do qual se estabeleceu o primeiro caminho de ferro de cremalheira de Vitznau ao Rigi, em 1871, o Oberland Bernez, Montreux, Zermatt, etc.

Ao passo que os alpinistas mais temerários tentam actualmente, ainda à custa de esforços sobre-humanos, mas inúteis, a ascenção dos altos cimos do Tibet, as montanhas suíssas tornaram-se acessíveis, desde há muitos anos, graças aos caminhos de ferro que transportam, nas suas carruagens confortáveis, o viajante maravilhado, até à altitude de 3.500 metros.

Ao dar um impulso novo no turismo, os caminhos de ferro de montanha contribuíram para equilibrar a balança dos cantos da Suíssa. Além disso, essas empresas, asseguram, em várias regiões, o abastecimento do país, visto que o clima não permite, nas regiões elevadas, a cultura de produtos agrícolas.

Foi também graças únicamente aos caminhos de ferro de montanha que os desportos de inverno puderam desenvolver-se tanto e se creou a possibilidade, para os hoteis da montanha, de acrescentar à estação do verão, quase sempre tão curta, uma segunda estação interessante, a estação branca.

# HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Março de 1899

## Lei do Sêlo

Acabamos de vêr que o sr. Alvaro de Castellões apresentou na camara uma emenda «que foi admittida sem discussão e mandada á commissão», alterando a verba 247 sobre «bilhetes de passagem em caminho de ferro» e até pondo sêlo nos dos veículos de carreira.

Chamamos a atenção das companhias para esta emenda muito peor que o soneto, pela qual o imposto recaharia sobre todos os bilhetes desde 100 réis, e seria 30 réis em 1.ª classe, 20 réis em 2.ª e 10 réis em 3.ª!!!

Os bilhetes de tremvias, carros *Luzitana*, etc., pagariam 10 réis, sempre que o seu preço não fosse inferior a 50 réis.

Vejam isto os que teem que vêr.

## A Obra do Ministro

### Decretos, portarias e circulares

Do ministerio das obras publicas recebemos dois exemplares de um volume de 400 páginas, contendo todas as disposições promulgadas pelo actual titular d'aquella pasta, desde a sua subida ao poder até 31 de dezembro de 1898.

Comprehende-se que quem tem produzido tão extraordinárias provas de trabalho para a reorganização da administração pública, tenha orgulho da sua obra, que é incontestavelmente valiosa e de utilidade para o paiz.

Nessa profusão de diplomas, publicados no breve espaço de quatro meses, ha, sem dúvida, providencias, que a prática demonstrará serem inuteis, ou mesmo inconvenientes; mas ha com certeza muitíssimo trabalho verdadeiramente aproveitável, que ficará constituindo base de legislação futura; e, no seu conjunto, todo esse grupo de providencias affirma as mais prodigiosas faculdades de actividade do seu autor e o mais dedicado empenho de administrar bem. Esta gloria ninguém lh-a pode contestar.

Na impossibilidade de analyzarmos toda a obra, nos seus complexos detalhes, faremos d'ella o resumo estatístico, que só por si é curioso:

São 79 os documentos publicados, tendo sido promulgados: em agosto, 17; em setembro, 26; em outubro, 15; em novembro, 5; em dezembro, 16.

D'estes referem-se a:

Fomento agricola . . . . .	12
Correios e telegraphos . . . . .	12
Caminhos de ferro. . . . .	11
Ensino industrial e commercial. . . . .	7
Estradas . . . . .	5
Serviços florestaes . . . . .	4
Propriedade industrial . . . . .	2
Exposição de Paris . . . . .	2
Diversos assumtos . . . . .	24

N'estes ultimos comprehendem-se todos os que se relacionam com o serviço de obras publicas, o commercio e a industria, taes como pessoal, fornecimentos, fiscalização de máquinas, academias polytechnicas, conselhos consultivos, monumentos, portos, propriedade industrial, etc.

Os 11 diplomas sobre caminhos de ferro foram todos publicados integralmente na nossa *Gazeta*, nos n.ºs 257, 258, 259, 260 e 264 do anno findo, e 265 de janeiro do ano corrente.

# Ecos & Comentários

Por SABEL

## O dever profissional

A propósito da simpática festa dos Ardinas, que teve lugar no Coliseu, no passado dia 14, a direcção da referida colectividade fez publicar um programa oficial com a colaboração de vários jornalistas. Entre essa colaboração recordamos umas linhas de Pedro Correia Marques, que, com a devida vénia, transcrevemos:

«Numa carreira profissional, que já não é curta, muitas vezes tenho visto casos e coisas impressionantes, muitas pessoas e tipos tenho conhecido. Poucas vezes, porém, terei recebido tão forte impressão, como num dia em que a cidade, atroada pela artilharia, varrida pela metralha, se encolhia em pavores. Não foi certamente um caso trágico nem dramático, mas foi um caso expressivo, foi um exemplo.

Era o dia 14 de Maio de 1915. Uma revolução das mais sangrentas que mancharam a nossa história política estava no paroxismo, que precedia a vitória. Sob uma das arcadas do Terreiro do Paço encontrava-se um grupo de pessoas — 6 ou 7 — que pretendiam passar para a Outra Banda, onde tinham família e que não sabia delas desde o começo da acção revolucionária. Mas a rua do Arsenal era varrida de vez em quando por um chuveiro de balas, disparadas ao lato do Corpo Santo, não se sabia por quem nem para quê...

Entre os homens pávidos que esperavam um pouco de tranquilidade para atravessar, havia um garoto dos jornais, que sobrava o saco dos periódicos. Também queria atravessar para a Outra Banda. Porquê? Porque lá estava a vida, lá costumava vender jornais.

— O que eu queria era ir para Cacilhas... — monologava o garoto.  
— Não penses nisso agora — aconselhava um dos presentes.

Mas o petiz, quando menos se esperava, esgueirou-se e atravessou em direcção á Arcada fronteira. Soaram tiros e o «ardina» caiu no chão. Todos os presentes tiveram um arrepião de horror. Pouco depois, porém, parados os tiros, o rapaz, que todos julgavam morto, levantou-se e correndo como um gamo, atravessou a metade da rua que lhe faltava.

Teria chegado a Cacilhas, como desejava? Bem o merecia pela sua coragem, pela sua compreensão de dever profissional exercido através de todos os riscos.

Naquela mesma hora, muitos dos grandes homens, que tinham por dever ser valentes e fieis, falhavam por medo ou por traição...

## O melancólico destino da "Leão de Oiro"

NEM sempre os Leões têm uma morte gloriosa — digna da vida heroica, superior, que o destino lhes marcou. O «Leão de Oiro», por exemplo, onde há anos se reúnia o que havia de mais belo e de mais ilustre nas artes e nas letras, parece que vai fechar. Pelo menos os seus célebres quadros vão ser vendidos em hasta pública; segundo nos noticia o «Diário de Lisboa», em primeira mão.

No «Leão de Oiro» existem quadros preciosos, pintados por grandes mestres, que são quase dos nossos dias e de quem os novos devem falar com respeito, quadros de Columbano, Lisboa Pôrto, João Vaz, Malhôa, D. Maria Augusta Bordalo Pinheiro, Rafael Bordalo, Ribeiro Critino, António Ramalho, Girão e Rodrigues Vieira. Quadros que evocam uma época de esplendor e que pelo seu valor faziam daquele conhecido restaurante um museu de arte.

Lisboa transforma-se dia a dia — mas há coisas antigas em que não devia bulir-se.

## Restauração de castelos

PELA pasta das Obras Públicas e Comunicações foi publicado um decreto concedendo a verba de 1.500 contos, incluída no orçamento em vigor, para obras de conservação e restauro de alguns castelos do norte e sul do País, dos mais curiosos sob o ponto de vista artístico, e dos mais expressivos pelo seu carácter histórico.

Esses trabalhos devem estar concluídos no fim do corrente ano ou princípios de 1940 e os castelos a beneficiar são, por ordem da importância dos subsídios, os de Vila Viçosa, Palmela, Torre de Giela (Arcos de Val de Vez), Flôr da Rosa, Leiria, Bragança, muralhas de Santarém, Trancoso, Vila da Feira, Valença, Silves, Montemor-o-Velho, Óbidos, Tomar, Ourém, Belmonte, Estremoz, Avis, Almourol, Sabugal, Beja, Melgaço, Pôrto de Mós, Belver (Monção), Pombal, Povoa de Lanhoso, Lamego, Sesimbra, Montalegre, Torre de Faria (Barcelos) e Castelo dos Mouros (Sintra).

Se Portugal precisa de viver do presente e para o presente, não pode, todavia, desligar-se e desinteressar-se do Passado. Nação descobridora de mundos velhos e construtora de novas civilizações — é também um centro inegualável de turismo. E os seus castelos sendo títulos da melhor nobreza — que nada tem a invejar à das outras nações — são ao mesmo tempo motivos de interesse turístico.

## Cascas de laranja

PERMANENTEMENTE, na Rua da Horta Séca, instalam-se variadíssimas mulheres e raparigas, que se entregam à venda de fruta, principalmente laranjas.

Para serem agradáveis a certo público freqüentador das tascas de boa pinga sucedem-se os ditos populares acompanhados da venda de fruta cujas cascas são atiradas para o passeio, em prejuízo das pessoas que passam e que estão sujeitas a escorregar e partir uma perna ou um braço.

Por variadíssimas vezes as pessoas que aqui trabalham têm chamado a atenção das vendedeiras de fruta, ameaçando-as mesmo de nos queixarmos à polícia. Como, porém, é inútil o esforço que temos despendido para conseguir moralizar esta localidade, chamamos a atenção do Sr. Governador Civil de Lisboa, que, certamente, porá cōbro a semelhantes abusos.



## Os nossos mortos

D. JOAQUIM BUSTO ROMERO

FALECEU em Fevereiro um homem honrado, um homem do povo, que serviu de perto reis e príncipes, um imperador e vários presidentes da República, um homem indispensável em banquetes de gala e que mereceu a honra de ser condecorado várias vezes por diversos países. Foi Joaquim Busto Romero, natural da Galiza, que residia em Lisboa desde criança.

Após ter sido empregado na Legação de França, entrou para o serviço do Paço, no reinado de D. Luiz, na qualidade de «Valet de pied». Subiu depois, por nomeação de D. Carlos, a chefe honorário das pratas dos Paços Reais, tendo dirigido, com essa categoria, os grandes banquetes que se realizaram por ocasião das visitas do Imperador da Alemanha, Guilherme II, Eduardo VII da Inglaterra, D. Afonso XIII da Espanha, o Presidente Loubet da França.

Acompanhou os reis D. Carlos e D. Amélia na visita, em 1901, aos Açores e Madeira, e fez parte do séquito de D. Manuel na visita ao Pôrto.

Proclamada a República, D. Joaquim Busto Romero foi chamado para continuar a prestar os seus serviços em Belém, tendo acompanhado também o falecido presidente Dr. António José de Almeida ao Brasil.

Honrado, obsequioso, dedicado, sempre indispensável nas grandes cerimónias de carácter oficial, D. Joaquim Busto Romero possuía, entre outras, as condecorações de Isabel a Católica, de Espanha, e Águia Negra, da Alemanha.

Há doze anos, sem deixar de prestar os seus serviços no Palácio de Belém, fundou uma pensão, na Praça de Camões. Era nosso vizinho e era nosso amigo, esse bom amigo de Portugal e dos portuguêses. Paz à sua alma.

# EFEMÉRIDES

1888

1938

(Continuação)

1908

1 de Janeiro.

Mandam-se fazer as obras indispensáveis para o serviço do extremo do ramal de Setúbal na Margem do Sado, independentemente do plano geral e estação definitiva.

16 de Janeiro.

Está já em Inhambane parte do pessoal que vai fazer o levantamento da projectada linha de Inharrime e Inhambane.

1 de Fevereiro.

Prepara-se para 1910 um congresso ferroviário sul-americano, cuja comissão permanente terá a sua sede em Buenos-Aires.

16 de Fevereiro.

Vai ser presente ao Conselho Superior de Obras públicas o projecto de lanço de Carviçais a Bruço, na linha do Pocinho a Miranda.

1 de Março.

Morre repentinamente um dos mais distinguidos empregados das linhas férreas portuguesas — Carlos Silva, funcionário exemplar da Companhia da Beira Alta.

16 de Março.

Sabe-se que a França tem em via de construção, em Argel, uma linha, ligando Thiés a Baionlabé, da qual está em trabalhos o primeiro trôço, na extensão de 140 quilómetros.

1 de Abril.

Diz-se que dentro em pouco será posta a concurso a construção da linha férrea da Ilha de S. Tomé.

16 de Abril.

Foi enviado ao Conselho Superior das Obras Públicas o projecto do lanço Pedras Salgadas a Vidago.

1 de Maio.

Consta que o Governo Português está na disposição de mandar construir imediatamente, por conta da China, o Caminho de Ferro de Macau.

16 de Maio.

Consta que os principais agricultores da colónia de S. Tomé se constituíram em sociedade para tomarem de empreitada a construção do Caminho de Ferro daquela Ilha.

1 de Junho.

Está concluída a construção do trôco da linha férrea de Évora a Ponte de Sôr, compreendido entre Arroiolos e Pavia.

16 de Junho.

Anuncia-se que no próximo mês de Julho se efectuará a inauguração do trôco entre Espinho e Feira.

1 de Julho.

Foi resolvido fazer um combóio rápido entre Lisboa e Faro, por 3 meses, a título de experiência, começando por um semanal.

16 de Julho.

Foi festivamente inaugurado o último trôco da linha de Évora a Móra.

1 de Agosto.

Foi assinado o contracto para a construção e exploração de um ramal particular denominado Espinho-Vouga.

16 de Agosto.

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela vai mandar construir na baía de Lobito uma ponte Cais com 400 metros de extensão.

1 de Setembro.

A «Gazeta» dedica o sentimento da sua mais pungente saudade pelo falecimento do sr. Daniel Dias, sub-chefe do serviço de movimento da Companhia Real.

16 de Setembro.

Outra morte a registar: a do director da Nacional dos Caminhos de Ferro, António da Costa Lima, distinto engenheiro militar.

16 de Outubro.

Vão começar os serviços de construção no lanço do Caminho de Ferro de Braga a Vidago.

1 de Novembro.

Foi classificada e acrescentada no plano da rede complementar ao Norte do Mondego, uma linha férrea marginal do Douro, que, partindo de Vila Nova de Gaia, vá por Crestuma até Sobrado de Paiva.

16 de Novembro.

Vai ser instalada a iluminação eléctrica na estação de Évora.

1 de Dezembro.

Foi aberto para serviço público a linha de Bilbau a Lezama.

16 de Dezembro.

Foi requerida a concessão de uma linha na Ilha da Madeira ligando o concelho de S. Vicente com o da Ribeira Brava.

1909

1 de Janeiro.

Pensa-se actualmente na construção de uma linha férrea aproximadamente Transiberiana, ou seja o caminho mais directo entre a Europa e a China.

- 16 de Janeiro.** A Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga propõe-se explorar a linha Estarreja a Bestide.
- 1 de Fevereiro.** A «Gazeta» traja rigorosamente de luto pela morte de S. M. o Rei D. Carlos I e seu filho, o príncipe D. Luiz Filipe.
- 16 de Fevereiro.** A Câmara Municipal de Tomar vai tratar de obter do Governo que se construa imediatamente o primeiro trôço do Entroncamento a Gouveia.
- 1 de Março.** Na Estação de Livração foi autorizada a construção de uma oficina de montagem e reparação de material, a exemplo do que se verifica noutras rôdes.
- 16 de Março.** Continuam os trabalhos de assentamento da segunda via na linha do Norte, tratando-se actualmente do rebaixamento dos túneis de Chão de Maçao e de Albergaria.
- 1 de Abril.** Inaugura-se, festivamente, o trôço da linha do Vale do Tâmega, compreendido entre a Livração e Amarante.
- 16 de Abril.** Deu entrada no Ministério das Obras Públicas um projecto de Caminho de Ferro entre Penafiel e Lixa, sendo a linha assente no leito da estrada.
- 1 de Maio.** Os deputados pelos círculos a quem interessa a linha Entroncamento a Gouveia está empregando todos os esforços para que o mais breve possível se leve a efeito a construção da referida linha.
- 16 de Maio.** Procede-se à marcação da localidade e espaço ocupado pela Estação do Lamêgo a qual ficará no lugar das Lages.  
—Estão sendo estudadas duas propostas para o estabelecimento de uma linha férrea entre Ponta Delgada e as Furnas.
- 1 de Junho.** Pensa-se na construção do trôço da linha de Inhambane que vai de Mutamba a Inharrime.
- 16 de Junho.** Foi mandado concluir, no Barreiro, o terrapleno destinado à oficina e o empedramento dos taludes para a creosotagem.
- 1 de Julho.** Foi autorizada a Companhia dos Caminhos de Ferro do Pôrto à Póvoa e a Famalicão a estabelecer uma segunda via entre as Estações da Boavista à Senhora da Hora.
- 16 de Julho.** A antiga Estação de Montemór passa a denominar-se Tôrre de Gadanha.
- 1 de Agosto.** A «Gazeta» sentiu sinceramente a perda da esposa de D. Juan de Bona, nosso querido colega da «Gaceta de los Caminos de Hierro» de Madrid.
- 16 de Agosto.** Continuam os trabalhos de assentamento da segunda via na linha de Lisboa ao Pôrto.
- 1 de Setembro.** Foi autorizada à Câmara Municipal de Reguengos a contractar um empréstimo para se proceder à construção de um ramal que ligue aquela vila a Évora.
- 16 de Setembro.** Mais uma página fúnebre veio enlutar a história do pessoal dos Caminhos de Ferro Portugueses: a morte de Lucien Guillaume Mathiate, chefe das Oficinas de serviço do Material e Tracção da Companhia Real.  
—Foi aberta à Exploração o novo trôço do Caminho de Ferro de Ambaca, que termina em Malange, construído por administração directa do Governo.
- 1 de Outubro.** Vão prosseguir brevemente os trabalhos de construção da linha do Lobito para atingir o planalto do Huambo.
- 16 de Outubro.** Está terminada a primeira secção do Caminho de Ferro do Congo aos Grandes Lagos Africanos.
- 1 de Novembro.** Continua avançando os trabalhos do Caminhos de Ferro de Mossâmedes.
- 16 de Novembro.** A Companhia Internacional de Wagons Leitos adoptou nova iluminação eléctrica nos combóios rápidos para Paris, Portugal e Espanha.
- 1 de Dezembro.** Entraram em serviço nos combóios correios do Pôrto as novas ambulâncias postais, montadas sobre *boggies*.
- 16 de Dezembro.** Estão sendo providas de novas ambulâncias cirúrgicas os combóios de passageiros e de mercadoria da Companhia Real, em substituição das antigas.

**1910**

- 1 de Janeiro.** Fôram hoje transferidas para a praça de D. Luiz as instalações de Despacho Central de Lisboa-Aterro, que estavam situadas na Rua Vasco da Gama.
- 16 de Janeiro.** Morre Henry Maguet, inteligente jornalista, que deixou vinculados os seus créditos em uma obra imorredoura como: «O Jornal dos Transportes», nosso querido colega.
- 1 de Fevereiro.** Foi aprovado o projecto definitivo dos lanços da linha do Alto Minho, Braga a Monção, compreendida entre Braga e os Arcos de Val-de-Vez.
- 16 de Fevereiro.** Deu entrada no Ministério da Marinha o plano do traçado da linha de Malange a Quissol.

(Continua)



O tempo passa...  
...mas os saltos **GALO** ficam!  
prefira pois os saltos **GALO**  
**Leacock (Lisboa), L.º da**  
**AVENIDA 24 DE JULHO, 16**  
**LISBOA**

# PARTE OFICIAL



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 37, II série, de 14 de Fevereiro, publica o seguinte :

Por portaria de 2 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 8 :

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, aos funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas :

#### Da rede do Sul e Sueste

Luiz de Carvalho, chefe de lanço de 1.ª classe — 605\$65.

#### Da rede do Minho e Douro

José Gómes de Pinho, empregado principal — 671\$55.

Francisco Rodrigues da Conceição, revisor de bilhetes de 2.ª classe — 390\$71.

Joaquim dos Santos Matos, vigilante — 731\$94.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 39, II série, de 16 de Fevereiro, publica o seguinte :

#### Repartição dos Serviços Gerais

##### Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 10 de Fevereiro :

Belchior Diogo, medidor de 1.ª classe dos Caminhos de Ferro do Estado — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 41, II série, de 18 de Fevereiro, publica o seguinte :

Por despacho de 14 de Fevereiro :

Jacinto da Assunção, encarregado de obras de 2.ª classe, adido, nos termos do decreto n.º 26:504 — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Por portaria de 9 do corrente mês, anotada pelo Tribunal de Contas em 13 :

Salvador de Almeida, condutor de material circulante do quadro transitório — concedida licença ilimitada, ao abrigo

do disposto no artigo 14.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, a contar de 5 do corrente mês. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Declara-se, para os fins convenientes, que Paulo de Almeida Freitas, engenheiro civil, classificado em 13.º lugar no concurso documental para engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, conforme lista publicada no «Diário do Governo» n.º 107, 2.ª série, de 10 de Maio de 1937, desistiu da nomeação que lhe cabia pela sua classificação.

O «Diário do Governo», n.º 40, II série, de 17 de Fevereiro, publica o seguinte :

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão ao quilómetro 89,321,85 da linha férrea de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 42, II série, de 20 de Fevereiro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, aprovar o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 97,705 da linha férrea de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção da empreitada n.º 18 da linha de Estremoz a Portalegre, adjudicada a Francisco José Morgadinho, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 16 de Fevereiro de 1939.—O Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, Roberto Espregueira Mendes.

Engraxe só com

**M I M I**

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L. da  
Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!