

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; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

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

S U M Á R I O

Abrantes. Vista geral. — Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. — O problema dos Caminhos de Ferro. — O programa da festa em Loulé do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. — Eng.^o Joaquim Abranches. — Os Caminhos de Ferro em Angola, pelo Coronel de Eng.^a **ALEXANDRE LOPES GALVÃO**. — General Bernardo do Couto. — Os médicos e a publicidade. — Inauguração da linha do Vale de Sabor. — Ecos & Comentários, por **SABEL**. — Parte oficial. — Linhas estrangeiras. — Publicações recebidas. — Imprensa. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Congresso Açoreano. — Os Caminhos de Ferro e a T. S. F. — Há quarenta anos, por **BELCHIOR MACHADO**

1 9 3 8

ANO 50.^o

16 DE ABRIL

NÚMERO 1208

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUSA
CARLOS D'ORNELLAS (EDITOR)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

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 ESTEVESCoronel 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
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Porto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

<i>PORTUGAL</i> (semestre) . . .	30\$00
<i>ESTRANGEIRO</i> (ano) £ . . .	1.00
<i>FRANÇA</i> () fr. ^{os} . . .	100
<i>ÁFRICA</i> () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

Batalhão de Sapadores

DE

CAMINHOS DE FERRO

Vão revestir-se de grande brilhantismo os festejos organizados pela Câmara de Loulé, em homenagem aos antigos combatentes da Flandres

CONFORME tem sido anunciado, Loulé prepara-se para receber festivamente no dia 1 de Maio os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionário a França em 1917 e que regressou a Portugal em 1919, que



LOULÉ — Vista parcial da Avenida José da Costa Mealha

em número aproximado a 300 vão mais uma vez receber as homenagens dos triunfos alcançados gloriosamente na Grande Guerra.

Coincide a visita dos Combatentes com a festa anual que a interessante vida de Loulé promove todos os anos em honra de Nossa Senhora da Piedade, gloriosa demonstração religiosa a que o povo do Algarve assiste deslumbrado, pois é uma das mais curiosas manifestações de fé católica e de nobresa.

O programa que nos apresenta a Comissão Executiva dos antigos combatentes do «Sempre Fixe» é repleto de atrações, e os seus componentes, entre oficiais, sargentos, cabos e soldados vão ficar maravilhados na linda Vila de Loulé, na comemoração do 19.º aniversário da sua chegada a terra Portuguesa.

Noutro local inserimos o programa completo dos festejos.

C. O.



O PROBLEMA DOS CAMINHOS DE FERRO

UMA SÉRIE DE CONFERÊNCIAS

Há tempo surgiu a iniciativa de promover uma serie de conferências destinadas a esclarecer o espírito público àcerca do problema ferroviário tão mal estudado e tão mal apreciado entre nós, apesar de ser um verdadeiro problema nacional da maior importância.

Foi escolhido para a primeira conferência o Sr. General Raul Esteves, antigo Comandante do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro e antes disso das fôrças da especialidade que fizeram parte do nosso corpo expedicionário português na Flandres, e antes director das linhas do Sul-Sueste em ocasião particularmente melindrosa. Administrador da C. P. por delegação do Governo, conhece pois o problema sob os seus múltiplos aspectos.

Segue-se o autor do presente artigo com 47 anos de serviço em caminhos de ferro, que depois de servir nas linhas de Sul-Sueste e ter promovido e preparado a legislação de 1899 que instituiu a Administração autónoma dos Caminhos de Ferro do estado e criou o Fundo Especial e após 11 anos de serviço intenso nessa Administração, desde 1910 tem estado ao serviço de diversas Companhias como inspector técnico e consultor. Foi até há pouco vogal da Junta Consultiva e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro criados por sua iniciativa. Colaborador assíduo da *Gazeta dos*

Caminhos de Ferro, tem versado nela e nos jornais da sua direcção os vários assuntos ferroviários.

O Sr. Dr. Fezas Vital, distintíssimo professor de Direito da Universidade de Coimbra, é, há alguns anos, administrador da C. P. por delegação do Estado.

O Sr. engenheiro Vasconcelos Correia fez com a maior distinção a sua carreira técnica na C. P. nos diversos serviços e pertence, como delegado do Governo, há 27 anos à sua Administração, à qual preside actualmente com superior critério e grande prestígio. Tais são as folhas de serviço dos quatro conferentes.

A 1.^a Conferência foi feita em 11 do corrente pelo Sr. General Raul Esteves na Sociedade de Geografia perante numeroso e selecto auditório.

O tema da Conferência era o *Problema Nacional dos Caminhos de Ferro* e o seu desenvolvimento obedecia ao seguinte esquema, que importa reproduzir:

INTRODUÇÃO

I

Como foi estabelecido o sistema de comunicações ferroviárias e suas características

- 1 — As comunicações anteriores aos caminhos de ferro.
- 2 — O aparecimento dos caminhos de ferro e primeira modalidade da sua aplicação.
- 3 — A constituição do sistema de comunicações ferroviárias.
- 4 — As características fundamentais do sistema ferroviário.
- 5 — As possibilidades do sistema ferroviário em completa laboração.

II

Como se estabeleceu a indústria de transportes automóveis e suas características

- 1 — Os inícios da camionagem.
- 2 — A intervenção do Estado no estabelecimento do sistema de camionagem.
- 3 — As características do sistema de transportes por camionagem.
- 4 — A eficiência do sistema de camionagem.

III

A situação actual de regime de transportes

- 1— Exame necessário das consequências resultantes da actual situação.
- 2— Consequências de ordem financeira.
- 3— Consequências de ordem económica.
- 4— Consequências de ordem industrial.
- 5— Consequências de ordem social.
- 6— Consequências sob o ponto de vista dos interesses do Estado.
- 7— Definição da actual situação.
- 8— A posição relativa dos dois sistemas de transportes.

IV

As soluções que o problema pode apresentar

- 1— Hipóteses fundamentais a encarar.
- 2— A constituição do sistema nacional de transportes pela adopção exclusiva da camionagem.
- 3— Como pode ser realizada a identidade de condições de explorações entre o caminho de ferro e a camionagem.
- 4— A cooperação dos dois meios de transporte num sistema nacional subordinado à direcção superior do Estado.
- 5— Aplicação ao caso particular do nosso país.

Conclusão

Foi magistral a exposição —, que durante duas horas teve sobremodo interessado o auditório. O conhecimento da matéria, a rigorosa análise dos factos, a lúcidez e elegância da exposição e o critério superior do interesse nacional sobranceiro aos interesses privados, imprimiram à oração singular poder convincente e sugestivo.

Poderíamos tentar resumir êsse discurso como fizeram vários jornais. Lição de tal valor deve, porém, ficar registada na íntegra como corpo de doutrina nas páginas da *Gazeta*.

Limitamo-nos pois a tributar o louvor e as felicitações devidas ao ilustre oficial.

A Conferência seguinte é feita pelo Sr. Fernando de Souza em 25 do corrente sobre o duplo tema *Sistemas de tarificação — Linhas de via estreita*.

Seguir-se-á em 28 o Sr. Dr. Fezas Vital

sobre *A situação da C. P. perante a crise actual*.

A série é fechada com chave de ouro em 15 de Março pelo Sr. engenheiro Vasconcelos Correia sobre a *A vida da C. P.*

Ter-se-á exercido assim um esforço sério e bem intencionado para que o problema dos Caminhos de Ferro seja devidamente esclarecido perante a opinião pública.

* * *

O PROBLEMA NACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Conferência do Sr. General RAUL ESTEVES

em 11 de Abril de 1938

Entre os problemas capitais que devem interessar aos orientadores da política de um País, o problema dos caminhos de ferro é incontestavelmente um dos que tem direito à melhor atenção, não só por se referir a um elemento importante do património nacional, mas também por se tratar de um órgão essencial da economia do País e de uma verdadeira arma da Defesa Nacional.

Infelizmente, entre nós, êste problema não tem conseguido conciliar a merecida atenção, e, pode dizer-se, que sobre ele pouco mais se tem feito do que atacar e criticar aqueles que, por qualquer título, se encontram à frente das diversas empresas ferroviárias, como se a êles competisse a resolução de um assunto que envolve precisamente muitas questões relativas aos diversos ramos da administração pública.

Ainda últimamente tivemos ocasião de verificar como, no próprio Parlamento, a propósito de uma restrita providência governamental, o assunto de caminhos de ferro foi tratado por uma forma tão desgraçada, e da qual nenhum proveito resultou para a solução do problema, nem para o prestígio das instituições parlamentares.

Enfim, procurando corresponder à gravidade do momento, e no cumprimento dos deveres que me incumbem pelo meu posto de serviço, eu venho trazer o meu modesto mas sincero concurso para o estudo desta questão de tão elevado interesse nacional.

Antes, porém, seja-me permitido definir, desde já, a minha posição neste campo, o que eu considero absolutamente imprescindível num meio, como êste nosso, em que muitos só criticam aquilo que não puderam alcançar, e só louvam os actos ou as pessoas de que esperam receber algum proveito próprio.

Em 14 de Julho de 1927 fui eleito Administrador da C. P. pela Assembleia Geral daquela data, mas recusei aceitar o cargo, não tendo chegado a tomar posse.

Em 5 de Maio de 1928 fui convidado pelo respectivo Ministro para desenpenhar o lugar de Administrador da C. P., por parte do Estado, e aceitei êsse lugar nas condições que então me foram expostas, e que eu tenho sempre procurado cumprir, com a mesma dedicação que diligenciei empregar

em todos os cargos que me são cometidos no serviço do meu País.

Muito desejarei que todos os críticos fáceis dos actos dos outros possam explicar, pela mesma forma clara e precisa, o modo como obtiveram os lugares que ocupam.

* * *

Posto isto; vamos entrar na exposição do assunto que nos ocupa: o problema nacional dos caminhos de ferro.

Convém acentuar que é precisamente o problema dos caminhos de ferro que nos vai ocupar, embora hoje pareça mais próprio que se encare a questão mais complexa do problema dos transportes em toda a sua generalidade.

Mas é que, a meu ver, o problema que importa considerar em primeiro lugar é o dos caminhos de ferro, pelas razões fundamentais que adiante exporei, e é da solução que se entenda dar a esse problema que deverão resultar, a meu ver, as bases essenciais para o estabelecimento do plano geral dos transportes nacionais.

Assim, começaremos por ver como foi estabelecido, desde o seu início, o sistema de comunicações ferroviárias, como se desenvolveu e caracterizou esse sistema, e qual a feição que ele assumiu, dentro do organismo do Estado, quando atingiu o seu pleno desenvolvimento.

Examinaremos, depois, como se deu o aparecimento do novo ramo de transportes por automóveis, qual o critério que se aplicou ao seu estabelecimento, e em que princípios, assentou o seu desenvolvimento.

Procuraremos depois assinalar qual é o aspecto geral da situação criada pela concorrência destes dois géneros de transportes, e os efeitos resultantes dessa concorrência sob o ponto de vista dos interesses nacionais.

Finalmente, das deduções lógicas a que formos chegados, tentaremos enunciar quais possam ser as soluções justas que o problema deve ter.

I

Como foi estabelecido, desde ha quase um século, o sistema de comunicações ferroviárias, e características que apresenta em relação aos outros meios de comunicação existentes

1 — As comunicações anteriores aos caminhos de ferro.

Não é nosso intento fazer uma história detalhada das comunicações de transporte utilizadas desde a antiguidade.

E certo que na navegação dos antigos povos marítimos como os fenícios e os cartagineses se encontram os elementos fundamentais do progresso da sua civilização, como também na rede de estradas empedradas do império romano nós podemos basear o estudo do desenvolvimento do seu poderio e da expansão da sua acção civilizadora.

Mas, para o problema que nos ocupa não julgamos necessário remontar a tão alta antiguidade, e para definir as condições do estabelecimento do sistema ferroviário basta, a nosso ver, examinar as condições existentes no período que precedeu imediatamente o aparecimento dos caminhos de ferro, ou seja o primeiro quartel do século XIX.

Nos princípios desse século, pode dizer-se que as principais comunicações existentes eram as estradas e os canais, além da via marítima, cuja importância era preponderante em muitos casos, dado o rendimento pouco avultado das outras.

Nesse momento as estradas não constituiam, em regra, um elemento à altura da missão que lhes deveria incumbir, quer pelo escasso desenvolvimento da sua rede, quer pelo pouco apurado da sua construção.

Os canais eram já um melhor elemento de comunicação, mas compreende-se que a sua utilização estava naturalmente limitada pela sua situação geográfica, e o seu maior desenvolvimento encontrava dificuldades de ordem técnica, e até de

ordem financeira, que não permitiam que fossem considerados como um sistema completo de comunicações para o território de qualquer país.

Assim, pode dizer-se que não havia naquela época um conjunto de elementos suficientes e perfeitos, que podessem constituir um sistema de comunicações nacionais.

Entre nós, podemos citar, como um exemplo interessante da aplicação das comunicações existentes, o caso da Guerra Peninsular em que as dificuldades encontradas para as operações de reabastecimento do exército anglo-luso foram consideráveis, e a ainda foi a via marítima o melhor recurso encontrado para obviar, em muitos casos, a essas dificuldades.

2 — O aparecimento do caminho de ferro e primeiros modalidades da sua aplicação.

Foi nestas condições que, por volta de 1825 surgiu o caminho de Ferro.

Seria ocioso fazer aqui a história da sua invenção e das suas primeiras tentativas, assunto que é hoje bem conhecido de todos os que se interessam por este problema.

Devemos, contudo, frizar que o primeiro período, de hesitações e de tentativas, se prolongou, na maioria dos países, até cerca de 1840, e nessa data já, em muitos países, existiam caminhos de ferro de certa extensão, constituindo, porém, troços destacados entre si, sem obedecerem a qualquer programa geral de traçado, e sem uniformidade de processo de concessão.

No entanto, os Governos faziam, desde então, incidir já a sua especial atenção sobre este assunto, e, do estudo e discussão do problema na sua transcendente importância nacional, começaram a delinearse muito precisamente as condições gerais que haviam de ser impostas a este sistema de comunicações, como elemento fundamental que teria de ser da própria organização económica e social dos Estados.

É interessante citar aqui a opinião que, já em 1832, no alvorecer dos caminhos de ferro, era expendida pelo ilustre engenheiro Augusto Perdonnet, numa memória apresentada à Associação Politécnica de Paris, e em que dizia:

«A questão dos caminhos de ferro não é uma destas questões puramente industriais cuja solução só interessa aos especuladores.

Esta questão liga-se intimamente aos interesses morais e materiais de um país, e deve chamar a atenção de todos os que tratam da administração pública e da economia nacional.

Não se trata, apenas, dos benefícios de uma sociedade de accionistas; os caminhos de ferro, pelas especiais características que apresentam, constituirão um dos mais poderosos meios da civilização, e uma valiosa arma para a defesa de um País.»

Embora, a mais de um século de distância da época em que tais conceitos foram enunciados, pode dizer-se que elas são ainda inteiramente aplicáveis na actualidade, e que quem os proferiu possuía um notável dom de previsão que os acontecimentos têm justificado plenamente.

3 — A constituição do sistema de comunicações ferroviárias.

Estabelecida a noção fundamental do carácter que assumiam as comunicações ferroviárias dentro da própria organização nacional, formularam-se então as primeiras normas taxativas a que havia de obedecer o sistema no seu conjunto, e o Estado tomava definitivamente para si a direcção e a orientação superior do seu estabelecimento e do seu funcionamento.

Foi em 1842 que, em França, se promulgou a lei fundamental que continha um programa completo de política ferroviária, e, em outros países, seguiu-se em breve um idêntico procedimento.

A Bélgica, já em 1854, tinha tomado uma notável dianteira com a promulgação de uma lei daquela natureza, e deve notar-se que, tratando-se de um país cuja independência era

bem recente, tal medida foi considerada de essencial importância para a sua afirmação.

O notável economista Michel Chevallier dizia, a tal respeito :

«A Bélgica, em 1934, adiantando-se na obra dos caminhos de ferro, a todos os grandes países europeus, deve a essa obra a sua prosperidade e até a sua própria nacionalidade.»

Entre nós, como é bem conhecido, foi em 1845 que se deu o primeiro passo para a organização de uma rede ferroviária, com o contrato celebrado pelo Governo com a Companhia de Obras Públicas de Portugal, seguindo-se depois outros contratos e concessões que nem sempre, infelizmente, obtiveram resultados lisongeiros.

De facto o progresso e o desenvolvimento das redes ferroviárias, atravessaram, nos seus primeiros períodos, graves vicissitudes, muito naturais num elemento de tão considerável importância, que ia remodelar, por uma forma radical, todo o sistema de comunicações de um país.

Através dessas vicissitudes e das dificuldades, sobretudo de ordem financeira, com que as primeiras empresas concessionárias tiveram que lutar, a realização do objectivo foi, contudo, progredindo sempre, mercê principalmente do auxílio que, por toda a parte, os Governos julgaram dever prestar à organização de um sistema ferroviário de comunicações.

Tendo considerado, como dizemos, que o problema dos caminhos de ferro tinha um carácter essencialmente nacional, os Governos entenderam que era absolutamente indispensável fazer vingar a realização daquele sistema de comunicações, e, por isso, adoptaram-se normas gerais que vieram em auxílio das empresas, fixando-lhes por outro lado uma disciplina de preceitos, a que todas deveriam obedecer na sua constituição e actuação.

Este modo de proceder tinha por fim fazer partilhar o Estado com a iniciativa particular, os pesados encargos que representam sempre a construção e o primeiro estabelecimento de um caminho de ferro, vincando-se bem, por outro lado, a supremacia do mesmo Estado na posse e orientação do sistema a realizar.

Os preceitos adoptados, neste sentido, eram de várias ordens podendo citar-se principalmente os seguintes :

a) — *De ordem financeira* — o estabelecimento, por parte do Estado, de uma garantia de juro ou subvenção quilométrica, com o fim de estimular as Empresas concessionárias na construção das novas linhas.

b) — *No tocante à construção* — a adopção de uma bitola fixada pelo Governo, e a obediência aos traçados indicados no plano geral estabelecido para a rede do País.

c) — *No tocante à exploração* — a obrigação taxativa de manter a exploração das linhas concedidas, com a comunicação expressa de que o abandono dessa exploração importaria a intervenção directa do Estado para manter a mesma exploração à custa da Empresa concessionária.

Prescrições desta natureza não tinham precedentes análogos nas comunicações existentes até então, e por aqui se pode ver já que as comunicações ferroviárias revestiram, desde o inicio, um carácter especial que lhes dava a participação intima do Estado no seu estabelecimento e exploração.

Da adopção das normas fundamentais com que o Estado firmava assim a sua autoridade superior sobre o sistema ferroviário, resultaram também as necessárias modificações operadas na situação existente para assegurar aquele sistema a sua maior eficiência.

Assim, foram resgatadas muitas concessões que tinham sido feitas a várias empresas, com intuições de mera especulação, e que se achavam em estado de falência, e procurou-se concentrar a exploração num certo número de Grandes Companhias, que mais facilmente pudessem fazer face aos pesados encargos que ela acarretava.

Foi, por essa forma, que por volta de 1857 se constituiram em França as seis Grandes Companhias, que sensivelmente têm assumido até hoje o encargo da exploração da rede ferroviária francesa.

Para algumas das linhas cuja situação era menos favorável, ou que ofereciam maior interesse financeiro, apresentou-se o último recurso do seu resgate para serem exploradas por conta do Estado, e esta é a origem das denominadas redes ferroviárias do Estado.

Entre nós, a questão esteve sempre num sensível atraso de solução, e só em 1876 aparece o primeiro estudo valioso sobre o plano geral da rede ferroviária do País, devido à iniciativa da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, e essa base essencial só obteve uma sanção definitiva no decreto de Outubro de 1898, e remodelava também a constituição das chamadas linhas do Estado, as quais desde 1867, se achavam no regime pouco favorável.

4 — As características fundamentais do sistema ferroviário.

Do que temos dito resulta bem claramente a noção de que, por toda a parte, os caminhos de ferro, foram considerados pelos diversos Estados, não como um ramo corrente de indústria a explorar por quaisquer entidades particulares, mas sim, e essencialmente como um órgão da actividade social e económica, fundamentalmente nacional, e que, por esse facto, constituiam um sistema organizado como património da Nação, cuja exploração e usufruto seriam rigorosamente orientados e fiscalizados pelos Governos.

Na verdade, os caminhos de ferro constituem sempre um elemento fundamental nos problemas de vária ordem em que se envolve uma questão de grandes transportes a distância, com segurança e regularidade garantidas, e problemas desta ordem surgem frequentemente quer no campo social, quer no campo económico, quer até nas delicadas questões da defesa nacional.

Assim, os caminhos de ferro ficaram constituindo um sistema nacional de transportes, com a sua especial feição de interesse público, e com as características fundamentais que não se encontram nos outros meios de comunicação.

Entre essas características podem apontar-se como essenciais as seguintes :

1.º — Em relação ao território nacional :

a) — Fixação aos terrenos das linhas de transportes, definindo a orientação prevista para as correntes de tráfego, segundo o plano geral formulado pelo Estado.

b) — Adopção rigorosa no seu traçado das condições exigidas pelo serviço público, e designadamente das prescrições impostas pela defesa nacional.

c) — Propriedade do Estado sobre toda a rede ferroviária.

2.º — Em relação aos transportes :

a) — Possibilidade de execução de toda a classe de transportes, e, em especial, dos transportes de grandes tonelagens em condições da máxima segurança e regularidade.

b) — A obrigatoriedade da exploração mesmo em casos desfavoráveis para as Empresas concessionárias.

c) — A prestação obrigatória de serviços ao Estado, em vários ramos de serviço público.

d) — A rigorosa fiscalização e polícia dos transportes.

O simples exame destas cláusulas permite concluir, de um modo absoluto, que o sistema de comunicações ferroviárias constitue, de facto, um verdadeiro serviço público, intimamente ligado ao Estado, e cuja regular exploração importa, antes e acima de tudo, ao próprio Estado.

5 — As possibilidades do sistema ferroviário em plena e completa laboração.

Tendo atingido a sua fase de pleno desenvolvimento, o sistema de comunicações ferroviárias adquiriu um valor e uma importância que nenhum outro sistema de transportes tinha alcançado, e as suas possibilidades davam ainda margem a que se lhe atribuisse um maior grau de eficiência.

Foi o que veio a comprovar o emprêgo que êles tiveram na Grande Guerra.

Na verdade, os Caminhos de Ferro na Grande Guerra tiveram ensejo de patentear todo o seu valor como elemento de actividade de um país, não só sob o ponto de vista propriamente militar, como ainda na sua especial função económica.

Foi deveras notável o esforço desenvolvido, durante os quatro anos daquela Guerra, pelos caminhos de ferro dos países mais directamente atingidos pelas operações da luta, e em todos êles o caminho de ferro se afirmou com a incontestável superioridade que lhe pertence.

Assim, em França, a rede ferroviária, sem deixar de acorrer permanentemente às formidáveis exigências de ordem militar, já em 1916 tinha reassumido quase inteiramente a sua função comercial.

Sem nos alongarmos em demoradas citações, basta dizer que o tráfego quilométrico atingiu naquele ano as seguintes proporções, em relação ao do tempo de paz:

P. L. M.	149 %
Orleans	166 %
Estado	147 %
Norte	105 %

devendo notar-se que esta última rede só dispunha de cerca de 50 % das suas linhas.

Assim, vê-se bem, por estes dados, como a eficiência do sistema ferroviário, não foi em nada diminuída pelas dificuldades ocorrentes, antes se verifica que, em muitos casos, a sua eficiência ultrapassou bastante as possibilidades do tempo de paz.

Ora, foi precisamente na Grande Guerra que se iniciou o recurso aos transportes automóveis em larga escala, e todos sabem como êsses transportes tiveram um constante e desenvolvido emprêgo nas operações da guerra.

No entanto, e apesar desse facto, as opiniões mais autorizadas são concordes em afirmar que os caminhos de ferro continuam a ser o elemento principal dos transportes estratégicos, e que só êles permitem satisfazer às operações de maior relevo.

II

Como se estabeleceu a indústria de transportes automóveis e características que a distinguem do sistema ferroviário

1 — Os inícios da camionagem.

Pode dizer-se que foi depois da Grande Guerra que começou a tomar certo incremento o desenvolvimento dos transportes por camionagem.

O largo emprêgo dos transportes automóveis feito nas diversas operações daquela Guerra, embora em especiais condições de aplicação, e com um objectivo muito particular, trouxe posteriormente uma larga disponibilidade de material e um considerável desenvolvimento da respectiva indústria de fabricação que favoreceram o primeiro impulso dado àquele ramo de transportes.

Assim, começaram a ser estabelecidas, por toda a parte, carreiras de camionagem que de princípio visavam especialmente o transporte de passageiros.

Estas carreiras não obedeciam, em regra, a nenhum plano geral previamente delineado, e as suas precárias concessões, feitas por uma forma completamente arbitrária, não apresentavam muitas vezes qualquer fundamento económico seriamente estudado.

Ao contrário do que sucedeu com o caminho de ferro, o estabelecimento das carreiras de camionagem não provocou a devida atenção da parte do Estado, e as estações oficiais não procuravam avaliar bem o que se poderia esperar daquele novo sistema de transportes, nem se interessaram mesmo

pelos graves reflexos que a situação nascente iria produzir no plano geral das comunicações nacionais de transportes e designadamente no sistema ferroviário considerado, como dissemos, como um verdadeiro património nacional.

Dai resultou que, a breve trecho, a confusão estabelecida era formidável, e que os prejuízos se estendiam largamente não só aos caminhos de ferro, mas até aos próprios concessionários de carreiras de camionagem.

Os interesses verdadeiros e incontestáveis só existiam afinal para a indústria de construção de automóveis, pois que aumentou consideravelmente o número de veículos adquiridos para as diversas carreiras, muitas das quais sustentavam uma exploração em condições absolutamente anti-económicas.

Foi só então que acordou a atenção dos poderes públicos, que já teriam de se defrontar com uma certa forma de interesses criados, embora, de algum modo, à custa dos próprios interesses do Estado.

Assim, entre nós, foi só em 1932 que se nomeou um comissão para regulamentar o transporte por automóveis pesados no serviço de passageiros.

Nessa comissão, de que eu fiz parte, ficou bem patente a situação que acabámos de expôr.

Como resultado do trabalho dessa comissão apareceu o decreto que regulamentou aqueles transportes, e em cujo relatório se lêem as seguintes elucidativas palavras:

«Em face das repetidas reclamações feitas pelas empresas ferroviárias contra o estabelecimento de carreiras em automóveis pesados, e ainda a concorrência desordenada entre os próprios camionistas, de que resulta, não só a ruina de muitos, como também uma irregular e deficiente exploração das carreiras em prejuízo das regiões servidas, resolveu o Governo nomear uma comissão para proceder ao estudo da regulamentação dos transportes em automóveis pesados, e à sua conjugação com os transportes ferroviários.»

Essa regulamentação ficou, de facto, estabelecida pelo Decreto n.º 22.718, na parte relativa ao transporte de passageiros, mas, a nosso ver, o grave problema do sistema nacional de transportes continuava absolutamente de pé, porquanto, tendo sido inteiramente descurado no início desta nova situação, apresentava agora maiores dificuldades em ser convenientemente atendido, como o exigiam os superiores interesses do País.

Posteriormente o desenvolvimento dado à camionagem de mercadorias veiu agravar ainda mais a situação.

Para fazermos uma idéia dos factos, basta citarmos aqui as palavras de uma tese apresentada ao Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil em 1937.

Nessa tese, intitulada «A indústria de transporte em automóveis», diz-se o seguinte :

«Com o advento do Estado Novo a nossa rede de estradas surge quase miraculosamente das ruínas, transformadas as suas pavimentações e perfis.»

Imediatamente o tráfego em automóveis aumenta num ritmo que, pela sua rapidez se torna quase incontrolável, e que não pode na ordem legislativa ser acompanhado e regulado convenientemente.

Acontece então que o número de industriais de transportes e as viaturas transportadas de carga pululam no país sem que a sua distribuição corresponda às necessidades regionais. Cremos até que, em certo momento, iríamos encontrar regiõespletóricas de transportes automóveis, superiores às necessidades e possibilidades do tráfego dessa região, a par de outras em que o material transportador é insuficiente. A mecânica do fenômeno é, no entanto, simples.

O negócio parecia rendoso, pessoas insuficientemente preparadas para a administração e execução desses transportes lançam-se na indústria seduzidos pela fugaz miragem de fartos e rápidos lucros.

Sem preparação técnica ou cultural de qualquer ordem, alguns desses industriais de geração espontânea tomam as receitas brutas como lucros, ignorando que o capital invertido por cada viatura tinha de se renovar e realizar-se durante a vida da viatura, procedem de maneira a garantir uma talência certa e a breve trecho.

A lição alheia não serve, porém; a legião dos industriais sobe num ritmo assustador.

Surgem as necessidades de reparações em face dos cofres vazios. É preciso disputar a carga.

Recorre-se então à guerra de tarifas — guerra sem quartel — em que se trabalha abaixo do custo para realizar dinheiro seja como fôr. Aos industriais — de verdade — que sabem fazer contas, falta a carga porque ela se escôa para os loucos concorrentes. O que hoje se verifica — espectáculo verdadeiramente de lastimar — pode resumir-se no seguinte quadro:

Concorrência ilimitada interindustriais pela falta de tabelamento dos serviços e pela ausência de tarifas mínimas; fretes de retorno oferecidos ao público por preços inferiores ao custo, quando êsses fretes só deviam ser concedidos a industriais dos locais de retorno; concorrência dos particulares que, isentos de impostos, oferecem fretes a preços de impossível concorrência, confiados na insuficiência da fiscalização.

Esta verificação pode, e certamente levará à ruína todos os que invertem capitais nesta industria.»

É como se vê um quadro traçado por mão de mestre, pois é subscrito pelo Presidente do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.

A esta deplorável situação procurou o Governo dar remédio com a nomeação que fez, em 1935, de uma Comissão para regulamentar o trânsito de mercadorias em automóveis pesados, Comissão cujos trabalhos se acham ainda em curso.

É curioso, porém, notar, que contra os trabalhos, ainda por concluir, desta Comissão já aparece um protesto, firmado este pelas Câmaras Sindicais dos agentes e importadores de automóveis do Porto e de Lisboa.

Neste documento, deveres interessante, quer pela origem donde dimana, quer pelos conceitos singulares que encerra, atacam-se como é já da praxe, as empresas de caminhos de ferro, e entre outras afirmações notáveis encerra a seguinte:

«A respeito da política de transportes a opinião pública portuguesa receia que os interesses das Empresas dos Caminhos de Ferro possam sobrepor-se aos interesses da Economia Nacional.»

Ora, na verdade, este conceito que a opinião pública portuguesa assim vem proferir pela voz dos importadores de automóveis, poderia ser bem equiparado a estoutro, que lógicamente se deduz do que acabamos de ver expresso na tese do próprio Presidente do Grémio de Industriais de Camionagem:

«A opinião pública portuguesa receia que os interesses das Empresas construtoras de automóveis possam sobrepor-se aos interesses da Economia Nacional, e até aos da própria Camionagem, que está amerçada de ruína pela superabundância de veículos nela empregados.»

E aqui temos como, muitas vezes, os assuntos de interesse nacional podem ser apresentados em nome da chamada opinião pública expressa pelos importadores de material de caminhos de ferro.

Mas, enfim, deixando este ponto de vista dos interesses particulares, que alguma influência, aliás, procuram exercer na solução do problema, vamos continuar a examinar o aspecto geral da questão.

2 — A intervenção do Estado no estabelecimento do sistema de camionagem.

Ao contrário do que sucedeu com os caminhos de ferro, o Estado não assumiu para com a camionagem aquele papel superior de direcção e orientação que vimos ter invocado em relação ao sistema ferroviário.

Isto proveiu evidentemente de que, no novo sistema de transportes que se estabelecia não se encontravam aquelas características, logo desde os seus inícios, uma função de organismo nacional.

É fácil reconher que em nada se procedeu neste caso, como quando, pelo estabelecimento da rede ferroviária o Estado tomou logo uma posição dominante e rigorosamente autoritária.

Assim, aqui não encontramos nenhum vestígio da prévia fixação de um plano geral de rede de transportes, não se vêem impostas quaisquer condições obrigatórias de serviço público, na onerosa proporção em que se fizeram aos caminhos de ferro, não houve a condição perentória da obrigatoriedade de exploração mesmo em condições difíceis, e enfim nenhuma cláusula formal denuncia para com a camionagem aquele carácter de impreterível serviço público que constitue a feição dominante de todas as concessões de caminhos de ferro.

A acção do Estado, neste ramo de transportes, revestiu antes o carácter genérico da simples regulamentação e fiscalização de uma indústria particular como qualquer outra.

Deve reconhecer-se, pois, que a situação é bem diferente para este caso, e que o Estado, procedendo assim, marcou logo, e muito nitidamente a diferença fundamental que existe entre os dois sistemas de transportes, um dos quais o ferroviário nunca pode deixar de constituir um importante elemento económico do património nacional, e o outro só pode ser encarado como uma exploração industrial particular, cuja posse material o Estado não reivindica.

3 — As características do sistema de transportes, por camionagem.

Embora apresente as suas incontestáveis vantagens, na feição particular da sua conveniente aplicação, a camionagem possui, no entanto, características próprias que definem o seu campo de acção em condições mais restritas do que o caminho de ferro.

Assim, as características essenciais do transporte automóvel são, sob este ponto de vista, as seguintes:

a) — Uma feição particularmente, pode dizer-se, do seu modo de acção, porquanto os transportes por automóvel não apresentam o carácter de universalidade que têm os transportes por caminho de ferro. Na camionagem não ha, nem pode haver, na sua completa generalidade, a obrigatoriedade de transporte para qualquer mercadoria.

b) — Uma inferior capacidade de transportes, em condições similares. A relação de capacidade entre um automóvel e um combóio é de proximamente 1/75 no que diz respeito a mercadorias, e de 1/20 no que diz respeito a passageiros.

A proporção do número de veículos necessários para igualar esta capacidade, traz para a camionagem um emprêgo de pessoal muito superior ao dos caminhos de ferro.

c) — A impossibilidade de realizar, em boas condições económicas, o transporte de mercadorias pobres, como os mineiros, os combustíveis, as matérias primas, etc.

d) — A impossibilidade de satisfazer às exigências dos transportes de grandes tonelagens, e dos transportes de qualquer natureza às longas distâncias, em condições razoáveis de segurança, rapidez e regularidade.

Destas características resulta naturalmente que a aplicação da camionagem tem o seu principal campo de acção nos transportes às pequenas e médias distâncias, e no transporte das mercadorias que se adaptem aos seus veículos, e que lhe assegurem um preço remunerador.

Como se vê este sistema de transportes gosa da faculdade de poder escolher a sua mercadoria, ao passo que o caminho de ferro, pelas disposições taxativamente da sua organização, estão sujeitos à obrigação de transportes.

Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

Festa anual de confraternização

No dia 29 de Março, reuniu-se, na redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a Comissão Executiva da Festa Anual de Confraternização do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, sob a direcção do seu prestigioso Presidente de Honra, sr. General Raúl Esteves.



Os componentes da Comissão Executiva, acompanhados do seu Presidente de Honra

Tomou-se conhecimento de todos os trabalhos em curso, leram-se numerosas cartas de adesão à grande festa, que este ano se realiza em Loulé.

O número dos inscritos para o banquete excede já em algumas dezenas, as inscrições dos anos anteriores.

Pelo entusiasmo que os antigos combatentes manifestam, prevê-se que a próxima festa se revestirá de excepcional brilho.

Homenagem a um amigo de Portugal

Os agentes em Londres dos principais caminhos de ferro da Europa, membros do Foreign Travel Club, de que é presidente o sr. António Mendonça, director da Casa de Portugal, ofereceram num restaurante do West End um almôço de homenagem

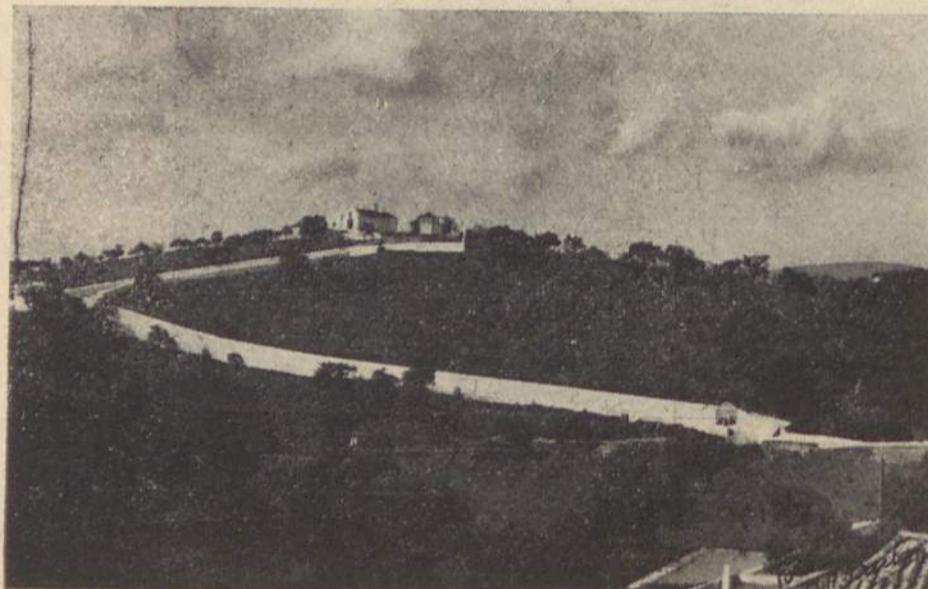
a Mr. C. Cooper, chefe do movimento para o continente da Southern Railway, pela sua aposentação. Mr. C. Cooper, a quem foi oferecida uma rica salva de prata com uma afectuosa dedicatória é um amigo de Portugal e contribuiu para a redução de tarifas e passagens directas de Londres a Lisboa e Estoril, em carruagens directas.

Foram convidados representantes de diversas organizações industriais e dos grandes caminhos de ferro europeus e de turismo da Europa.

O PROGRAMA DA FESTA EM LOULÉ DO

Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

O programa da festa que tem lugar no dia 1 de Maio próximo, de confraternização dos Oficiais, Sargentos, Cabos e Soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que fizeram parte do C. E. P. a França, para comemorar o 19.º aniversário do seu regresso a Portugal, está despertando grande interesse.



LOULÉ — Ermida de Nossa Senhora da Piedade

Publicamos hoje o programa que consta do seguinte:

Dia 30 de Abril, partida de Lisboa (Estação do Terreiro do Paço) às 21,15. Chegada a Faro às 6,30, de 1 de Maio. Às 8 partida para Estoy, donde seguirão, às 9,45, para S. Braz de Alportel, donde, finalmente, partirão para Loulé.

Em Faro os combatentes apresentarão cumprimentos ao Município; em Estoy visitarão o Palácio, sendo-lhes, ali, oferecido pelo respectivo proprietário, um «Pôrto de Honra».

Em Loulé, pelas 11 horas, os combatentes desfilarão em cortejo pela Avenida José da Costa Mealha até aos Paços do Concelho e prestarão Homenagem aos Mortos da Grande Guerra depondo flores nas lápides do Monumento. Em seguida serão recebidos no Salão

Eng.º Joaquim Abranches

Esteve durante bastante tempo retido no leito, por motivo de doença grave, o nosso



Engenheiro Joaquim Abranches

prezado amigo e ilustre Ministro das Obras Públicas, sr. Major de Engenharia Joaquim Abranches.

Felizmente livre de perigo, seguiu o nosso ilustre amigo para a Curia, onde vai fazer uma estação de repouso.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» saúda o antigo e valoroso combatente do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França, e deseja-lhe, muito cordealmente, melhorias completas.

dos Paços do Concelho, onde lhes será feita a cerimónia das Boas-Vindas. Após esta cerimónia, o cortejo dirigir-se-há para o Largo, a que vai ser dado o nome de Largo do Batalhão dos Sapadores de Caminhos de Ferro.

Das 13,30 às 16,30 realiza-se o banquete na Sala do Tribunal.

Das varandas do edifício da Câmara, os combatentes assistirão ao desfile da Procissão de Nossa Senhora da Piedade, irão depois ao Sérro, junto do Santuário daquela Senhora, e às 22 horas regressarão de camioneta a Faro, donde tomarão combóio para Lisboa.

É, como se vê, um programa admiravelmente traçado, em que os antigos combatentes vão ser compensados dos momentos de angústia que passaram na Grande Guerra.

OS CAMINHOS DE FERRO

EM

ANGOLA

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

AO contrário do que acontece na Colónia de Moçambique, onde a construção de caminhos de ferro vai prosseguindo com um ritmo acelerado, em Angola nada se tem feito, desde que a Grande Guerra lhe paralisou as actividades fomentadoras.

Em 1914 estava aberto um concurso para o prolongamento do caminho de ferro de Malange.

Mas veio logo a seguir o estado de guerra e, o concurso foi dado sem efeito.

O caminho de ferro de Mossamedes, também em construção nessa altura, ainda conseguiu transpor a serra da Chela, por exigências das operações que em 1915 se desenrolaram no Sul da Colónia, sob o comando supremo do General Pereira d'Eça, que era ao mesmo tempo Governador da Colónia.

Quando porém a guerra acabou, nada se fez para retomar as actividades que ela interrompera.

Alguns anos depois, sob a égide do primeiro Alto Comissário da República, o problema ia reviver com actividade desusada.

Pretendia-se assim recuperar o tempo perdido.

Várias brigadas de estudos percorreram a Colónia de norte a sul e delinearam construções que muito haviam de beneficiar a sua economia.

Pelo crédito de três milhões de libras que a Inglaterra, por essa ocasião, concedeu a Portugal, adquiriram-se algumas centenas de quilómetros de linha férrea com os quais se haviam de iniciar as novas construções.

Mas quando o Alto Comissário abandonou a Colónia, em 1924, os estudos não estavam ainda ultimados e das construções projectadas ninguém mais ouviu falar.

Grande quantidade de carris e travessas compradas, encontram-se — há cerca de 20 anos —, depositadas ao quilómetro 5 do caminho de ferro de Ambaca, desfazendo-se em ferrugem.

Do gigantesco esforço que o Alto Comissário exerceu, ficaram as célebres variantes do caminho de ferro de Ambaca que os factos comprovam terem constituído um êrro económico.

* * *

Têm sido os caminhos de ferro os factores mais poderosos para o rápido progresso do continente africano, que, ainda há menos de cem anos, era terra de lendas e de mistérios para a Europa civilizada. O interior do continente era impenetrável. Os europeus, não encontrando vias de comunicação naturais, não se aventuravam a devassá-lo.

Ainda nos meados do século XIX, raros eram aqueles que conseguiam pôr-se em contacto com as realidades do Sertão.

É certo que a acção dos portugueses em séculos idos, preparára a ocupação do interior; mas em boa verdade, essa ocupação, não interessava debaixo do ponto de vista económico.

Portugal não precisava de terras para se expandir, nem carecia de matérias primas para as indústrias. De resto, os poucos exploradores que se aventuravam à travessia do continente, não encontravam grandes riquezas que cubriçar.

Ao fim dos seus empreendimentos, sofrendo ainda os horrores do calor, da fome, das febres e de mil contrariedades que a aventura lhes tinha ocasionado, tiravam o entusiasmo àqueles que porventura se propusessem imitá-los.

A posse do território só podia conseguir-se «manu militari». E as comunicações com as guarnições do interior eram dificeis de manter.

Não admira por isso que todas as tentativas de ocupação pacífica fracassassem.

Abrir caminhos em direcção ao interior, para que, se no dia seguinte se fechavam por falta de trânsito aturado?

Mantê-los abertos, para que, se não havia riquezas a transportar por elas?

O pouco que do interior podia vir para alimentar o comércio da permuta, era trazido à cabeça dos pretos, único meio de transporte de que então se podia lançar mão.

Logo porém, que ali apareceu o caminho de ferro, as condições modificaram-se radicalmente. E as duas grandes colónias, Angola e Moçambique, bem sentiram os efeitos da mudança. Esses efeitos não foram, porém, tão grandes como nos territórios vizinhos, onde explorações ulteriores mostraram serem imensamente ricos em minérios de grande valor.

Foram essas riquezas mineiras que determinaram a construção das grandes rôdes africanas, bem como dos caminhos de ferro através das nossas duas grandes Colónias que com elas se ligam.

Infelizmente, no que nos deixaram, sómente havia, e sómente ainda há, possibilidades agrícolas

a explorar. Daí, não terem as construções ferroviárias atingido nelas o ritmo que alcançaram nas Colónias e nos países que possuíam diamantes, ouro, platina, cobre, etc., etc..

Sendo diferente os objectivos a atingir com a construção de caminhos de ferro, diferentes teriam de ser os métodos a empregar para os alcançar.

Os caminhos de ferro com destino às regiões mineiras, procuraram atingi-las pelo caminho mais curto: os que procuraram a valorização agrícola dos territórios e a sua completa ocupação, tinham de aproximar-se das regiões mais produtivas e dos centros mais populosos.

Foi por isso que o caminho de ferro de Ambaca teve de andar aos zig-zags, de Loanda para o Bengo; do Bengo para o Quanza; do Quanza para o Luinha, etc., etc..

Em Portugal radicou-se a convicção de que o grande desenvolvimento que o caminho de ferro tinha, obedecera ao propósito de fazer muitos quilómetros, em vista da garantia de juro quilométrica que ao concessionário havia sido dada pelo Governo português. Não foi assim. O caminho de ferro de Ambaca seguiu a linha de penetração e procurou servir todos os lugares onde já havia interesses criados.

Restos de uma ocupação agrícola, que foi notável, ainda hoje se podem admirar no vale do Bengo; nas margens do Quanza; na região do Cazengo, etc., etc.. E o caminho de ferro de Ambaca tinha por objectivo servir todos êsses interesses. E de facto serviu-os. E tão bem que, apesar dos célebres variantes destinados a encurtar os percursos, a linha primitiva continua a ser explorada, donde resulta uma duplicação de despesas sem vantagem para o rendimento do caminho de ferro, pois ao longo das variantes construídas não havia nem há interesses a servir.

Daqui resultou que a construção das variantes agravou o coeficiente de exploração das linhas em lugar de o melhorar como tanto se fazia mister.

No ano de 1914, o coeficiente de exploração das duas linhas; Ambaca e Malange, hoje encorporadas no chamado chaminho de ferro de Loanda, era de 0,95.

As receitas da exploração da linha de Ambaca elevaram-se, nesse ano, a 346 contos e as despesas não atingiram 278. A exploração de Malange mantinha-se deficitária. As receitas eram ligeiramente superiores a 40 contos e as despesas iam para além dos 50.

Os dois caminhos de ferro deram assim a receita global de 346 contos e a despesa de 328.

Em 1936 a exploração das duas linhas, agora sob uma única direcção, apresentou um déficit de 2.108 contos, com o coeficiente de exploração de 1,311!

Quere dizer: após 22 anos de vida, a exploração é deficitária, não obstante ser superintendida por um único organismo, ao contrário do que em 1914 acontecia, pois havia duas administrações distintas, que, para cùmulo, se guerreavam, com manifesto prejuízo para ambas.

Basta dizer que não havia exploração combinada. No Lucala havia duas estações de caminhos de ferro, ao lado uma da outra, e nelas o tráfego era tratado com desconhecimento da sua existência!

E apesar disso, a exploração das duas em conjunto, dava saldo positivo.

O caminho de ferro de Mossamedes tinha ainda no primeiro semestre de 1914 saldo negativo, logo desaparecido no segundo semestre desse mesmo ano, em virtude da afluência do tráfego motivada pelo estado de guerra. É assim que o resultado final do ano se assinalou com um coeficiente de exploração de 0,59, contra 1,20 que registara no primeiro semestre.

Mas as medidas adoptadas em 1913 para acabar com os déficits das linhas do Estado, déficits que eram, como hoje, crónicos, deram resultados satisfatórios. Os prejuízos da exploração iam a desaparecer.

No caminho de ferro de Mossamedes o coeficiente da exploração passou logo de 2,00 para 1,20; e no de Malange também veio de 2,11 para 1,20. Em 1915 já a exploração se fazia em ambos os caminhos de ferro com saldos positivos.

Tal resultado conseguiu-se com uma reforma radical nos métodos de administração.

Desapareceram as direcções de Malange e de Mossamedes e as Direcções fiscais de Ambaca e de Benguela. Em seu logar criou-se uma Direcção Geral que tinha a seu cargo a administração das linhas que eram pertença do Estado e a fiscalização das que pertenciam a empresas particulares.

À testa de cada um dos caminhos de ferro de Malange e de Mossamedes foi colocado um chefe de exploração que tinha por missão expressa conseguir o equilíbrio da exploração. As receitas deviam dar para as despesas. A administração clássica foi posta de parte. A multiplicidade de chefes: chefe de movimento; chefe de tráfego; chefe de via e obras; chefe de tracção e oficinas; chefe de fiscalização, que existia em cada uma das linhas, tudo isso desapareceu. Em logar de serem todos chefes, passaram a ser todos subordinados de um chefe só.

Os resultados foram ótimos como já se demonstrou.

Foi porém sol de pouca dura a organização decretada e que tão bons resultados dera.

O engenheiro que foi posto à testa da Direcção Geral, assoberbado com trabalhos extraordinários, resultantes das operações militares que

durante 1915 se realizaram no sul da Colónia, não pode dar cabal cumprimento ao diploma orgânico.

Os melhores elementos de que podia dispor, eram militares e foram mobilizados. Em vão pedia outros para os substituir. E então, em lugar de continuar a instar pela remessa de técnicos que lhe faltavam, preferiu recomendar uma nova reorganização dos serviços destruindo-lhe a unidade de direcção.

Em lugar de uma direcção passava a haver novamente duas.

Evidentemente, só uma crise de desalento grande podia explicar uma tal reviravolta.

O Estado tinha então apenas 357 quilómetros de caminhos de ferro em exploração. E as linhas pertencentes a empresas particulares não mediam mais de 883 quilómetros.

«Como se podia então asseverar que uma Direcção só, não podia superintender em tudo?»

A verdade é que o esforço de 1914 se perdeu e os caminhos de ferro voltaram ao Estado deficitário, não obstante o salutar exemplo dado pelas empresas particulares que continuavam a administrar as suas linhas com saldos de exploração positivos.

Não obstante isso, o Estado teimou em lançar mão do caminho de ferro de Ambaca que logo entrou também em regime deficitário!

E note-se que da conservação da sua linha, como das outras, ninguém cuidava por não haver dinheiro para tal.

OS CAMINHOS DE FERRO NO TEMPO DO 1.º ALTO COMISSÁRIO

A situação era aflitiva quando o primeiro Alto Comissário da República chegou a Angola.

Foi preciso tomar medidas urgentes e fazer grandes dispêndios, quer com a aquisição de material fixo e circulante, quer com a reparação da infraestrutura de todas as linhas, para que os caminhos de ferro não tivessem de suspender a exploração.

Novas organizações foram então decretadas. Mas desta vez sobre moldes grandiosos, mais próprios de uma rede extensa e de grande tráfego, do que de modestas linhas que não rendiam o suficiente para se manter.

O diploma legislativo n.º 228 do Alto Comissário, datado de 30 de Dezembro de 1922, criava uma Repartição Superior dos Caminhos de Ferro que devia superintender em todos os serviços de caminhos de ferro e portos da Colónia.

Tinha subordinadas 3 Direcções a saber: a direcção do porto e Caminhos de Ferro de Loanda; a Direcção dos portos e caminhos de ferro do Sul; a Direcção do porto do Lobito, incluindo a fiscalização do caminho de ferro de Benguela e ainda

a Divisão dos portos e caminhos de ferro do Congo, (que não existiam).

Ao serviço desta organização havia 28 engenheiros! E além deles, havia mais 10 funcionários superiores, como oficiais de marinha, etc..

Com o pessoal técnico do que dispunha, a Repartição organizou várias brigadas que iniciaram desde logo o estudo de muitas linhas férreas, não só para dar continuidade ao caminho de ferro de Malange, que havia a ideia de dirigir para nordeste pelo vale do Cambo, como para servir a região do Bembe, ao norte, e para oferecer uma ligação aos caminhos de ferro do sudoeste africano, que viriam a ser servidos por um porto a construir na baía dos Tigres.

A exploração das linhas existentes intensificou-se, e manifestaram-se realmente indícios de grande prosperidade. Mas a situação financeira da Colónia não suportava uma actividade tão intensa.

A Metrópole, por seu lado, não tinha recursos para ir em seu auxílio e a obra caíu.

OS CAMINHOS DE FERRO E A COLONIZAÇÃO

Os caminhos de ferro de nada valem se as regiões que servem não estiverem ocupadas. A riqueza, mesmo quando seja fruto das árvores das patacas, precisa ser recolhida. Se não há quem a recolha, cai e apodrece.

Sabido que os territórios do interior de Angola são ricos em possibilidades agrícolas, quiz o primeiro Alto Comissário encher de colonos êsses territórios abençoados, para que êles colhessem os frutos das suas possibilidades. Não o conseguiu.

E o planalto de Malange, e o país do Lunda, e o vale do Cambo, e os terrenos do Quissol, etc., etc., continuam incultos porque não põem lá quem os amanhe.

Por isso o tráfego ferro-viário que era insignificante em 1914, insignificante continuou a ser, depois da tentativa fracassada.

Em 1914, o tráfego de todos os caminhos de ferro, tanto do Estado como das Empresas particulares, era insignificante: pouco excedia 80.000 toneladas.

Ambaca registava menos de 22.000 e Benguela, que era já a linha mais importante, transportava pouco mais de 50.000. Malange dava 4.723 toneladas e Mossamedes 7.927.

Em 1926, dois anos volvidos após a saída do primeiro Alto Comissário, o tráfego das duas linhas: Loanda e Mossamedes ainda não atingia 60.000 toneladas.

O caminho de ferro de Loanda registou 54.000 e o de Mossamedes, em 1927 não dava mais de 2.000.

O caminho de ferro de Benguela é que andava já próximo das 125.000 toneladas.

Não se diga que uma tão grande tonelagem

General Bernardo do Canto

DOR ter atingido o limite de idade, passou à situação de reserva o sr. general Francisco Bernardo do Canto, um dos oficiais mais distintos da arma de Infantaria, que conta, durante 50 anos da sua carreira militar, uma brilhante fôlha de serviços, que muito honra o Exército Português. Ao vermos afastar-se da carreira das armas êste nosso presado amigo, sentimos que êle não possa continuar a prestar o seu valioso auxílio militar ao nosso Exército.



era apenas conseqüência da grande extenção da linha, que nessa altura já media 1347 quilómetros.

A grande linha de penetração, que primeiramente se estabelecera e prosperara, era a de Ambaca que ia de Luanda ao Camaxilo e Cuilo numa extensão que se aproximava dos 1.000 quilómetros.

Porque é que a linha férrea destinada a servi-la se deixou bater pela linha de penetração de Benguela?

Apenas porque na linha de penetração do norte, a ocupação fraquejou, enquanto que na linha do sul se ia intensificando, graças aos elementos que por lá se haviam deixado ficar depois da construção do caminho de ferro e a muitos outros que uma acção inteligente do caminho de ferro para lá atraía.

Foi assim que, sem a menor intervenção do Estado, foram surgindo, ao longo do caminho de ferro, povoações risonhas que são já hoje o encanto de quem viaja na linha férrea, ou percorre a estrada que também as serve.

Tem-se o Estado alheado por completo da sua existência e por isso nelas se não encontra ainda o que é essencial, hoje em dia, à vida dos povos civilizados. Não há esgotos; não há água; não há nada. Igrejas, Escolas; estabelecimentos públicos; nada disso existe.

As povoações, já hoje numerosas, são, digâmos, de geração espontânea. Nasce uma casa; nascem duas; nascem três; cada um constroi onde lhe apetece e por isso não há arruamentos dignos dêsse nome; não há praças; não há jardins. Tudo, enfim, por fazer.

Mas enquanto que no interior de Benguela, o

Os médicos e a publicidade

Parece que sempre deu certo resultado a célebre conferência dos médicos e casas de material sanitário para que a publicidade fosse só concedida á Revista dos Médicos.

De facto, recentemente, a casa Sanitas procurada para fazer publicidade, informou certo angariador que o sr. dr. Cortez Pinto havia tomado o compromisso com os médicos para só conceder publicidade à sua revista, única da especiaidate.

Como se vê parece que os médicos amigos venceram a cartada e a publicidade agora é só para uma «Revista dos Médicos».

Que admiraveis sucessos devem obter da publicidade da referida Revista, os senhores negociantes de material sanitário e os médicos!



Inauguração da linha do Vale de Sabor

Por todo o mês corrente deve ser inaugurada esta linha férrea, que fará a ligação das estações de Mogadouro e de Duas Igrejas.

caminho de ferro se tem interessado pela colonização, pela protecção que dispensa aos Colonos e pelo carinho com que os trata, no interior de Loanda e de Mossamedes, uma tal política de fomento é inteiramente desconhecida.

O planalto de Malange é fertilíssimo; como fértil é o planalto de Huila. Mas não há, nem num nem outro, quem estimule a colonização.

A-pesar-de tudo, Angola vai evolucionando. Mas caminha com o ritmo de 10, quando podia avançar com o de 100.

O preto, acossado pelas exigências do imposto, não têm outro remédio senão produzir para se desempenhar da obrigação do pagamento do imposto. E não só tem de produzir como tem de procurar mercado. Vão já afastados os tempos em que os «cafuzes» tinham de andar atrás dos pretos para fazer negócio: hoje são os pretos que procuram os comerciantes para fazerem o dinheiro de que necessitam.

Por isso as exportações aumentam. Outro tanto se não dá com as importações, porque no interior não há quem consuma: há só quem produza: é o preto.

É triste constatar que todo o material ferroviário de transporte, que segue para o interior, vai vazio.

Do interior vem tudo: vem a lenha com que se cosinha; vem a água que se bebe: vem o fruto que se come. Para o interior vai só o modesto rancho para alimentar os poucos brancos que comerciam com os indígenas.

Colonos, verdadeiramente colonos, são ainda «avis rara in mare magnum».

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

"SEMPRE FIXE"

As praças do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro foi distribuído a seguinte eloquente saudação, que desejamos arquivar nestas colunas:

«Sempre Fixe» é para os Sapadores de Caminhos de Ferro, um emblema, um distintivo, um grito popular e militar de orgulho e vaidade.

«Sempre Fixe» era o símbolo da Unidade durante a Grande Guerra, era o distintivo que o simples soldado mostrava envaidecido aos seus camaradas de armas, nacionais e estrangeiros, era a divisa que se lia na sua bandeira.

Era o brado que lhe saía da alma, que o seu patriotismo lhe impelia a gritar nos momentos críticos, nos momentos ditíceis, nos momentos de perigo. E quanto não era consolador ouvir, entre o ribombar do canhão e o matraquear das metralhadoras, o humilde soldado dizer decidido e valente, ao seu oficial: «Sempre Fixe».

Fixe, em linguagem popular, e portanto em linguagem de soldado, quer dizer firme, decidido, valente, corajoso, dedicado e cumpridor.

E os emblemas, os distintivos, são para o povo, são para os soldados. São êles que ajudam a criar o espírito do «corpo», o orgulho da Unidade a que se pertence.

O soldado de Sapadores de Caminhos de Ferro tem orgulho no seu emblema, na sua divisa, bem popular, bem sua, e que lhe fala à alma e ao coração em linguagem humilde e popular, em linguagem de soldado. E quando no momento de perigo nos chamarem, nós responderemos com orgulho, bem alto e prontos para tudo:

«Sempre Fixe»

Como temos vindo anunciando na «Gazeta», a festa anual de confraternização dos Oficiais, Sargentos, Cabos e Soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que fizeram parte do C. E. P. a França, realiza-se em 1 de Maio, em Loulé.

HITLER E A LÍNGUA FRANCESA

NA escola que Hitler frequentou, em Linz, entre 1900 e 1905 descobriu-se, há pouco, um documento interessantíssimo. Trata-se dum caderneta contendo notas a seu respeito, as quais nos ajudam a conhecer a formação do seu carácter, cheio de optimismo e de voluntariedade.

Excelente aluno em história, desenho e ginástica, não eram altas,

todavia, as notas em alemão e francês. À margem dos valores que lhe foram atribuídos, encontram-se as seguintes observações: «Para este aluno nenhuma árvore é excessivamente alta; nenhum gradeamento excessivamente alto».

O rapazito, um pouco cábula, fêz-se homem, desmentiu, no alemão, o critério do seu professor, pois é hoje, sem dúvida, o maior orador da alemanha, e só por atitude política é que poderá fingir ignorar a língua francesa...

O AUTOMÓVEL E O CAMINHO DE FERRO NAS GRANDES GUERRAS

LEMOS algures que o Ministério Britânico da Guerra resolveu que dez mil elefantes, até agora as serviço do exército colonial indiano, na Birmania, fossem dispensados do serviço e vendidos, por incapazes, sendo substituídos por automóveis.

Passaram de moda os volumosos animais. São mais dez mil desempregados com que a crise mundial se vai afligir.

A propósito, a revista donde respigamos esta notícia, afirma que já não há exército possível sem automóveis e que a conquista da Abissínia o demonstrou com evidência e rapidez.

Não discordamos de todo em todo desta opinião, mas é preciso também não esquecer que o Caminho de Ferro tem desempenhado um grande papel em várias guerras. Ele é que torna possível o transporte de grandes massas de tropas e de cargas pesadas. Desempenhou e desempenhará ainda por muitas dezenas de anos um grande papel. O automóvel será um colaborador dos Caminhos de Ferro — e não estes do automóvel.

AVELINO DE ALMEIDA

TODOS se recordam ainda de termos perdido, há alguns anos, o antigo camarada de «O Século», Avelino de Almeida, jornalista de nome e uma figura marcante no jornalismo republicano do nosso país.

Pois alguém alvitrou que em Sintra fosse dado a uma das ruas da formosa vila o nome d'aquele nosso colega, que em vida foi um exemplo de honestidade e competência.

À Câmara de Sintra, que à sua frente tem também um homem de envergadura moral e intelectual — o capitão João Soares — vai o nosso cartão forçando o pedido que lhe foi dirigido, porque Avelino de Almeida, natural de Sintra, foi um grande amigo do Conselho e do seu povo.

VIAJANTE DISTRAIDO

CERTO viajante, muito conhecido como afamado distraído, encaminhava-se à pressa, do hotel onde se hospedara para a estação do Rocio, quando, em certo momento supondo o relógio da estação atraçado vai verificar o seu para controlar e nota que o não trazia.

Chamou o corretor do hotel e disse-lhe:

— Vai já num rápido ao hotel... e sobe ao primeiro andar, quarto número vinte e sete, e vê se encontras em cima da mesinha de cabeceira o meu relógio. Mas vai rápido...

Passados poucos minutos, o moço elegante regressa, esbaforido, e já o combóio em marcha e, mal podendo dizer palavra, diz:

— Sim, senhor; o relógio está, de facto, em cima da mesinha da noite.



O tempo passa...
...mas os saltos **GALO** ficam!
prefira pois os saltos **GALO**
Leacock (Lisboa), Lda.
AVENIDA 24 DE JULHO, 102
LISBOA

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo», n.º 62, I série, de 17 de Março, publica o seguinte diploma pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública :

Decreto n.º 28:525

Considerando que pelo § único do artigo 1.º do decreto-lei n.º 20:618, de 4 de Dezembro de 1931, foi mandada reservar para a construção de casas para o pessoal das linhas férreas do Estado a quantia de 7:500.000\$ do empréstimo de 100:000.000\$ para melhoramentos nas referidas linhas, autorizado pelo citado diploma.

Considerando que de conta da citada verba foram dispendidas as seguintes quantias :

Ano económico de 1933-1934 . . .	719.874\$29
Ano económico de 1934-1935 . . .	3:655.261\$90
Ano económico de 1936.	2:490.485\$90
Ano económico de 1937.	387.878\$42
	7:253.500\$51
Saldo.	246.499\$49
	7:500.000\$00

Considerando que importa inscrever no actual orçamento o saldo existente, afim de ter a devida aplicação ;

Com fundamento no artigo 2.º do decreto n.º 24:914, de 10 de Janeiro de 1935, e mediante proposta aprovada pelo Ministro das Finanças, nos termos do mesmo artigo ;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte :

Artigo 1.º No capítulo 3.º e n.º 3) do artigo 49.º do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações em vigor para o corrente ano económico é inscrita a quantia de 246.499\$49, onde constituirá a alínea d), sob a rubrica «Construção de Casas para o pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado», nos termos dos decretos n.os 20.618, de 4 de Dezembro de 1931, 22 776, de 29 de Junho de 1933.

Art. 2.º No orçamento das receitas do Estado é inscrita igual importância no capítulo 9.º, artigo 241.º-B, sob a rubrica «Produto do empréstimo» e sub-rubrica «Obras e melhoramentos nas linhas férreas do Estado».

Este crédito foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública e a minuta do presente decreto foi examinada e visada pelo Tribunal de Contas, como preceitua o § único do artigo 36.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 68, II série, de 24 de Março de 1938, publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 17 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, reduzindo para 5 e 6 toneladas o actual mínimo de vagão completo, ou

completo, ou pagando como tal, das rubricas «Peles secas de búfalo, coelho ou de lebre, gado bovino, caprino, cavalos, muar, asinino e lanígero», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em nome das restantes empresas ferroviárias.

O «Diário do Governo», n.º 72, II série, de 29 de Março publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 24 do corrente, o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso A N 325) relativo a taras recomendadas para transporte de fruta, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 73, 2.ª série, de 30 de Março de 1938, publica o seguinte :

Para os devidos efeitos se publica que, em 5 de Fevereiro findo, foi demitido, por motivo disciplinar, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, o revisor de bilhetes de 2.ª classe da rede do Minho e Douro, José Fortunato Caldeira, que, à data do referido arrendamento, tinha a categoria de aspirante a revisor de bilhetes.

O «Diário do Governo», n.º 75, 2.ª série, de 1 de Abril publica o seguinte :

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado por despacho desta Direcção Geral de 28 do corrente o projecto de aviso ao público anunciando a venda de bilhetes directos, simples, das procedências de Mealhada a Aveiro e de Souselas a Coimbra e a Alfarelos para algumas estações, apeadeiros e paragens da linha da Beira Alta ou vice versa, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 70, II série, de 26 de Março de 1938, publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Declara-se, para os fins convenientes, que João Ribeiro Gonçalves, engenheiro civil, desistiu da sua nomeação para o lugar de engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, que lhe cabia em virtude da classificação que obteve no respectivo concurso, conforme consta da lista publicada no «Diário do Governo», n.º 107, 2.ª série, de 10 de Maio do ano findo.

O «Diário do Governo», n.º 75, 2.ª série, de 1 de Abril publica o seguinte :

Por despacho de 26 de Março :

António Ferro Pontes, desenhador de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do decreto n.º 19:478.

Manuel Agostinho, medidor de 2.ª classe, adido, dos Caminhos de Ferro do Estado — idem, idem, idem,

Por despacho de 28 de Março :

João Gonçalves Deniz, desenhador de 3.^a classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^º do decreto n.^º 19:478.

Jaime da Costa Simões, escriturário de 1.^a classe — idem, idem, idem.

Margarida Estela Soares Leite, escriturária de 2.^a classe — idem, idem, idem.

Francisco da Cruz Rafael Malhado, fiscal de 1.^a classe do quadro transitório — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.^º 76, II série, de 2 de Abril publica o seguinte :

Por despacho ministerial de 24 do corrente mês :

Heitor de Carvalho, chefe da secção do quadro permanente — concedida prorrogação, a contar de 25 de Fevereiro findo, por mais trinta dias, de licença para tratamento que lhe havia sido concedida ao abrigo do artigo 15.^º do decreto n.^º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.^º 70, II série de 26 de Março de 1938, publica o seguinte :

Repartição de Estudos, via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicação, aprovar o projecto de acesso à estação de Leixões, de harmonia com os pareceres n.^º 775 do Conselho Superior de Obras Públicas e n.^º 463 da comissão a que se refere o decreto n.^º 19:881, de 22 de Maio de 1931, e bem assim o respectivo orçamento, na importância total de 557.141\$00.

O «Diário do Governo», n.^º 76, II série, de 2 de Abril publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro Director Geral de Caminhos de Ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Agostinho de Sousa Duarte para execução da empreitada n.^º 10 da linha de cintura do Pôrto, de construção e plataformas, abrigos e acessos nas paragens de Quintã, Águas Santas (cintura) e Ponte do Carro.

ANUNCIOS OFICIAIS

O «Diário do Governo», n.^º 60, III série, de 15 de Março publica os seguintes anúncios :

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por José Moreira, capataz de via, reformado, falecido em 7 de Dezembro de 1937, à qual se habilita, nesta data, Laura Moreira, filha do aludido reformado.

Findo êste prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da seguuda publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido José Augusto da Silva, inspector reformado do Minho e Douro, aos quais se habilitam, nesta data, Maria Teresa Gonçalves Ferreira, Amélia e Aurora, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram de dívida ao falecido faroleiro reformado do Minho e Douro, Bernardino Pinto Cardoso, aos quais se habilitam, nesta data, Emilia da Conceição, Elvira, Fernando, Rosa, Maria e José, viúva e filhos do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação d'este anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido guarda reformado do Minho e Douro, Domingos da Silva, aos quais se habilita, nesta data, Josefa Ribeiro, viúva do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

Caixa de Reformas e Pensões

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Francisco José Rosa, chefe de escritório de 2.^a classe, Divisão de Via e Obras, contribuinte n.^º 2:671, à pensão de sobrevivência por élle legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Maria Filomena do Nascimento Esteves Rosa, Julieta Moura Rosa, Ana Maria do Nascimento Rosa e José do Nascimento Rosa, viúva e filhas solteiras e filho menor.

Findo êste prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

O «Diário do Governo», n.º 62, III série, de 17 de Março publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Isidoro Sanz Muñoz, chefe de 3.ª classe, Divisão de Exploração, contribuinte n.º 1:482, à pensão de sobrevivência por él legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1887, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Antónia Fernandez Velasquez Muñoz, que também usa e é conhecida por Antónia Fernandes, Luíza, Manuela, Isabel, Júlia e Antónia Adeleide Sanz Muñoz, viúva e filhas solteiras.

Findo êste prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

O «Diário do Governo» n.º 36 III série, de 22 de Março publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Manuel Joaquim Teixeira, fogueiro de locomóvel, Divisão de Material e Tracção, contribuinte n.º 5:571, à pensão de sobrevivência por él legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1913, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Esperança Soares Teixeira, Natividade, Carmem e Rosa Soares Teixera, viúva e filhas solteiras.

Findo êste prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

O «Diário do Governo», n.º 68, III série, de 24 de Março de 1938, publica o seguinte:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida à falecida pensionista n.º 2:155, dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste), Maria Ferreira Santos Barrisco, aos quais se habi-

lita, nesta data, Gregório de Oliveira Barrisco, filho da referida pensionista.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida esta pretensão.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de trinta dias para se habilitarem perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido assentador reformado do Minho e Douro, Manuel Esteves, aos quais se habilitam, nesta data, Elisa Augusta, Felisbina e Maria, viúva e filhas do aludido reformado.

Findo o prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido contra-mestre de 1.ª classe das oficinas de Campanhã, José Soares Ferreira, aos quais se habilita, nesta data, a viúva Palmira da Silva Ramos.

Findo o prazo sem contestação, será resolvida a pretensão.

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da segunda publicação dêste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de trinta dias para se habilitarem, perante a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao todo ou a parte dos vencimentos que ficaram em dívida ao falecido assentador do distrito n.º 403, Manuel Dias Neto, aos quais se habilitam, nesta data, Albina Moreira da Rocha, Joaquim Dias Neto e Emilia Moreira da Rocha, viúva e filhos do aludido ex-agente.

Findo êste prazo sem contestação, serão resolvidas estas pretensões.

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação do presente anúncio correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, os herdeiros de Francisco Duarte, carregador, Divisão de Exploração, contribuinte n.º 5:026, à pensão de sobrevivência por él legada, como contribuinte da Caixa de Reformas e Pensões da referida Companhia, nos termos do regulamento de 1913, concorrendo à sua divisão ou impugnando os pedidos já feitos em requerimentos de Joaquina dos Santos Duarte, Maria, Rosa, Delmira e Eufémia dos Santos, viúva, filhas solteiras e filho menor.

Findo êste prazo, será tomada deliberação na conformidade das disposições do citado regulamento, para os devidos efeitos.

Engraxe só com

M I M I

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.ºda

Avenida 24 Julho, 102



LISBOA

LINHAS ESTRANGEIRAS

ARGENTINA Embora prematuramente, a imprensa londrina havia dado a notícia do aumento das tarifas ferroviárias. A tal respeito o Ministro das Obras Públicas Argentinas acaba de declarar que, o Governo ainda está a estudar essa proposta, que lhe foi entregue pelas companhias à cerca de mês e meio. Possivelmente, o Governo anuirá a tal proposta.

Em virtude de tais declarações é de prever que algumas companhias aumentem parcialmente as suas tarifas.

BOLIVIA De Las Palmas para o Rio de Janeiro seguiram os membros da Comissão Boliviana-Brazileira que vai estudar a construção de uma linha férrea de Santa Cruz a Cotumbé.

BRASIL Com o objectivo de regulamentar os contractos relativos à viação férrea no Brasil metodizando condições e unificando o regime de concessão, exploração de tráfego e construção do prolongamento e ramais, o Ministro de Viação acaba de se dirigir, inicialmente aos governos dos Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, solicitando-lhes o necessário concurso para o completo êxito da iniciativa, na parte referente às linhas de concessão daqueles dois Estados.

Para unificação do regime da rede de viação férrea, que o mesmo titular solicita também a êsses governadores, sejam, quanto antes, autorizados os entendimentos oficiais, afim de que se processe a transferência para o Governo Federal de todas as concessões e contractos daquela companhia.

Encarecendo o alcance do interesse para os próprios Estados, dessa iniciativa, o Ministro Mendonça Lima declara que são conhecidas as constantes dificuldades decorrentes da aplicação de normas, instruções regimes de tarifas e de fiscalização oriundas de autoridades de autoridades diferentes do governo federal e dos Estados, além dos embargos para a escrituração e contabilidade relativas a cada uma das linhas férreas pertencentes às diversas concessões da mesma empreza.

—Foi inaugurada a linha de bitola mixta Horto Florestal-Matadouro de Belo Horizonte e Minas Gerais.

—Foi também inaugurada a 4 dêste mês, a estação de Itamaraty, situada no quilómetro 730, entre as estações de Campos Altos e Pratinha, em Minas Gerais.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

EDUCAR... Conferência do Dr. João Faria Lapa, 1937.

Em 30 de Outubro de 1937, o sr. dr. João Faria Lapa, digno sub-chefe dos Serviços de Tráfego nos Caminhos de Ferro, realizou uma interessante conferência no Ateneu Ferro-viário.

Tratou da educação sob o ponto de vista mental, artístico, moral, profissional, e fê-lo em linguagem elegante, clara, de nobre e persuasiva eloquência.

Agradecemos o exemplar oferecido a esta redacção.

COMPANHIA DE SEGUROS BONANÇA—Relatório do exercício de 1937.

Da *Companhia de Seguros Bonança*, recebemos o Relatório e Contas da Gerência, e Parecer do Conselho Fiscal, no exercício de 1937.

O Relatório é subscrito pelos Directores da Companhia, srs. José Paulo Ferreira Neves, António Augusto Garcia e Alberto Coutinho Freire.

Agradecemos o exemplar oferecido.

COMPANHIA DE SEGUROS ULTRAMARINA

Temos presente o Relatório e Contas do Ano de 1937 (36.º Exercício) da Companhia de Seguros Ultramarina, subscrito pelos srs. Carlos Pereira Pires, João Maria de Freitas, da Direcção, e sr. Artur Pereira Rodrigues, director-delegado.

A conta de Gastos e Perdas apresenta um saldo positivo de Esc. 823 425\$33 e as reservas foram elevadas a 7.984.364\$02, o que bem demonstra o prestígio de que gosa esta Companhia e a sua competente administração.

IMPRENSA

«DIÁRIO DA MANHÃ»

Entrou no seu 8.º ano de publicação, o nosso presado colega «Diário da Manhã» que, à causa nacionalista e à defesa do Estado Novo, tem prestado o seu maior esforço.

À ilustre redacção apresenta a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o seu cartão de felicitações.



TINTALUSA

S A R I
TINTAS, ESMALTES,
VERNIZES E SECANTES

Os nossos vernizes são os melhores que se fabricam em Portugal

Quinta do Almargem á Junqueira
LISBOA TELEF. 81 432

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

A CONSTRUÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE TÉTE

Foi mandada pôr a concurso a construção dos primeiros 100 quilómetros do Caminho de Ferro de Téte. Êsses 100 quilómetros partem da estação de Báué, dos Central África Railways, a alguns quilómetros da ponte do Zambeze, em direcção a Doa. Até êste local, a linha serpenteia junto à margem esquerda do rio Zambeze, em regiões alagadas, servindo plantações indígenas de algodão e arroz, e atravessando uma zona muito populosa, até o Ancuase. A linha entra depois numa zona que vai de Goma aos montes Necungas numa extensão de cerca de 120 quilómetros. Segundo os projectos de construção está prevista uma despesa superior a 57.500.000\$00 para os dois primeiros trôços, pois está calculado em cerca de 600 contos o custo de cada quilómetro no primeiro trôço e de 550 contos no segundo trôço. Segundo os mesmos projectos o caminho de ferro, de Doa para cima, afasta-se das regiões alagadas a fim de se aproximar da fronteira, onde chega mesmo a passar a menos de 8 quilómetros de distância.

De Doa ao Moatize, a construção divide-se em 4 troços. Os 3.º, 4.º e 5.º e o ramal de Moatize, do Caminho de Ferro de Téte.

O 3.º trôço terá 52 quilómetros, unindo Doa a Salodizi; o 4.º trôço terá de comprimento 43 quilómetros e meio, que vai de Salodizi aos montes Mecungas.

O 5.º trôço terá a extensão de 31 quilómetros e vai dos montes Mecungas ao entroncamento com a estrada Téte-Zoboé, e a 20 quilómetros dos referidos montes sairá o ramal do Moatize.

O último trôço terá a extensão de 57 quilómetros, e é constituído pelo ramal do Moatize em direcção à famosa região mineira, onde existem bacias carboniferas de grande tonelagem. Até ao Moatize o Caminho de Ferro de Téte medirá cerca de 265 quilómetros.

Na próxima campanha devem ficar concluídos os projectos definitivos dos 2 últimos trôços, cujos trabalhos de gabinete devem estar terminados também dentro em pouco.

Congresso Açoreano

No próximo dia 9 de Maio, inaugura-se, solenemente, na Sociedade de Geografia, sob a presidência do ilustre Chefe da Nação, o I Congresso Açoreano, da iniciativa e organização do «Grémio dos Açores», de que é presidente o sr. dr. Armando Narciso, médico ilustre, de alto e justo prestígio na sociedade de Lisboa.

O Congresso Açoreano tem por objectivo o estudo e a discussão de vários problemas das ilhas adjacentes, como sejam o turismo, assistência, pecuária, lacticínios, industria e comércio, águas termais, etc.

As nove ilhas dos Açores debatem-se com o aumento constante da sua população, em virtude de a América do Norte ter restringido a entrada de emigrantes.

Para onde deve ser encaminhada a emigração açoreana? Para a nossa província de Angola? Todos êsses problemas vão ser discutidos no próximo Congresso por açoreanos ilustres.



Os Caminhos de Ferro e a T. S. F.

Para maior segurança e rapidez no serviço de sinalização, os Caminhos de Ferro da Dinamarca estão a construir cinco estações de onda curta. Destinam-se também estas estações a comunicar com os comboios em marcha.

É deveras interessante tal iniciativa, pois além daquela parte de distração, que nos oferece a música, alia-se ainda, a segurança e rapidez de comunicações, condições estas indispensáveis para um desenvolvimento dos caminhos de ferro.



Catrabucha
para polir ferro

VASSOURARIA DA ESPERANÇA

De BERNARDINO SILVA SOLNADO

Fornecimentos completos em escovas

INDÚSTRIA NACIONAL

Avenida Presidente Wilson, 98

Tel. 62627 - LISBOA

Para limpar tubos
de caldeiras

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Abril de 1898

Viação acelerada nas Colônias

Os caminhos de ferro nas nossas possessões ultramarinas. Sua utilidade como meios de desenvolvimento de riqueza, ocupação, política, defesa e colonização.

Não admite discussão a vantagem dos caminhos de ferro. Basta dizer que approximam os Estados, as cidades e os homens, facilitando a permuta dos productos, d'idéas, tornando communs os interesses e fazendo desaparecer as malquerenças e os odios nacionaes.

Nos paizes velhos, onde a agricultura, o comércio e a indústria têm grande desenvolvimento, os caminhos de ferro são de grande utilidade porque ligam os centros de população e collocam os povos em condições quasi analogas pela facilidade de concorrerem aos mercados com os productos das regiões que habitam.

Nos paizes novos é preciso primeiro construir caminhos de ferro que atravessem regiões ferteis e salubres para que as povoações se formem, a agricultura, o comércio e a industria se desenvolvam.

As estradas ordinarias prestam bom serviço nos paizes pequenos, como auxiliares dos caminhos de ferro, porque as distancias a vencer são relativamente pequenas. Não acontece o mesmo nos vastos territórios das nossas províncias de Moçambique e Angola, onde só as vias ferreas podem ser adoptadas como meios de comunicação, attentas as grandes distancias a percorrer e a necessidade de povoar o interior das duas províncias com os europeus.

E' certamente devido á escassez de vias ferro-viarias nas nossas possessões ultramarinas que elas se encontram em grande estado de atraço; além do comércio indígena pouco mais se faz, e seguir-se-ha o mesmo sistema se as estradas de ferro não se desenvolverem rapidamente.

O que seria Lourenço Marques, apesar do seu excelente porto, se não fôsse o caminho de ferro?

O grande e rapido desenvolvimento commercial que temido esta cidade é, fóra de dúvida, devido á via ferrea, sem a qual poderíamos ter a certeza que estaria ainda n'um estado muito grande de atraço.

O rendimento da alfandega de Lourenço Marques foi em:

1892.	151:793\$135 réis
1893.	232:620\$653 »
1894.	247:877\$675 »
1895.	351:088\$470 »
1896.	710:458\$732 »

Estes numeros são significativos e comprovam o que fica dito.

Hoje, tanto portugueses como estrangeiros, affluem a Lourenço Marques e tentam estabelecer industrias e desenvolver o comércio, que, se não tem tido o aumento que seria para desejar, é devido por certo ao pouco cuidado que mereceu, até ha pouco tempo, o primeiro porto da África do Sul.

Oxalá desapareçam de uma vez para sempre as dificuldades que se têm oposto ao engrandecimento da cidade de Lourenço Marques, para que ella brevemente esteja em condições, senão superiores, pelo menos eguaes ás suas irmãs da África do Sul.

Esta cidade tem tido nos ultimos 2 annos um grande aumento de população e comércio, devido certamente á ligação do nosso caminho de ferro com Johannesburg; e quanto não lucrou a nossa província de Moçambique com uma pequena linha de 89 kilómetros, pois tal é a extensão do nosso caminho de ferro?

As linhas ferreas n'esta província, têm, além das vantagens que ficam indicadas, o carácter especial de servirem igualmente bem para a exploração dos territorios do interior do continente negro situados para além das nossas fronteiras.

Basta, com efeito, uma simples inspecção da costa da África do Sul e um sumário estudo sobre tarifas de transportes ferro-viários para demonstrar que a enorme linha Capetown-Mafeking-Buluwayo, com o seu projectado prolongamento até ao Zambeze, não pode, por mais baratas que sejam as suas tarifas, monopolizar a exploração d'aquelles territorios. E d'isto é seguro indicio o tratado anglo-portuguez, em virtude do qual tomamos o compromisso de construir a nossa linha do Pungue para ser prolongada através os territorios da Chartered Company e até entroncar com a linha a que nos referimos. Por outro lado, nas successivas e por vezes inesperadas evoluções por que passam as relações entre os povos, não nos surprehenderia muito que a linha transvaaliana Elandsfontein-Klerksdorp, hoje destinada a servir jazigos auríferos e carboníferos, fosse entroncar com a linha já citada, Capetown-Buluwayo, em qualquer ponto nas proximidades de Vaal River, a mais de 150 milhas de Klerksdorp. Esta juncção ficaria approximadamente a 700 milhas de Capetown e a 513 milhas de Lourenço Marques.

Que admiraria, pois, que a resolver-se aquella juncção, fosse derivada para o nosso porto uma parte da exploração dos territorios de Bechuana Land e, especialmente da Chartered Company?

Não duvidamos que, mais cedo ou mais tarde, será uma realidade a existencia de uma linha ferrea central sulcando o continente africano de Norte a Sul: a uma tal linha competirá necessariamente a função de arteria principal d'onde se distribuirão os productos de exploração das diversas zonas do grande continente por outras arterias transversaes que d'ella irradiem na direcção dos pontos da costa, segundo dadas condições geográficas, económicas e políticas. Assim, o que já hoje sucede ou estará, porventura, prestes a suceder para as linhas ferreas da costa oriental portuguesa, deverá realizar-se para todas as linhas transversaes de penetração que se fôrem construindo, á medida que se desenvolver a construção da linha ferrea central já definida do lado Sul, pelo troço Capetown-Mafeking-Buluwayo.

Loanda tem-se desenvolvido bastante e não se pode duvidar que muito tem concorrido para isso o caminho de ferro que parte de Loanda e se dirige para Ambaca, internando-se já 308 kilómetros, devendo atingir Ambaca, que dista d'aquella cidade 364 kilómetros, em outubro próximo.

E' uma necessidade absoluta e urgente o prolongamento d'esta linha até o Cuango, passando por Malange, para impedir que o comércio interior seja desviado em grande parte para o Congo Belga.

Como medida política é d'um grande alcance, porque garantirá a ocupação da região de Leste e a maneira unica de podermos afirmar a nossa jurisdição efectiva em muitos pontos do norte da província; e como medida económica, pelo desenvolvimento do comércio d'Angola, impedindo que, com a conclusão da linha do Congo Belga, todos os productos do sertão sigam pelo Cuango até Stanley Pool, abandonando o nosso territorio.

Além das grandes vantagens apontadas, temos ainda que os indígenas, em contacto com os europeus, tentam, pela sua índole, imitar os, e d'ahi a obrigação de trabalhar para poderem realizar os seus desejos.

O caminho de ferro de Mormugão tem 82 kilómetros de extensão, liga a cidade Vasco da Gama com a India Ingleza, e, se não tem tido o desenvolvimento a que a sua posição geográfica e o seu bello porto lhe dão direito, é porque erros acumulados têm concorrido para que o tráfego se tenha desviado da nossa linha.

A cidade Vasco da Gama pouco tem aumentado desde a construção do caminho de ferro, sendo a causa principal a

falta de terrenos para edificações, dando em resultado que os individuos que desejavam alli estabelecer-se, para commerciar, não o têem podido fazer, por lhes faltar logar onde podessem edificar armazens e casas de habitação.

Accresce a isto não ter havido carreira de navegação directa entre Mormugão e os portos da Europa, tendo as mercadorias que transitam pelo caminho de ferro de ir primeiro a Bombaim, para seguirem aos seus destinos, percorrendo inutilmente grandes distancias.

O porto de Mormugão podia fazer uma concorrença ao de Bombaim, mas infelizmente, ou pela nossa incuria ou pelo nosso temperamento e indolencia, não aconteceu assim, e hoje é quasi impossivel o paiz libertar-se do poderoso encargo annual de 75:000 libras, afóra as despezas de exploração e fiscalização.

Este caminho de ferro, triste é dizer-o, não dá para as despezas de exploração. E' preciso uma boa politica é uma excelente adminisiração para que a India possa ficar isenta, não digo absolutamente, d'este grande encargo, mas de parte d'elle.

Aos nossos homens d'Estado compete tratar com afan d'este importante assumpto, para dignidade e honra do nome portuguez, porquanto é fóra de duvida que as circunstancias naturaes do caminho de ferro são das mais vantajosas.

Deve derivar para o porto de Mormugão o trafego de uma vasta região que abrange, além dos districtos portuguezes, os districtos de Belgaum, Darhwar, Canará e Kaladji, estendendo-se para Leste até Bellary e para Oeste até Mysore, por isso que é a linha mais curta de comunicação para o mar e o tronco da rēde de caminhos de ferro de uma extensa parte da peninsula indiana, que tem por terminus o porto de Mormugão. A extensão d'esta rēde é de 2:154 kilometros.

Quem olhar para o mappa dirá que quasi todo o movimento da rēde á quem de Bellary tem interesse em dirigir-se a Mormugão, pois que Bellary dista de Mormugão 410 kilometros, de Bombaim 1:126 e de Madrasta 643, além das vantagens da situação de Mormugão a respeito de Madrasta para os passageiros e mercadorias que se dirijam para Oeste.

Apesar de todas estas vantagens, o trafego tem-se desviado da nossa malfadada linha. E sabem porque? Porque, além do celebre contracto que só era vantajoso para a companhia West of India Portuguese Guaranteed Railway, gananciosos tentam adquirir gratuitamente este troço de caminho de ferro para obterem d'elle os lucros que actualmente lhes são sonegados.

E' sina nossa: ou não se faz nada, ou, quando se faz, é tão mal feito que só serve para arruinar as nossas finanças. Infelizmente não tem havido excepção com os contractos dos caminhos de ferro ultramarinos, aié mesmo quando construidos em territorios de companhias magestaticas!

Não devemos d'aqui tirar a conclusão que os caminhos de ferro são maus; o que devemos é acautelarmo-nos, para que, os que de futuro se construirem, possam ser uteis e não ponham em risco a nossa nacionalidade.

Nos Estados Unidos da America, quantas cidades não se formaram rapidamente nas proximidades dos caminhos de ferro e que sem elles não teriam existido!

Citarei a importante cidade de Cincinnati, situada na margem de Ohio, que no fim de poucos annos de ser fundada tinha uma população superior a 100:000 habitantes!

Os emigrantes que chegavam á America eram distribuidos pelas proximidades das linhas ferreas já construidas, distribuindo-se-lhes terrenos que a pouco e pouco iam adquirindo valor.

Qual a razão por que não se emprega o mesmo sistema nas nossas colonias?

Facil seria, especialmente no districto de Loanda, empregar o processo americano, concedendo aos emigrantes terrenos nas proximidades das estações dos caminhos de Ferro, podendo as mulheres ser empregadas como guardas de linha e os homens ocupar-se em cultivar a terra, unico meio de se conseguir uma emigração efficaz.

O que temos até hoje conseguido com os nossos velhos meios de colonizar?

Nada, absolutamente nada.

Os governos têem-se esfalfado para conseguirem alguma coisa util, têem legislado muito, e nem sequer uma pequena povoação nasceu de tantos milhares de braços que o paiz desgraçadamente tem perdido com a colonisação africana!!

A emigração para as nossas colonias pôde dar resultado quando os colonos se estabeleçam em pontos taes que possam com facilidade permutar os productos que tirarem da terra, para o que é indispensavel vias de comunicação, e essas só pôdem ser as linhas ferreas.

Temos os planaltos de Mossamedes, e Caonda, onde o europeu se dá magnificamente, sendo os terrenos ferteis; mas como comunicar com o littoral?

Os estudos do caminho de ferro de Benguela estão quasi concluidos, e bom seria que o governo empregasse os seus esforços para que a construcção d'este caminho de ferro começasse n'um periodo rapido. Podem ser concedidos terrenos aos europeus empregados na construcção da linha, e, quando esta estiver construida e quando tenham interesses ligados á terra, elles proprios concorreriam para chamar emigrantes.

O caminho de ferro de Lobito por Benguela e Caonda pôde ser construído por meio d'um emprestimo dentro do paiz, cujo juro e amortisação seriam pagos pelo proprio rendimento do caminho de ferro e por um pequeno imposto lançado sobre o alcool na província de Angola.

Uma grande parte da região atravessada por esta projectada linha é de optima qualidade, podendo-se alli estabelecer centros agricolas de primeira ordem.

Quantos colonos não poderiam ser então empregados?

Tome-se a sério o problema da colonisação e faça-se o que fôr pratico, ou então abandone-se d'uma vez para sempre a idéa de derivar a emigração do Brazil.

Sem captaes nada se pôde fazer, é facto; mas não será difficult, tendo o governo preparado parcelas de terrenos em boas condições e bem situados, que captaes portuguezes affluam á Africa.

Quando os homens sérios se convençam que os governos os auxiliam, podemos ter quasi a certeza que a agricultura e o commercio se desenvolverão nas nossas colonias.

Se vinte annos atraz se tivesse pensado com amor nos nossos dominios africanos, construindo caminhos de ferro, quanto não teria o paiz lucrado?

Ter-se-hia evitado dispendiosas guerras, dispensando as numerosas expedições que, para dizer a verdade, só têm concorrido para aggravar as nossas finanças.

Não se vê o que a metropole tenha lucrado com as victorias da Africa oriental e com a celebre occupação da Lunda.

Applicadas convenientemente as grandes sommas despendidas, por assim dizer, inutilmente, nos ultimos annos, com as nossas colonias, teríamos algumas centenas de kilometros já em exploração, algumas regiões com occupação effectiva e bastantes zonas defendidas do ataque dos indigenas.

Que riquezas não teriam criado essas vias de comunicação e que socego para o paiz, que não poderia mais recear pelo futuro da occupação das regiões atravessadas pelos caminhos de ferro?

Convençamo-nos de que é preciso que a colonisação, que actualmente é quasi toda littoral, se desloque para o interior afim de levar a civilisação aos centros africanos; mas para isso é preciso que o silvo da locomotiva se faça ouvir a centenas de leguas da costa.

Construam-se mais caminhos de ferro, adopte-se um regimen colonial sensato e pratico, para o que poderá servir de exemplo a Inglaterra, a Hollanda e a Belgica, e teremos a certeza de que o nosso vasto domínio africano servirá não só para equilibrar as nossas finanças, mas de base da nossa riqueza e de prestigio para o nome portuguez.

Belchior Machado