

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— 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, 1906; Porto, 1954; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895



S U M Á R I O

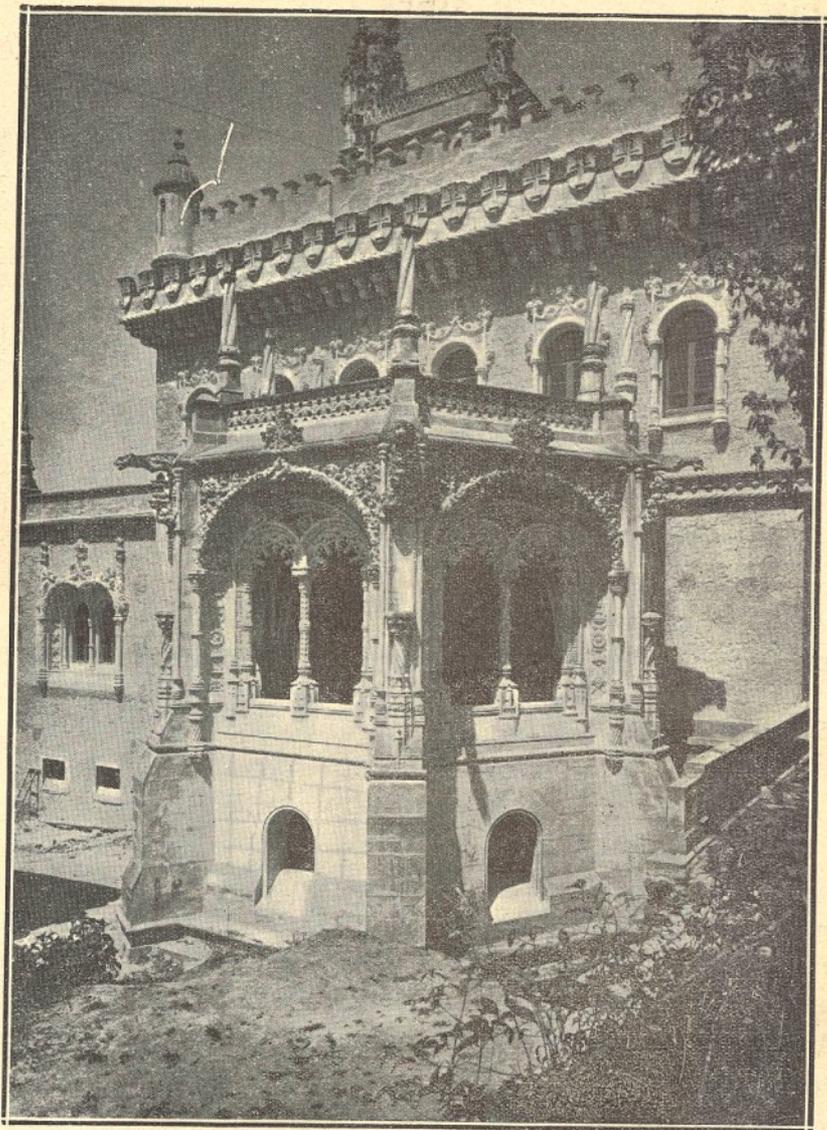
Bussaco, Floreira do Palace Hotel. — Comunicações Aéreas. — Com vistas á C. P. — Um valioso repositório, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — Linhas estrangeiras. — Cartas de viagem, por MANUEL PEDRO. — O expresso inglês «Silver Jubilee». — Caixas de reformas e pensões dos ferroviários. — Publicações recebidas. — A administração dos Caminhos de Ferro de Moçambique. — Turismo em Portugal. — Parte oficial. — Festas ferroviárias, por CARLOS D'ORNELAS. — Algumas palavras sobre Organização, por CARLOS VILLEGAS M., Técnico do Rand Kardex Bureau de New-York. — Ha quarenta anos. — Almoço de confraternização de Sapadores de Caminhos de Ferro. — Bases orçamentais para assentamento de via férrea. por ANTÓNIO GUEDES. — Notícias várias dos Caminhos de Ferro Coloniais

1 9 3 6

ANO XLVIII

16 DE ABRIL

NÚMERO 1160



BUSSACO — Floreira do Palace Hotel

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTONIO GUEDES

EDITOR

FERNANDO CORRÉA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

Com Vistas á C. P.

VÁRIAS vezes temos chamado a atenção de quem de direito para a série de maltrapilhos cebentos que abundam nas principais estações ferroviárias do país.

Quem chega à estação do Rossio, ao sair as primeiras duas portas, depara com uns rapazolas sujos, com o cabelo até aos olhos e a tapar as orelhas, cossando-se duma maneira desenfreada que causa pavor aos passageiros que ali desembarçam.

Não está certo que a estação do Rossio não tenha ali uma auctoridade encarregada de afugentar essa miséria, bem como evitar a venda de livros pornográficos dentro das carruagens de III classe; peditórios constantes de cegos e aleijados em todas as carruagens e a venda de artigos vários.

Não falemos nos empregados da Portugal e Colónias, apesar de que estes de principio, quando vendiam os seus produtos tinham uma excelente apresentação o que agora não acontece pois alguns se apresentam dentro das carruagens de botões desabotoados, fatos sujos e de gola aberta sem um simples lenço a servir de colarinho.

Há dias vinha um leitor a chamar a atenção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para os peditórios que diária e constantemente se fazem nas carreiras dos vapores do Sul e Sueste, apesar de estes peditórios estarem prohibidos.

Acontece que há dias em que na mesma carreira dois e tres peditórios são feitos por pedintes andrajosos que invadem os Salões pedindo esmola, e insistindo com os passageiros que aborrecidos muitas das vezes mudam de logar.

Porque isto constitue um descrédito para nós e para o Turismo em Portugal solicitam à quem de direito chamar a atenção das autoridades para que, de uma vez para sempre se acabe com essa miséria aglobada com o jogo da «chapa» que em geral acaba com uma desordem.

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . .	1.00
ESPAÑHA () ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA () fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECCÃO 2.7520

Um valioso repositório

«ENGENHEIRO CARLOS MANITTO TORRES —
CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

FALTA na nossa literatura histórica a monografia completa e minuciosa que, abrangendo um século, historicamente a constituição do importantíssimo factor da vida económica representado pela nossa rede de caminhos de ferro.

Essa história, para ser completa, deveria encarar o assunto sob todos os seus aspectos; político, jurídico, parlamentar, administrativo, técnico e económico.

Seria preciso analisar os debates parlamentares, os relatórios de projectos de leis, trabalhos técnicos publicados nas revistas especiais. Coligir todos esses elementos, analisa-los, critica-los e condensa-los em narrativa bem concentrada é trabalho de fôlego, ainda não empreendido.

Aparte artigos vários dispersos em jornais e revistas, relatórios de planos de rede e outros artigos fragmentares sobre os nossos caminhos de ferro, existe apenas um livro de valor, mas bastante deficiente publicado em 1892 pelo engenheiro Frederico Pimentel e intitulado *Apostamentos para a história dos caminhos de ferro portugueses*.

Após breve introdução e de um estudo prévio acerca da influência económica da viação, esboça-se num plano geral da rede portuguesa, baseado principalmente nos estudos da Associação dos Engenheiros Civis e na proposta de lei de Lourenço de Carvalho, expõe o autor a sua opinião aurea das linhas que devem constituir a rede.

Depois desta parte preambular são consagrados capítulos seguidos por ordem cronológica a cada uma das linhas existentes: história breve da concessão e construção, condições técnicas da linha em planta de perfil, reprodução dos tópicos de contratos e leis, dados estatísticos acerca de tráfego.

Apesar das deficiências desse livro e da multiplicidade dos factos ocorridos nos 44 anos posteriores à sua publicação, não deixa ele de ser valioso repositório de útil consulta.

Em relação às linhas da C. P. deve fazer-se menção especial do notável relatório elaborado por Pedro Inácio Lopes director da Companhia, em 1893. Lito-grafaram-se 50 exemplares, quarenta e tantos dos

quais foram mandados inutilizar em 1884; só ficou escassa meia dúzia.

É um valiosíssimo repositório de dados históricos, técnicos, financeiros e económicos, acerca do nosso principal grupo de linhas. E também digno de menção o livro do Conde de Paçõ-Vieira, *Caminhos de ferro*.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, na sua já longa existência, tem publicado numerosos subsídios fragmentares de valor para o conhecimento da nossa rede. Na colecção dos seus 47 volumes, que abrange quasi meio século, encontram os estudiosos abundante material para os capítulos mais recentes da história dos nossos caminhos de ferro.

Um engenheiro conceituado, que tem consagrado não poucos anos da sua actividade aos serviços ferroviários, o sr. Manitto Torres, que tantas vezes tem honrado com a sua colaboração a *Gazeta*, nela publicou uma série de artigos sobre a história da nossa rede. Reuniu-os agora em volume com diversos estudos relacionados com os trabalhos do Congresso Internacional do Cairo, em que tomou parte como um dos delegados do Governo Português.

Na primeira parte do livro encontramos noticias acerca de cada linha do Continente, no que suscita a história da sua concessão ou construção, muito mais resumidas que as da obra de Pimentel, pois faltam pormenores de ordem técnica e económica. Figuram nessa colectanea primeiro as chamadas linhas do Estado e depois as concedidas a companhias. É um resumo útil, que vem até à actualidade (1935) e que só abrange os caminhos de ferro do Continente. Não é pois ainda a história completa da rede.

A segunda parte do livro é consagrada à *análise das conclusões do Congresso do Cairo à luz da exploração portuguesa*.

Mostra-se nela a convergência de soluções preconizadas para orientações comuns. Preconisa-se a distribuição de material segundo planos fixos subordinados às exigências do tráfego e completados por providências de ocasião.

Apreciam-se os resultados do *dispatching*, centralizador de acção directiva do movimento dos comboios e da metorização dos tipos de vagões.

Enumeram-se os meios empregados para servir tráfegos excepcionais e encarece-se a acção fiscal do serviço de mercadorias.

A judiciosa critica dessas conclusões esclarece-as.

Vem depois a análise das conclusões acerca dos transportes de detalhe, em número de sete. Frisa-se a importância das *gares-centrais*, em que se agrupam remessas ou de onde se distribuem, aproveitando automotoras, loco-tractores sobre carril e até caminhetas em estrada e os *containers*, de modo a fazer o transporte de porta a porta. Assim se irmanará o caminho de ferro ao automóvel nos serviços que presta.



Eng.º Carlos Manitto Torres

Breves anotações permitem apreciar o valor e alcance dessas conclusões.

Nessa altura occupa-se o livro do comando automatico dos combóios, estudado sob o duplo ponto de vista de tração e exploração.

Reproduzem-se as 19 conclusões formuladas e a sua crítica é sobretudo elucidativa e judiciosa.

A momentosa questão da organização científica do trabalho e da participação do pessoal nos lucros é referida e criticada, reproduzindo-se as 9 conclusões formuladas no Congresso.

O momentoso problema da concorrência do caminho de ferro e da estrada é estudado, dando-se conta das 8 conclusões votadas, que sem o resolver cabalmente são valiosos elementos e soluções parciais.

A concorrência da via aérea, que ora começa, mereceu também suficiente referência.

De um modo geral, frisa-se a função económica do caminho de ferro e a sua importância capital, apresentando-se com simpatia a solução alemã do monopólio dos transportes entregues aos caminhos de ferro, que explorarão também os serviços de automóvel.

A coordenação na exploração das linhas principais e secundárias é criteriosamente estudada, bem como o emprego das automotoras nas segundas e também nas primeiras.

São questões de grande alcance, que permanecem em aberto, ainda sem solução cabal, como o mostram os estudos que desde o Congresso de Roma em 1922 se vem fazendo e a multiplicidade de tipos experimentados.

O autor occupa-se especialmente das *Michelines* e das *Paulines*.

* * *

A terceira parte do livro intitula-se *Evolução típica do transporte*, que é rapidamente analisada através da história desde os tempos faraónicos até à actualidade, especialmente no que respeita ao Egipto, em rápida e interessante resenha, verdadeira fita cinematográfica.

À exploração egípcia pede a quarta parte úteis esclarecimentos acerca da *crise ferroviária actual*, que por toda a parte se faz sentir.

Estudou-se primeiro os caminhos de ferro do Estado tanto no Baixo como no Alto Egipto, o material circulante, a organização dos serviços. Estudo análogo é feito das linhas de companhias sem esquecer as suburbanas e as mineiras.

A exploração é analisada miudamente mediante o estudo das diversas questões ventiladas no Congresso e na sua aplicação especial, não só à rede egípcia, como à generalidade das linhas férreas, pois entre todas há traços comuns e todas sofrem, mais ou menos, do mesmo mal.

É esta uma das partes mais úteis e interessantes do livro.

* * *

A quinta parte intitula-se *Remédios heróicos*. É a *terapeutica* depois da *patologia*.

Define-se o papel do Estado perante a exploração. Analisam-se os preceitos que regulam as concessões, as leis de policia e exploração, cuja revisão se preconiza, de modo que o Estado possa exercer acção directiva mais intensa sem prejuizo da liberdade das empresas, que é preciso ampliar.

O Código Commercial aplicado aos transportes ferroviários subministra matéria para judiciosas reflexões.

O momentoso problema das tarifas não é descuidado, como o não são as modalidades de fiscalização e as da organização dos serviços de exploração e da sua condensação com os transportes por estrada.

Os serviços commerciaes e os seus resultados financeiros são, como é de justiça, objecto de particular atenção, tendo sempre em vista a concorrência e a cooperação do automóvel.

Com muito senso pratico aliado a saudável humorismo analisam-se os diversos factores, cuja acção se resume em atrair o tráfego, aproveitar as menores parcelas e bem servir.

Vão-se dilatando os horizontes até se encarar na sua amplitude o problema económico e social posto pela multiforme crise, cujos efeitos todos sentem, muito particularmente o caminho de ferro.

O interessante livro do sr. Manitto Torres é assim valioso estudo das graves questões suscitadas pela exploração dos caminhos de ferro e nele se aproveitaram multiplos e variados ensinamentos da experiência.

Felicitemo-lo pois pela obra com que veio enriquecer a nossa escassa literatura da especialidade, fahla de estudos de conjunto.



LINHAS ESTRANGEIRAS

CHINA Foram entaboladas em Shanghai, com um grupo britânico negociações relativas à construção de uma linha férrea que, partindo de Hang-Chow, e atravessando o vale de Yang-Tsé, vá terminar em Chantung.

Os interesses britânicos estão representados pelo brigadeiro general Frederic Dawson Hammond, ex-chefe da missão inter-aliada ferroviária na Polónia. O Sr. Leith Rosse acompanharia igualmente as negociações.

As despesas serão custeadas com um empréstimo que será lançado em Shanghai e cuja maior parte caberá a subscritores ingleses.

O empréstimo será garantido com as receitas da entrada de ferro e com a exploração dos serviços telegráficos e rádio-telegráficos da região atravessada pela via-férrea.

O ministro dos transportes da China autorisaria desde já o projecto, que é considerado satisfatório.

CARTAS DE VIAGEM

Caro Amigo,

Escrevo-te do Splendid Hotel de Roma, onde me encontro hospedado há dois dias.

São tantas as impressões colhidas e tantas as terras visitadas desde que nos despedimos no Rocío, que sou forçado a contar o que tenho visto por etapas sucessivas.

Os passageiros que saíram de Lisboa eram poucos, mas pelo caminho, desde a Pampilhosa, onde entrou gente do Pôrto e até na Guarda entraram mais alguns passageiros.

O nosso grupo excursionista, bastante reduzido, parecia à largada, um bando de colegiais que saía a férias.

Antes de chegar a Santarém, já tínhamos travado conhecimento com um sujeito, que se chamava «Sr. Ventura» e que seguia para França.

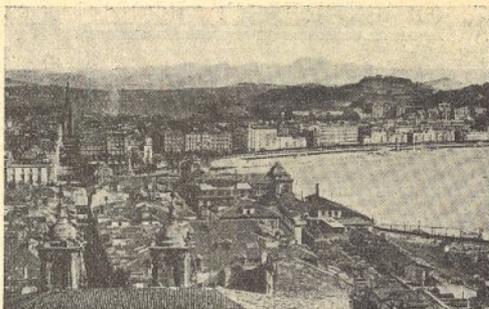
Pessoa gorda e amavel, levava com a bagagem, entre malas de todos os tamanhos, um pequeno garrafão de vinho de Bucelas.

A rapaziada não quis ser mais feliz. Aproveitava o fraco do «Sr. Ventura» oferecer com insistência o seu precioso Bucelas, para lhe entrarem menos mal no capitoso líquido.

Já ao sair de Vilar Formoso o Bucelas ia a dar resto e em Fuentes d'Oñoro foi preciso reforça-lo, para retribuir a amabilidade do nosso companheiro, com o congénere espanhol!

O combóio, que tinha marchado bem até à fronteira, mal entrou em Espanha ia mais devagar.

Ao passar em Salamanca, descemos da carruagem, para nos restaurarmos com uma chocolatada, na «fonda» da estação. O nosso Ventura, não nos quis acompanhar e lá ficou assentado num canto do com-



SAN SEBASTIAN—Vista desde o Castelo

partimento a cogitar certamente no Bucelas, que tinha oferecido e perdido e que dizia querer levar aos amigos de França, para lhes dar a provar, o que é vinho português.

As oito horas da manhã do dia seguinte, estávamos em Burgos, onde o grupo interrompeu a viagem para descanso e para visitar a cidade.

De lá enviei-te um postal ilustrado para te dar uma idéa da Catedral.

Burgos é uma cidade de ruas estreitas e tortuosas, com um cunho marcadamente da idade média e foi a capital dos reis de Castela, antes de Carlos V a transferir para Madrid.

A Catedral é a atracção principal dos visitantes. Merece uma visita e observação detalhada. Tem lá o túmulo da princeza portuguesa Dona Izabel, todo rendilhado; é uma maravilha de escultura.

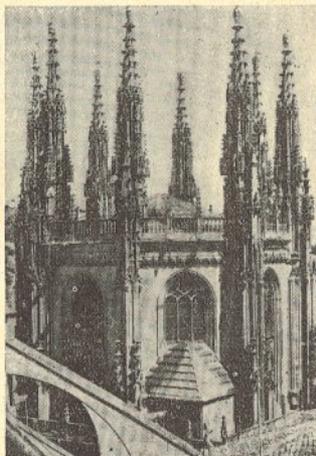
Pouco depois do meio-dia, retomávamos o rumo da estação, onde aguardamos o combóio para Alsasua e San Sebastian.

Aqui nova paragem. San Sebastian, cidade tão cheia de recordações para quem a conhecesse, aqui há alguns anos, quando era a terra de verão preferida pela familia real espanhola; deve ter perdido alguma coisa com a mudança de cenário político.

Há anos, passamos em S. Sebastian na época de maior movimento e animação e digo-te que apesar dos nossos Estoris terem progredido admiravelmente, como centro de elegância e de conforto, a Costa do Sol ainda não se poderá comparar à cosmopolita San Sebastian.

Já quasi à noite chegávamos a Hendaya. Uma chuva miudinha, acolhia-nos à chegada, mas não de modo que nos impedisse de fazer um giro de orientação turística.

Seguindo o curso da Bidassoa, fomos até à foz deste rio, ficando em frente Funenterrabia, que mal se distinguia através da bruma e cujas luzes se viam bruxolear.



BURGOS — Catedral

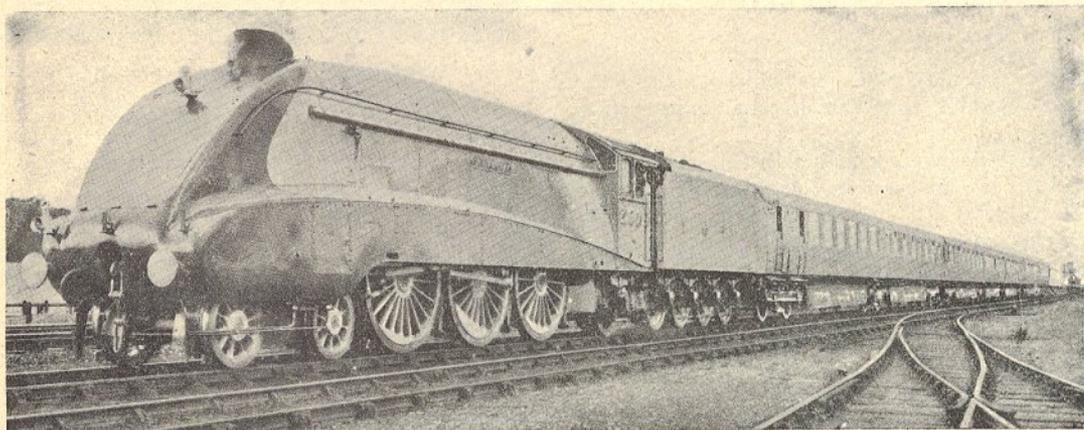


BAYONNE — Vista Geral de Santo André

O EXPRESSO INGLÊS

“SILVER JUBILEE,,

A partir do dia 30 de Setembro último a companhia inglesa «London and North Eastern» pôs em serviço um novo expresso, cuja locomotiva é de linhas



Combóio em serviço entre Londres e Newcastle

aerodinâmicas, como se verifica na fotografia que ilustra esta notícia. Êste novo combóio foi designado com o nome de «Silver Jubilee», em celebração do 25.º aniversário do reinado do Rei Jorge V.

Graças ao suave perfil da linha em que circula o expresso, foi possível estabelecer um serviço entre Londres e Newcastle cidades entre as quais existe uma distância de 430 quilómetros, sòmente em quatro

horas; por conseguinte a velocidade média resulta de 108 quilómetros por hora. Em todo o percurso há apenas uma paragem em Darlington.

A forma aerodinâmica dada à locomotiva, foi motivada pela resistência oferecida pelo ar, quando há grandes velocidades (a 113 quilómetros por hora é 50% maior que a 96 quilómetros por hora).

Ao determinar-se a forma, houve especial cuidado em reduzir os inconvenientes produzidos pelo fumo.

A locomotiva é uma variação do tipo «Pacific», de

três cilindros, tendo-se elevado a pressão da caldeira a 175 quilogramas por cm².

São quatro o número de locomotivas construídas neste tipo.

O combóio compõe-se de sete carruagens, três das quais são de 1.ª classe, outras três de 3.ª e uma carruagem intermédia ocupada pela sala de mesa e cozinha. Na totalidade há lugar para 198 passageiros.

Para entreter e passar o tempo até à partida, entramos numa *patisserie*, onde os mais gulosos saborearam, alguns bolos e as especialidades da terra.

Em Baiona, com grande pesar nosso, o companheiro Sr. Ventura seguia viagem para Bordeus, onde ia tratar dos seus negócios. Levava o garrafão de Bucelas vasio. Ia mais leve!

O nosso grupo, depois desta deserção, seguiu para Lourdes, chegando a êste santuário da Virgem, centro de peregrinações de todo o mundo, cêrca da uma da madrugada.

Que belo espectáculo o da chegada a Lourdes a esta hora! Conheces a região, não é verdade? A linha de caminho de ferro, vinda de Baiona e de Pau segue a margem direita do rio Gave e ao aproximar-se de Lourdes, passa em frente da Gruta do Milagre e da Esplanada.

Apezar da hora adiantada, do combóio, via-se perfeitamente o movimento de pessoas à volta da Gruta e o que nos chamou mais a atenção era a quantidade infinita de velas a arder e como ainda chovia, o clarão de luzes, devido ao reflexo, parecia muito maior. O espectáculo é para nos deixar impressionados.

Que te hei-de dizer de Lourdes, das suas devoções, de tôdas as suas manifestações de fé e de piedade; ao escrever-te desta Roma que nos confunde pela multiplicidade dos seus aspectos?

Nada e muito. Muito, porque Lourdes prende-nos mais a alma; fala mais aos nossos sentimentos. Roma também, mas não tanto. Há mais por onde o espírito se espriaiar. Em Lourdes concentra-se.

Um abraço do teu amigo,

MANUEL PEDRO

Caixas de reformas e pensões dos ferroviários

O SR. SUB-SECRETÁRIO DAS CORPORAÇÕES NOMEOU UMA COMISSÃO PARA ESTUDAR A UNIFICAÇÃO DAS CAIXAS EXISTENTES NA ANTIGA RÊDE DA C. P.

O sr. sub-secretário de Estado das Corporações lavrou o seguinte despacho:

«Em princípio de Fevereiro último vieram as direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Centro de Portugal pedir insistentemente a êste sub-secretário de Estado que fôsse suspensa a deliberação do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao aumento de cotas para o pessoal inscrito nas Caixas de Reformas e Pensões de 1887, 1908 e 1913, até que estivesse estudada a possibilidade da fusão destas Caixas e das demais existentes numa única instituição de previdência constituída em bases técnicas actuariais.

Apenas iniciado o estudo, logo se verificou que a multiplicidade de Caixas e regulamentos em vigor

— esta em bases técnicas actuariais — a cota foi estabelecida em importância igual a 5 por cento dos abonos totais feitos aos empregados inscritos com excepção do que lhes seja dado como compensação de despesas feitas. Assim, tomando como exemplo um empregado que ganha por mês 500\$00, êle pagará mensalmente 3\$00 se pertencer às Caixas de 1887 ou 1908, 6\$00 se pertencer à Caixa de 1913, e 25\$00 se estiver inscrito na de 1927. O mais estravagante é que, não obstante a enorme desigualdade entre as cotas pagas pelos inscritos na Caixa de 1927 e nas anteriores, os benefícios que estas concedem são em alguns casos superiores aos concedidos por aquela e quasi sempre muito aproximados, como melhor se vê pelo seguinte quando:

Vencimento	Idade de admissão	Anos de contribuição	1887		1908		1913		1927	
			Cotas	Pensões	Cotas	Pensões	Cotas	Pensões	Cotas	Pensões
500\$00	20	30	3\$00	352\$00	3\$00	352\$00	6\$00	399\$75	25\$00	281\$25
600\$00	20	40	3\$00	477\$40	3\$00	352\$00	6\$00	407\$00	30\$00	495\$00
800\$00	20	30	3\$00	480\$70	3\$00	352\$00	6\$00	399\$75	40\$00	450\$00
1.000\$00	20	35	3\$00	698\$50	3\$00	394\$95	6\$00	586\$30	50\$00	639\$70
1.200\$00	20	45	3\$00	1.064\$80	3\$00	756\$25	6\$00	953\$75	60\$00	1.095\$00
1.500\$00	20	40	3\$00	1.190\$20	3\$00	838\$70	6\$00	1.074\$30	75\$00	1.237\$20

assim como a disparidade de situações entre os inscritos numas e noutras aconselhavam e até impunham uma imediata arrumação dêste desordenado estado de coisas, provavelmente no sentido da criação duma Caixa única como era desejo do pessoal. Para êste efeito e para que com tôda a segurança se encontrasse a orientação definitiva a dar ao estudo do problema, sugeriu-se ao Conselho de Administração a conveniência de ser retardada por algum tempo a execução do que havia deliberado — o que prontamente foi atendido. Não foram porém necessários muitos dias para que se reconhecesse que a suspensão não se justificava por mais tempo e que o aumento de cotas era inevitável.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses criou em 1887, 1908 e 1913, Caixas de Previdência com pensões de reforma e sobrevivência; mas ao passo que nas Caixas de 1887 e 1908 a cota máxima mensal foi fixada em 3\$00, na de 1913 foi elevada para 6\$00. Fundada em 1927 outra Caixa de Previdência

A explicação desta iniquidade reside no facto das pensões concedidas aos beneficiários das Caixas de 1887, 1908 e 1913 serem constituídas por parcelas, sendo uma pensão regulamentar manifestamente insufficiente com o actual valor da moeda (máximo de 50\$00 e 100\$00 mensais) e outra — a subvenção — dada pela Companhia para corrigir essa deficiência.

De maneira que os inscritos na Caixa de 1927 têm asseguradas as suas pensões exclusivamente pelas contribuições pagas por êles e pela empresa, os inscritos nas Caixas anteriores gozani de benefícios sensivelmente iguais em quantidade, mas garantidos quasi exclusivamente por subvenções da Companhia.

No primeiro caso há uma instituição de «previdência»; no segundo, instituições mixtas de «previdência» e pura «assistência» com predomínio desta sobre aquela. Êrros desta natureza, que infelizmente se têm verificado em várias instituições de previdência, provocam sempre uma certa reacção quando se pretende remediá-los e neste ponto é justo salientar a persis-

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Recebemos o N.º 2, do boletim dos organismos económicos, criados pelo Ministério do Comércio e Indústria.

Insero este número do boletim o relatório da génese, desde 7 de Novembro de 1932 até Outubro de 1934, do Consórcio Português de Conservas de Sardinha (C. P. C. S.). É um valioso trabalho de estatística e de organização, no qual se relata ainda os vários aspectos económicos porque tem passado, a tão importante indústria de conservas.

Dos nove capítulos de que consta o boletim, tem especial interesse, o quinto, o qual se refere ao regime de trabalho e assistência.

Por êle verificamos que a C. P. C. S. distribuíram subsídios, na época de defeso, que atingiram a importância de 2.873 contos. Sobre os bairros operários transcrevemos o que segue:

«Com a comparticipação do Fundo do desemprego, iniciou-se, em Portimão um bairro operário de 100 moradias.

O C. P. C. S. encontrou na legislação em vigor dificuldades para a construção de bairros operários, por não se prever nela, salvo para as Câmaras de Lisboa e Pôrto, o reembolso das quantias gastas em tais obras de incontestável valor, nem a distribuição das moradias só por operários de determinada indústria.

tência e ordeira solicitude com que as direcções dos Sindicatos Nacionais procuram defender os interesses da sua classe; mas não deve transigir-se com velhos hábitos que nunca podem fazer lei, especialmente em tal matéria, e importa antes educar as consciências, preparar e criar hábitos de previdência e, sobretudo, fazer compreender que está não pode confundir-se com «assistência» ou «beneficência». Acresce ainda que em cada novo regulamento se incluía o princípio de que os sócios das antigas Caixas podiam optar pela nova instituição ou por aquela em que estavam inscritos, de modo que muitos houve que se mantiveram nas caixas primitivas recebendo, quando reformados, todos os benefícios resultantes da melhoria de vencimentos mas pagando sempre, enquanto no activo, as cotas irrisórias de 3\$00 e 6\$00 mensais.

Em vista do exposto, não pode deixar de reconhecer-se justa a elevação destas cotas de 3\$00 e 6\$00 a uma importância igual a 4 e meio por cento dos vencimentos, ainda assim um pouco inferior à contribuição paga pelos inscritos na Caixa de 1927.

À primeira vista, parece realmente que seria de aconselhar a suspensão d'êste aumento de cotas por todo o tempo que vá durar o estudo da unificação das

Assente por acôrdo com o Ministro das Obras Públicas e o Sub-Secretário de Estado das Corporações e Providência Social, que o C. P. C. S. seria reembolsado das importâncias adiantadas e que a distribuição era reservada aos operários da indústria, adquiriu-se o terreno por 77 contos e depositou-se à ordem da Repartição das Casas Económicas ou 600 contos com que, a mais que o preço do terreno, compete ao C. P. C. S. participar na obra».

Além d'êste bairro, em Portimão, que está quasi concluído, estão projectados mais quatro bairros operários, que serão levantados em Matosinhos, Setubal, Olhão e V. R. de S.º António, num total de 180 moradias. Mais adiante lê-se:

«Não tem a assistência nada que ver com os salários, pagos a êste grupo de individuos, cujo trabalho, deve sempre resultar útil para quem paga.

A assistência deve começar por garantir um lar seu aos profissionais das conservas e ao pessoal adventício que, na indústria, trabalha com certa fixidez, *creches* onde deixem nas horas de trabalho, os filhos de peito, escolas-jardins para tirarem da rua os que já dão os primeiros passos: *pensão* ou reforma que lhes assegure o socêgo na velhice».

Por esta breve resenha acerca da assistência dispensada aos operários pela C. P. C. S. se verifica a acção benéfica desempenhada por êste organismo.

No respeitante a estatística, o boletim contém vários gráficos e mapas referentes ao movimento da tesouraria, fundo social, número de fábricas e capacidades de produção por centros conserveiros, quantidades de sardinha pescada, etc.

Caixas; mas esta razão é apenas aparente, perdendo totalmente consistência quando se atender a que, sejam quais forem as conclusões a que chegarem os encarregados d'êste estudo, antecipadamente se sabe que as cotas nunca poderão ser inferiores à referida percentagem de 4 e meio sobre os vencimentos dos inscritos na futura Caixa, se ela vier a ser possível.

Convém, portanto, que se procure fazer a unificação das diversas Caixas de Rerormas e Pensões, a fim de proporcionar a todo o pessoal que fique em perfeita situação de igualdade de direitos e obrigações e essa é mais uma razão para que desde já se promova uma relativa nivelção das contribuições, de maneira a tornar-se justificavel e sensível nivelção das pensões pagas presentemente pelas diversas Caixas

Determino, pois, que uma comissão composta pelos funcionários João de Matos Rodrigues, do Ministério das Obras Públicas e Comunicações; Rinaldo José Cabral Feliz Campeão, do Ministério das Finanças, e Frederico de Lemos de Macedo Santos, do Instituto Nacional do Trabalho e Previdéncia proceda com a possível brevidade ao estudo do problema. Lavre-se portaria de nomeação.—28 de Março de 1936.—

(a) *Manuel Rebelo de Andrade*».

A ADMINISTRAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

A acção administrativa desenvolvida nestes últimos anos, pelos Caminhos de Ferro de Moçambique, revelam de sobejo um conhecimento absoluto, por parte dos seus dirigentes, dos remédios a ministrar, para debelar a grande crise económica por que estão passando as Empresas Ferroviárias. Só assim se pode compreender, que apenas em dois anos, a situação económica dos Caminhos de Ferro de Moçambique, tivesse melhorado como se verifica no relatório que a seguir transcrevemos.

Ex.^{mo} Sr. Presidente do Concelho Fiscal

1.º — Segundo o disposto na alínea *d*) do n.º 6) do artigo 445.º do Regulamento de Contabilidade, aprovado pela portaria n.º 1.915-A de 25 de Março de 1933, cumpre ao Concelho de Administração submeter à apreciação do Conselho sob a digna presidência de V. Ex.^a os resultados da exploração no ano económico findo, juntamente com o parecer ocêrca da situação financeira da Administração.

Tendo no ano corrente sido apresentadas as contas por tôdas as rêdes no prazo legal, é-me possível apresentar dêsde já o presente relatório. É pois de notar que a máquina da Contabilidade está já trabalhando com a regularidade desejada.

2.º — Como já nos últimos anos não houve no ano económico de 1934-1935 qualquer auxílio do Governo para a exploração dos Caminhos de Ferro, como era costume antes de ter sido unificada a Administração dos Caminhos de Ferro da Colónia pelo diploma legislativo n.º 315 de 22 de Agosto de 1931. Também a contribuição para as novas construções e melhoramentos foi neste ano muito reduzida pela necessidade de equilibrar o orçamento da Colónia. De facto enquanto a contribuição do Governo no ano económico anterior para êste fim fôra de 8.100 contos, no ano económico de 1934-1935 foi apenas de 2.700 contos, ou seja menos 5.400 contos. Esta importante redução foi agravada com a imposição feita pelo Governo, de a Administração ter de contribuir com 3.200 contos para a reforma do pessoal em serviço na Administração, quer o tempo de reforma paga seja relativo ao tempo do serviço nos Caminhos de Ferro ou fora dos Caminhos de Ferro, quer tenha sido prestado depois de concedida a autonomia administrativa, quer antes em que a Fazenda recolheu as contribuições do pessoal

para a reforma e com elas ficou. Êsse encargo é superior em 2.700 contos áquele que a Administração pagava à data da unificação da Administração. É porém êste um encargo injusto, e tão injusto, que da contribuição paga pela Administração à Fazenda para pagamento aos reformados dos Caminhos de Ferro sobram mais de 300 contos que a Fazenda está utilizando no pagamento aos reformados dos outros serviços públicos. Isto quer dizer que em relação à data da unificação da Administração ferroviária, a Colónia economizou cêrca de 20.234 contos, ou seja 5.317 contos na contribuição para a exploração, 12.217 contos na contribuição para as novas construções e 2.700 contos no pagamento a reformados.

Êste facto não é nunca demais pô-lo bem em evidência, habituados como estão todos na Colónia de considerar os Caminhos de Ferro como o absorvedor das receitas da Colónia. Se o foram, está hoje bem provado que o não são, antes têm auxiliado grandemente a Administração da Colónia pelo que fica dito, pela enorme importância paga em impostos, e até pela importante contribuição que têm feito para a construção de obras de arte nas estradas de acesso aos Caminhos de Ferro, que só nos dois últimos anos económicos nos levaram mais de 1.100 contos — 545 contos em 1933-1934 e 557 contos em 1934-1935. —

3.º — O que é de facto é que a economia a que o Governo da Colónia forçou os diversos serviços públicos, se refletiu por sugestão e influência na Administração ferroviária, que, para não destruir a situação financeira que adquirira, embora sem perder a eficiência nos serviços, antes intensificando-a, e para fazer face aos encargos que lhe pensavam, se viu também obrigada a fazer um exame das despesas, de forma a poder abranger aquelas.

Com efeito já no ano de 1933-1934 se reduziram as despesas de 3,8% enquanto as receitas aumentavam e havia aumentado o trabalho realizado. Pois no ano de 1934-1935 enquanto as despesas de exploração aumentam apenas 2,5% sôbre as do ano anterior, as receitas aumentam 18,3%, apesar de ter sido aumentada a extensão das linhas em exploração em cêrca de 50 quilómetros.

Com efeito o coeficiente de exploração ficou em 46,3%, quando no ano anterior havia sido de 50% e anteriormente à unificação da Administração ferroviária 77,2%.

Por rêdes verifica-se que se agravou um pouco o coeficiente de exploração de Inhambane e Gaza e Quelimane, tendo melhorado o de Lourenço Marques e Moçambique. Com efeito temos:

ANOS	L. Marques	Inhambane e Gaza	Quelimane	Moçambique
1934-1935	41,6%	156%	156,2%	139,5%
1935-1936	47,9%	147%	153,3%	147,8%

Houve porém uma quebra de receitas de cerca de 10% nas receitas de Inhambane e Gaza e um excesso na despesa da camionagem automóvel em Quelimane, que deu um importante déficit.

Em todo o caso o resultado final é seguramente único nas explorações ferroviárias de todo o mundo. O coeficiente de exploração nos Caminhos de Ferro da África do Sul no último ano económico foi de 60,9%
 Nos Caminhos de Ferro de Kenga foi de 58,3%
 Nos Caminhos de Ferro de Tanganika foi de 64,7%
 Nos Caminhos de Ferro da Rhodesia foi de 63,6%

Não há dúvida que o conjunto de circunstâncias, aumento de receitas, derivado do aumento do tráfego, com compressão de despesas a não ficar mais cara a exploração, deram, êste resultado.

4.º — A despesa com pessoal da exploração foi no ano de 1934-1935 de cerca de 36.564 contos (£ 326.785), quando no ano anterior fôra de 39.623 contos (£ 354.124), ou seja, houve uma redução de despesas com pessoal de 7,7%, quando as receitas de trabalho tiveram um aumento de 18,3% como dissemos. Não significa isto que tivéssemos reduzido os proventos do pessoal; representa um seu melhor aproveitamento.

Comparando com o primeiro ano a seguir à depressão, ou com aquele em que a África do Sul safu do padrão ouro, notamos que a despesa com pessoal fôra de 35.311 contos (£ 334.702), ou seja que as despesas dêste ano representam apenas um aumento de 1.200 contos (15%).

*
* *

5.º — Continua a notar-se um importante aumento no valôr do capital da Administração, tanto no estabelecimento, como nos valores em armazém, como no dinheiro em caixa, e créditos, isto mesmo depois de tido em conta o verdadeiro valôr da depreciação do material e as existências do fundo de renovação.

O valôr da depreciação do material, que tanto é necessário ter em consideração para manter em bom estado os elementos do trabalho, ficou no ano económico de 1934-1935 em 27.000 contos, números redondos (£ 249.262), quando no ano anterior ficára em 31.563 contos (£ 282.086). Êste resultado provém de se ter contribuído com maior soma para o fundo de renovação.

Quer dizer, em vez de se considerar sem distribuição a importância de 31.157 contos dos lucros de ganhos e perdas, deveria apenas considerar-se como tal 3.253 contos, pois daquela importância 27.890 contos deveriam figurar em saldo na conta do fundo de renovação.

Uma parte importante desta soma será aplicada no presente ano económico na renovação da linha de Resano Garcia, cujo carril já está bastante enfraquecido para o serviço pesado desta linha, o que por êsse motivo se pensa transferir para a nova linha do Limpopo.

Há ainda muitas locomotivas e vagões na rêde de Lourenço Marques e nas outras, que estão necessitando de ser substituídas e por isso não é exagero considerar que aquela cifra não é exagerada e que a Administração não perca de vista êste assunto continuando a reforçar o fundo de renovação com o fim dela se encontrar habilitada à aquisição dos partidos de material, a que tem de proceder em datas que se aproximam, com o numerário indispensável.

O aumento da contribuição anual para o fundo de renovação está actuando nêste sentido. Mas êsse aumento necessita ser em número de contas e não só em aumento da percentagem sôbre as receitas brutas, visto que estas por virtude dos reajustamentos de tarifas que nos podem fazer baixar nos termos da Convenção a percentagem de tráfego para a zona de competência até 47,5%, podem não subir até ao número de contos precisos para cobrir o valor da depreciação. Por isso temos de continuar a ser cautelosos. A situação única até hoje na história dos Caminhos de Ferro da Colónia, resultante da elevada percentagem do tráfego para a zona de competência, de que se gozou no ano económico de 1934-1935, e da extraordinária importação na União de materiais para as novas minas do Rand, não é de crêr que permaneça. A seguir virá o tempo da depressão, que possivelmente virá a coincidir com a revisão da Convenção em 1932.

A contribuição do ano de 1934-1935 para o fundo de renovação foi de £ 125.387 que com o já existente do ano anterior, somou £ 137.444, de que ficou por gastar £ 61.428. Aquela importância representa 16,4% das receitas brutas realizadas.

A renovação efectuada diz respeito na sua maior parte à via e as locomotivas na rêde de Lourenço Marques.

*
* *

6.º — O valôr do estabelecimento atingiu no ano económico de 1934-1935 a importância de 907.805 contos (£ 8.245.505) em comparação com £ 8.063.121 no ano anterior. Para isto concorreu o fundo de melhoramentos com 32.087 contos (£ 279.962), ou seja com 27,2% das receitas de exploração, tendo sido totalmente aplicado. Esta importância foi empregada principalmente na linha de Moçambique, em material de tracção e vagões para esta linha, para a de Lourenço Marques e de Quelimane, em edificios nas rêdes de Moçambique, como habitações para pessoal e às instalações das novas oficinas em Nampula, como casas de habitação e garage para automotoras em Lourenço Marques, além do comêço do trabalho de construção da linha do Limpopo. A extensão da linha de Moçambique construída vai além de 50 quilômetros, de que se devem abrir à exploração até ao fim de Dezembro cerca de 40 quilômetros.

Nota-se portanto, que se dispendeu pelo fundo de melhoramentos mais £ 73.499 do que no ano anterior. Deve notar-se que também se dispendeu pelos fundos

de melhoramentos e de renovação em trabalhos ainda não completos e em aquisições a caminho de serem recebidas, pelo que não estão incluídas no capital do primeiro estabelecimento, cêrca de £ 272.037. em comparação com £ 206.258 no ano anterior.

Aquella importância refere-se em especial ao material de tração, locomotivas e automotoras, em fabrico para Lourenço Marques e Moçambique, a 20 vagões para Moçambique, a carris para a construção da linha de Moçambique e renovação desta linha e das de Lourenço Marques e Quelimane, edificios na rede de Moçambique e guindastes para o pôrto de Lourenço Marques.

*
* *

Ainda em relação ao capital encontramos que os valores em armazem ficaram em 29.661 contos (£ 269.643), quando no ano anterior haviam ficado em 31.040 contos (£ 282.180). Houve portanto um decréscimo nos valores armazenados, se bem que não tão grande como seria para desejar.

De uma forma geral todos os armazéns tiveram os seus valores reduzidos, com excepção do de Moçambique, onde os valores foram aumentados principalmente com materiais para a construção do Caminho de Ferro.

*
* *

8.º— Continuou-se a reforçar o fundo de reserva geral, que foi inteiramente reconstituído. Transitou para o actual corrente ano na importância de 9.918 contos.

Está-se verificando o que noutro relatório já dissemos. Este dinheiro está imobilizado com o fim de fazer frente às deficiências das receitas de exploração. Essa imobilização não deve porém ser levada até ao ponto de se tornar um pêso morto sem aplicação. E por isso em parte deve oportunamente ser empregado na execução de obras, que permitam dar um pouco de movimento às actividades da Colónia.

*
* *

9.º— O Balanço Geral da Administração mostra-nos a segurança desta.

Nas rubricas do activo tudo está pelo seu justo valor, que é absolutamente realizavel, calculado o valor da depreciação como dissemos. Com efeito verifica-se:

1.º Que o estabelecimento é do valor actual de 907.005,642\$21 ou £ 8.245.505-15-09.

2.º Que nos armazens e depósitos, materiais de consumo, sobreceletes o material de renovação no valor total de 34.410.943\$56, dos quais 4.750.217\$23 de materiais em trânsito já pagos.

3.º Que existe em Caixa e no Banco Nacional Ultramarino 60.314.718\$55 além de 2.025.972\$00 a re-

ceber das estações em contas-correntes (cartas de garantia) e a Receber da Fazenda.

4.º Que do dinheiro existente pertence 9.918.152\$69 à reserva geral, realmente devia pertencer 27.890 contos, números redondos, ao fundo de renovação, e não apenas 6.862 contos; são 19.237.356\$18 contos para obras em andamento e autorizadas, bem como, aquisições aguardando aplicação nessas obras, 1.067.338\$63 de depósitos particulares e 3.693 contos de vencimentos vencidos e não pagos.

Com efeito o exame do balanço dá-nos como dinheiro existente e materiais em depósito já pagos, o seguinte:

Material em depósito	34.411 contos
Dinheiro em caixa e depositado	60.315 "
Receitas de tráfego por cobrar	1.095 "
Devedores à Administração	56.827 "
Soma	152.648 "

para cobrir os seguintes encargos:

Fundo de reserva	9.918 contos
Fundo de Renovação	6.862 "
Obras em andamento e aquisições autorizadas	19.587 "
Depósitos particulares	1.067 "
Dívidas a liquidar	52.863 "
Vencimentos vencidos	3.983 "
Saldo de ganhos e perdas	31.157 "
Soma	125.147 "

Há pois, ainda sem qualquer encargo 27.101 contos em dinheiro ou materiais, que bem permitem o maneo da exploração.

5.º Verifica-se que os saldos de devedores e credores são a favor da Administração na importância de 7.071 contos, sendo todos os débitos à Administração realizáveis.

10.º— A Administração teve sempre os fundos necessários para as despesas estarem pagas em dia, o que tem mantido o bom nome e o crédito de que ella goza, em flagrante contraste com o passado.

Documentos a pagamento	3.515 contos
Depósitos e descontos por terceiros	138 "
Disponível na Tesouraria	3.708 "
Pertencente aos vários fundos e disponível	54.072 "
Dinheiro em conta corrente com o S. A. R.	3.704 "

Este dinheiro chega para garantir o pagamento dos vencimentos do pessoal durante mais de ano e meio, sem tocar nas receitas desse período. É um seguro fundo de maneo para as operações do ano corrente.

(Continua)

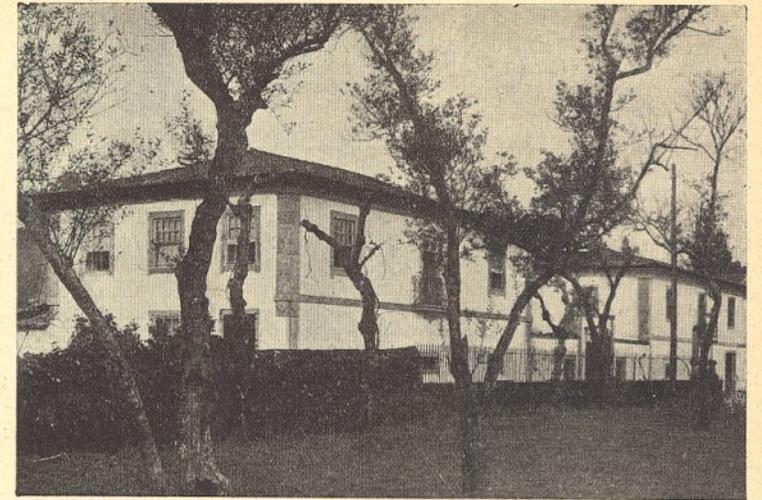
TURISMO

EM

PORTUGAL



BARCELOS
Campo da República



BARCELOS
Hospital dos Alienados



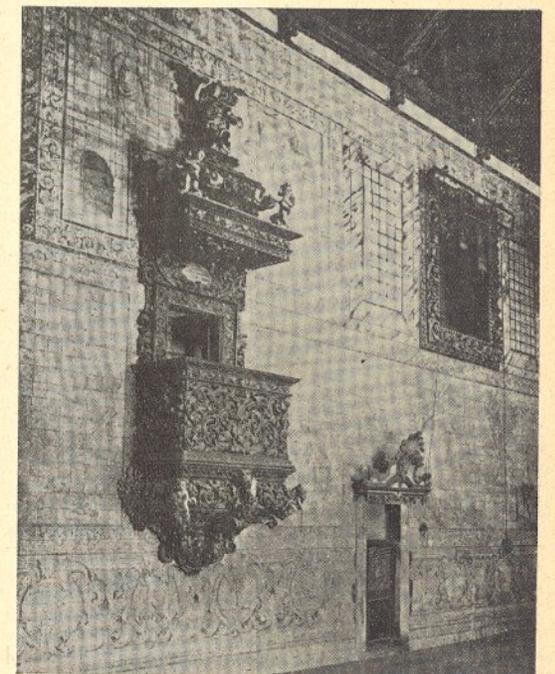
BARCELOS — Uma vista parcial



BARCELOS
Recolhimento do
Menino Deus



BARCELOS
Mata do Hospital



BARCELOS—Púlpito da Igreja de N. Sr.ª do Terço

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Por portaria de 19 de Fevereiro findo, visadas pelo Tribunal de Contas em 15 de Março corrente:

António Marques de Figueiredo, continuo de 1.ª classe da rede do Sul e Sueste, dos Caminhos de Ferro do Estado, na situação de adido — concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º e 26.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos Caminhos de Ferro, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com a pensão mensal de 362\$14.

José Emílio Sampaio e Augusto Pereira, respectivamente escrevente e continuo de 2.ª classe da rede do Minho e Douro, dos Caminhos de Ferro do Estado, na situação de adidos — concedida a reforma, nos termos dos artigos 25.º e 26.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos Caminhos de Ferro, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando, com a Pensão mensal respectivamente, de 358\$89 e 209\$99.

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

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, 16 de Março de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público applicando ao transporte de vinho de pasto nacional os preços da tabela n.º 13 da tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 18 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público estabelecendo bilhetes especiais de ida e volta em 2.ª classe entre as estações de Cais do Sodré e Estoril, combinado com a Sociedade Estoril Plage, proposto pela Sociedade Estoril.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 18 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias de pequena velocidade (reimpressão de Maio de 1932), criando a nova rubrica «Produtos fumigéneos não designados», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em nome das diversas empresas ferroviárias.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 18 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja dissolvida a comissão nomeada por portaria de 25 de maio de 1935 para orientar e fiscalizar os trabalhos referentes à construção das oficinas gerais do Barreiro, visto que tal missão pode ser agora levada a efeito por intermédio das repartições técnicas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, com a cooperação da empresa arrendatária, aprazendo-me declarar que a referida comissão serviu com zelo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por portaria de 11 do corrente:

Nomeados para fazerem parte do conselho disciplinar desta Direcção Geral, no corrente ano civil, os engenheiros chefes de repartição, Julio José dos Santos e Ernesto de Oliveira Rocha.

For despacho de 15 de Março:

Lúcio Gomes Correia, escriptorário de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos vinte e três dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 14 de Março de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Secção de Expediente

Despacho ministerial de 25 do corrente:

Determinando que o engenheiro José de Moura Feio Tenenas, outorgue, por parte da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, na entrega a fazer à Direcção Geral da Fazenda Pública, por intermédio da Direcção de Finanças do Porto, de um terreno confinante com a Rua Chã e o Largo do Corpo da Guarda, no Porto, com a área de 1:037 metros quadrados, de uma casa com quatro pavimentos na esquina da referida Rua com o citado Largo, com a área de 214 metros quadrados, e de mais um terreno confinante com o mesmo Largo, com a área de 115 metros quadrados, bens estes pertencentes aos Caminhos de Ferro do Estado.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 26 de Março de 1936. — Pelo Engenheiro Director Geral, *José Gromwell Camossa Pinto*.

Divisão de Exploração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de nova tarifa n.º 10, de grande velocidade, para bilhetes simples a preços reduzidos para combóios *trams*, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado, a título provisório, o projecto de aviso ao público, substituindo nos combóios *trams* as carruagens de 2.ª classe pela 1.ª classe, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Março de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

FESTAS FERROVIÁRIAS

O GRUPO INSTRUCTIVO FERROVIÁRIO DE «CAMPOLIDE» NA PASSAGEM DO SEU 10.º ANIVERSÁRIO TEVE A ASSISTÊNCIA DO MINISTRO DA INSTRUÇÃO

Por CARLOS D'ORNELLAS

CONFORME annunciámos no nosso último número realizou-se no dia 5 do corrente a festa comemorativa do 10.º aniversário do Grupo Instructivo Ferroviário de «Campolide», e homenagem ao actual presidente sr. Felisberto José da Silva.

Às 14 horas e quinze minutos chegou o professor Dr. Carneiro Pacheco, Ministro da Educação Nacional que foi recebido pelo presidente do Grupo e pelo secretário sr. José Geraldo Lopes, que seguidamente acompanhados pela Direcção fez uma minuciosa visita às dependências do Grupo Instructivo Ferroviário, demorando-se a observar os trabalhos escolares dos alunos.

A SESSÃO SOLENE

Convidado o sr. ministro a presidir à sessão solene, constituiram a mesa os srs. Dr. Braga Paixão, Ferreira de Moura, Eng.º Jorge Malheiro, Carlos Parreira, Inspector Felisberto José da Silva, presidente do Grupo; Júlio Cayola, da Agência Geral das Colónias e José Soares Franco.

Perante uma enorme assistência e entre duzentas crianças o sr. ministro abriu a sessão às 15 horas dando a palavra em primeiro lugar ao presidente do Grupo que leu o seguinte:

Ex.^{mos} Srs.: Ministro da Educação Nacional, Director Geral do Ensino Primário, Chefes de Divisão da C. P., Engenheiros Chefes de Serviço, representantes da Imprensa de Lisboa, Minhas senhoras e meus senhores:

A Direcção do Grupo Instructivo Ferroviário de «Campolide», cumprimenta V. Ex.^{as} e agradece-lhes o terem accedido ao convite para virem tomar parte na modesta festa que promoveu, para comemorar o 10.º aniversário da sua fundação. Comemorar o aniversário de uma sociedade, é muitas vezes motivo para uma festa onde se divertem os socios, e é sempre motivo de regosio para os seus componentes, por verem que a ideia inicial que a originou, perdura e desenvolve-se. A Direcção não podia fugir á regra. Não promoveu divertimentos mas organisou uma parada dos seus soldados, a cujos effectivos acabaram de passar em revista. O nosso pequeno batalhão, não tem armas das que a ciência fabrica, mas arma-se com a ciência, que os seus professores lhe distribuem, para amanhã serem os soldados do trabalho consciante e do progresso.

Dez anos de existência do Grupo Instructivo Ferro-viário de «Campolide», é já uma longa vida para uma instituição que, tendo dado os primeiros passos com pouca firmeza, foi-se revigorando, até ao ponto de se ter firmado bem, e ter traçado o caminho pelo qual devia seguir.

Mas Senhor Ministro, minhas senhoras e meus senhores, para que V.^{as} Ex.^{as} possam avaliar bem a soma de trabalho, que a existência do Grupo representa, seja-me permitido fazer um pouco de história, do que tem sido a instituição desde o seu inicio. Deço-lhes antecipadamente desculpa do tempo que lhes vou tomar, mas afigura-se-me ser indispensavel faze-lo.

Sabemos todos, o estado deploravel a que após a guerra e mercê de movimentos e pronunciamentos vários, chegou a sociedade portuguesa.

Os caminhos de ferro como parte integrante dela, não podiam deixar de sentir se daquele estado de coisas; e, por parte do pessoal de Tracção da C. P., isto foi tão sentido, que reconhecendo a boa vontade que havia por parte da Companhia em manter e elevar o nivel cultural dos seus empregados nos vários serviços, o pessoal das máquinhas organisou-se em sociedade para, com o auxilio do único instructor de então, ir aumentando os seus conhecimentos técnicos. Esta sociedade que em principio poucos mais eram de meia dúzia os componentes, viu dahi a pouco aumentar o numero a ponto tal, que para dar cumprimento á lei de reunião, teve que adotar um titulo e organisar um estatuto, onde ficasse bem expresso o fim dessas reuniões.

Quando o instructor official da Companhia não podia comparecer, os maquinistas que sabim mais, instruiam: os que sabiam menos e instruiam os seus fogueiros.

Estes por sua vez, reconhecendo quando proveito lhes podia advir destas reuniões, acorriam a elas e contribuia para a manutenção e desenvolvimento da Sociedade. O entusiasmo e o amor — digamos assim — que os socios ganharam á sua instituição, levou-os a pensarem na construção de um edificio próprio; mas, tal empreendimento não podia ser levado a cabo com a mesma pressa, nem tão depressa como brotou a ideia; mas asstou numa vontade firme e resoluta para o fazer.

Já enfão tinha existência legal o Grupo Instructivo Ferro-viário de «Campolide», reconhecendo, que apesar da exiguidade das suas instalações, o Grupo podia ser util aos seus concidadãos, pediu ao Sr. Ministro da Instrução Publica de então, a criação de escolas primárias para os filhos dos seus socios e para muitas das creanças dos habitantes do Bairro da Liberdade, que tinham que mandar os seus filhos a grandes distâncias para frequentarem as escolas officias.

O que foi esse trabalho conhece-o bem o Sr. Director Geral do ensino primário, e foi graças á sua boa vontade de que o Grupo conseguiu, que na sua sede fossem creadas as escolas primárias n.ºs 96 e 97. Eram acanhadas as suas instalações de então; mas o Grupo, fiel ao seu propósito, foi creando fundos para lançar a construção de um edificio condigno, para o fim que tinha em vista atingir. Ao mesmo tempo e sempre com o mesmo entusiasmo, o pessoal de locomotivas da C. P. acorria sempre no numero possível, ás lições dadas pelo seu instructor, o qual numa perfeita comunhão de vistas com o pessoal fez saber á Direcção Geral da Companhia, quais eram os desejos do mesmo pessoal.

A Direcção e a Administração da C. P. interessou-se tão fortemente pela realisação dos propósitos dos seus maquinistas e fogueiros, que encorajou a Direcção do Grupo a prosseguir nos seus trabalhos, pondo á sua disposição a importância de 30.000\$00 escudos para auxilio do seu empreendimento e prometeu-lhe a assistência necessaria para elle chegar ao fim.

A Direcção de então, não exitou mais; comprou o terreno; a Companhia por intermedio dos seus architectos planeou o edificio segundo os desejos e indicações dos seus directores; e, depois de preenchidas as necessarias formalidades fez-se o lançamento da primeira pedra em 16 de Abril de 1933, com a assistencia de muitas entidades officias, tais como os Srs. Coronel Henrique Linhares, Governador Civil de Lisboa, Presidente e Vice-Presidente do Concelho de Administração, alguns Administradores, Direcção Geral da Companhia muito pessoal etc.. Estava feita a grande aspiração do pessoal das locomotivas da C. P.. A construção começou e proseguiu,

Mercê de circunstancias varias que seria fastidioso enumerar, e o encarecimento progressivo dos materiais absorveram os capitais que o Grupo tinha, e foi nesta altura, que a Companhia veio em auxilio da Direcção do Grupo, e concluiu á sua custa o que faltava acabar do edificio.

Entretanto o Sr. Director Geral da C. P. desenvolvia a instrução ao pessoal das locomotivas como já o tinha feito ao pessoal da Exploração e creou em toda a rede secções de instrução com instrutores officiaes e com programa proprio, ensino este que começou funcionando em varias dependencias da Companhia. Ao mesmo tempo a construção deste edificio prosegue; e, concluido ele, fez-se a inauguração solene em Agosto de 1934.

No ano lectivo de 34/35 as sessões de instrução ao pessoal de locomotivas da Companhia começaram a ser dadas em uma das salas deste edificio; as escolas n.º 96 e 97 instalaram-se nele; a Direcção do Grupo adquiriu o mobiliario proprio para a maior eficiencia do ensino primario e ao mesmo tempo instalava outras aulas. A Direcção de então, vendo assegurada a instrução dos seus socios e a dos demais empregados de locomotivas da C. P. pela instrução official que lhe é dada, olhou mais para deante; previu o futuro; reconheceu que o ensino tecnico medio official, não estava organizado para crear futuros empregados de Caminhos de Ferro, e nesta convicção, vendo os esforços que o Estado Novo por intermedio dos seus ministros da Instrução Publica vem fazendo, para ordenar o estudo da juventude do paiz, procurando canalisar para o ensino tecnico medio uma grande parte dela, e, reconhecendo, que para se ter bons empregados especializados nos varios ramos de serviço dos Caminhos de Ferro, é necessario que os futuros empregados saiam das escolas technicas especialmente preparados para elles, a Direcção do Grupo lançou hombros á empresa, organizou um programa proprio e, abriu um curso tecnico noturno para empregados socios que o possam seguir e para os filhos e parentes dos seus associados.

Este curso iniciou-se no ano lectivo de 1934/35, e a Direcção que a seguir áquela que o iniciou tomou conta dos seus destinos, introduziu-lhe algumas alterações melhorando-o, as quais creio que já são do conhecimento do Sr. Ministro da Educação Nacional. Este programa continua em revisão com o fim de o melhorar cada vez mais e torna-lo cada vez mais eficiente.

Cabe agora aqui, dizer a V.ª Ex.ª que é o nosso programa e permitam-me que o faça dando as suas linhas gerais. Sabemos todo o quanto é complexa uma máquina locomotiva. Para a conduzir e para a conservar em boas condições é necessário — primeiro — ter feito uma boa aprendizagem e ter adquirido a noção da responsabilidade que á função de maquinista está adstricta; segundo — conhecer bem o trabalho de cada uma das partes de que ela se compõe. A par do trabalho de condução de combóios ha outro não menos importante e necessário, como seja o da reparação das locomotivas nos seus desgastes naturais. São estes e outros trabalhos que constituem o chamado «Serviço de Tracção» para o qual a Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, habilita com plano proprio.

Mas, a par deste curso outro ha, para aqueles que, não tendo predilecção pelos trabalhos de mecânica, desejem seguir os Serviços da Exploração de Caminhos de Ferro. Sabem V.ª Ex.ª quão difficil é hoje a exploração desta forma de transporte, os conhecimentos de contabilidade e de escripturação e muitos outros que são necessários, a argucia, o golpe de vista, o poder de persuasão e de iniciativa que é necessário pôr hoje em prática para se poder lutar com vantagem contra essa poeira da estrada que se chama o automóvel, a caminheta e o caminhão. São as noções do comércio do transporte nas suas multiphas modalidades, que a nossa Escola se propõe dar áqueles que se destinem a este ramo de trabalhos de Caminhos de Ferro.

Um outro ramo importante em trabalhos de Caminhos de Ferro, é a construção e a conservação das linhas; o estudo, montagem e conservação dos varios meios de comunicação entre as estações, o estudo de varios sistemas de sinalização que asseguram a livre circulação dos combóios, são atribuições dos Serviços da Via e Obras. Para aqueles que se destinem a seguir este ramo de trabalho também a nossa Escola tem um programa de Via e Obras Telegrafos e Telefones. Ainda para aqueles que tendo cursado a nossa Escola e que ou por deficiência física ou por qualquer motivo atendivel não queira ou não deva ser

admitido ao curso da especialização, a nossa Escola não o abandona. Criou um curso geral de três anos nos quais adquire as noções gerais que o habilitam a seguir outra carreira mais conforme com as suas aptidões físicas e intellectuais. O nosso curso completo compõe-se de 5 anos de estudo. Temos em execução o 1.º e o 2.º para os quais temos um corpo docente de 5 professores de uma dedicação a toda a prova e de um elevado saber adquirido na prática de ensino. No próximo ano que é o 3.º, temos necessidade de admitir mais professores, mas é aqui Sr. Ministro que começam as difficuldades do Grupo Instrutivo Ferro-viário de «Campolide», porque a sua Direcção nos orçamentos previstos para cada um dos anos futuros, vê que vai ter sérias difficuldades senão em manter, pelo menos em desenvolver o seu objectivo. Os sócios da Escola já contribuem com uma cota bastante apreciável mas estamos esperançados que V.ª Ex.ª e outras entidades de ensino, não deixarão de nos dispensar todo o auxilio que o nosso empreendimento merece.

Esperamos assim crear bons funcionarios de caminhos de ferro para amanhã.

Além dos ensinamentos que acabei de enunciar temos também a começar no 3.º ano trabalhos de oficinas os quais acompanham as varias especialidades até ao fim.

Não temos ainda oficinas próprias mas estamos esperançados que Sua Ex.ª o Sr. Director Geral da Companhia nos facilite a execução desta parte do programa.

Eis aqui Sr. Ministro e meus senhores tudo o que o Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide» tem feito e o que deseja fazer para bem dos seus concidadãos, para glória do Estado Novo e para Bem da Nação.

Segue-se o sr. Feliciano Barral, presidente do Ateneu Ferroviário que disse:

Sr. Presidente, minhas Senhoras e meus Senhores: Nada mais grato ao Ateneu Ferroviário do que a gentileza do convite para assistir e colaborar nesta encantadora festa de aniversário da Escola Profissional Antonio Augusto de Vasconcelos Correia.

E' que á vida do Ateneu—centro cultural dos seus associados e familias não é nem podia ser indifferente esta escola onde se aperfeiçoam e completam profissionais que aqui vêm colher os ensinamentos necessarios a um melhor desempenho de funções com utilidade pratica para a empresa que servem:

Centros de cultura utilitária, escolas de aproveitamento profissional, poderão assim ser classificadas as duas instituições — a que festejamos, e a que represento imranadas no mesmo pensamento de educar, instruir, e valorisar correspondendo ambas á confiança que nelas depositam os altos poderes da Companhia.

O dia é de festa para a Escola Profissional Antonio Augusto de Vasconcelos Correia e porque assim é, em nome do Ateneu, muito respeitosamente apresento ao seu patrono, aqui representado por Sua Ex.ª o Chefe dos Serviços da Secretaria Sr. José Dias Ferreira de Moura os nossos mais respeitosos cumprimentos, e, aos seus corpos gerentes os votos sinceros de progresso, com o desejo veemente de que esta obra meritoria cada vez mais cresça e resplandeça.

Tenho dito.

Seguidamente é concedida a palavra ao secretario do Grupo José Geraldo Lopes que leu o seguinte discurso:

Ex.º Sr. Presidente, minhas Senhoras e meus Senhores: Os meus sinceros e liais agradecimentos vão em primeiro logar para V. Ex.ª sr. Ministro e para as entidades officiaes, Dirigentes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e, Imprensa de Lisboa, que tam gentilmente acederam ao nosso convite e, em segundo, a todos que se dignaram comparecer a esta sessão.

Acederam V. Ex.ª ao nosso convite a fim de abrilhantar com a vossa presença a comemoração do 10.º aniversário do Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide», Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, que durante 10 anos tem sabido cumprir o seu dever no desempenho da sua sagrada missão para que foi criado e que

dela já mais se desviará, «a Instrução». Conhecem V. Ex.^{as} já mais ou menos e que é o Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide», fundado em 1925 e inaugurado em 21 de Março de 1926. Nunca os seus fundadores puderam prever um desenvolvimento tão grande. Nunca sonharam talvez, mais do que ser sempre uma pequenina Escola de ensino mutuo entre os seus associados, instalada toda a vida na casita sem condições higiénicas nem pedagógicas, onde nasceu, mas os ferro-viários, especialmente o pessoal de Locomotivas, na ância de saberem cada vez mais, para mais produzirem e melhor, e, ainda com uma outra preocupação não menos importante era, que do seu esforço e boa vontade saísse também a Instrução para seus filhos e outras crianças pobríssimas com idade escolar que em 1927 existiam no Bairro da Liberdade sem escola. Viram que eram necessário tornar maior desenvolver mais a acção da sua Escola, e então surgiu a ideia nessa data da construção de um edificio próprio, no qual se pudesse desenvolver toda a instrução que se ambicionava. Mas antes disse teve-se em vista a Instrução Primária para crianças, seguindo-se pelo Ministério de Instrução, a criação na nossa sede de 2 Escolas Officiaes diurnas para crianças, que funcionaram na referida casita ainda 4 anos, e que hoje funcionam nesta sede felizmente nada lhes falta. Para a criação destas Escolas, um dos maiores melhoramentos que então se ambicionava, muito contribuiu o sr. Doutor Braga Paixão, Ilustre Director Geral de Ensino Primário e Normal, que desde essa data registamos a nossa muito gratidão para mais já a esquecer.

A ideia de aperfeiçoar cada vez mais a Instrução Profissional dos Ferroviários, cresceu e não diminuiu. Prosseguindo-se na sua tarefa de então, a construção do edificio, conseguiu o Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide», conquistar a simpatia das entidades officiaes para a solução desta causa; para isso muitos estudos se fiseram animados sempre da melhor vontade, até que, em Dezembro de 1932 a Câmara Municipal de Lisboa, aprovava definitivamente o nosso projecto e local para a construção.

Nunca será demais, meus senhores, relatar os nomes dos que tam dignamente patrocinaram esta causa até à sua solução, como foram Suas Ex.^{as} Senhores Tenente-coronel João Luiz de Moura, Governador Civil de Lisboa; Coronel Henrique Linhares de Lima; General Vicente de Freitas; Coronel Mousinho de Albuquerque; Engenheiro Abrantes e «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Feito o lançamento na 1.^a pedra em 16 de Abril de 1933, seguiu-se imediatamente a sua construção. Despunha esta Instituição de 93.000\$00 para essa obra, sendo 63.000, da Instituição e 30.000, oferecidos pela C. P. para esse fim. A obra iniciou-se, e prosseguiu e quando se estava na contingência em parir em pouco mais de meio, esperando angariar mais capital para recomessar, o que seria já muito difícil se não quasi impossivel, porque 63.000\$00, representava bem o máximo que os 240 sócios então existentes podiam contribuir, veio ao nosso encontro a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que tendo interpretado bem a fundo a vontade do seu pessoal em se instruir não quiz deixar em meio tam grande obra. Mandando concluir o edificio e reembolçando à Instituição o seu capital gasto, o qual foi empregado na compra de todo o mobiliário, material escolar e didático que estão dotadas todas as aulas desta Escola. Dahi resolveu ainda que esta Instituição ficasse devedora aos seus associados de uma determinada importância que se irá satisfazendo à medida do possível sem prejuizo do desenvolvimento de toda a instrução aqui ministrada. É mais que justo dizer-se que foi a Companhia dos Caminhos Ferro Portugueses, que não deixou morrer o Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide», deu-lhe nova vida, e, de tal ordem foi, que se poudo pôr imediatamente em execução o nosso plano de Instrução, que nem daqui a 20 anos poderíamos pôr em funcionamento. Não tem esta Escola, meus senhores, a pretensão de formar Engenheiros. Não. Queremos e trabalhamos para que de ela saia profissionais competentes que possam desempenhar conscienciosamente qualquer missão nas Empresas Ferroviárias. Não queremos também, que dentro dela se ministre só assuntos de caminhos de Ferro. Desejamos que os seus alunos obtenham a matéria completa do Curso Industrial Offical e a especialidade de serviços de caminhos de ferro. É nesta base que estamos a trabalhar com o Curso Técnico Profissional iniciado o ano passado, e, este ano em funcionamento com o 1.^o e 2.^o ano. De todo este nosso trabalho foi feito um relatório e entregue ao sr. Doutor

Euzébio Tamagnine. Em Abril do ano findo afim de conseguirmos a semioficialização do referido curso, e depois de ter passado pelas repartições competentes, foi entregue aos senhores engenheiros Celestino de Almeida e Costa Braga, a fim de darem o seu parecer depois de terem feito o seu estudo, assim contamos que mais uma vez o Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide» mereça a digna atenção das entidades officiaes das quais dependa a solução desta nossa causa. Sentir-nos-emos muito satisfeitos meus senhores, se dentro desta Escola conseguirmos manter a nossa obra iniciada, recrutando nas aulas primárias, que aqui funcionam, os candidatos ao Curso Técnico Profissional, que mais tarde virão a ser os operários competentes das Empresas Ferroviárias. Para costearmos as despesas do pouco que temos feito, é preciso agrupar as trez receitas de que o Grupo Instrutivo Ferroviário vive atualmente, as quais podemos assim discriminar:

Receita de cotisação de associados.

Do grande auxilio da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que fornece o Edificio Escolar, protegendo a sua conservação, pagando ainda todo o consumo de água e luz, e outros auxilios que vai dispensando à medida que vão sendo solicitados dentro da razão.

Do Estado, que auxilia pagando os vencimentos às duas professoras que lecionam a instrução primária; respectivamente as Escolas n.^{os} 96 e 97.

Mas mesmo assim meus senhores, não nos é possivel concluir a nossa modesta, mas útil obra, e, por isso aqui deixo consignado o meu sincero apelo a sua Ex.^a, Senhor Ministro da Educação Nacional, para que dispense a atenção que lhe merecer o nosso trabalho exposto no relatório que há pouco falei, que supponho ser já do conhecimento também do senhor Engenheiro Nobre Guedes, Director Geral do Ensino Técnico, a quem aproveite a ocasião para solicitar a sua atenção e justiça à nossa petição.

A preparação técnica profissional dos Empregados de Caminhos de Ferro, especialmente dos Serviços de Tracção, já não é só encarada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nem pelo Grupo Instrutivo Ferro-viário de «Campolide». O Deputado sr. Engenheiro Cancela de Abreu, na Sessão da Assembléa Nacional de 14 de Janeiro do ano corrente, quando falou sobre o Projecto Lei n.^o 61 da autoria do Sr. Engenheiro Nobre Guedes de todo o seu discurso que li com a máxima atenção, algumas palavras sublinhei, as quais com prazer transmito:

«Pelo que respeita à Exploração Ferro-viária: posso afirmar a justesa e o valor do principio dos sectores onde se exigem trabalhadores especializados. Nos serviços de Tracção, nos serviços de construção e especialmente nas officinas de qualquer ramo a preparação prévia dos operários é de manifesta utilidade. E tanto é assim, que são as próprias grandes Empresas Ferro-viárias no Estrangeiro que instalam as suas Escolas de aprendizagem.

E acrescenta mais; E mesmo em Portugal a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, está entrando por esse caminho na medida das suas possibilidades.

Na parte a que se refere à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, é tam notavel já a sua obra de hoje pela Instrução profissional do seu pessoal que para o observar bastará visitar a Exposição organizada pelo seu boletim na estação do Rossio; onde se lêem os seguintes números: Aulas dadas ao pessoal em 1935: Tracção, 1216, Trens, 1457 Revisão, 594 Via e Obras, 1976 Estações, 34.755.

A acrescentar a isto temos ainda a quantidade de modelos para instrução que ultimamente têm sido construídos nas suas Officinas.

A C. P. de hoje, na parte respeitante à instrução profissional do seu pessoal, não é a C. P. de 1918 1919 e 1920, quando o pessoal de tracção teve como seu Instrutor o Sr. Carlos Rodrigues Parreira que apenas com o Livro 2 e 3 principiou a ministrar a instrução Profissional. Só este Sr. poderá explicar o quanto não lhe teria sido difficil a instrução de esse tempo, sem haver escolas nem modelos pelos quais se pudesse ministrar uma instrução proficiente. Hoje felizmente já assim não é. O pessoal tem mais probabilidades em se instruir, graças às providências que a C. P. para isso tem tomado. É sem dúvida uma grande necessidade que as Empresas Ferroviárias têm em instruir o seu pessoal nas suas diferentes secções de serviço; mas estou plenamente convencido que alguns empregados pouco lhes servirão as lições que lhe são dadas respeitantes ao serviço que desenvolvem. E pre-

gunta-se: Porquê? Possivelmente por se encontrarem deslocados das suas profissões. Não sei se nos Caminhos de Ferro se regista alguns casos dêstes em evidência; mas a grande verdade é esta que tôdas conhecem.

Quantos casos se não têm registado de pessoas que por mais que trabalhem, que estudem, por mais que procurem aplicar-se, nunca conseguem desempenhar com prontidão e serviço que lhe é confiado, por vezes simples.

Se quisessemos procurar registariamos também muitos destes casos nas Empresas Ferroviárias. É nesta base de princípios que o Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide», trabalha desejando que esse trabalho seja analisado pelas entidades competentes e que dele possam tirar alguma coisa de util para o aperfeiçoamento dos serviços ferroviários e para bem do Paiz.

Segundo o nosso projecto que ultimamente modificamos, de que demos conhecimento ao Sr. Eng.º Celestino de Almeida no desejo de facilitar mais o estudo do nosso relatório, todos os alunos desta instituição, depois de terem cursado o 3.º ano com bom aproveitamento, do nosso curso serão submetidos, além de uma inspecção médica a um exame de orientação profissional o qual indicará a secção de serviço em caminhos de ferro que ele deverá seguir. Esse aluno continuar no seu curso industrial, (4.º e 5.º) ano, cursando a par das disciplinas respectivas dos ultimos dois anos, uma cadeira de especialização de Caminhos de Ferro, dedicando a sua máxima atenção, ao serviço respeitante á secção que lhe indicou o seu exame de orientação profissional, e, assim ficamos com a impressão nitida que as Empresas Ferroviárias, se tornarão no futuro mais rendosas pela maneira proficiente como serão conduzidos os seus serviços. Poderá ser aceite e executado este nosso plano? Só as entidades competentes, nos poderão responder.

Vou terminar e para o fazer, deasejo manifestar a minha sincera gratidão a tôdas que se dignaram comparecer a esta modesta festa, á digna Imprensa de Lisboa, á Direcção do Ateneu Ferroviário e sua Banda Orquestra, dirigindo em especial aos Ex.ºs Srs. Ministro da Instrução e Carlos d'Ornellas, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, os meus agradecimentos, por ser a primeira vez que vizitamos esta Instituição.

A todos pois a minha sincera gratidão.

Ao terminar o Sr. Geraldo Lopes foi alvo de uma calorosa ovação por parte da assistencia.

Fechada a inscrição de oradores o Professor Sr. Dr. Carneiro Pacheco, Ministro da Educação Nacional principia por dizer ter sido convidado inumeras vezes para assistir a festas desta natureza em escolas. Não compareceu a uma unica por motivos especiais e esta foi a primeira, visita que por felicidade principiou por uma escola de ensino primario, e por isso ali estava—frisou—sentindo-se imensamente satisfeito porque ali também se ministra o ensino tecnico, que lhe merece particular interesse.

Prestou homenagem ao Engenheiro Vasconcelos Correia, «honrado trabalhador»—disse o orador que conheceu há muitísimos anos e de quem é verdadeiramente amigo e—diz êsse illustre homem público que deu o seu nome a esta Escola é o seu eterno fiador motivo porque esta organização tem um futuro brilhante.

Acrescenta:

Depois de ter ouvido os directores desta casa dou por muito bem empregada a minha visita aqui.

«A primeira lição que se tira desta escola é a honra pelo trabalho que o ferroviário aqui bem

cultiva. Ensina-se a repelir a luta de classes porque existe aqui o espírito de cooperação».

«Esta é a casa dos soldados d'um trabalho consciente».

«Principiou esta obra, por ser muito pequena, e, graças ao esforço dos seus dirigentes, transformou-se, numa obra de vulto cujo futuro não pôde deixar de ser brilhante».

Depois o sr. ministro da Educação Nacional aludiu ao passado das greves, que desorganizavam a vida económica da Nação e que hoje não se manifestam porque dentro da C. P. existe o respeito pela disciplina.

A responsabilidade dêsses casos passados de insubordinação—disse—não pertencem aos trabalhadores da C. P. mas sim á lógica duma politica do Estado á deriva, símbolo dêsses tempos.

«Hoje existe o Estado bem organizado, que tem ao leme a mão forte do seu Chefe».

Dirigindo-se, a 200 creanças que o rodeavam, o Sr. Dr. Carneiro Pacheco explicou-lhes que o Governo da Nação é parecido com a maquina dum comboio que, para seguir normalmente a sua marcha, necessita de um bom maquinista.

—O maquinista do comboio governamental, já o sabeis:

«É Salazar!»

As ultimas palavras do Sr. Ministro da Educação Nacional, sublinhadas com salvas de palmas foram:

—Desejo aos filhos dos ferroviários muita saude e inúmeras felicidades!

Ao encerrar-se a sessão, o sr. Felisberto José da Silva soltou, vibrantemente secundado pela assistencia, «vivas» ao sr. Presidente da República e do Conselho, ao Governô, aos dirigentes da C. P. e a Portugal.

Serviu-se depois um «copo de água».

A HOMENAGEM AO PRESIDENTE

:- :- :- DO GRUPO :- :- :-

No mesmo salão realizou-se ás 16,45 a homenagem ao sr. Inspector Felisberto José da Silva.

Repleta a sala tomaram logar na mesa os srs. Carlos Rodrigues Parreira, que preside; Feliciano Pereira Barral, Inspectores José de Figueiredo e Gregório Marcelino; José Moreira dos Santos, Vasco Dias Ferreira de Moura e Carlos d'Ornellas.

Foi dada a palavra ao secretário do grupo, sr. Geraldo Lopes que leu:

Senhor Presidente, minhas senhoras e meus senhores:

A sessão solene do 10.º aniversário do Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide» não terminou á pouco; um intervalo apenas houve; recomessa agora no seu mesmo ambiente para se proceder a um dos seus numeros constantes na sua ordem do dia.

Compete agora aos corpos gerentes desta Instituição, satisfazerem uma sua vontade de que há muito manifestam uma vontade que

traduz sómente uma grande admiração pelo actual presidente da Direcção, Ex.^{mo} Sr. Felisberto José da Silva.

Falando-se d'este nome permitem-me V. Ex.^{as} que sobre ele diga alguma coisa.

Talvez poucos, mesmo muito poucos, ferroviários dos serviços tracção, especialmente do serviço de locomotivas, não conheçam o nome de Felisberto José da Silva e as qualidades que o seu espirito encerra. Conhecem-no, como um ferroviário distinto, trabalhador, desenvolvendo inteligentemente os serviços que lhe são confiados. Não é por isso que lhe vimos prestar homenagem, prestamo-la pelas suas grandes faculdades de trabalho que tem colocado à disposição desta Instituição. Os corpos gerentes, não vêm em sua Ex.^a só um Presidente de Direcção, vêm mais alguma coisa. Um grande orientador, um grande administrador dos desenhos do G. I. F. C..

Ninguém talvez melhor da que eu possa dar o valor ao seu valioso trabalho que tem desenvolvido nesta escola. Sou um dos fundadores desta Colectividade e desde a sua fundação que aqui trabalho, tenho por consequência o dever, de conhecer as pessoas que desinteressadamente têm trabalhado, procurando desenvolver tanto quanto possível a sua esfera de acção e se me permitem cito o nome de alguns, como, os srs. Carlos Rodrigues Parreira, Lourenço da Costa, Ernesto Duarte e Joaquim Ferreira Malaquias.

Mas meus senhores, Felisberto José da Silva alia no seu espirito, alguma coisa mais do que a vontade de ferro de trabalhar para o desenvolvimento desta instituição, é a sua competência e a sua actividade na solução de todos os assuntos.

Vão decorrendo dois anos que sua Ex.^a ingressou nesta escola, como sócio, a sua dedicação emediata por tudo que se relacionava com o ensino e aproveitamento dos alunos e duma forma geral pelo interesse completo da sua colectividade, foi tam notavel que nas eleições realizadas 6 meses depois da sua admissão, foi eleito Presidente da Direcção. Teve a suprema felicidade de então para cá colaborar com sua Ex.^a em todos os interesses d'este Grupo e a sua maneira intelligente como sempre resolve, qualquer assunto, como orienta e administra os interesses gerais desta escola, acabei por verificar que collabora com uma pessoa correcta, inteligente e sobre tudo de nobres sentimentos. Só quem não trabalha com Felisberto José da Silva, não conhece as suas qualidades, dá gosto trabalhar com elle, porque sabe o que faz e o que quer, e nada mais é preciso para satisfazer todos os corpos gerentes que em comum trabalham para o progresso rápido desta instituição, a esta homenagem não se aliou só ferroviários, nela está representada também a grande vontade e auxilio de sempre, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, por intermédio do seu Ilustre Director Sr. Carlos d'Ornellas, que a ela se aliou contribuindo, talvez com uma parte muito superior a qualquer dos Corpos Gerentes que promoveram esta homenagem em nome dos mesmos digne-se V. Ex.^{as} Sr. Carlos d'Ornellas receba os meus liais agradecimentos não só de agora, mas desde o principio desta Instituição por tudo que a ela tem dispensado.

A V. Ex.^a Sr. Felisberto José da Silva, peço em nome de todos os Corpos Gerentes que aceite das mãos do Ex.^{mo} Sr. Carlos Rodrigues Parreira, Presidente da mesa da assembléa geral desta escola a insignificante homenagem que traduz simplesmente a grande estima e admiração que todos sentem por V. Ex.^a sentindo-se satisfeitos pelo seu dever cumprido, têm ainda a honra de collocarem a partir de hoje a sua fotografia na nossa galeria de honra que por isso lhe apresento um grande abraço e peço o seu descuramento.

Tenho dito.

Seguidamente o presidente da mesa levanta-se para se fazer o descerramento do retrato do homenageado, acto que foi muito aplaudido, tendo sido entregue de seguida uma linda pasta de carneira.

Falou a seguir o nosso director que em nome da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* disse:

Convidado a falar nesta colectividade, simpática por tantos motivos, sou eu que me sinto agradecido e honrado.

O jornalista tem a missão de escrever, e os discursos não são a sua especialidade.

Mas embora nós, que escrevemos, nunca possamos abdicar da nossa personalidade, a verdade é que não é como homem da imprensa que aqui me encontro.

Eu sou um pouco ferroviário pela minha acção no jornalismo, e por tal sinal o jornal a que pertenço se chama «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Só a simpatia e a ternura que sinto pela família ferroviária, pelo seu pessoal que trabalha—e cuja vida de sacrificio e de dedicação num serviço árduo que é o sangue que corre nas regiões de todo o país—me animam a pronunciar estas curtas e modestas palavras.

O Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide» tem uma significação muito mais ampla do que as colectividades de recreio apenas. E a homenagem que hoje se presta a um homem, como o Inspector Sr. Felisberto José da Silva, atesta o sentimento de justiça e de solidariedade que este Grupo tem por norma.

Trabalhador de condição, homem honrado sem alardes, ferroviário de alto abaixo, elle é um representativo da família ferroviária, um simbolo da acção benemérita e das virtudes dos trabalhadores do combóio e da via férrea.

Quando o sr. Geraldo Lopes, pessoa que muito considero, me pediu que viesse eu aqui pronunciar algumas palavras de elogio, logo acedi, embora seja contrário por educação e por temperamento à costumbre de incensar pessoas. É que no nosso país elogia-se a torto e a direito, nem sempre com justiça.

Mas a acção e o caracter do Presidente do Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide» está acima de suspeitas. É um homem que vale por si, e que se dedica aos outros num exemplo consolador de solidariedade e respeito por todos os que trabalham, humildes, ignorados, sacrificados tantas vezes, de mãos talvez sujas pelo óleo e pelo carvão, pelo pó das carruagens e pelos incidentes do trabalho, mas de alma limpa e de honradez clara.

É a primeira vez que aqui venho, e satisfeito me sinto, lastimando não ter palavras que traduzam o meu pensamento, nem saber falar de modo a provocar interesse no auditório.

Por esta casa de educação popular têm passado dedicados directores e colaboradores da obra do Grupo. Lembro entre outros, pelas notas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», os nomes dos Srs. João Ferreira dos Santos, Abílio Rodrigues, José Pedro dos Santos e José Geraldo Lopes, este aqui trabalhando há uns poucos de anos sem desfalecimentos.

A boa orientação e o alto espirito educador d'este Grupo são um exemplo em Portugal, e de destaque na vida operária da C. P. Eis a obra do Sr. Geraldo Lopes: O grupo daqueles quatro homens que citei—de uma grande fé e de uma consciéncia profissional que devia ser timbre para a burguesia—vale por quantas sociedades há por aí fora, de beneméritos cuja obra ninguém viu.

Acêrca do sr. Geraldo Lopes é oportuno reportar-me ao que consta nos arquivos do pessoal ferroviário na "Gazeta dos Caminhos de Ferro":

Fundou o «Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide», Escola Profissional de António de Vasconcelos Correa, em 11 de Dezembro de 1925, e em 21 de Março de 1926, promoveu a sua inauguração oficial.

Em Setembro de 1927, creou um curso nocturno de Instrução Primária para adultos, (Ferroviários).

Em Outubro de 1929, creou, dentro da Séde da Escola, por intermédio do então Ministro da Instrução, duas Escolas Primárias Officiais para Creaças (Filhos de ferroviários).

Em Setembro de 1931, organizou em Campolide, com o patrocínio da Companhia, uma festa escolar, cujos lucros se destinavam á formação de uma Caixa Escolar e Posto Médico.

Em Julho e Agosto de 1932, também com o patrocínio da Companhia, conseguiu abrir em Campolide, um Parque Escolar, com o mesmo fim da festa realizada em 1931.

Em 15 de Setembro do mesmo ano, inaugurou dentro da Séde, a Caixa Escolar e Posto Medico.

Em Agosto de 1934, tratou com o actual Director Geral da C. P., e com o procurador, das condições da escritura que se estabeleceu entre a Companhia e o Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, e em 19 de Setembro do mesmo ano organizou a sessão solene de inauguração do novo edificio escolar.

Desde Maio de 1928, até Dezembro de 1932, dirigiu todos os trabalhos junto da Câmara Municipal de Lisboa e Ministérios, para conseguir autorização official da construção do novo edificio escolar, no Bairro da Liberdade.

Dirigiu e dirige tóda a escrituração da Escola, desde a sua fundação, organizou tóda a escrita da Comissão de Construção, da qual foi Secretário, e trata presentemente de assuutos importantes respeitantes á Escola, junto do Ministério da Instrução, Ministério do Interior e Inspeção Geral do Ensino Particular.

Estas minhas palavras de saúdação ao homenageado, sr. Felisberto José da Silva, presidente actual do Grupo, ao sr. Geraldo Lopes e aos outros dedicados elementos desta nobre instituição popular—é extensiva a todos os que a rodeiam, freqüentam e assistem.

Uma Escola também é uma officina. Aqui se preparam vidas, aqui se desenvolvem caracteres, pela instrução e pela educação.

São pequenas máquinas complicadas as crianças; locomotivas humanas em formação, forças de um trabalho futuro.

São filhos do nosso coração, e é necessário assistir-lhes sem os forçar. Instruir-lhes o cerebro, educar-

-lhes a alma, guiar-lhes a vontade. O ensino é um lubrificador.

Vontade, inteligência, braço e caracter — são uma espécie de bielas conjugadas; cada pai é um engenheiro, cada mestre é um maquinista.

A instrução equivale aos êmbulos; a educação é a força, o potencial criador.

Por isso disse que a Escola é uma officina que faz de novo, e repara os êrros—da rua, os desniveis da estrada de ferro nesta linha de grande curso que é a Vida, e cujo destino eu do coração desejo que seja o mais feliz possível.

Possível, dentro da honradez e do orgulho de ser pobre, sempre a favor da Paz, porque—triste é dizer-lo!—também os combóios foram feitos para a guerra, e se aqui se encontra algum antigo combatente, colega meu, eu lhe envio uma saúdação, fazendo votos para que as crianças nunca mais possam vir a ser carne de canhão.

Perdõe o Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide» a pobreza destas palavras.

Que o Grupo siga sempre, em bom andamento e—por linha despedida até ao seu destino.

Tenho dito

Falou depois o Presidente que diz lastimar que o seu estado de saúde lhe não permita prestar a homenagem que deseja ao homenageado de quem é velho amigo pois lhe reconhece qualidades de caracter — e diz — sou companheiro de trabalho e considero-o leal cooperador e uma pessoa a quem depositamos tóda a confiança.

A seguir abraçou o homenageado e uma prolongada salva de palmas dá por finda a interessante festa.

Abrilhou a festa a interessante banda do Ateneu Ferroviário, dirigida brilhantemente pelo sr. Serra e Moura.

Pena foi que o concerto não podesse ser ouvido em recinto próprio afim de serem apreciados por todos e devidamente os belos trechos de música que muito honra os seus componentes.

O sr. ministro da Educação Nacional apreciou bastante a apresentação do curso de ginástica infantil do Ateneu Ferroviário que á saída lhe prestou a saúdação olímpica.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

ALGUMAS PALAVRAS

SOBRE

ORGANIZAÇÃO

Por CARLOS VILLEGAS M.
Técnico do Rand Kardex Bureau de New-York

NO nosso primeiro artigo falámos, de uma maneira geral, sobre organização e prometemos, para esclarecer o nosso ponto de vista, formular algumas perguntas em relação a vários controles, e sugerimos que essas perguntas fossem feitas pelos dirigentes às suas respectivas organizações, exigindo as respostas baseadas nos seus métodos actualmente em uso.

E' conveniente, antes de prosseguir, saber que espécie de informações são requeridas pela gerência para ser bem sucedida, de acôrdo com o plano traçado. As perguntas que mais adiante formularemos não são completas, de forma que não podem ser aplicadas a casos individuais. Indicamo-las apenas para mostrar um tipo de informações que — infelizmente — faltam na generalidade dos organismos e que o leitor deve reconhecer como suplementares às informações diárias de uso geral.

Estas informações que se referem a factos desconhecidos, são, portanto, completamente diferentes das que se referem a factos conhecidos.

Para esclarecer, damos um exemplo :

- a) — Se o director de uma casa quere saber a posição da conta de Silva & C.^a, naturalmente está lidando com um facto conhecido, devidamente contabilizado em lugar apropriado.
- b) — Se ôle quisesse saber quais os clientes que não têm comprado há 6 meses, do produto X, está em frente dum facto desconhecido.

Não nos referimos, nesta crítica, à falta de controle de factos conhecidos, pois não há desculpa para nenhuma organização de ter falhas elementares de controle, mas podemos dizer que a causa principal dos fracassos da administração é na falta de habilidade, primeiro, para localizar e depois para controlar os factos desconhecidos.

Quando os factos desconhecidos, que ocorrem a cada instante no que respeita aos indivíduos, métodos e materiais, estejam dominados sob um controle completo, uma das causas reais do desaparecimento das utilidades será firmemente localizada e, novos, mais lucrativos e bem definidos caminhos para a acção se notarão claramente.

A importância dos factos desta natureza, de que a seguir damos exemplo, podem auxiliar o leitor a decidir:

STOCK OU EXISTÊNCIAS

- 1.º — Quais os artigos, em quantidade e valor que não se tem vendido em 1, 3, 5, 8, 12, meses ou mais ?
- 2.º — Quais os artigos em quantidade e valor cujas vendas aumentam ou diminuem ?
- 3.º — Quais os artigos, em quantidade e valor que se tem convertido ou se estão convertendo em monos ?
- 4.º — Chega a movimentar 3 vezes durante o ano o seu capital empatado em mercadorias ?
- 5.º — Já pensou que o pode movimentar 6 vezes ou mais, aumentando consideravelmente os seus lucros ?

Existem outros pontos semelhantes; mas os indicados definem claramente o princípio que queremos expôr.

É de toda a conveniência que infermações periódicas desta natureza, reunindo todos os factos desconhecidos, que produzem fugas ou escapes e affectam as oportunidades, sejam fornecidos aos dirigentes para atacar directamente, e pela raiz, as dificuldades existentes para controlar as existências.

Indubitavelmente não pode existir garantia de que as existências se mantenham, com o mínimo de capital, a menos que, estas informações sejam fornecidas automaticamente ao dirigente responsável, permitindo-lhe tomar determinações precisas. A sua revisão periódica indica, por comparação, o êxito ou falhas, não somente no que se refere aos escapes, fugas ou perdas de oportunidades, mas também em relação às determinações tomadas em relação a estes factos.

Com um moderno controle de stock essas informações são simples e facilmente compiladas e mantidas por tal forma, que permitem uma revisão constante.

O custo do capital necessário, os monos, os prémios de seguro, a deterioração, o aluguer ou os gastos de armazenagem, etc. apoderar-se-hão das utilidades convertendo-as em definitivas perdas de dinheiro, a não ser que os métodos existentes garantam a compilação em forma periódica das informações para que os dirigentes possam tomar determinações em devido tempo.

Legal

Hora de Verão

A hora legal será adiantada sessenta minutos no dia 18 de Abril, às vinte e três horas.

HÁ QUARENTA ANOS Almoço de Confraternização

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Abril de 1896

de SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

Linhas Portuguezas

Ponte do Jamor. — Procede-se com toda a actividade á construcção d'esta ponte que deverá estar concluída no praso de cinco mezes. Foi adjudicada, como dissémos, á Empresa Industrial Portugueza por 56.945\$000 réis.

Novo pedido de linha. — Foi ha dias distribuido na camara dos deputados um folheto contendo um pedido, feito pelo sr. Lazaro Bensabat, em nome de uma companhia ingleza, para a concessão de um caminho de ferro de Ambaca a Malange com um ramal para Lunda, e de Malange para Mossamba, com um ramal para Peho e outro para o Bihé, e mais a concessão de 1.000.000 hectares de terrenos na região do Bihé e de 3.000.000 hectares na de Lunda, tendo a tal companhia o direito exclusivo de construir e explorar, nos terrenos concedidos, estradas, canaes, caminhos de ferro, postos telegraphicos, etc., o de exercer ou autorizar o exercicio da industria mineira, etc. Offerce-se a dar 60.000 libras em accões ao governo, e outros premios de consolação aos institutos de beneficencia.

O negocio não era mauisito...

Ora ainda não terão percebido estes senhores que nós já temos nas *nossas* possessões inglezes de mais?...

Carris do Porto. — Vão muito adeantados os trabalhos na estrada marginal da Foz, para o estabelecimento da tracção electrica nos carros americanos, como a que já existe na rua da Restauração.

Os carros que vão ser postos em circulação são muito elegantes, fazendo differença dos que já existem, nas plataformas, que são mais espaçosas e fechadas com uma porta metalica, tendo apenas um estribo de cada lado. Um dos carros já está assente sobre o leito.

Valle do Corgo. — Estão quasi concluidos os estudos do traçado d'este caminho de ferro, incumbidos aos distinctos engenheiros srs. Antonio Sarmento e Armindo de Andrade, esperando-se que estejam completos em breves dias, encetando-se em seguida os estudos de gabinete.

Depois de feitos todos os trabalhos que permittam conhecer a despesa total da construcção, desde a Regoa até Villa Real, reunirá a grande commissão, eleita em 14 de Fevereiro, para se occupar da organização da companhia que tome a seu cargo a construcção e exploração da linha.

Loanda a Ambaca. — Vae abrir mais um troço d'esta linha até Bábá, e conta-se que d'aqui a um anno a exploração até a Ambaca esteja aberta.

A companhia vae activar os estudos para Malange.

No Poço do Bispo. — A companhia real, obviando aos inconvenientes que causa ao publico a interrupção da passagem de nivel no Poço do Bispo durante o tempo em que o comboio de mercadorias tem que andar em manobras, resolveu, em 4 do corrente, proceder á construcção de uma *passerelle* n'aquelle logar.

FALTA DE ESPAÇO

Por absoluta falta de espaço somos forçados a retirar d'este numero os interessantes artigos dos nossos estimados colaboradores: «As novas communicações ferroviárias entre Zafra e o nosso país», pelo Eng.º *Gabriel Urquien*; «Viajar em Portugal», pelo Dr. *Armando Narciso*; «Homenagem ao Dr. Armelino Júnior» e «Os progressos da Companhia da Beira Alta», por C. A.

A exemplo dos anos anteriores vai realizar-se no dia 3 de Maio próximo o II banquete de confraternização entre officiaes, sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro que pertenceram ao C. E. P. e que marchou para França em Abril e Maio de 1917 sob o comando do coronel Raul Esteves, então capitão de S. C. F.

Para o referido banquete estão já inscritos os srs. coronel tirocinado Raul Augusto Esteves, Manuel Duarte Silva, Dr. Domingos Ferreira Deusdado, Joaquim Simões Pratas, Pedro António Correia, major Teófilo Leal de Faria, Gregório Camarinhas, engenheiro Luis Menezes Acciainoli, Artur Rodrigues, Carmino Azevedo, Fernando Bento, engenheiro D. Rodrigo de Serpa Pimentel, António Nunes, José Maria Figueiredo, Eng.º Leopoldo de Oliveira Pires, José de Almeida Júnior, Manuel Martins, Cap. tenente Manuel Eduardo Perestrelo, Elyseu da Silva Ruivo, Carlos José da Costa, Francisco Martins, Ildefonso Ramos da Silva, António de Quintanilha, António da Silva Neves, João Marcelino Assunção, José Joaquim Vaz Bandeira, Amadeu Augusto da Silva, Silvano Costa, Frederico da Silva, José Diniz, André Maria Fernandes, Abel Ferreira Alves, Sebastião Mendes, Domingos de Oliveira Salgado, Serafim Pereira Dias, Domingos Ribeiro, Bento Teixeira, Armando Pinheiro, António de Abreu, Artur de Freitas, Adelino Lopes, e tenente Julio Ferreira David, capitão António Rosa Bastos, Engenheiro Carlos Alves, major Rodrigo Barradas, Carlos da Silva Alfaro, Amílcar Pires, António Carlos Duarte Soares, Artur Goes de Carvalho, Manuel Ramos, António Cardoso, Joaquim Pires, Joaquim Gomes da Silva, David José Marques, António dos Reis Júnior, António Marques, João Maria Pereira de Souza, Manuel Vieira Grego, José Martins, Joaquim dos Santos, Alexandre Duarte, Gabriel Amaral Azevedo, David Fonseca Matos, Lucio Augusto Sobral, Clemente Augusto, Joaquim Augusto Flôres, José Pachêco Viegas, António Mendes, Estevão Ribeiro, José Modesto Lafuente, major Joaquim Abranches Ministro das Obras Públicas e Communicações, Engenheiro Ligorio Canas da Silva, major Ramiro Ferreira Viana, Engenheiro Emídio Abrantes, major Miguel Bacelar, capitão António Cortez Lobão, João Bras dos Santos, sargento ajudante Francisco Xavier da Silva, João dos Santos Camarinhas, Eduardo Marques de Figueiredo, José Nunes, Armando Marques Costa, Jorge Francisco Baracho, Francisco Carvalho, Joaquim Caetano Frazão, Manuel Maria Tondela, Luis Cezar das Neves, Engenheiro D. José de Lencastre e Távora, José Mendes Pereira, António Ferreira Coelho, João da Silva Alvaro, António Rodrigues Baltazar, José Girardi, Joaquim António da Costa, José Pereira, António Martins, José Duarte, Valeriano de Aguiar, José da Silva Garpar Junior, José Soares de Pinho, António Ramos de Abreu, José de Oliveira Jorge, Francisco dos Santos, Diamantino da Graça, Ernesto Nunes da Assunção, Alvaro Inácio, Ivo Costa, Raimundo Duarte de Oliveira, António Luiz Nogueira, Manuel Gregório, José de Oliveira, Francisco Sertório dos Santos, Joaquim Neves, Luiz Gonzaga de Oliveira, Francisco Rogério Leitão, Alvaro Benardo Santos, Pedro de Freitas, José Joaquim Paninho, Honorato Lopes dos Santos, Joaquim Vilão e João António de Carvalho.

BASES ORÇAMENTAIS

PARA

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

§ 3.º — Tangente do ângulo da cróxima 0,13.

N.º 325 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,00 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,9156 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
654	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
5	travessas rectangulares
119,878	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
21,5 h.	de capataz de via
529 h.	de assentador
328 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 326 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,05 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,9504 T	de carris de Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
660	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
6	travessas rectangulares
120,465	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
22 h.	de capataz de via
530,5 h.	de assentador
329,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 327 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665

de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,10 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
7,985 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
660	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
6	travessas rectangulares
121,052	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
22 h.	de capataz de via
532 h.	de assentador
351 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 328 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,15 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,020 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
666	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
7	travessas rectangulares
121,659	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
22 h.	de capataz de via
535,5 h.	de assentador
332 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 329 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e

180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,20 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,0549 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
666	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
7	travessas rectangulares
122,224	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
22 h.	de capataz de via
535 h.	de assentador
333 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 330 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,25 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,0897 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
672	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
122,810	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
22 h.	de capataz de via
536,5 h.	de assentador
334,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 331 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,30 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,1246 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
672	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
9	travessas rectangulares
123,599	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
22 h.	de capataz de via
538 h.	de assentador
335,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 332 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,35 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,1594 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
678	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
9	travessas rectangulares
123,984	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
22 h.	de capataz de via
540 h.	de assentador
336,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 333 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,40 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,1942 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
678	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
9	travessas rectangulares
124,571	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
22,5 h.	de capataz de via
541,5 h.	de assentador
338 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 334 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,45 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
8,229 T	de carris Vignole de aço
32	barretas de cantoneira
64	parafusos de via com porcas e anilhas
684	«tirefonds» correntes
96	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
125,167	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
22,5 h.	de capataz de via
545 h.	de assentador
339,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 335 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o pêso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,50 e incluindo balastragem.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios

8,2639 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 690 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 11 travessas rectangulares
 125,744 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 22,5 h. de capataz de via
 544,5 h. de assentador
 340,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 336 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,55 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 8,2987 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 690 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 11 travessas rectangulares
 126,330 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 22,5 h. de capataz de via
 546 h. de assentador
 341,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 337 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,60 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 8,3535 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 696 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 12 travessas rectangulares
 126,916 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 22,5 h. de capataz de via
 547,5 h. de assentador
 343 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 338 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,65 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 8,3684 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas

696 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 12 travessas rectangulares
 127,505 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 22,5 h. de capataz de via
 549 h. de assentador
 344 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 339 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,70 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 8,4032 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 702 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 128,090 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 25 h. de capataz de via
 551 h. de assentador
 345,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 340 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,75 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 8,4351 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 702 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 128,677 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 25 h. de capataz de via
 552,5 h. de assentador
 346,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 341 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,80 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 8,4729 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 708 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta

- 2 jogos de travessas especiais
 14 travessas rectangulares
 129,264 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 25 h. de capataz de via
 554 h. de assentador
 547,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 342 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,85 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 8,5076 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 708 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 14 travessas rectangulares
 129,849 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 25 h. de capataz de via
 555,5 h. de assentador
 549 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 343 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,90 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 8,5425 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 714 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 15 travessas rectangulares
 150,456 m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro
 25 h. de capataz de via

- 557 h. de assentador
 350 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 344 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevista de 2^m,95 e incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço acessórios
 8,5773 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porcas e anilhas
 720 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 16 travessas rectangulares
 161,022 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 25 h. de capataz de via
 558,5 h. de assentador
 351,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 345 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180^m, o raio da concordância, para entrevista de 3^m,00 incluindo balastragem.

- 2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 8,6122 T de carris Vignole de aço
 32 barretas de cantoneira
 64 parafusos de via com porca e anilhas
 720 «tirefonds» correntes
 96 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 16 travessas rectangulares
 161,609 m. c. de brita que passe por anel 0^m,06 de diâmetro
 25,5 h. de capataz de via
 560 h. de assentador
 352,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

(Continúa)



NOTÍCIAS VÁRIAS

DOS

Caminhos de Ferro Coloniais

— Todo o material circulante dos Caminhos de Ferro de Luanda e Mossâmedes está sendo reparado.

— A Direcção dos Caminhos de Ferro de Moçambique vai introduzir várias beneficiações nas povoações em que haja pontos de apoio das respectivas

linhas, sendo um dos primeiros melhoramentos o fornecimento de luz eléctrica.

— O Boletim Oficial de Moçambique publicou uma portaria em que declarava aberto à exploração definitiva o troço de caminho de ferro entre Namina e Ribané, no Caminho de Ferro de Moçambique, que havia sido concluído no ano de 1934.

— O Conselho do Governo da Índia aprovou uma proposta apresentada pelo governador geral da Índia para ser paga à Companhia dos Caminhos de Ferro Madras S. M. Ry, uma percentagem pela cobrança de meio por mil sobre o imposto de selo de mercadorias em transitó.