

T



BOLETIM DA C.P.
ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA CA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL DA DIRECÇÃO DA COMPANHIA
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

TUDO O FERRO-VIÁRIO DEVE LER
O "BOLETIM DA C. P." PARA:

- aumentar os seus conhecimentos profissionais;
- acompanhar o progresso ferro-viário mundial;
- manter-se ao corrente dos melhoramentos na rêde da Companhia.

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 12 páginas, seguindo a paginação de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio.

Os números dêste Boletim não se vendem avulso.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12\$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um **Fundo** destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos por via hierárquica à Secretaria da Direcção.

BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

SUMÁRIO: O nosso comércio exterior especial, em 1929. — Caminhos de ferro coloniais portugueses (*Continuação*). — Consultas. — Estatística referente a Dezembro e Janeiro. — Agricultura e jardinagem. — Concurso de jardinagem. — Torneio para a disputa da «Taça C. P.» — Uma ideia altruista. — Concurso de dactilografia. — Trabalho de escritório. — Caminhos de ferro chineses. — Fotografias de assuntos ferro-viários. — Contribuições prediais e industriais. — Agentes que completam este mês 40 anos de serviço. — Promoções. — Nomeações. — Reformas. — Mudanças de categoria. — Resultados de exames. — Falecimentos.

O nosso comércio exterior especial, em 1929

Pelo Sr. Commercialista J. Faria Lapa, da Divisão de Exploração

TODAS as comunicações de Portugal com o estrangeiro, por via férrea, à excepção de uma delas (a de Vilar Formoso), são estabelecidas por linhas da rede actualmente explorada pela C. P.

O pôrto de Lisboa e o de Leixões, bem como quasi todos os portos secundários do paiz, são também servidos unicamente por linhas dessa rede.

Pode dizer-se, portanto, que todo o tráfego internacional, por via marítima ou por via terrestre, interessa à Companhia. É ela que distribue pelo paiz as mercadorias importadas e é ela igualmente que conduz para os portos ou para as estações fronteiriças as mercadorias a exportar.

As próprias mercadorias que entram ou saem por Vilar Formoso, circulam, na sua grande maioria, nas suas linhas, que servem os centros mais populosos e de maior actividade comercial e industrial do paiz. O caminho de ferro da Beira Alta recebe as mercadorias que lhe entregamos para exportação ou entregamos as mercadorias importadas, nas estações de Guarda e de Pampilhosa, esta última muito mais importante do que a primeira, por ficar situada no trajecto entre os dois grandes centros de consumo do paiz: Lisboa e Pôrto.

O movimento de importação e de exportação de mercadorias, além de constituir um dos principais indicadores da actividade comercial e industrial do paiz e da sua prosperidade, apresenta para o caminho de ferro um interesse muito particular pelo tráfego que d'ele resulta.

Vamos, neste artigo, dar uma ideia, ainda que muito geral, do que esse movimento foi no último ano, e

começaremos, para fixar ideias, pelas seguintes noções:

Chama-se «comércio exterior» ao comércio feito com paizes estrangeiros e com as nossas colónias.

Por «importação» comprehende-se o conjunto de mercadorias entradas no paiz, proveniente de outros paizes e das colónias.

Por «exportação» entende-se o conjunto de mercadorias saídas do paiz, com destino a paizes estrangeiros e colónias.

O «comércio geral» abrange, no que respeita à importação, todas as mercadorias chegadas por terra ou por mar, sem atender nem à sua origem nem ao seu destino, quer elas sejam para consumo ou se destinem a um entreposto onde ficam armazenadas para tornarem a ser exportadas, ou para transitarem unicamente pelo paiz. No que respeita à exportação, o «comércio geral» abrange todas as mercadorias que saem do paiz com destino a paizes estrangeiros e colónias, sem atender à origem dessas mercadorias.

O «comércio especial» comprehende, na importação, as mercadorias destinadas exclusivamente ao consumo do paiz e as matérias primas; na exportação, o «comércio especial» abrange as mercadorias que saem para o estrangeiro, produzidas inteiramente no paiz ou tendo sofrido alguma transformação pela mão de obra nacional.

Para julgar do estado de desenvolvimento económico de um paiz, é mais rigorosa a estatística do comércio especial que a do comércio geral, pois a quella menciona, na importação, o que realmente fica no paiz, e, na exportação, as mercadorias que, na realidade, o paiz tornece ao estrangeiro, da sua própria produção.

Exclue, por consequência, o que não acontece com a estatística do comércio geral, as mercadorias que apenas transitaram pelo paiz, as que estiveram armazenadas durante algum tempo e novamente saíram no mesmo estado em que entraram, etc.

Segundo os números relativos a 1929, do *Boletim da Direcção Geral de Estatística*, do Ministério das Finanças, a importação e a exportação atingiram as seguintes importâncias, em escudos:

Comércio especial

Valores em escudos

(N.º 1)

Designação das mercadorias	Importação	Exportação
I — Animais vivos	3.256.577	3.503.580
II — Matérias primas para as artes e indústrias ...	942.296.505	321.707.013
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	240.545.518	44.803.694
IV — Substâncias alimentícias	650.873.442	633.065.550
V — Aparêlhos, instrumentos, máquinas e utensílios empregados nas sciências, nas artes, etc.	403.292.125	10.512.524
VI — Manufacturas diversas	278.912.055	66.091.178
<i>Total</i>	2.519.176.222	1.069.683.539

Detalhando mais e indicando os paizes de procedência, teremos os quadros seguintes, onde constam sómente as mercadorias que mais se destacam, pelo seu valôr, na importação ou na exportação:

Importação

Principais mercadorias

(N.º 2)

Designação	Procedência	Quantidade	Valôr em escudos
Matérias primas para as artes e indústrias			
Algodão em caroço, rama ou cardado	E. U. América	10.842.551 Kg.	
	E. U. Brazil	2.489.476	
	Angola	697.340	
	Outros	2.316.653	
<i>Total</i>		16.346.020 Kg.	157.515.625
Antracite, hulha, lenhite e coque	Inglaterra	1.064.986 T	
	Alemanha	33.511	
	Holanda	33.298	
	Outros	1.945	
<i>Total</i>		1.133.740 T	141.022.011
Ferro em bruto	Bélgica	80.402.408 Kg.	
	Inglaterra	26.226.368	
	Alemanha	13.015.845	
	Outros	5.869.134	
<i>Total</i>		125.513.755 Kg.	131.630.611
Sementes oleaginosas	Guiné	13.407.696 Kg.	
	Angola	6.744.611	
	Cabo Verde	4.516.496	
	Outros	12.295.349	
<i>Total</i>		36.964.152 Kg.	52.840.967

(Continuação)

(N.º 2)

Designação	Procedência	Quantidade	Valôr em escudos
Substâncias alimentícias			
Bacalhau	Noruega	21.286.930 Kg.	
	Inglaterra	15.155.874	
	Dinamarca	4.158.204	
	Outros	3.211.810	
<i>Total</i>		43.812.827 Kg.	162.438.333
Trigo em grão	Inglaterra	86.481.307 Kg.	
	Argentina	40.466.573	
	E. U. América	18.371.530	
	Outros	2.438.816	
<i>Total</i>		147.758.226 Kg.	153.157.029
Açúcar	Moçambique	48.337.864 Kg.	
	Alemanha	10.990.757	
	Angola	7.176.315	
	Outros	4.953.928	
<i>Total</i>		71.458.864 Kg.	85.020.516
Arroz	Inglaterra	15.062.515 Kg.	
	Alemanha	11.436.736	
	França	3.694.195	
	Outros	10.999.063	
<i>Total</i>		41.192.509 Kg.	61.695.606
Aparêlhos, instrumentos, máquinas e utensílios empregados nas sciências, nas artes, etc.			
Aparêlhos e máquinas industriais		7.886.966 Kg.	76.250.669
Automoveis para transporte de pessoas, carroçados ...	E. U. América	2.275.494 Kg.	
	França	839.779	
	Espanha	504.055	
	Outros	691.483	
<i>Total</i>		4.310.811 Kg.	67.707.549

Exportação

Principais mercadorias

(N.º 3)

Designação	Destino	Quantidade	Valôr em escudos
Matérias primas para as artes e indústrias			
Cortiça em prancha	Alemanha	12.281.976 Kg.	
	E. U. América	7.911.921	
	Inglaterra	4.395.130	
	Outros	21.462.449	
<i>Total</i>		46.050.876 Kg.	73.859.902
Cortiça em aparas	E. U. América	30.626.181 Kg.	
	Inglaterra	12.809.188	
	Holanda	2.316.306	
	Outros	2.212.934	
<i>Total</i>		47.964.609 Kg.	51.558.169
Substâncias alimentícias			
Vinhos do Pôrto	Inglaterra	2.776.530 Decl.	
	França	732.259	
	Noruega	256.184	
	Outros	802.993	
<i>Total</i>		4.657.966 Decl.	207.922.741

(Continuação)

(N.º 3)

Designação	Destino	Quantidade	Valôr em escudos
Conservas alimenticias de sardinhas	França	10.234.367 Kg.	187.152 542
	Alemanha	8.812.160	
	Inglaterra	4.121.818	
	Outros	11.093.346	
	<i>Total</i>	34.261.691 Kg.	
Vinhos comuns, tintos	Brazil	1.150.395 Decl.	41.358.506
	Angola	849.055	
	Moçambique	375.113	
	Outros	601.361	
	<i>Total</i>	2.975.924 Decl.	

No nosso paiz quasi todo o movimento de importação e exportação é feito por via marítima, dada a situação e os portos que Portugal possui; se o movimento de mercadorias com a Europa se pode, na realidade, fazer por via terrestre, outro tanto não succede com a América ou com a África.

O movimento de navios nos portos nacionais, a sua tonelagem e a sua nacionalidade, em 1929, podem apreciar-se pelos seguintes números:

Movimento de navios nos seguintes portos

(N.º 4)

Portos	Navios entrados		Navios saídos	
	Quantidade	Tonelagem	Quantidade	Tonelagem
Lisboa	2.348	11.459.410	2.299	11.331 548
Funchal	809	5.963.709	809	5.963.709
Leixões	699	3.092.197	687	3.082 846
Ponta Delgada	234	1.031.185	237	1.030.790
Porto	776	959.114	787	960.648
Horta	165	532.279	164	531.521
Setúbal	477	483.570	479	485.166
Vila Real de Santo António	227	219.420	222	218.620
Outros	1.321	1.017.034	1.242	1.015 038
<i>Total</i>	6.956	24.757.918	6.926	24.619.886

Movimento de navios nos portos do Continente e Ilhas, segundo a nacionalidade

(N.º 5)

Nacionalidade	Navios entrados		Navios saídos	
	Quantidade	Tonelagem	Quantidade	Tonelagem
Portuguesa	2.251	2.997.293	2.219	3.002.597
Inglesa	1.472	8 709.095	1.136	8.642.831
Alemã	1.104	5.386.103	1.094	5.401.575
Norueguesa	647	1.059.092	658	1.079.074
Holandesa	330	1.371.820	324	1.359.178
Francesa	257	2.169.378	253	2.107.126
Italiana	235	1.062 809	230	1.027.876
Outras	660	2.002.328	1.012	1.999.629
<i>Total</i>	6.956	24.757.918	6.926	24.619.886

Dado o valôr da importação e o da exportação e indicadas as verbas mais importantes, vejâmos qual o seu significado.

Do quadro n.º 1 deduz-se que a diferença entre o valôr da importação e da exportação foi, em 1929, de 1.449.492.683 escudos, a mais na importação. Ora esta diferença está sujeita a correcções.

Há sempre uma parte mais ou menos importante do valôr da importação ou da exportação que escapa ao fisco.

Em primeiro lugar, há que atender ao vulgar contrabando, que encontra um grande incentivo na depreciação da moeda.

Por outro lado, o comércio tem sempre a tendência para declarar um valôr de mercadoria inferior ao seu valôr real, a fim de diminuir o montante dos direitos de importação, ou, no caso de exportação, para atenuar o prejuízo que lhe advem da venda de cambiais ao Estado, a que é obrigado.

Muitas outras correcções haveria ainda a fazer, mas destacaremos apenas as que resultam das inexatidões que não podem deixar de se dar na própria verificação do valôr da mercadoria por parte da Alfândega, quando ela se faz.

O desequilíbrio desfavorável da nossa «balança do comércio», isto é, a comparação entre o valôr da exportação e o da importação, não é pois rigorosamente de 1.449.000 contos, mas muito provavelmente de uma importância menor.

Na impossibilidade de podermos determinar com exactidão as correcções a fazer àquêlê número, partamos do princípio que a «balança do comércio» apresenta um *déficit*, isto é, um saldo desfavorável próximo daquele que acima indicámos.

O que significa êsse saldo?

O país tem que pagar ao estrangeiro com ouro as mercadorias que importa e recebe do estrangeiro ouro, em pagamento das mercadorias que exporta.

Se importar mais do que exporta, o ouro proveniente da exportação não é suficiente para o pagamento das mercadorias importadas e portanto terá de ir buscar a outra procedência o ouro que lhe falta.

No caso de Portugal, êste suplemento vem: dos seus emigrados que trabalham em muitos países estrangeiros mas nomeadamente no Brasil, nos Estados Unidos da América e mais recentemente em França, e que para cá enviam as suas economias; das despesas feitas pelos estrangeiros em Portugal; dos juros dos capitais colocados no estrangeiro; das indemnizações de guerra, etc.

Estando a «balança do comércio» equilibrada, ou se a exportação excedesse a importação, tôdo êste ouro ficaria em Portugal e seria benéficamente utilizado na criação de novas indústrias, no desenvolvimento das já existentes, no incremento agrícola e, como consequência, numa maior latitude do comércio; tudo isto

traduzindo-se, no fim de contas, por um bem-estar geral.

Pela confrontação não só do valor da importação com o da exportação, mas de todo o movimento de entrada com o de saída de ouro do país, teremos o que se designa por «balança económica».

Ricas são algumas das fontes donde nos provém o ouro e a que acima fizemos referência; assim, na opinião do notavel economista Anselmo de Andrade, as remessas de dinheiro dos nossos emigrantes, se lhe juntarmos os empréstimos do Tesouro, cobrem o saldo desfavoravel da nossa «balança do comércio»; os juros dos capitais colocados no estrangeiro eram, em 1918, segundo o mesmo autor, os correspondentes a 30.000 contos, soma que se calculava estar naquele ano depositada no estrangeiro.

Pelo quadro n.º 3, no que respeita a exportação, vemos que são a cortiça, os vinhos e as conservas de peixe, as mercadorias que mais vendemos ao estrangeiro.

Vendemos a cortiça em prancha; mas compramos os produtos de cortiça. Pagamos por consequência mão de obra estrangeira, situação que só nos prejudica.

E' de esperar que o desenvolvimento da nossa indústria corticeira, já iniciado, evite esta saída de ouro e permita a entrada de mais ouro, como pagamento da mão de obra nacional.

Vendemos conservas de peixe; mas já vendemos mais. O comércio bem conduzido, a conquista persistente e científica dos mercados estrangeiros, a par de uma união dos industriais, hão-de forçar ao incremento desta exportação.

Vendemos vinhos, principalmente do Porto, tipo único no mundo. A defeza encarniçada da marca e genuidade dos vinhos portugueses—tarefa dos nossos consules e Câmaras de Comércio,—o combate severo contra os falsificadores, a política serena mas intensa, contra o abstencionismo, que venceu nos Estados Unidos da América e que ameaça a Noruega, hão-de aumentar ainda a nossa maior verba de exportação.

No que respeita à importação, quadro n.º 2, concluímos, o que está pouco divulgado, que é o bacalhau, o «fiel amigo», que mais nos desequilibra a balança comercial. Talvez não o conheçam, sob este aspecto, os nossos pescadores, que do Norte a Sul do país vão passar uns meses de árduo trabalho nos bancos da Terra Nova, onde lutam ao lado dos seus companheiros noruegueses, dinamarqueses, ingleses e franceses. Custou ao país, em 1929, 162.438 contos.

Vem depois o algodão, a fibra textil de origem vegetal que fiamos e tecemos em maior quantidade, e que figura por 157.515 contos; o desenvolvimento da sua cultura nas nossas colónias, transferirá para elas a remessa de ouro que se faz actualmente para o estrangeiro. E para mais, os resultados satisfatórios que

se obteem na Inglaterra com a cultura duma planta originária da Guyana, fornecedora de uma fibra succedânea da do algodão, mas muito mais económica, talvez levem a uma diminuição nesta verba tão importante.

Em seguida pesa-nos por 153 157 contos o trigo, o cereal rico por excelência, mas esta verba vai baixar decerto com as medidas que estão sendo tomadas e que são do conhecimento de todos.

Figuram depois 141.022 contos de hulha, o combustível da nossa indústria; o debatido e tão falado problema do aproveitamento da energia hidráulica porá termo, ou quasi, a uma importação tão onerosa.

Destaca-se em seguida o ferro, o açúcar, as máquinas, os automóveis, o arroz, as sementes oleaginosas, produtos que não possuímos, ou sómente os possuímos em quantidade restricta e pouco susceptível de sêr aumentada.

Um outro ponto de maior importância é o que diz respeito à marinha mercante portuguesa. Pelo quadro n.º 5 vê-se que ela ocupa o terceiro lugar na tonelagem entrada nos portos nacionais, batendo-nos a inglesa e a alemã. A tonelagem entrada nos nossos portos anda por 10% da tonelagem total entrada, percentagem muito exígua.

Se desenvolvessemos a marinha mercante nacional, todos os fretes que actualmente estamos pagando a estrangeiros, especialmente a ingleses e alemães, tanto da importação como da exportação, ficariam nas empresas de navegação portuguesas e não mais representariam uma saída de ouro do país. O custo do transporte das mercadorias exportadas foi, em 1918, computado por Anselmo de Andrade em 10 ou 12 mil contos, pagamento feito aos armadores estrangeiros, por a frota comercial portuguesa ser deficiente.

Se melhor apetrechassemos os portos de maior movimento que, como se vê pelo quadro n.º 5, são os de Lisboa, Leixões, Porto e Setubal, de preferência a pulverisar verbas importantes no melhoramento de muitos para os quais não há tráfego, o movimento de mercadorias, tanto de entrada como de saída (este de muito maior interesse para nós), seria pelo menos facilitado.

Nesta ordem de idéias procuremos tornar a «balança do comércio» o mais equilibrada possível, elevando ao máximo a exportação, baixando ao mínimo a importação. Não nos dotou a Natureza com as diversidades de clima, nem o Passado com uma extensão de território que permitissem produzir quasi tudo quanto necessitamos, como succede aos Estados Unidos da América, a que só falta a seda e o caoutchouc. Temos de importar, mas importemos o menos possível; é necessário exportar, exportemos o mais possível.

Trabalhemos, para valorisar o património nacional; e trabalhemos com método mas com energia, com calma mas com fé.

Caminhos de ferro coloniais portugueses

Resumo da conferência feita em 1926 pelo Snr. Eng.º José de Abreu, Sub-chefe de Serviço da Exploração

(Continuação)

É forçoso reconhecer que o desenvolvimento agrícola de Angola está ainda hoje muito longe das proporções razoáveis, limitando se, por assim dizer, a raros focos de ataque, os quais são quasi sempre devidos a companhias concessionárias.

Sob este aspecto, Angola apresenta uma particularidade que convem salientar, e é que as regiões férteis não se encontram no litoral, mas sim para o interior, e são constituídas pelos planaltos. A região litoral é árida. Estas duas regiões estão separadas por uma cordilheira de montanhas que se estende de Norte a Sul, quasi sem discontinuidade, como que fixando expressamente os seus limites.

A exploração agrícola está, quasi totalmente, representada por companhias. Entre estas citaremos, como mais importantes, a Sociedade Agrícola do Cassequel (antiga da Ganda), a Companhia do Açúcar de Angola, a Quissama Agrícola, a Companhia do Amboim e a Companhia de Cabinda.

A indústria tem-se desenvolvido muito nos últimos anos. É importante a industria da pesca, dos óleos e dos coiros.

Riqueza mineira, agrícola e industrial de Moçambique

Moçambique é muito inferior em riqueza mineira a Angola. O minério mais importante é o ferro. São importantes os jazigos de ouro do Missale e Chifumbaze, ao Norte da provincia. Chamamos aqui a atenção para o facto de este minério se revelar ao Norte da provincia ao passo que em Angola elle aparece ao Sul.

Como em Angola, a riqueza mais importante é agrícola. A exploração da cana sacarina é das mais importantes da provincia, cultivando-se tambem em grande escala o feijão e o milho. A exploração do amendoim, borracha, cêra, tabaco, café e cacau é igualmente muito notavel.

A indústria dos corais e pérolas é digna de menção bem como a do óleo de baleia.

Mas todas estas explorações estão por assim dizer

confiadas a poderosas Companhias, concessionárias de cerca de $\frac{2}{3}$ do território da colónia. Indicaremos como mais importantes e partindo de Norte para Sul, as companhias do Niassa,⁽¹⁾ da Zambézia e de Moçambique.

India

(Gôa, Damão e Diu)

Das três possessões da India portuguesa, a mais importante é Gôa e como tal mereceu o estabelecimento do único caminho de ferro que possuímos no extremo oriente, o Caminho de Ferro de Mormugão, concessionado⁽²⁾ em 1877 e por consequência dos mais antigos, como temos ocasião de constatar.

A exploração da cana sacarina, do coqueiro e da palmeira constitui a exploração mais importante destas nossas possessões. Das tâmaras, fruto das palmeiras, faz-se a extracção do *sura* que é utilizado no fabrico dos *espíritos nativos*.

Está nelas muito desenvolvida a industria do sal e da pesca. Mas o que constitui a principal riqueza desta nossa

colónia são as extensas florestas de que a Natureza as dotou, donde são extraidas porções enormes de madeiras, desde a de mais fina qualidade até à de qualidade inferior. É o transporte desta mercadoria que constitui o principal tráfego interno do Caminho de Ferro de Mormugão.

Rêde ferroviária de Angola

Em Angola, é principalmente no interior que se produz o maior adensamento de população e ao mesmo tempo a maior prodigalidade da Natureza, não só na amenidade do clima, mas tambem na riqueza do solo

⁽¹⁾ Esta concessão foi ha pouco tempo libertada, revertendo à posse do Estado os seus territórios.

⁽²⁾ A palavra «concessionado» vai empregada na nossa exposição quer significando a concessão particular propriamente dita, quer indicando a data em que os respectivos governos decidiram construir o caminho de ferro.



Rêde ferroviária de Moçambique

e do sub-solo, pois é nesta zona que se estendem os vastos planaltos.

Pela situação geográfica, não tem Angola necessidades imperiosas de ligações com outros territórios, pois confrontando ao Norte e Leste com o Congo Belga e ao Sul com a antiga Africa Ocidental Alemã, hoje integrada na Africa do Sul, e fixando-se a capital daquela primeira possessão (Leopoldville) relativa-



mente próximo da foz do rio Zaire, e portanto muito afastada do maior centro de produção — as minas de Katanga, — o caminho de ferro que lhe dará acesso ao oceano será inteiramente implantado em território belga.

As ligações com o Sul, salva a hipótese da ligação a SE com a Rodésia, enquanto o desenvolvimento da Damaralandia (antiga Africa Ocidental Alemã) fôr exíguo, como presentemente, não assumem condições de necessidade nem sequer de justificação.

Desta diversidade de circunstâncias e em consequência da profundidade dos territórios que se dilatam a 1.050 km. da costa, resulta uma orientação na concepção da réde-base desta província, sensivelmente diferente, convem acentuar, da de Moçambique.

Na Africa Oriental, como pode ser constatado no respectivo mapa, os caminhos de ferro predominam no litoral, embora alguns dêles tenham penetrado até o interior, atingindo a fronteira. Em Angola, pelo contrário, todos os caminhos de ferro primitivamente concebidos, construídos ou não, visavam atingir a fronteira como linhas de penetração, muito embora mais tarde se tivesse reconhecido, com excepção do Caminho de Ferro de Benguela, que êsse não devia ser o seu principal objectivo, pelas razões que atrás fôram esboçadas. Estas linhas, dirigidas perpendicularmente à costa, scindem a província em quatro zonas de influência, a saber: a zona ao Norte do Caminho de Ferro de Luanda; a zona compreendida entre êste Caminho de Ferro e o de Benguela; a zona compreendida entre o Caminho de Ferro de Benguela e o Caminho de Ferro de Mossâmedes e finalmente a zona ao sul dêste último.

Como estas malhas constituem extensões enormes, outras linhas estão previstas e algumas iniciadas, orientadas todas elas quási sempre transversalmente, como linhas subsidiárias ou tributárias das linhas de penetração.

Além destas razões de ordem económica local, destacaremos ainda as de ordem política, tanto sob o ponto de vista da nossa soberania, como sob o ponto de vista das relações com as possessões estranhas limítrofes. Estas duas circunstâncias bastariam por si para condicionar a orientação da política de construção da viação acelerada áquilo que ela é presentemente, com poucas probabilidades fundamentadas de se vir a modificar sensivelmente na parte não construída.

Com efeito, entre as nossas províncias de Angola e Moçambique, outrora contínuas, existem a Rodésia e o Congo, que são colónias ricas e em florescente desenvolvimento. O caminho mais curto para a drenagem de todas as riquezas procedentes dêstes territórios e destinados à America e Europa, é o que lhe facilita a nossa possessão angolana. A construção do Caminho de ferro de Benguela, cuja conclusão se promete para 1930, ⁽¹⁾ e que constitue a continuidade da réde do Congo Belga em direcção ao Oceano Atlântico, servindo o porto do Lobito, um dos mais importantes da África Ocidental, não teve, porventura, outro objectivo.

No caso de, como tantas vezes tem acontecido, o gentio ameaçar a nossa soberania, a existência de caminhos de ferro de penetração, facilitando o deslocamento de tropas, garante mais eficientemente essa soberania.

Os caminhos de ferro de penetração que temos a considerar, como iniciados ou concluídos, são o de



Estação principal de Luanda (C. F. Luanda a Ambaca)

Luanda ou Ambaca, o de Benguela ou do Lobito e o de Mossâmedes.

A exploração dêstes caminhos de ferro foi iniciada

⁽¹⁾ Foi inaugurado ultimamente.

respectivamente em 1889, 1901 e 1908. O número de quilómetros explorados em 1911 era de 1.011⁽¹⁾. Depois desta data o progresso da construção de linhas férreas na colónia tem sido relativamente importante, principalmente o do Caminho de Ferro de Benguela.

Até 1911, a construção dos três caminhos de ferro de que nos estamos ocupando, progrediu como o seguinte mapa indica :

Anos	Kilómetros abertos à exploração			Observações
	Cam.º de Ferro de Luanda	Cam.º de Ferro de Benguela	Cam.º de Ferro de Mossamedes	
1889.....	60	-	-	Média anual 44 Km.
1890.....	80	-	-	
1891.....	40	-	-	
1892.....	48	-	-	
1893.....	32	-	-	
1894.....	27	-	-	
1895.....	13	-	-	
1896.....	8	-	-	
1897.....	-	-	-	
1898.....	13	-	-	
1899.....	43	-	-	
1900 a 1904 .	-	-	-	
1905.....	-	13	-	
1906.....	-	23	-	
1907.....	85	-	73	
1908.....	-	161	34	
1909.....	55	-	-	
1910.....	-	123	40	
1911.....	-	40	-	
	504	360	147	
	1.011			

Para se poder bem avaliar do atraso em que Angola se encontra em relação ao número de quilómetros em exploração, bastará dizer-se que, sendo a superfície da província 1.255.775 Km.², a cada Km.² corresponde apenas 0^m,8 de linha férrea.⁽²⁾

Na metrópole, onde estamos incontestavelmente bastante longe ainda duma boa rede de caminhos de ferro, estamos, todavia, em relação a Angola, em muito melhores condições pois a cada Km.² de superfície correspondem 37 metros, visto que a sua área é aproximadamente 92.000 Km.² e estão em exploração 3.427 Km. de linha.

Mas o contraste ainda é maior em relação à Africa do Sul onde o número de quilómetros por 10.000 habitantes é 96, tendo-se construído só de 1901 a 1910 4.800 Km. de linhas férreas!

Em relação ao mesmo número de habitantes, o número de quilómetros que na metrópole lhes corresponde é 4^{km},714.

⁽¹⁾ Presentemente o número de quilómetros em exploração é de 2.361.

⁽²⁾ Actualmente, quasi 2^m,00.

Caminho de ferro de Luanda, Ambaca ou Malange

Pertence actualmente ao Estado.

Foi primitivamente concessionado à Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, em 10 de Outu-



Combóio especial em Zenza-do-Itombe (C. F. Luanda a Ambaca)

bro de 1894, tendo esta Companhia construído apenas 364 Km., isto é, a extensão que vai de Luanda a Lucala (Ambaca), construção terminada em 8 de Setembro de 1890.

Por dificuldades financeiras alegadas pela concessionária, protelou a Companhia o prosseguimento da construção desta linha.

Tratando-se, porém, dum caminho de ferro de largo futuro e de importância, por assim dizer, vital, para a província, em 1903 foram iniciados os trabalhos do seu prolongamento até Malange, pelo Estado, tendo-se concluído a construção deste troço de linha, na extensão de 142 Km., em 1 de Setembro de 1909.

A exploração passou a fazer-se desde esta data pelas duas entidades construtoras, cada uma na parte que lhe correspondia. Como uma tal situação não podia prolongar-se por muito tempo, por prejudicial a ambas as partes e até ao público, ou melhor, aos interesses da colónia, o Governo da província impoz à concessio-



Ponte sobre o Ribeiro do Muxau (C. F. Luanda a Ambaca)

nária o cumprimento do contracto de concessão, dando isso lugar à debatida questão que ficou conhecida pela «questão de Ambaca» e da qual resultou passar ao Estado, em 1918, a posse de toda a linha e consequentemente a sua exploração.

Este caminho de ferro visa principalmente atingir Capenda Camalemba, centro da riquíssima região da Lunda pelos diamantes e borracha e pelas suas possibilidades agrícolas, que, sob este ponto de vista, é considerada como das mais férteis da província.

Como segundo objectivo, deverá vir a atingir a fronteira Leste de Angola e ligar-se à rede do Congo Belga, como o Caminho de Ferro de Benguela, devendo então ficar com um desenvolvimento aproximado de 1.500 Km.



Viaduto do Vale do Zondo (C. F. Luanda a Ambaca)

A sua actual extensão é de 592 Km. Para atingir a Lunda serão necessários mais 300 Km.

E' a linha considerada de maior futuro de toda a província de Angola pela riqueza das regiões que atravessa e que lhe proporcionarão um importantíssimo manancial de tráfego. Por esta mesma razão, é considerada igualmente das linhas de que mais benefícios há a esperar para a província.

Características

Via

Kilómetros explorados: 592;
Bitola da via: 1^m,00;
Pêso dos carris por metro corrente: 30 Kg.;
Rampa máxima: 20^m/m por metro;
Raio mínimo: 150^m;
Assentamento em travessas metálicas;
Sinalização rudimentar.
Não há vedações nem guardas de passagem de nível.

Material circulante

Locomotivas de vapor sôbreaquecido (locomotivas-tênder e com tênder separado);
Vagões com *bogies* para 20 toneladas de carga;
Carruagens com *bogies*, corredor lateral e *cabines*;
Carruagens-camas sôbre *bogies*.

Como subsidiário desta linha, existe um ramal de 31 Km., designado por Caminho de Ferro do Golungo Alto. Tem a bitola de 0^m,60 e carris de 15 Kg. por metro corrente.

Este ramal liga com a linha de Luanda na estação de Canhoca e serve o Golungo Alto, centro agrícola e comercial importante. Visa atingir a região do Bembe, importante principalmente pelo minério de cobre, e a que já fizemos referência.

Admitida a continuação da política de fomento seguida em relação à rede de viação ordinária, é de prever que a construção de novos ramais esteja prejudicada, pelo aproveitamento das estradas como elementos tributários dos caminhos de ferro, principais meios de comunicação, aliás, mais económicos e de não inferior vantagem, nos casos gerais, para os centros produtores.

(Continúa).

Consultas

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 186. — Em face do artigo 60.º do Livro 1 e do artigo 59.º da Tarifa Geral, desejo saber como deve proceder o consignatário para obter a redução a que esses artigos se referem, e se a estação o pode satisfazer. Em caso afirmativo, desejo saber também como terá a estação de proceder nas suas operações de contabilidade antes e depois da remessa processada e debitada.

R. — Os Serviços Centrais resolverão o caso depois do consignatário ter feito por escrito a reclamação do facto, que a estação enviará com a maior urgência áqueles Serviços.

P. n.º 187. — A Tarifa Especial Interna n.º 10 de G. V. da C. P. poder-se-há aplicar a remessas procedentes do Minho e Douro?

Haverá algum aviso que permita a sua ligação à Tarifa Geral no M. D. como muitas estações estão fazendo?

R. — Pode, sim senhor. Veja o 3.º aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 10 de G. V. que deve ser interpretado nêsse sentido.

P. n.º 188. — Se um passageiro apresentar a despacho como bagagem, uma bicicleta com um pequeno motor dos que nas subidas não dispensam o uso do pedal, devo considerá-la bagagem?

Uma bicicleta sem motor, uma bicicleta com motor, um motociclo sem carro anexo, etc., devem considerar-se como bicislos não automóveis?

O art. 21.º do Capítulo II da 1.ª Secção da Tarifa Geral está tão incompreensível que a cada passo surgem dificuldades na sua aplicação.

É preciso indicar no mod. F. 12 o pêso dos bicislos?

R. — O art. 21.º do Capítulo II da 1.ª Secção da Tarifa Geral não está tão incompreensível como diz. O que o consulente ignora é o significado do termo «automóvel». Tanto uma bicicleta com motor, qualquer que seja a sua potência, como os motociclos com ou sem carros anexos, são, para todos os efeitos, classificados como veículos automóveis e, por conseguinte, excluídos da relação exarada no citado art. 21.º

O pêso dos bicislos despachados como bagagem é mencionado na escrituração (mod. F. 12 e F. 18).

P. n.º 189. — Alguns proprietários de vagões particulares cedem os seus vagões a pessoas estranhas, com o fim do referido material não permanecer na sua séde, livrando-se assim da taxa estipulada na 3.ª condição da Tarifa A, e para êsse fim figuram na nota de expedição como consignatários ou expedidores sem que nada tenham com o referido transporte.

Desejo saber se devo ou não dar o bônus de \$01 por utilização do vagão, tendo a certeza de que essa bonificação é dada a pessoa estranha à indicada nos referidos vagões.

R. — O que deve fazer é limitar-se a informar os Serviços Centrais dessa irregularidade, mencionando o nome do proprietário dos vagões na expedição que fizer, indicando igualmente os nomes das testemunhas e os números das remessas.

Os Serviços Centrais averiguarão depois o caso.

Deve conceder o bônus devido pois que, legalmente, pela escrituração, o dono do vagão é o expedidor ou o consignatário da remessa.

P. n.º 190. — Qual a cobrança a fazer a um passageiro que apareceu em Quintans, com um bilhête da Tarifa Geral de Porto a Aveiro?

Faz-se a cobrança correspondente a um bilhête simples, de T. G., de Porto a Quintans descontando-se o preço do bilhête da T. G., ou um bilhête simples de T. G. até Aveiro e o dôbro de Aveiro a Quintans?

R. — Segundo o que dispõe a 7.ª condição da Tarifa Especial interna n.º 3 de g. v., deve-se cobrar o preço

de um bilhête da Tarifa Geral de Porto a Aveiro, e o dôbro do preço de Aveiro a Quintans, descontando-se o preço do bilhête da Tarifa Especial n.º 3.

P. n.º 191. — Pode um expedidor fazer a expedição de um vagão completo cuja carga e descarga seja efectuada pelos donos, sem que haja feito previamente requisição de vagão, ainda mesmo que a mercadoria a transportar seja a granel?

R. — Tem que fazer previamente a requisição do vagão, salvo o caso do vagão ser propriedade sua ou do consignatário.

Livros E 11 e E 14:

P. n.º 192. — Nas importâncias das remessas procedentes da Beira Baixa que transitem pela Beira Alta para o M. D. por exemplo, deve a importância até Guarda, ser junta à de Pampilhosa até Campanhã, debitando-se a título de C. P., ou deve juntar-se ao porte da Beira Alta e debitar-se a título de linhas combinadas?

R. — Leia as páginas 61 e seguintes do livro E. 14 e os artigos 345.º e 346.º do livro E. 11.

N. B. — Estabelecendo o Anexo ao E 14, ultimamente saído, doutrina nova sôbre o modo de taxar charruas com motor mecânico e tractores mecânicos agrícolas com comprimento superior ao da caixa de um vagão, previnem-se os agentes a quem isso interesse de que devem considerar sem valor a resposta à pergunta n.º 120 do *Boletim da C. P.* n.º 5, anterior à saída do referido regulamento.

II) — Movimento

Livro 2:

P. n.º 193. — O artigo 107.º do livro 2 diz que a todos os condutores e maquinistas dos combóios que se dirigem da via dupla para a via única, deve ser entregue o mod. M. 127. Porém, quando um combóio proceda de via dupla com um número e tome novo número na estação testa de via única, deve ou não ser-lhe fornecido o mod. M. 127?

R. — Desde que o combóio mudou de número é para todos os efeitos um novo combóio que vai iniciar a sua marcha num trôço de via única e como tal, não é necessário fornecer-lhe o mod. M. 127. (Vidé último período do art. 107.º do livro 2).

P. n.º 194. — Quando em Barqueiros foi recebido o anúncio do combóio especial n.º 9010, entre Régua e Arêgos, estava a partir de Ermezinde o combóio n.º 703.

Como não ha tempo de o anunciar a Porto de Rei antes da chegada àquela estação do combóio n.º 703, desejo saber se Barqueiros deve passar um telegrama

a Porto de Rei, avisando do cruzamento, para que faça parar o combóio n.º 703 e forneça o mod. M 117 ou se dá avanço ao combóio n.º 703, fornecendo-lhe nesta o mesmo modelo?

R. — Como segurança, deve mandar parar o combóio n.º 703 em Porto de Rei, para serem avisados, o maquinista e condutor, de que êsse combóio vai cruzar em Barqueiros com o combóio n.º 9010.

Desta fórmula, será Porto de Rei que fornecerá o mod. M 117.

P. n.º 195. — (Livro 2, Artigos 26.º e 35.º). — O combóio n.º 102, de 11 de Outubro de 1929, circulou excepcionalmente à frente do combóio n.º 152 desde Marvão, tendo o combóio n.º 102 o seu cruzamento em Torre das Vargens com o combóio n.º 2121, mas, devido ao atraso dêste último combóio, foi cruzar em Ponte de Sôr. Desejo saber se devia fornecer mod. M 116, alteração de cruzamento.

A meu vêr, devia ter sido fornecido, pois o combóio que segue à frente segue com a sua marcha normal, respeitando-se os cruzamentos indicados na sua marcha, e o combóio que excepcionalmente segue à recta-guarda tem os cruzamentos onde o primeiro os tem marcados, ou seja em Torre das Vargens.

R. — Sim senhor, deve fornecer o mod. M 116 em cumprimento do que determina o artigo 35.º do Livro 2, visto o combóio circular com a sua marcha normal, que previa o cruzamento em Torre das Vargens.

Como o cruzamento não se efectuou lá, será transferido para Ponte de Sôr, fornecendo-se, portanto, o mod. M 116.

Livro E 1:

P. n.º 196. — Um passageiro ou uma mercadoria que procedam de Lamaroza e se destinem a qualquer das estações da Beira Alta, qual das vias deve seguir?

Na página 35 do Anexo ao Livro E 1 não está indicado Lamaroza.

R. — Proceda como se se tratasse de Paialvo.

Livro E 3:

P. n.º 197. — Desejo saber se, estando a exercer as funções de chefe numa estação, e fôr eu próprio a receber as concessões de avanços, também tenho de as rubricar.

R. — A rubrica feita no livro de telegramas recebidos, coluna de agente que recebeu o telegrama, não

dispensa a que deve ser feita pelo chefe da estação na linha a seguir ao final do telegrama.

Isto é assim, para simplicidade de averiguações no caso de qualquer exame ao livro de telegramas. Não estando lá o visto do chefe, passados dias fica-se sem se saber de momento se o chefe acumulou ou não as suas funções com as de telegrafista.

Livro E 6:

P. n.º 198. — Em que modelo devem ser feitas as reservas aos condutores acusando a falta de escrita de remessas, em virtude de terem acabado os R. R. 61 e 64?

R. — No caso de faltas de escrituração de remessas deve a estação pedir duplicado à estação de origem ou ao Serviço da Fiscalização, em parte diária. A reserva ao condutor deve ser feita na coluna 8 do livro T. R. 9.

Faltando a remessa e recebendo a escrituração, faz-se reserva na própria escrituração em que o condutor deve assinar, e comunica a falta à Repartição de Reclamações e à Circunscricção, nos modelos creados para êsse fim.

III) — Agricultura

P. n.º 199. — Tenho umas nespereiras muito grandes e muito fechadas com rama, não deixando assim desenvolver o fruto.

Desejava saber se as devo limpar e quando e em que condições é feita a limpêsa, (póda).

R. — Estas árvores não costumam carecer de pódas abundantes. Apenas uma pequena limpêsa para que a luz e o ar possam circular livremente.

Como se reproduzem geralmente por semente não transmitem fielmente os caracteres das plantas de que provêm as sementes. Pode sêr, por isso, que as suas árvores sejam de má casta devendo, então, ser substituídas.

Se as nêspêras aparecem geralmente pedradas (cobertas por uma ferrugem negra que as torna duras e dificulta o crescimento), deve, logo que cáia a flôr e o fruto esteja bem vingado, pulverizar a árvore com a seguinte solução:

Sulfato de cobre, 100 gramas; cal viva, 200 gramas; água, 10 litros.

Deve-se repetir o tratamento duas vezes com 10 a 20 dias de intervalo.

O perdulário é sempre necessitado

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

Dezembro de 1929

	Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Semana de 1 a 7	4.198	4.643	1.866	1.920	1.757	1.631
» » 8 » 14	4.191	4.208	2.018	1.964	1.711	1.594
» » 15 » 22	4.570	4.910	2.403	2.419	2.016	1.949
» » 23 » 31	5.076	5.634	2.422	2.313	2.174	2.106
Total	18.035	19.395	8.709	8.616	7.658	7.280
Total do mês anterior	19.262	20.250	9.295	8.886	9.575	8.544
Diferença.....	-1.227	- 855	- 586	- 270	-1.917	-1.264

Janeiro de 1930

	Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Semana de 1 a 7	3.870	3.890	1.721	1.759	1.678	1.509
» » 8 » 14	4.287	4.376	2.099	1.733	2.233	1.899
» » 15 » 22	4.966	5.168	2.399	2.094	2.636	2.511
» » 23 » 31	5.143	5.507	2.658	2.365	2.577	2.495
Total	18.266	18.941	8.877	7.951	9.124	8.354
Total do mês anterior	18.035	19.395	8.709	8.616	7.658	7.280
Diferença.....	+ 231	- 454	+ 168	- 665	+1.466	+1.074

Factos e informações

Agricultura e jardinagem

Pelo Snr. Eng.º Agrónomo A. C. Monteiro, Chefe dos Serviços Florestais e Agrícolas

Trabalhos de Abril

Nos campos. — Fazem-se ainda lavouras para culturas de primavera e intensifica-se o trabalho de alqueives dos poisios.

Continuam no Norte as sementeiras de milho e batata que no Sul ficam terminadas no princípio do mês.

Sacham-se e mondam-se todas as culturas de trigos, milhos, batatas, favas, ervilhas, etc.

Começam os primeiros tratamentos da vinha contra o *mildio* e *oidio*, pulgão, etc.

Terminam-se as cavas das vinhas, enterrando o tremoço ou ceziram que para êste fim tiver sido semeado.

Nas hortas e pomares. — Apressa-se o desenvolvimento das plantas semeadas nos meses anteriores com sachas e adubações líquidas.

Colhem-se espargos e alcaçofras.

Em alfobres, semeiam-se couves flôr, de Bruxelas e outras, acelgas, beterrabas, alface, tomates, pepinos, etc., e em lugar definitivo, rabanetes, feijões, espargos, cenouras, agriões, espinafres, lentilhas, mostarda, nabos, salsa, ervilhas, favas, melões, melancias, aboboras, etc.

Transplantam-se todas as plantas que tenham suficiente desenvolvimento.

Vigiam-se as arvores de fruto para não deixar alastrar qualquer doença que apareça.

Em algumas fruteiras começa a poda em verde para a boa armação da arvore e obtenção de bons frutos.

Nos jardins. — Fazem-se as transplantações das plantas que foram semeadas em Março, e repete-se a sementeira das que falharam.

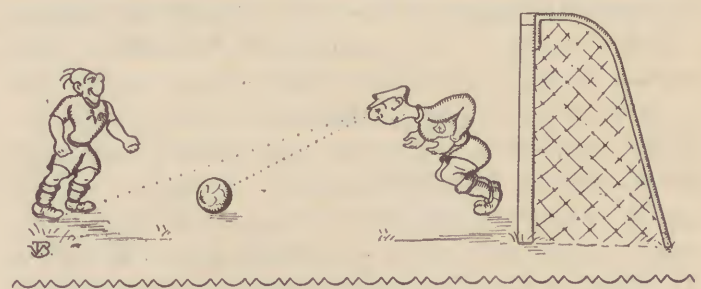
E' indispensável não faltar com as regas que devem ser feitas de manhã, se o tempo correr frio e de tarde, quando houver mais calor.

Podem voltar a semear-se todas as plantas indicadas no *Boletim da C. P.* anterior e outras ainda, tais como aquilegias, balsaminas, campainhas, centaureas, cravos, dalias, despedidas de verão, estrelas do Egipto, flox, mangericos, martírios, penachos, piretro, sempre vivas, etc.

Concurso de jardinagem

Os agentes que desejem concorrer a êste concurso, deverão fazer a sua inscrição até ao dia 30 de Maio p. f.

No 1.º grupo de estações, fica também incluída a estação de Pêro Negro.



FOOT-BALL

Torneio para a disputa da «Taça C. P.»

OFICINAS GERAIS DE LISBOA P., 6

OFICINAS DO ENTRONCAMENTO, 1

PARA continuação dêste torneio encontraram-se, no Entroncamento, no dia 2 de Fevereiro, os Grupos Desportivos de Lisboa P. e do Entroncamento.

A assistência ao desafio foi numerosíssima, vendendo-se muitas senhoras, que não supúnhamos tão interessadas nas lides desportivas.

De Lisboa seguiram para aquela localidade, para pre-

sencear o encontro, o Snr. Jorge Malheiro, Eng.º Chefe do Material e Tracção e alguns Engenheiros da Divisão, que foram recebidos pelo Snr. Sub-chefe de Serviço, Abílio Afonso, Chefe da 2.ª Circunscricção do M. T.

Um grupo de escoteiros, garbosamente uniformizados, composto por filhos de empregados da Companhia, fez a guarda de honra no campo.

O jogo

Foi iniciado ás 11.40. Alinharam por Lisboa P.: Eduardo Ferreira, Carlos Magno dos Santos, Joaquim Cândido Piedade, Jaime Teixeira, Artur Dias dos Santos, Carlos Inácio, José Saraiva, Manuel Ribeiro, Américo Luís, Adão Feliciano, Jeronimo Antunes Cerqueira, Ladislau Tomaz Lopes, Narciso Alves Nunes e Alvaro Pereira.

Pelo Entroncamento: Crisogono Gomes, A. Ferreira, José Rolo, Antonio da Silva Moreira, Joaquim da Conceição, Candido Durães Povas, Antonio Beato, Domingos Leonel, Domingos Lavadinho, Antonio da Fonseca Torres, Paulo d'Oliveira e João Tormenta.

Os capitães dos dois grupos, depois das saudações do estilo, procederam á escolha do campo, que foi favoravel ao Grupo do Entroncamento, que começou jogando com vento contrário e sol a favôr.

Toda a primeira parte foi jogada com um grande entusiasmo, de parte a parte, e uma impetuosidade talvez excessiva por parte do Entroncamento, sobretudo na disputa da bola.

Aconselhamos aos seus jogadores um treinador competente, pois não lhes falta intuição e fisico para virem a formar um grupo de temer em competições futuras.

Pelo contrário, os jogadores de Lisboa P., com melhor técnica e mais serenidade, foram construindo a victoria de começo, pela má actuação do guarda-rêdes contrário, e depois por superioridade manifesta.

Os defesas do Entroncamento actuaram sempre muito avançados, deixando o seu guarda-rêdes, numa tarde infeliz, entregue á sua própria sorte e assim não foi difficil ao Grupo de Lisboa conseguir quatro pontos até ao descanso.

Na segunda parte do desafio, a fadiga invadiu um pouco os jogadores do Entroncamento, de que resultou um maior domínio por parte de Lisboa P., que se traduziu em mais dois pontos contra um obtido por aqueles, numa arrancada feliz.

Arbitrou muito bem o 1.º sargento Almeida, dos Sapadores de Caminhos de Ferro.

Estatística do jogo

Cantos	Lisboa P.	3	Entroncamento...	2
Defezas	" "	5	"	8

V. Bravo

Eng.º

OFICINAS GERAIS DO BARREIRO, 8 OFICINAS GERAIS DE CAMPANHÃ, 0

No combóio n.º 55 de 22 de Fevereiro passado seguiu para o Porto o «Onze» representativo do «Grupo Desportivo das Oficinas Gerais do Barreiro», a fim de realizar o encontro marcado para 23 com o «Grupo Desportivo das Oficinas de Campanhã».

Seguiram no mesmo combóio o Snr. Jorge Malheiro, Eng.º Chefe do Material e Tracção e alguns Engenheiros das Oficinas de Lisboa P. e do Barreiro, para assistirem ao desafio que se realizou no campo «Benjoia», de que é proprietário o Club Desportivo de Portugal. Foi árbitro o Snr. Boaventura da Silva da A. F. L.

Antes do inicio do encontro, os dois Grupos alinharam em frente das bancadas a fim de saudarem os Engenheiros, seus Chefes.

Seguidamente, os representantes dos dois Clubs trocaram ramos de flores com os capitães dos Grupos, gesto correspondido pela assistência com uma calorosa ovação.

O jogo

Ás 10,20 o árbitro faz alinhar os jogadores cabendo a bola de saída ao grupo de Campanhã.

Nota-se logo de inicio um maior entendimento entre os jogadores do Barreiro, que conseguem aos 7 minutos o seu 1.º ponto, por intermédio do avançado centro. A factura do jogo é muito prejudicada pela pequenez do rectangulo, que dificulta bastante a precisão dos passes, forçando os jogadores a baralharem-se com frequência.

No entanto, o Barreiro mostra melhor técnica, surgindo aos 10 minutos o seu 2.º ponto, feito com um toque de cabeça pelo ponta esquerda.

Bola ao centro, descida do Barreiro e novo ponto



O «onze» do Entroncamento



O «onze» de Lisboa P.

dêste grupo aos 11 minutos, em remate do avançado centro.

Campanhã reage agora e passa em profundidade, provocando nesta altura a primeira situação perigosa para os barreirenses, salva em extremo pelo guarda-rêdes.

Aos 25 minutos é ainda o Barreiro que marca o seu 4.º ponto por intermédio do autor do 1.º e 3.º

Agora o jogo vai perdendo já parte do interesse em virtude da vantagem manifestada por Barreiro, havendo a registar apenas descidas bem delineadas por estes e alguns remates que deram margem a umas tantas defezas do guarda-rêdes de Campanhã. Reacção a espaços dos nortenhos e assim termina a 1.ª parte sem que o marcador se altere.

A's 11.20 voltam os grupos ao rectangulo demonstrando Campanhã uma maior energia como indício da sua vontade em atenuar a derrota.

Aos 15 minutos o defeza direito do Barreiro incorre em falta dentro da grande area, o árbitro assinala o castigo máximo, que é marcado pelo avançado centro. A bola vai esbarrar na trave superior e Campanhã perde assim a sua melhor oportunidade de marcar o ponto de honra.

O jogo volta agora á mesma toada do início — muita combatividade por parte de Campanhã — feito com mais metodo e calma pelos jogadores do sul, sendo estes ainda que vão aumentando o seu activo, fazendo 5.º e 6.º pontos aos 20 e 30 minutos, em remates do interior esquerdo e 7.º e 8.º aos 35 e 39 minutos pelos pés do avançado centro.

No intervalo do 6.º e 7.º pontos, foi marcado mais um ponto, anulado por deslocação.

A's 12.05 o árbitro apita a indicar o fim do encontro, com o marcador em 8-0 a favor das Oficinas do Barreiro.

Campanhã merece os nossos melhores elogios, quer pela correcção com que lutou quer ainda por ter sabido defrontar-se com energia e entusiasmo com um grupo

que lhe era tecnicamente superior, não se tendo vergado nunca ao pêso desfavoravel do resultado.

Não ha valôres a salientar, trabalhando todos de molde a merecerem boas referências.

Não os deve fazer esmorecer o insucesso agora sofrido, porquanto se souberam defrontar briosamente com uma linha jogada e composta na sua maioria por elementos que disputam campeonatos officiais em 1.ªs categorias.

No Grupo do Barreiro todos jogaram para a victoria, não tendo no entanto podido desenvolver o seu jogo habitual, em virtude das escassas dimensões do campo que, julgamos, não chega a ter as mínimas, exigidas pelo Regulamento.

Nos elementos componentes deste grupo apenas salientaremos a serenidade e intelligência do avançado-centro, autor de 5. bolas, feitas algumas delas com uma precisão primorosa.

A arbitragem foi feita com critério e saber, facilitada pela conduta correcta dos jogadores.

Constituição das linhas: Campanhã: Andrade (capitão); Afonso Magalhães e Fernando Moreira; Carlos Matos, Joaquim Correia e Mario Moura; José de Sousa, Mario Pinto, Jaime Salomé, Francisco Pinto e Manuel Magalhães.

Barreiro: Pascoal; Francisco Pireza e Luís Falcão; Antonio Ferreira, Alvaro Pina e José M. Soares; Júlio Cesar, Luís Camilo, Pedro Pireza, João Pireza (capitão) e Antonio Carvalho.

Estatística do jogo

	BARREIRO	CAMPANHÃ
Defesas.....	9	19
Cantos.....	1	5
Saídas.....	5	24
Grandes penalidades....	1	0

A. Almeida.



UMA IDEIA ALTRUISTA

Um grupo de ferroviários da Divisão de Exploração da Companhia, constituído pelos Snrs.: Joaquim dos Santos Júnior e Raimundo Geral de Oliveira, Chefes de 3.^a, Pedro dos Santos Rodrigues e José de Jesus Marques, factores de 1.^a e Júlio Martins de Araújo e José Vás Ferreira, factores de 2.^a, resolveu envidar os mais dedicados esforços para conseguir organizar um orfanato, onde sejam recolhidos e educados os filhos dos ferroviários, votados, por morte dos seus pais, ao abandono.

Não podiam eles ter tomado uma iniciativa mais generosa; simplesmente, para se transformar numa realidade, carece do auxílio de todos e da cooperação firme e dedicada do pessoal.

Para obterem essa cooperação vão os iniciadores do orfanato enviar um fervoroso apêlo a todos os agentes da Companhia, expondo o pensamento que os anima e mostrando que cada um deles, tem o dever de dar á realização de tão generosa ideia todo o seu esforço e boa vontade. A própria Companhia sempre pronta a concorrer para a melhoria moral e material de todos os que servem nos seus quadros, facilitará a realização dum tal empreendimento, dignissimo pelo fim a que aspira e pelo espírito humanitário que revela, concedendo-lhe o seu apoio e auxílio, desde que ele entre em efectivação.

Querendo entrar desde já no campo das realizações, os iniciadores do orfanato, além de procurarem obter receitas permanentes, que resultarão do concurso do pessoal e das entidades generosas que queiram auxiliá-los no seu humanitário pensamento, projectam angariar outras receitas não menos importantes, embora de character accidental, com o produto de festas bem organizadas e que despertem o agrado do público. Nêsse sentido têm já trabalhos muito adiantados para se efectivar um formoso espectáculo, na mais bela e espaçosa sala de espectáculos de Lisbôa, o Coliseu dos Recreios, em que contam ter a cooperação de elementos artísticos do maior valor, como o Orfeão Académico de Lisbôa, as bandas dos Sapadores de Caminhos de Ferro e dos Alunos de Caxias, as principais actrizes e actores de categoria e outros elementos artísticos dos mais apreciados do nosso público.

O *Boletim da C. P.* regista com prazer a ideia de se criar um orfanato para os filhos dos agentes da Companhia que fiquem, por morte dos seus pais, carecidos do mais desvelado auxílio e dá a essa ideia o seu mais caloroso aplauso.

Concurso de dactilografia

Realizou se no dia 20 de Março último, o concurso de dactilografia aberto pelo *Boletim da C. P.*

Concorreram cinco empregados, dos quais, um da

Secretaria da Direcção Geral, dois da Divisão de Exploração, um da Divisão de Via e Obras e o restante da Divisão de Material e Tracção, tendo sido classificados os seguintes:

Snr. Jorge Côrte Real Mimoso	
Ruiz.....	1.º prémio
Snr. Filipe António Meira do	
Carmo.....	2.º prémio

O *Boletim da C. P.* felicita os premiados e espera que os restantes concorrentes comparecerão ao segundo concurso, que deve realizar-se no primeiro trimestre do próximo ano.

Recomendamos a todos os empregados que desejem concorrer que, entretanto, continuem a aprofundar-se na dactilografia, para o que será de grande utilidade receberem algumas lições práticas e teóricas dadas por dactilógrafo profissional com perfeito conhecimento da arte, a fim de bem se inteirarem do método e regras a seguir para obter um alto rendimento.

Trabalho de escritório

Em todos os paizes se está manifestando muito acentuadamente um espírito de progresso em matéria de organização, procurando-se um melhor rendimento do trabalho não pelo aumento, mas sim pela diminuição da fadiga do pessoal que o executa.

O *Boletim do Instituto Internacional de Organização Científica do Trabalho*, de Setembro último, noticia um curioso processo empregado por uma casa americana para conseguir aumentar o rendimento do trabalho do seu pessoal de escritório.

Esta casa tinha estabelecido já determinados processos applicáveis á maior parte dos serviços de escritório, que permitiam medir a quantidade de trabalho produzido e calcular prémios a conceder áqueles que conseguissem um alto rendimento.

Para verificação da forma de trabalhar dos seus empregados, fez cinematografar, durante um certo tempo, cada um dêles de per si, enquanto estavam executando o trabalho. Esta medida foi tomada de acôrdo com o próprio pessoal, excepto com uma empregada que não se quiz sujeitar a esta prova.

Em seguida cada empregado assistiu repetidas vezes e seguidamente á projecção da fita onde figurava, que se desenrolava com uma velocidade reduzida para que o empregado pudesse fazer uma ideia exacta de todos os pontos em que a sua forma de trabalhar acusava um desperdício de esforço.

Verificou-se que um alto rendimento de trabalho não dependia em grande parte da velocidade própria dita com que o executante o fazia, mas sobretudo da eliminação dos gestos e movimentos inúteis.

Finalmente conseguiu-se desta maneira um aumento

de rendimento de trabalho de 10 %, excepto para a empregada que não se tinha deixado filmar, que ficou sob o ponto de vista de rendimento de trabalho, numa situação inferior ao do restante pessoal do escritório.

Caminhos de Ferro Chineses

E' do conhecimento de todos a guerra civil que nos últimos anos tem assolado a velha China.

A cidade de «Shangai» uma das mais importantes



Vestíbulo da estação de Shangai

Fotografias de assuntos ferroviários

Reproduzimos a seguir uma fotografia, original do amador fotográfico Sr. Domingos Ferreira de Moura, chefe de 3.ª cl., M. D., representando o combóio n.º 610 depois de ter passado a ponte sôbre o rio Cávado, em Barcelos.

O *Boletim da C. P.* fará gostosamente a publicação de fotografias de assuntos ferroviários interessantes,



Trecho da via próximo de Barcelos

daquele país, que possui um porto de mar de grande tráfego, tem sido alternadamente tomada pelos dois partidos em luta muito sofrendo com a guerra.

Inserimos hoje uma gravura mostrando o interior da sala de entrada da estação de caminho de ferro daquela cidade, por onde bem se pôde apreciar a correcção de linhas da estação, que pertence ao Caminho de Ferro de Shangai-Nankin, explorado pelo governo chinês e representantes ingleses, seus fundadores.

e de paisagens e monumentos de regiões servidas pelas nossas linhas, feitas pelos seus contribuintes, e se o número de amadores fôr grande, poderá mesmo organizar um concurso de fotografia.

Contribuições prediais e industriais

Estão a pagamento para quem o requereu em 4 prestações.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM ÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel Joaquim Teixeira

Chefe de Circunscrição
Admitido como praticante de estação
em 27 de Novembro de 1889



Benjamim Rodrigues

Chefe de 3.ª classe
Admitido como praticante de estação
em 19 de Novembro de 1889



Joaquim Cândido

Sub-chefe de Distrito
Admitido em 26 de Novembro de 1888

Promoções

Em Novembro

VIA E OBRAS

A engenheiro chefe da Divisão de via e obras: Sr. Engenheiro António Avelar Ruas, promoção que por lapso de cópia foi omitida no *Boletim da C. P.* n.º 7.

Em Janeiro

MATERIAL E TRACÇÃO

A chefe de depósito: Teodósio Duarte e Silva.

Nomeações em Janeiro**SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE**

Empregada de 3.ª cl.: Maria Margarida Duarte Soares.

Nomeações em Fevereiro**EXPLORAÇÃO**

Carregadores: Américo Soares e José Carneiro Coelho.

VIA E OBRAS

Assentadores: Manuel Lopes Malho, Augusto Sirgado, Carlos de Oliveira, Inocêncio José Rato, Luís Rodrigues, Silvestre Ramalho, António Soares, Jacinto António, José Manuel, José Gonçalves, Manuel Vicente, Augusto Damaso e Manuel Silvestre.

Guardas: Maria Justina Alves, Mariana da Conceição Correia e Maria da Conceição Joia.

MATERIAL E TRACÇÃO

Empregado de 3.ª cl.: Fernando Coelho Mascarenhas.

Nomeações em Março**EXPLORAÇÃO**

Empregados de 3.ª cl.: Carlos Marques da Silva, José Rosado Baptista Vidigal, Abel Hopffer Romero, João Albuquerque, Manuel António d'Oliveira Pissarra e António da Conceição Dias Martins Paredes.

Empregada de 3.ª cl.: Cesaltina Maria Coelho.

Reformas em Fevereiro

Raúl Casimiro Barbosa, empregado de 1.ª cl.

Manuel Joaquim dos Santos, guarda de estação.

Bernardo António Teixeira, guarda de estação.

João Inácio, carregador.

João Nunes, chefe de lanço.

Henriqueta da Silva e Castro, guarda de distrito.

Manuel de Almeida, maquinista de 3.ª cl.

Mudanças de categoria

em Março

Para:

Carregadores — *Os serventes*: Eugénio da Silva e José Soeiro.

Os limpadores: José Caramona, Joaquim Marques, Abílio Nunes, Joaquim Feliciano Ferreira, João Rodrigues Madeira, José Jorge Escudeiro, Manuel Prata, Manuel Bernardo Alho, Narciso da Conceição Rosado Atanásio, Lourenço Pereira, José do Nascimento Grave, Luís Robalo Andrade e José Vicente Bastos.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Fevereiro findo

Assentadores para sub-chefes de distrito: José Damaso Abelha, José Gomes, José Marques, João Manuel Frade, Manuel Sousa Gabriel, Estêvam António Vitória, Manuel Martins Lazaro, Joaquim Nascimento Evangelista, José Francisco Cerejo, João Martins Baltazar e Balbino Martins.

Falecimentos

† Manuel Major, agulheiro de 3.ª classe.

Admitido como carregador em 4 de Julho de 1901, foi promovido a agulheiro em 9 de Novembro de 1903.



† Manuel Major
Agulheiro de 3.ª cl.

† José Pereira
Assentador

† António Pinto, guarda.

Admitido como carregador auxiliar em 14 de Setembro de 1910, foi nomeado carregador efectivo em 16 de Dezembro de 1911 e passado a guarda em 25 de Fevereiro de 1916.

† José Pereira, assentador.

Admitido como assentador do distrito n.º 17 em 21 de Fevereiro de 1928.

† António Joaquim Carvalho, limpador de máquinas. Admitido em 13 de Maio de 1924.