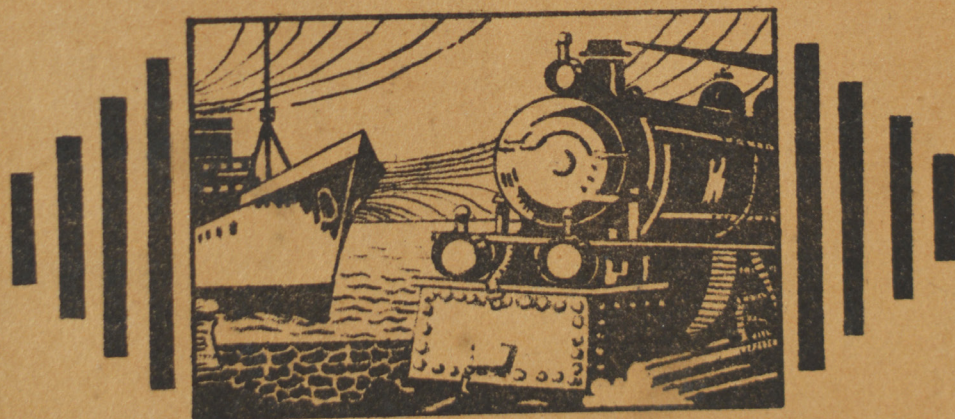


ANGOLA

**Portos
e
Caminhos
de
Ferro**



**exposição
colonial portuguesa
1934**

“ANGOLA

Portos e Caminhos de Ferro

Exposição Colonial Portuguesa - 1934

por

Francisco Sande Lemos - Engenheiro Director dos Serviços de
Portos e Caminhos de Ferro

Publicado pela Delegação do Governo de Angola à 1.^a Exposição
Colonial Portuguesa”

Digitalização e composição electrónica:
Dario Silva

Disponibilização online:

O Comboio em Portugal
www.ocomboio.net

Abril 2020

€ 7.50
/03

ADMINISTRAÇÃO DOS
PORTOS E CAMINHOS
DE FERRO DO ESTADO

POR

FRANCISCO SANDE LEMOS

ENGENHEIRO DIRECTOR DOS SERVIÇOS
DE PORTOS E CAMINHOS DE FERRO

PUBLICADO PELA DELEGAÇÃO DO GOVÉRNO DE
ANGOLA À 1.ª EXPOSIÇÃO COLONIAL PORTUGUESA

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
E CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

CAPÍTULO I

CAMINHOS DE FERRO EM EXPLORAÇÃO

A COLÓNIA de Angola possui, actualmente, 2:318 quilómetros de caminhos de ferro em exploração, dos quais 865 pertencem ao Estado, e são por êle administrados, e 1:453 a emprêsas particulares.

Do Estado são: os Caminhos de Ferro de Luanda e o Caminho de Ferro de Mossâmedes; e, de emprêsas particulares: o Caminho de Ferro de Benguela e o Caminho de Ferro do Amboim. Como os seus nomes indicam, todos êles têm como testas os principais portos da colónia e foram construídos sem obedecer a qualquer plano de conjunto, prèviamente estudado, o que, aliás, não seria fácil num país em formação com a vasta extensão de 1.235:000 quilómetros quadrados. As necessidades e objectivos de ocasião foram os únicos factores que determinaram as suas directrizes gerais.

Não existe uniformidade na largura das suas vias: de bitola de 1^m,067 há 1:347 quilómetros; de 1^m,00 586 quilómetros e de 0^m,60, 385. O Estado possui 586 quilómetros de via de 1^m,00 e 279 de via de 0^m,60, e as emprêsas particulares 1:347 quilómetros de via 1^m,067 e 106 de 0^m,60, conforme se conclue do seguinte:

Do Estado:

Via de 1 ^m ,00—Caminho de Ferro de Luanda.....	586	quilómetros
Via de 0 ^m ,60 } Caminho de Ferro de Mossâmedes..	248	} 279
} Ramal do Golungo Alto.....	31	

De emprêsas particulares:

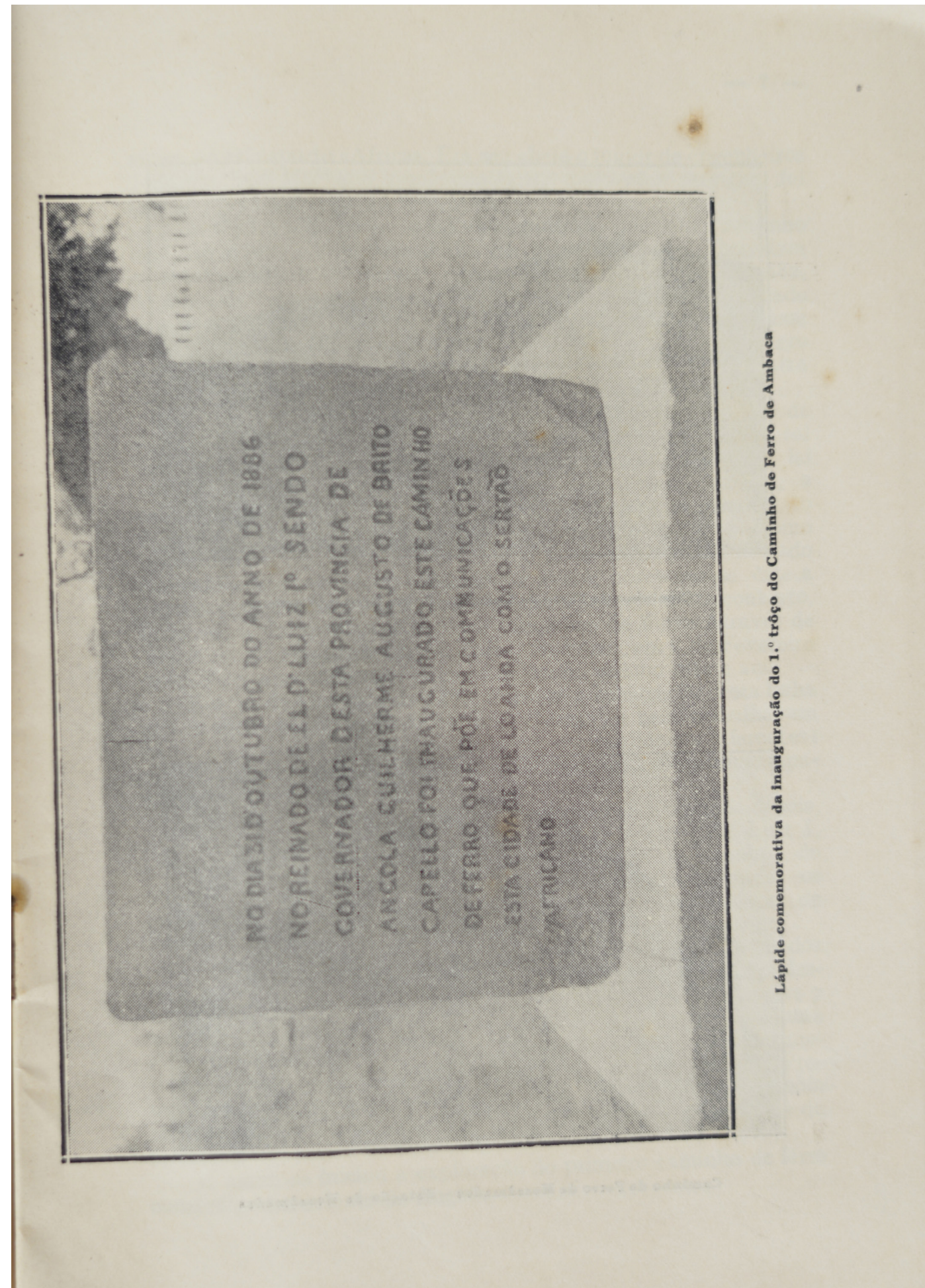
Via de 1 ^m ,067—Caminho de Ferro de Benguela	1:347	quilómetros
Via de 0 ^m ,60-- Caminho de Ferro do Amboim.....	106	

Dos Caminhos de Ferro citados, são considerados de penetração os Caminhos de Ferro de Luanda, o Caminho de Ferro de Mossâmedes e o Caminho de Ferro de Benguela.

I — RESUMO HISTÓRICO

Parece que as primeiras tentativas de construção de caminhos de ferro, em Angola, datam de 1848; nesse ano, Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo, associado com Silvano Francisco Luiz Pereira, Eduardo Germak Possolo e um estrangeiro de nome Schut, cônsul português em Hamburgo, projectam construir um caminho de ferro entre Luanda e Calumbo, mas somente catorze anos depois, em 1862, o governador José Baptista de Andrade manda estudar aquele caminho de ferro, pelo engenheiro João Soares Caldeira.

Em portaria de 5 de Agosto de 1873, determina o então ministro da Marinha e Ultramar, João de Andrade Corvo, que o governador geral de Angola forme um projecto de viação pública para a mesma colónia, mas a-pesar do mesmo ministro, em officio de 5 de Fevereiro do ano seguinte, ter insistido com o governador geral pelo cumprimento da referida portaria, é facto averiguado que somente em 9 de Dezembro do mesmo ano se publica um decreto aprovando um contrato entre o govêrno e Augusto Garrido, Alberto da Fonseca Abreu e Costa, José Jacinto Ferreira da Cruz, Angelo Sárrea de Sousa Prado, Joaquim Matoso da Câmara e Isaac Zagury, constituídos em sociedade, para a construção e exploração de uma linha-férrea, entre Luanda e Ambaca. O então ministro João de Andrade Corvo, para animar essa iniciativa, encarrega, por portaria de 28 de Junho de 1875, o condutor de segunda classe, Angelo Sárrea de Sousa Prado, de proceder aos estudos necessários para o reconhecimento da referida linha. A êsse reconhecimento, seguiram-se estudos definitivos feitos em 1877, pela brigada de estudos de Caminhos de Ferro, enviada à colónia, pelo mesmo ministro, e que a Angola veio no transporte de guerra «Índia». Essa brigada era chefiada pelo major de engenheiros, Manuel Rafael Gorjão, e composta pelos engenheiros, chefes de secção, Arnaldo de Novais, Gualberto Bettencourt Rodrigues e Henrique dos Santos Rosa e engenheiros-ajudantes João António Brissac das Neves Ferreira, Domingos Tasso de Figueiredo e Frederico Augusto Tôrres. Tinha esta brigada absoluta independência financeira dos Serviços de Fazenda, e o seu pessoal auferia largos vencimentos, nada lhe faltando. Outra brigada, para idênticos estudos em Moçambique, passava em Luanda, pouco tempo



Lápide comemorativa da inauguração do 1.º trço do Caminho de Ferro de Ambaca



Caminhos de Ferro de Luanda — Ponte General Carmona



Caminho de Ferro de Mossâmedes — Estação de Mossâmedes

antes, no transporte «África». Era seu chefe o major de engenheiros Joaquim José Machado, que mais tarde, por estes serviços, foi louvado pelo governo da metrópole.

De 1878 a 1882 pouco se adianta, pois uns queriam o caminho de ferro como complemento do rio Cuanza, outros abstrahiam completamente a via fluvial, até que, em 13 de Março de 1882, António de Nascimento Pereira Sampaio apresenta, na Sociedade de Geografia, uma proposta para que esta Sociedade representasse ao governo sôbre a necessidade urgente de um caminho de ferro de Luanda a Ambaca, lembrando a garantia de juro ou outra forma de subsídio para que a construção se efectivasse.

Foi encarregado de relatar esta proposta o ex-governador de Angola, Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, havendo-se de tal maneira que em 16 de Julho de 1885 era publicada uma lei autorizando o governo a adjudicar, precedendo concurso, a construção e exploração do referido caminho de ferro; e, em decreto de 24 do mesmo mês, era aberto o referido concurso. Como consequência, foi, em 25 de Setembro do mesmo ano, lavrado contrato entre o governo e Alexandre Peres, obrigando-se êste a constituir, para êsse fim, uma sociedade. Por fôrça dêste contrato, forma-se a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África, cujos estatutos são lavrados, no Pôrto, em 6 de Fevereiro de 1886, e aprovados por decreto de 10 do mesmo mês e ano.

Em 31 de Outubro de 1886, inicia-se a construção desta linha sob a direcção do engenheiro João Burnay, e nela trabalhavam nada menos que indivíduos de nove nacionalidades diferentes: portugueses, franceses, belgas, alemães, ingleses, americanos, espanhóis, italianos, um russo e um sueco.

Em 31 de Outubro de 1888, precisamente dois anos depois, dia do aniversário natalício de sua majestade el-rei D. Luiz I, conforme consta da Portaria Provincial de 30 de Outubro do mesmo ano, eram inaugurados, com tôda a solenidade, os primeiros 45 quilómetros (Luanda à Funda) do Caminho de Ferro de Ambaca.

Nesse dia, todo o comércio de Luanda encerrou as portas dos seus estabelecimentos, para que todos os seus empregados pudessem comparecer àquele acto. Esta cerimónia foi realizada pelas 7 horas, na presença das pessoas da maior representação e de uma fôrça de caçadores n.º 3, tendo começado pela bênção da locomotiva, seguida de «Te-Deum» cantado em acção de graças. Pro-nunciaram-se vários discursos, findos os quais se pôs o combóio em marcha, ao som de uma girândola de foguetes e salvas da fortaleza.

E assim se iniciou a exploração do primeiro caminho de ferro construído na colónia de Angola.

Outros caminhos de ferro se lhe seguiram: o Caminho de Ferro de Benguela, o Caminho de Ferro do Amboim, construídos por companhias particulares, e os Caminhos de Ferro de Malanje, Mossamedes e Golungo Alto, construídos pelo Estado. Isto para só falarmos dos caminhos de ferro de interesse geral, pois, além destes, foram ainda construídos, pela Companhia do Dombe-Drande, 17 quilómetros de linha de bitola de 0^m,60, mas apenas para o transporte dos seus produtos, para o porto do Cuio. Vejamos, agora, como nos aparece o Caminho de Ferro de Benguela. É sabido que a concepção deste caminho de ferro é devida a *sir* Robert Williams, que, tendo descoberto as minas da Katanga, procurou para elas um meio mais económico para transporte dos seus minérios. Tendo requerido, obteve do governo a concessão, por 99 anos, da construção e exploração de uma linha férrea «que, partindo da baía do Lobito, siga até à fronteira leste da provincia de Angola, aproximando-se no seu *terminus*, na fronteira, do paralelo 12° de latitude sul», concessão que lhe foi dada por decreto de 28 de Novembro de 1902. E assim se formou a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, com um capital de £ 3.000:000, no qual o Estado participou de £ 300:000, e cujos estatutos foram aprovados por decreto de 25 de Maio de 1903.

Em 1 de Março de 1903, iniciaram-se os trabalhos de construção, sendo, em 1908, abertos definitivamente, à exploração, os primeiros 197 quilómetros, isto é, desde o Lobito ao Cubal. Ainda nesse mesmo ano foi encarregada a firma Pauling & C.^o, por contrato, de continuar a construção, até Cuma, sendo esta secção (do quilómetro 197 a 320) inaugurada em 7 de Outubro de 1910. Em 31 de Julho de 1911, foi aberta à exploração a secção até o Lépi (quilómetro 360), cuja construção também havia sido dada por contrato à mesma firma. Em 18 de Outubro de 1913, chegava a linha ao Chinguar (quilómetro 519), depois de ter um ano antes sido aberta à exploração a secção até o Huambo (quilómetro 426) em 4 de Setembro de 1912.

Durante dez anos, devido a vários contratemplos a que não foi estranha a Grande Guerra, o caminho de ferro estacionou nestas alturas.

Apenas em 31 de Janeiro de 1924, foi inaugurada a exploração da linha até Silva Pôrto (quilómetro 627). Em Setembro de 1925 eram abertos à exploração mais 98 quilómetros, alcançando, assim, o caminho de ferro, o rio Cuanza (quilómetro 725), o qual é atravessado por uma ponte metálica de 160 metros. Esta ponte foi construída com tabuleiro em condições de permitir o trânsito de automóveis e peões, de acordo com o governo de Angola, tendo este participado, proporcionalmente, no custo da sua construção. Os restantes quilómetros, até a fronteira belga, foram

construídos em pouco mais de três anos, e assim, em 11 de Janeiro de 1929, entrava em exploração todo o caminho de ferro, na extensão de 1:347 quilómetros.

É este caminho de ferro, quer pela extensão da sua linha, quer pelo seu tráfego, o principal caminho de ferro em exploração na colónia de Angola. Seguem-se-lhe, em importância, os Caminhos de Ferro de Luanda, constituídos, presentemente, pelas antigas linhas de Ambaca e de Malanje e ramal do Golungo Alto, sob a administração única do Estado, resultante de em 1918 este ter tomado conta da linha de Ambaca.

A antiga linha de Ambaca, a que já nos referimos, tinha de extensão 363,44 quilómetros (de Luanda à margem direita do Lucala), tendo os seus primeiros quilómetros sido inaugurados, conforme já dissemos, em 31 de Outubro de 1888, e o seu último trôço, em 7 de Setembro de 1899.

A antiga linha de Malanje foi construída pelo Estado; tinha 140 quilómetros de extensão (de Lucala a Malanje). Foram inaugurados os primeiros quilómetros, 85 quilómetros (Lucala-Matete), em 8 de Setembro de 1907, e o último trôço (Matete-Malanje), em 1 de Setembro de 1909.

O ramal do Golungo Alto, de bitola de 0^m,60, foi também construído pelo Estado e tem 31 quilómetros em exploração. Foram abertos à exploração os seus primeiros quilómetros (de Canhoca a Cambondo—14 quilómetros), em 28 de Agosto de 1913, e o último trôço, em 20 de Outubro de 1915.

Em 1918 (Decreto n.º 4:600, de 13 de Julho) resolveu o governo da metrópole que o Caminho de Ferro de Ambaca passasse à posse do Estado, ficando assim os caminhos de ferro de Luanda constituídos por 504 quilómetros de linha geral (obtidos à custa dos 364 da antiga linha de Ambaca, e mais 140 da antiga linha de Malanje) e os 31 quilómetros de via de 0^m,60 do ramal do Golungo Alto. Depois do governo ter tomado posse da linha de Ambaca, procedeu-se à sua completa reconstrução: foram construídas três variantes principais à linha geral, renovada toda a linha por carris de 30 quilos, com travessa metálica, substituídos todos os viadutos metálicos do Vale do Zondo, por aterros, e o material circulante (locomotivas, carruagens, vagões, etc.) foi todo substituído.

Assim, os quilómetros em exploração dos Caminhos de Ferro de Luanda têm sofrido várias alterações, provenientes da abertura à exploração das variantes citadas e ainda com a construção do ramal de Calumbo.

As variantes e o ramal de Calumbo foram abertos à exploração nas seguintes datas:

1.^a variante — 61 quilómetros — (dos quilómetros 3 a 91 antigos), em 26 de Julho de 1924;

2.^a variante — 29,5 quilómetros — (dos quilómetros 91 a 147 antigos), em 19 de Dezembro de 1925;

Pequena variante — 4 quilóm. — (dos quilómetros 147 ao 150,5 antigos), em 7 de Janeiro de 1927;

3.^a variante — 52 quilómetros — (dos quilómetros 190 ao 254 antigos), em 11 de Novembro de 1931;

Ramal de Calumbo — 30 quilóm. — (do quilómetro 21 da 1.^a variante ao quilómetro 91 — Calumbo) em 19 de Dezembro de 1925.

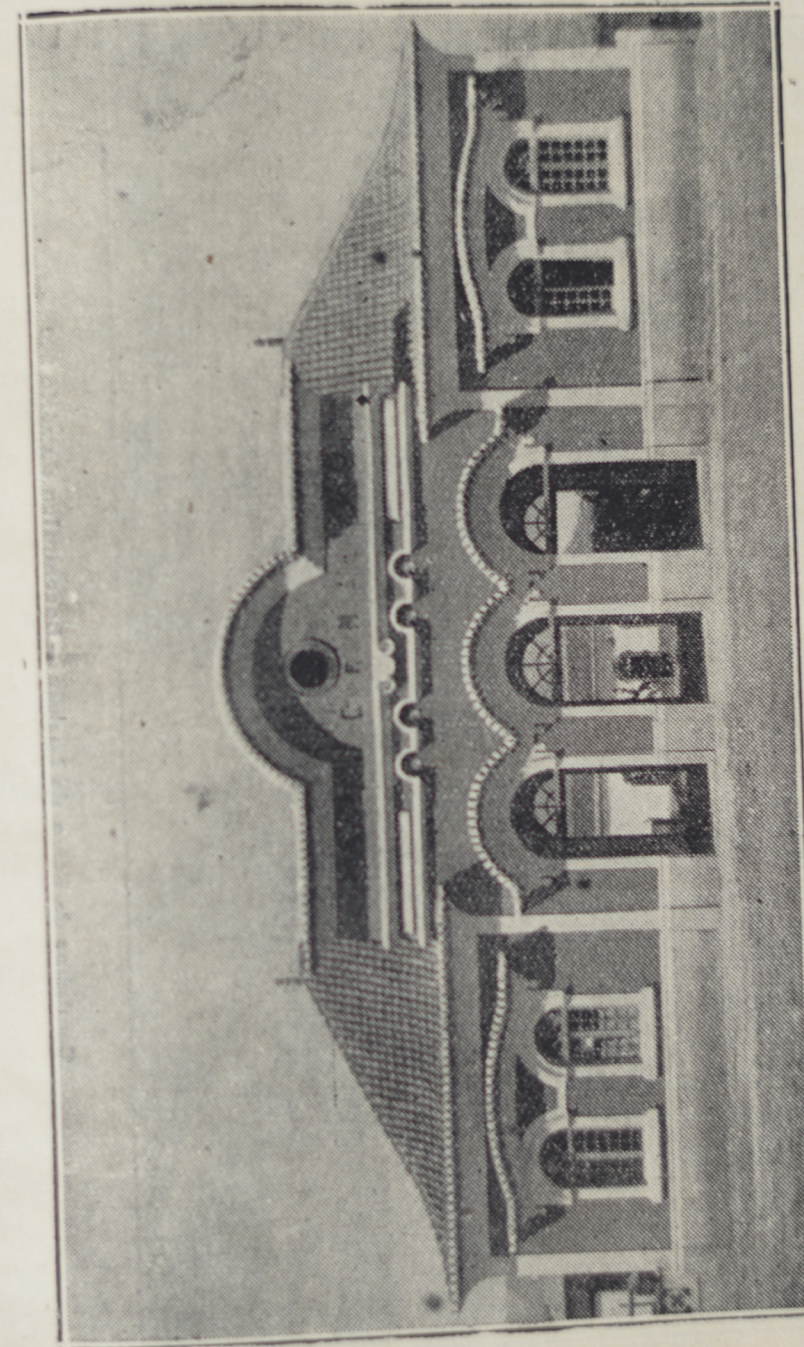
Variaram ainda os quilómetros em exploração, devido à continuação em serviço da antiga linha do Bengo até Catete-Nova, e à parte da chamada Bôlsa de Cassoalala (de Zenza a Cassoalala), que passou a constituir o ramal de Cassoalala. Por todos estes motivos, os Caminhos de Ferro de Luanda, constituídos presentemente pela linha marginal, linha geral, linha do Bengo, ramal de Calumbo, ramal de Cassoalala e ramal do Golungo Alto, possuem 617 quilómetros em exploração.

Em importância, segue-se-lhe o Caminho de Ferro de Mossâmedes, que presentemente possui 248 quilómetros de via em exploração, e que, partindo do porto de Mossâmedes, alcança a capital do distrito da Huila, Sá da Bandeira.

A idéa de construção dum caminho de ferro, que partindo do porto de Mossâmedes se dirigisse para o interior pela serra da Chela, era já muito antiga. Já a Carta de Lei de 15 de Setembro de 1890 autorizava o governo a adjudicar a construção e exploração deste caminho de ferro, mas o que é verdade é que somente em 28 de Setembro de 1905, foram iniciados os trabalhos de construção. Em 19 de Fevereiro de 1907, eram inaugurados os primeiros 67 quilómetros — tendo em Maio de 1916 atingido o quilómetro 186. Aqui estacionou, por mais de sete anos, tendo alcançado a cidade de Sá da Bandeira, seu *terminus* actual, em 31 de Maio de 1923.

Várias tentativas têm sido feitas para o prolongamento deste caminho de ferro, chegando-se a construir alguns quilómetros do troço Sá da Bandeira—Chibia, mas a sua exploração continua, ainda, até Sá da Bandeira.

Outro caminho de ferro da mesma bitola foi construído e é explorado pela Companhia do Caminho de Ferro do Amboim.



Caminho de Ferro de Mossâmedes — Estação de Vila Arriaga

Parte esta linha de Pôrto Amboim e tem como objectivo immediato a povoação da Gabela. Serve uma rica região agrícola, onde se desenvolvem todos os produtos coloniais, dos quais o principal é o café. Tem, presentemente, 106 quilómetros em exploração, havendo terraplenagens já feitas até ao quilómetro 110.

O respectivo contrato de concessão, assinado em 16 de Março de 1923, foi autorizado por decreto n.º 57, de 21 de Outubro de 1921.

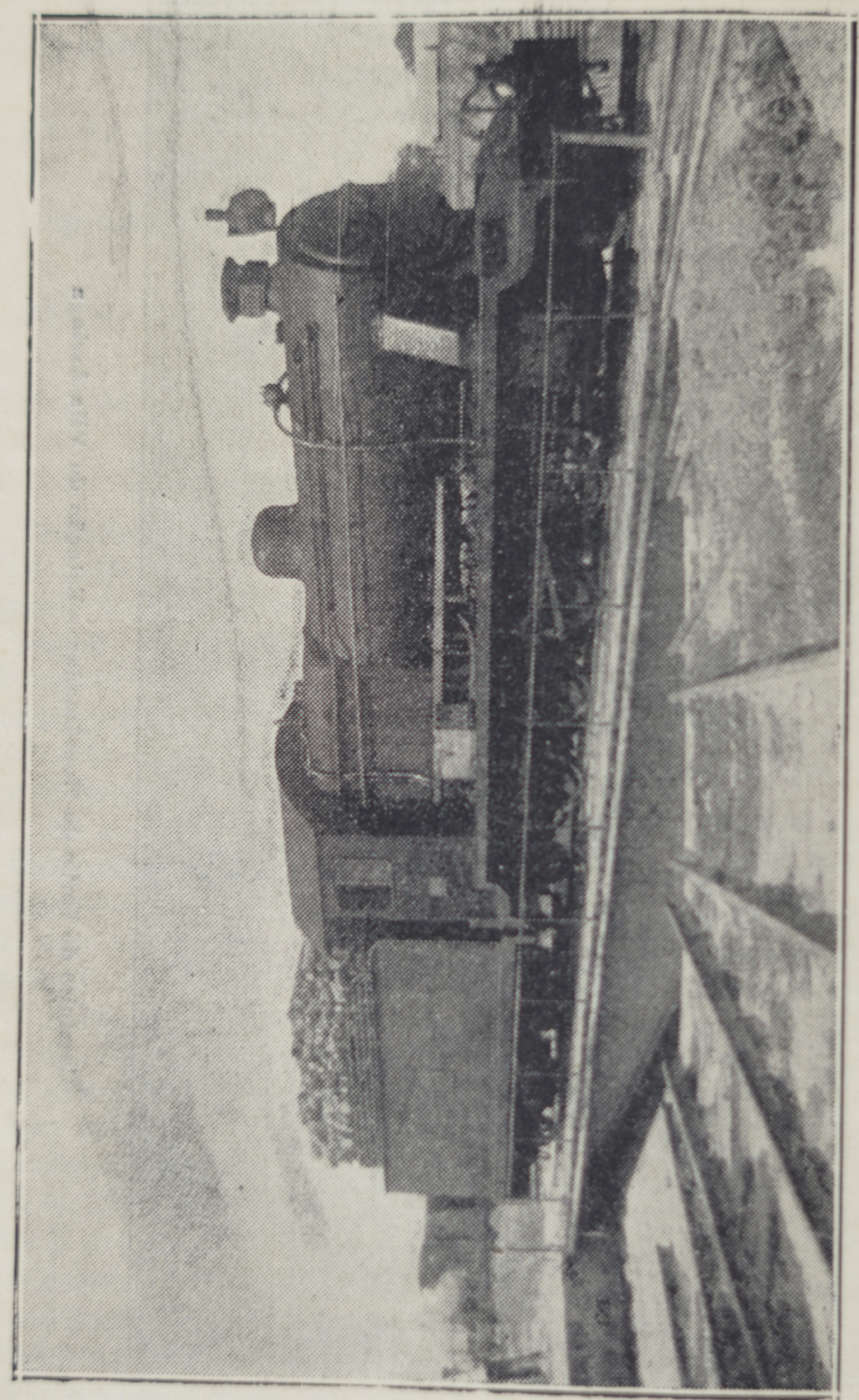
Vive, ainda, este caminho de ferro, em regime de exploração provisória. Os seus primeiros 80 quilómetros (de Pôrto Amboim a Carlaongo) foram abertos à exploração em 1 de Julho de 1925; em 9 de Maio de 1927 eram abertos à exploração mais 7 quilómetros, alcançando o quilómetro 96,400, em 2 de Outubro de 1928, o quilómetro 100, em 4 de Setembro de 1926, e o quilómetro 105,500 (Chindinde), onde ainda hoje se encontra, em 14 de Julho de 1931.

II — TRÁFEGO DOS CAMINHOS DE FERRO DA COLÓNIA

O movimento dos Caminhos de Ferro da colónia, durante os últimos anos, foi o seguinte :

PASSAGEIROS

Anos	Caminho de Ferro de Benguela	Caminhos de Ferro de Luanda	Caminho de Ferro de Mossâmedes	Caminho de Ferro do Amboim
1923	227:775	90:962	19:331	—
1924	227:853	97:446	12:799	—
1925	235:443	134:453	12:848	—
1926	228:724	139:968	9:539	2:251
1927	237:378	131:823	8:815	3:089
1928	225:002	106:208	10:938	2:142
1929	242:210	123:325	11:957	1:621
1930	259:512	122:518	12:268	2:692
1931	240:599	93:425	9:230	2:771
1932	187:839	82:128	5:766	1:384
1933	—	87:444	7:065	985



Caminhos de Ferro de Luanda — Locomotiva da série 200

MERCADORIAS (TONELADAS)

Anos	Caminho de Ferro de Benguela	Caminhos de Ferro de Luanda	Caminho de Ferro de Mossâmedes	Caminho de Ferro do Amboim
1923	171:849	34:079	12:180	—
1924	186:700	30:106	13:810	—
1925	172:393	47:514	14:899	—
1926	148:370	54:393	23:505	8:040
1927	203:581	74:672	20:834	7:386
1928	226:887	131:544	18:604	8:941
1929	232:647	108:132	21:559	9:320
1930	250:463	127:057	21:862	8:747
1931	246:429	106:478	18:831	8:928
1932	211:797	119:613	13:550	9:179
1933		161:153	17:465	6:780

Mostram estes mapas que o caminho de ferro de maior movimento é o de Benguela, mas aquele que apresenta maior desenvolvimento é o de Luanda.

III — ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO

A superintendência nos estudos, construção, exploração e administração dos portos e caminhos de ferro da colónia e bem assim a fiscalização no que se refere a concessões a companhias, emprêsas ou particulares, compete ao Estado, por intermédio dum organismo autónomo, dependente directamente do governo da colónia. Esse organismo, que é o Conselho Administrativo dos Portos e Caminhos de Ferro, tem a sua sede em Luanda.

A este Conselho, composto de três membros (engenheiro-director do Pôrto e Caminhos de Ferro de Luanda, engenheiro-chefe da Repartição Central dos Serviços de Obras Públicas e director-adjunto dos Serviços de Fazenda da Colónia) compete a política geral dos serviços enumerados, sob a orientação superior do governo geral da colónia e ministro das colónias, e, gozando de autonomia administrativa e financeira, utiliza as suas receitas próprias, acrescidas do subsídio do Estado (emquanto se mantiverem no estado deficitário), para fazer face às suas despesas.

Os organismos subordinados a este Conselho, sob a directa administração do Estado, são :

A Direcção do Pôrto e Caminhos de Ferro de Luanda ;
A Direcção do Pôrto do Lobito e da Fiscalização do Caminho de Ferro de Benguela ;

A Direcção dos Portos do Sul e Caminhos de Ferro de Mossâmedes ;

E os caminhos de ferro sob a administração particular e sobre os quais exerce fiscalização :

O Caminho de Ferro de Benguela, e o Caminho de Ferro do Amboim.

IV — TARIFAS EM VIGOR NOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Até 17 de Junho de 1931, o regime de tarifas era geral em toda a colónia, para todos os caminhos de ferro nela existentes. Na data citada, o Caminho de Ferro de Benguela, em virtude do número de quilómetros em exploração ter aumentado consideravelmente e ainda, e principalmente, devido ao facto da sua ligação com o caminho de ferro da África Central, passou a ter um regime de tarifas diferentes das dos restantes caminhos de ferro da colónia, tarifas que foram aprovadas pelo governo geral, por portaria n.º 799, da referida data.

Nas tarifas dos caminhos de ferro do Estado, que são aplicadas em toda a colónia, com excepção do Caminho de Ferro de Benguela, são consideradas: tarifas gerais e especiais. Estas últimas são principalmente destinadas aos produtos da colónia, de exportação. Todas as tarifas, com excepção das tarifas especiais que têm por base a cotação das mercadorias, são multiplicadas por um coeficiente de correcção variável com o valor da libra e resultante da fórmula $C=O, I L$, em que L é o valor da libra em angolares ao câmbio oficial, sendo actualizado, trimestralmente, sempre que a alteração no valor da libra fôr tal que produza, nesse coeficiente, uma diferença de uma unidade. Actualmente, esse coeficiente é II.

Nos caminhos de ferro do Estado, existem três classes de carruagens, para transporte de passageiros: I classe, II classe e III classe.

Na III classe sòmente podem viajar nativos; contudo, os nativos, trajando e calçando à europeia, decentemente vestidos, quando pelo seu porte e compostura não dêem origem a reparo dos outros passageiros, podem viajar nas classes superiores.

A tarifa geral de passageiros é a seguinte:

Por passageiro e quilómetro:

1. ^a classe	0,05
2. ^a »	0,03
3. ^a »	0,01

É, portanto, fácil de calcular, apròximadamente, o custo de passagens entre quaisquer estações, pois bastará multiplicar o número de quilómetros entre essas estações pela importância da tarifa correspondente à classe em que se pretende viajar e ainda pelo coëficiente calculado pela fórmula atrás indicada, e que presentemente é II.

Dissemos, aproximadamente, porque a esta importância devem ser aumentados os impostos de trânsito, sêlo, etc.; mas que representam sempre uma insignificante quantia.

Os passageiros de 1.^a e 2.^a classes têm direito a 50 quilos de bagagem gratuita, e os de 3.^a classe a 25 quilos.

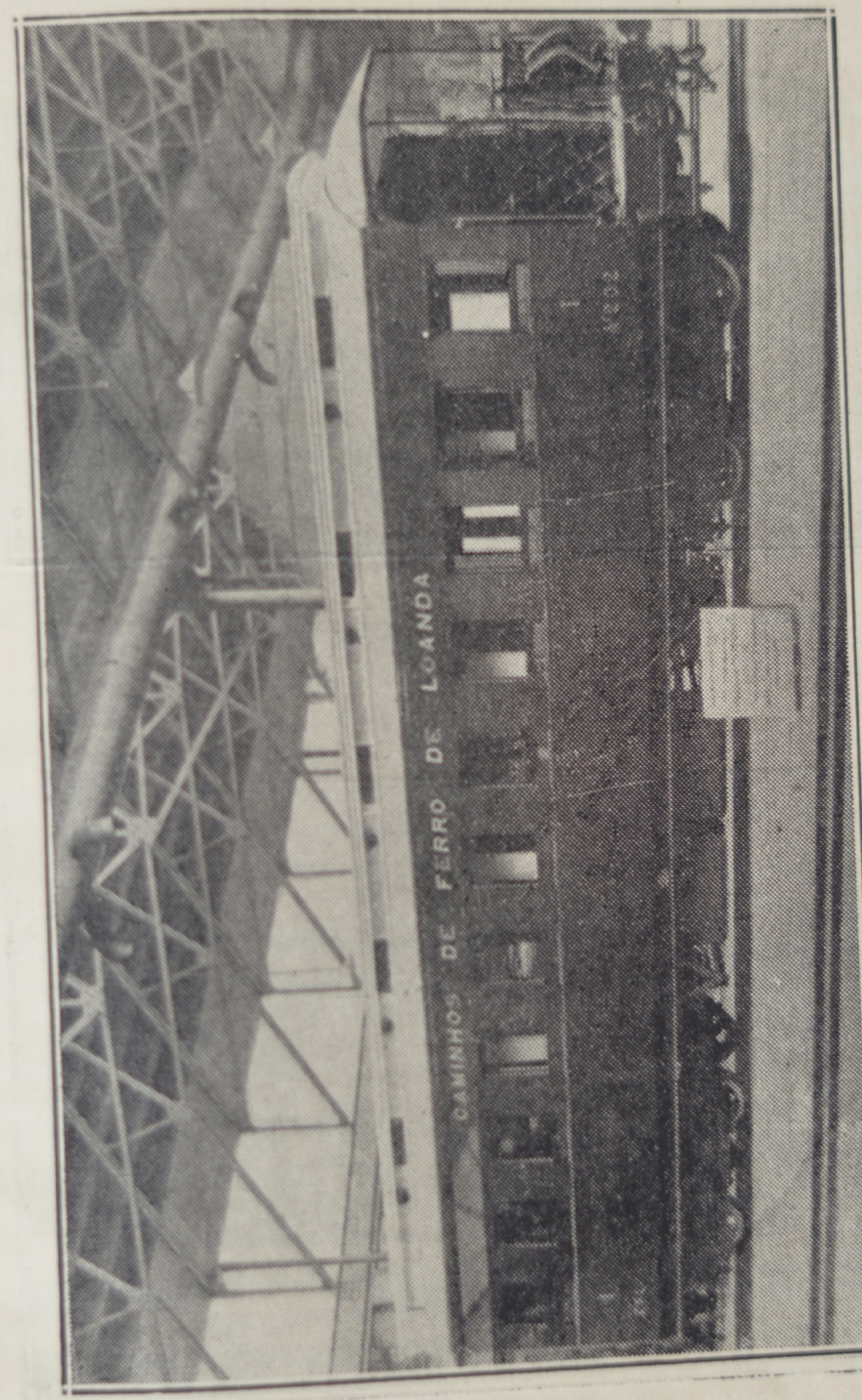
Existem tarifas especiais para passageiros, quando se trata de bilhetes de ida e volta, bilhetes de combóios tramways (simples) ida e volta e semanais, de assinaturas para passageiros e bicicletas, de camas nos combóios correios, de marcação de lugares e ainda para trabalhadores indígenas em grupo.

As tarifas gerais de pequena velocidade, para mercadorias, estão divididas em 4 classes:

Por tonelada e quilómetro:

1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	4. ^a classe
0,15	0,12	0,09	0,06

Para os produtos de exportação da colónia, existem tarifas especiais, às quais, como já dissemos, não se aplica o coëficiente de correcção indicado, mas que variam com a cotação dos géneros a transportar. Como medida de protecção aos géneros de exportação da colónia, tem, ainda, ultimamente, sido feitas reduções importantes, que vão até 50% das tarifas existentes. Assim, êste *bonus* é extensivo ao café, milho, fibra, etc.



Camínhos de Ferro de Luanda — Carruagem de passageiros

Foram, também, feitas reduções importantes nos custos dos transportes de automóveis, quando acompanhados dos seus proprietários.

V — MATERIAL EMPREGADO NOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Quási todo o material circulante empregado nos caminhos de ferro do Estado foi recentemente adquirido, obedecendo às mais rigorosas características e tendo em atenção o maior conforto dos passageiros e a maior segurança no transporte das mercadorias.

O Material de Tracção é dos principais fabricantes, como Armstrong, Henchel e Koppel, e outros.

Adquiriram-se, ultimamente, para os Caminhos de Ferro de Luanda, 34 locomotivas da bitola de 1^m,00, das quais 12 de grande potência e 2 para via de 0^m,60; para o Caminho de Ferro de Mossâmedes 9 locomotivas «Koppel», do último modelo. Assim, e com as locomotivas então já existentes, ficaram os caminhos de ferro do Estado possuindo 74 locomotivas, cujo valor de inventário é de angulares 30:613.422,86.

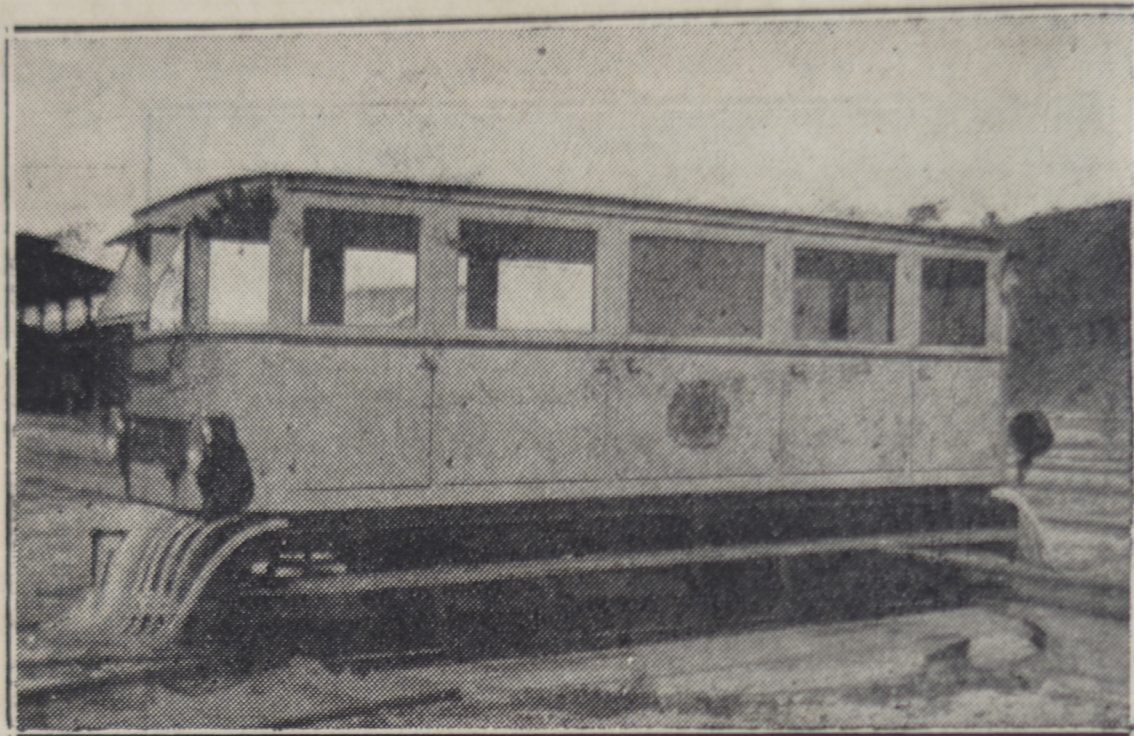
As carruagens, para passageiros, são do melhor fabrico, oferecendo o máximo conforto.

As carruagens de 1.^a e 2.^a classe têm corredor lateral e varandas nas extremidades, possuindo iluminação eléctrica e ventilação por ventoinhas eléctricas. Nos Caminhos de Ferro de Luanda, existem salões-camas e salões-restaurantes. É de 63 o número de carruagens e salões ao serviço nos caminhos de ferro do Estado, e o seu valor de inventário é de Angs. 3:523.024,93.

Os «wagons», para mercadorias, são todos de «Boggies» e de capacidade diferente, conforme a bitola da linha. Nos Caminhos de Ferro de Luanda, a sua capacidade é de 22,20, e 15 toneladas, e no Caminho de Ferro de Mossâmedes de 10 e 4 toneladas.

Todos os wagons são dotados de freio de vácuo, de maneira a permitir combóios de mercadorias acelerados.

O número de wagons e fourgons em serviço nos caminhos de ferro do Estado é de 483, cujo valor de inventário é de angulares 16:516.328,03.



Caminhos de Ferro de Luanda — Automóvel de linha



Caminho de Ferro de Mossâmedes — Estação de Sá da Bandeira

VI — CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO EM EXPLORAÇÃO

A) CAMINHOS DE FERRO DE LUANDA

Já dissemos que os Caminhos de Ferro de Luanda possuem 617 quilómetros em exploração, dos quais 586 da bitola de 1^m,00 e 31 da bitola de 0^m,60, assim distribuídos pelas suas diferentes linhas e ramais :

Linha geral de Luanda a Malanje	426	quilómetros
» marginal	7	»
» do Bengo	94	»
Ramal de Calumbo	30	»
» » Cassalala	29	»
» do Golungo Alto	31	»
	<u>617</u>	»

O número de passageiros, transportados em toda a rede, durante os últimos anos, foi o seguinte :

PASSAGEIROS

Classes	Anos económicos			
	1929-1930	1930-1931	1931-1932	1932-1933
	1. ^a classe	3:414	2:073	1:533
2. ^a classe	19:159	15:583	11:086	12:188
3. ^a classe	91:394	85:227	59:867	64:322
4. ^a classe (a)	15:990	11:906	5:609	5:926
	<u>129:957</u>	<u>114:789</u>	<u>78:095</u>	<u>84:085</u>

(a) — São considerados passageiros de 4.^a classe os indígenas que viajam em grupos, ao abrigo da tarifa especial G. V. N.º 5.

O movimento de mercadorias, durante os mesmos anos, foi o seguinte :

MERCADORIAS

Espécies	Anos económicos			
	1929-1930	1930-1931	1931-1932	1932-1933
Bagagem	341	314	232	229
G. Velocidade	4:089	4:219	4:313	4:339
P. Velocidade	103:046	108:845	95:178	125:929
T. de Serviços	8:419	11:364	10:865	13:030
Total ...	<u>115:896</u>	<u>124:742</u>	<u>110:588</u>	<u>143:527</u>

Verificando-se, assim, um aumento de tonelagem de ano para ano, com excepção do ano 1931-1932, em que essa tonelagem diminuiu.

De 1929-1930 a 1932-1933, deu-se um aumento de 27:631 toneladas, o que representa, aproximadamente, 24 % de aumento.

As principais mercadorias transportadas, nos últimos três anos, em pequena velocidade, por ordem decrescente de tonelagem no ano de 1930-1931, vão indicadas no mapa seguinte :

Espécies principais	Anos económicos		
	1930-1931 (em toneladas)	1931-1932 (em toneladas)	1932-1933 (em toneladas)
Pedra	24:810	11:890	10:910
Lenha	11:943	12:161	10:130
Café	6:784	3:952	4:740
Milho	5:416	6:889	17:184
Fuba	4:844	4:997	5:842
Farinha de trigo	2:802	351	386
Areia	2:171	689	1:473
Cimento	1:797	591	776
Azeite de palma	1:792	2:615	2:051
Sal ...	1:731	1:163	2:049
Peixe seco	1:638	1:585	1:908
Capim	1:585	1:586	1:566
Coconote	1:512	2:011	1:560
Açúcar	1:277	1:092	468
Farinha de mandioca	1:075	1:075	2:606
Fibra	719	1:198	1:440

Pelo exame d'êste quadro é fácil verificar as alterações das quantidades transportadas.

Os resultados financeiros da sua exploração, nos últimos três anos, podem ser analisados no mapa seguinte :

RESULTADOS FINANCEIROS DURANTE OS ÚLTIMOS TRÊS ANOS ECONÓMICOS

	Anos económicos		
	1930-1931	1931-1932	1932-1933
Quilómetro explorado.....	625	615	617
Quilómetro de trem.....	406.724	340.768	404.002
Receitas de exploração			
Passageiros	1:280.278,38	1:019.312,00	1:132.888,85
Mercadorias	5:200.603,95	4:822.046,25	7:463.310,05
Diversos.....	109.013,15	63.693,35	109.581,05
Soma...	6:589.895,48	5.905.951,60	8:705.779,95
Receitas fora do tráfego.....	130.108,89	—	—
Receita total...	6:720.004,37	5:905.951,60	8:705.779,95
Receita por quilómetro explorado	10.752,00	9.603,17	14.109,85
Receita por quilómetro de trem..	16,52	17,34	21,55
Despesas de exploração			
Direcção e Serviços Centrais			
Direcção e Expediente Central...	195.157,34	235.561,97	263.167,39
Serviço de Saúde.....	59.960,33	48.095,09	63.462,17
Contabilidade e Tesousaria.....	368.636,15	216.296,39	304.166,10
Fiscalização e Estatística.....	415.237,13	394.683,67	423.830,10
Movimento e Tráfego.....	2:352.160,41	1:925.930,61	1:869.725,75
Via e Obras.	3:125.326,49	2:423.449,83	2:075.134,43
Tracção	6:080.765,85	4:662.381,81	4:339.755,27
Despesa total...	12:597.243,70	9:906.399,37	9:239.241,28
Despesa por quilómetro explorado	20.155,58	16.107,96	14.974,45
Despesa por quilómetro de trem..	30,07	29,07	22,87
Deficit da Exploração.....	5:877.230,33	4:000.447,77	533.461,33
Deficit por quilómetro explorado	9.403,58	6.504,79	864,76
Deficit por quilómetro de trem..	14,45	11,73	1,32
Coefficiente de exploração.....	1,874	1,677	1,061

Por êstes números se verifica que os seus resultados têm melhorado consideravelmente.

mapa: página seguinte

O capital empregado pelo Estado, neste caminho de ferro, era, em 30 de Junho, de 1933, de angolares 282:475.162,38;

O material circulante, existente ao serviço, é o seguinte :

58 locomotivas

40 carruagens

444 wagons e fourgons,

mais que suficiente para o seu tráfego actual.

B) — CAMINHO DE FERRO DE MOSSAMEDES

O Caminho de Ferro de Mossâmedes possui, em exploração, como já foi dito, 248 quilómetros. Como propriedade do Estado, a sua administração está entregue à Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro do Sul, dependente do Conselho Administrativo dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia.

O número de passageiros, transportados nos últimos anos, foi o seguinte :

PASSAGEIROS

Classes	Anos económicos			
	1929-1930	1930-1931	1931-1932	1932-1933
1. ^a classe.....	1:307	1:185	611	601
2. ^a classe.....	2:449	2:720	1:643	1:650
3. ^a classe.....	6:485	6:314	4:182	3:094
4. ^a classe.....	2:287	1:880	588	163
	12:528	12:099	7:024	5:508



LINHAS EM EXPLORAÇÃO E CONSTRUÇÃO, EM 1934

<p>Caminho de Ferro de Luanda</p> <p>Bitola-1^m,00</p> <p>Em exploração</p> <p>uanda a Malanje.. 433 Km.</p> <p>inha do Bengo... 94</p> <p>amal de Calumbo. 30</p> <p>amal de Cassualala 29</p>	<p>Caminho de Ferro do Amboim</p> <p>Bitola-0^m,60</p> <p>Em exploração</p> <p>De P. Amboim ao.. 106 Km.</p> <p>Em construção</p> <p>Do Km' 106 a Gabela..... 14 Km.</p>	<p>Caminho de Ferro de Benguela</p> <p>Bitola-1^m,067</p> <p>Em exploração</p> <p>Do Lobito à Fron- teira..... 1:347 Km.</p>	<p>Caminho de Ferro de Mossamedes</p> <p>Bitola-0^m,60</p> <p>Em exploração</p> <p>De Mossamedes a Sá da Bandeira... 248 Km.</p>
--	---	---	---

O movimento de mercadorias, durante os mesmos anos, foi o seguinte :

MERCADORIAS

Espécies	Anos económicos			
	1929-1930	1930-1931	1931-1932	1932-1933
	Bagagem.....	88	84	57
G. Velocidade.	778	1:015	612	565
P. Velocidade.	13:525	13:098	10:722	7:947
T. de Serviços.	6:372	7:853	4:736	3:921
Total...	20:763	22:050	16:127	12:486

As principais mercadorias transportadas nos últimos três anos, em pequena velocidade, constam do mapa seguinte, onde vão indicadas as toneladas transportadas :

Espécies principais	Anos económicos		
	1930-1931	1931-1932	1932-1933
	(em toneladas)	(em toneladas)	(em toneladas)
Lenha	5:924	5:370	3:692
Farinha de milho e fuba....	1:151	924	412
Capim.....	635	598	296
Gasolina, petróleo e óleo....	619	196	161
Vinho.....	618	439	371
Sal	473	598	454
Milho	461	230	250
Gado (cabeças).....	7:174	7:453	1:191
Trigo.....	356	266	-,-
Peixe sêco.....	290	211	197

Os resultados financeiros da sua exploração, nos últimos três anos, constam do seguinte mapa :

	Anos económicos		
	1930-1931	1931-1932	1932-1933
	Quilómetros explorados	248	248
Quilómetros de trem.....	155:778	122:402	105:560
Receitas de exploração			
Passageiros	280.910,10	210.592,80	207.476,00
Mercadorias	1:431.788,70	1:144.999,90	964.575,80
Diversos.....	17.494,70	9.289,20	9.455,20
Soma...	1:730.193,50	1:364.881,90	1:181.507,00
Receitas acessórias do tráfego...	22.837,87	6.030,36	26.767,94
Receita total...	1:753.031,37	1:370.912,26	1:208.274,94
Receita por quilómetro explorado	7.078,67	5.527,87	4.872,07
Receita por quilómetro de trem.	11,25	11,20	11,44
Despesas de exploração			
Direcção e Serviços Centrais....	417.273,32	368.628,28	401.329,33
Movimento e Tráfego.....	691.921,91	542.324,85	524.190,36
Via e Obras.....	1:014.629,44	959.644,89	905.240,51
Tracção.....	1:459.484,63	1:293.411,16	1:148.885,93
Encargos Gerais.....	28.389,00	-,-	-,-
Despesa total...	3:611.698,30	3:164.009,18	2:979.646,13
Despesa por quilómetro explorado	14.563,29	12.758,10	12.014,70
Despesa por quilómetro de trem	23,18	25,85	28,22
Deficit da exploração.....	1:858.666,93	1:793.096,92	1:771.371,19
Deficit por quilómetro explorado.	7.494,62	7.230,23	7.142,63
Deficit por quilómetro de trem..	11,93	14,65	16,78
Coefficiente de exploração.....	2,06	2,30	2,46

O capital empregado pelo Estado, neste Caminho de Ferro, era, em 30 de Junho, de 1933, de angulares 32:120.560,88.

O material circulante, ao serviço neste Caminho de Ferro, é o seguinte :

- 16 locomotivas
- 23 carruagens
- 143 wagons e fourgons

CAPÍTULO II

PRINCIPAIS PORTOS COMERCIAIS

Os principais portos, testas de caminhos de ferro em exploração na colónia, começando do Norte para Sul, são:

- Pôrto de Luanda;
- Pôrto Amboim;
- Pôrto do Lobito e
- Pôrto de Mossâmedes.

Dêstes, sòmente o pôrto do Lobito é administrado por um serviço especial, dependente do Conselho Administrativo de Portos e Caminhos de Ferro da Colónia—Conselho de Administração do Pôrto do Lobito.

Os serviços dos portos de Luanda e Mossâmedes são desempenhados, ainda, conforme a sua natureza, pelas respectivas alfândegas e capitánias.

Pôrto Amboim é administrado, juntamente com o caminho de ferro do mesmo nome, pela Companhia do Caminho de Ferro do Amboim.

*

*

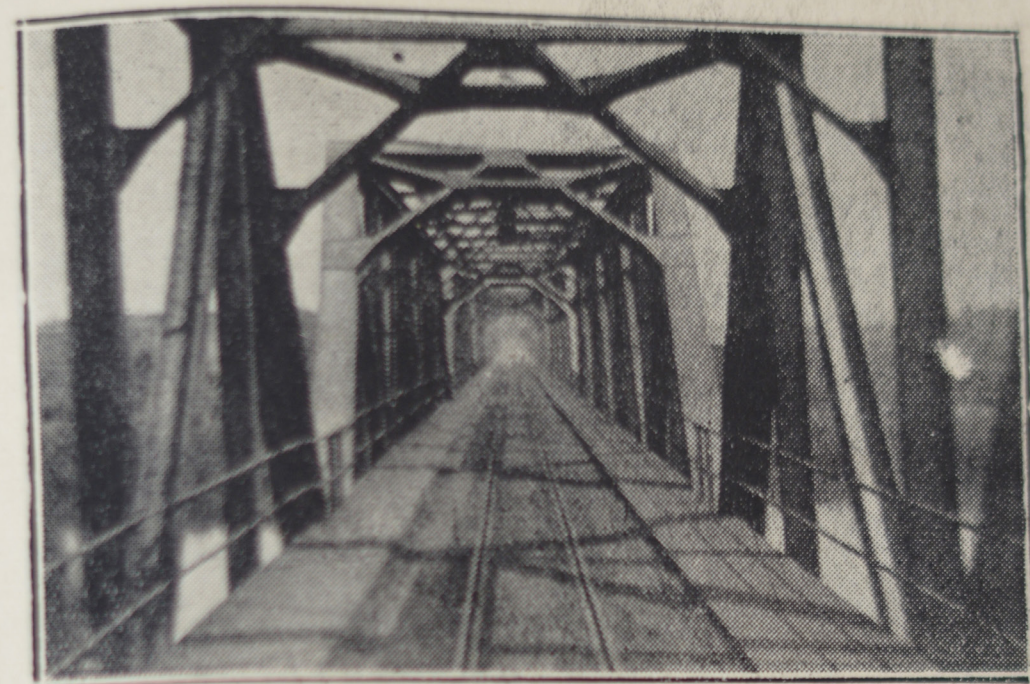
*

PÔRTO DE LUANDA—É este um dos principais portos de Angola, sendo, já hoje, relativamente importante o seu movimento, o que o coloca na colónia em segundo lugar, a seguir ao pôrto do Lobito.

Como testa dos Caminhos de Ferro de Luanda, que atravessam uma vasta zona de produção de géneros coloniais, como café, oleaginosas, sizal, milho, etc., apresenta as maiores possibilidades de um grande desenvolvimento.

Possui, já, um cais acostável para pequena cabotagem, de 400 metros de extensão, em fundos de três metros, e um desembarcadouro flutuante, para passageiros.

Brevemente, deverão começar as obras de construção de uma ponte-cais de cimento armado, podendo a ela atracar, simultâneamente, quatro dos maiores navios que freqüentam este pôrto, satisfazendo, assim, plenamente, às actuais necessidades da navegação.



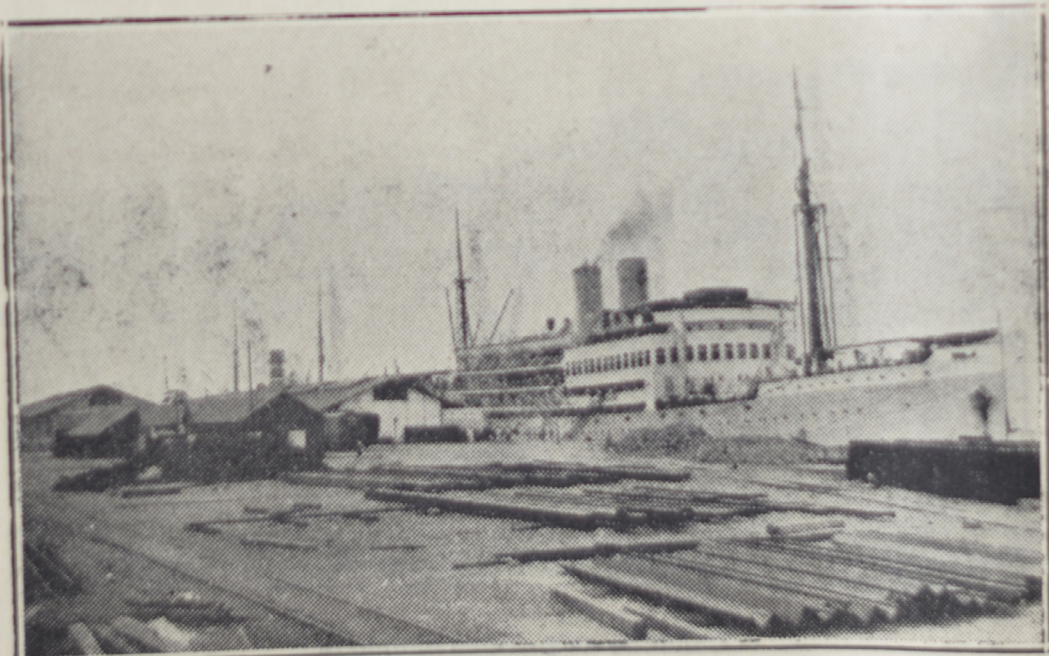
Caminho de Ferro de Benguela — Vista interior da ponte sôbre o rio Cuanza



Caminho de Ferro de Benguela
Reboque de um combóio por uma locomotiva «Garrats»



Caminho de Ferro de Benguela
A cremalheira, ao Km. 51, entre as estações do Lengue e S. Pedro



Pôrto do Lobito — Cais, em exploração

A tonelage das mercadorias importadas e exportadas pelo pôrto de Luanda, durante os últimos anos, foi a seguinte:

Anos	Importação (Toneladas)	Exportação (Toneladas)	Totais
1929	46:770	21:101	67:871
1930	49:846	17:268	67:114
1931	43:265	23:927	67:192
1932	37:398	24:281	61:679

PÔRTO AMBOIM — Constitue a testa do caminho de ferro do mesmo nome.

É explorado pela Companhia do Caminho de Ferro do Amboim, a qual construiu uma ponte-cais destinada a atracação de batelões.

O movimento do pôrto, nos últimos anos, foi o seguinte :

Designação	Anos económicos					
	1930-1931		1931-1932		1932-1933	
	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas	Entradas	Saídas
Vapores.....	98	98	82	82	90	90
Veleiros.....	30	30	35	35	27	27
Tonelage bruta.....	548:231	548:231	457:413	457:413	559:415	559:415
Tonelage líquida...	343:033	343:033	292:095	292:095	341:101	341:101
Mercadorias.....	2.174:905	6.097:551	2.412:947	5.222:468	1.894:694	5.945:564
Passageiros :						
1. ^a classe.....	46	65	52	34	40	43
2. ^a classe.....	83	97	85	73	89	62
3. ^a classe.....	155	133	123	108	132	105
4. ^a classe.....	—	—	3	305	27	—

PÔRTO DO LOBITO — É o mais importante pôrto da costa de Angola, quer pela sua situação, quer pelo movimento que já possue.

A êste pôrto, testa do importante Caminho de Ferro de Benguela, que atravessa tôda a colónia de Angola, ligando com a rêde ferroviária do centro de África, está reservado o maior futuro.

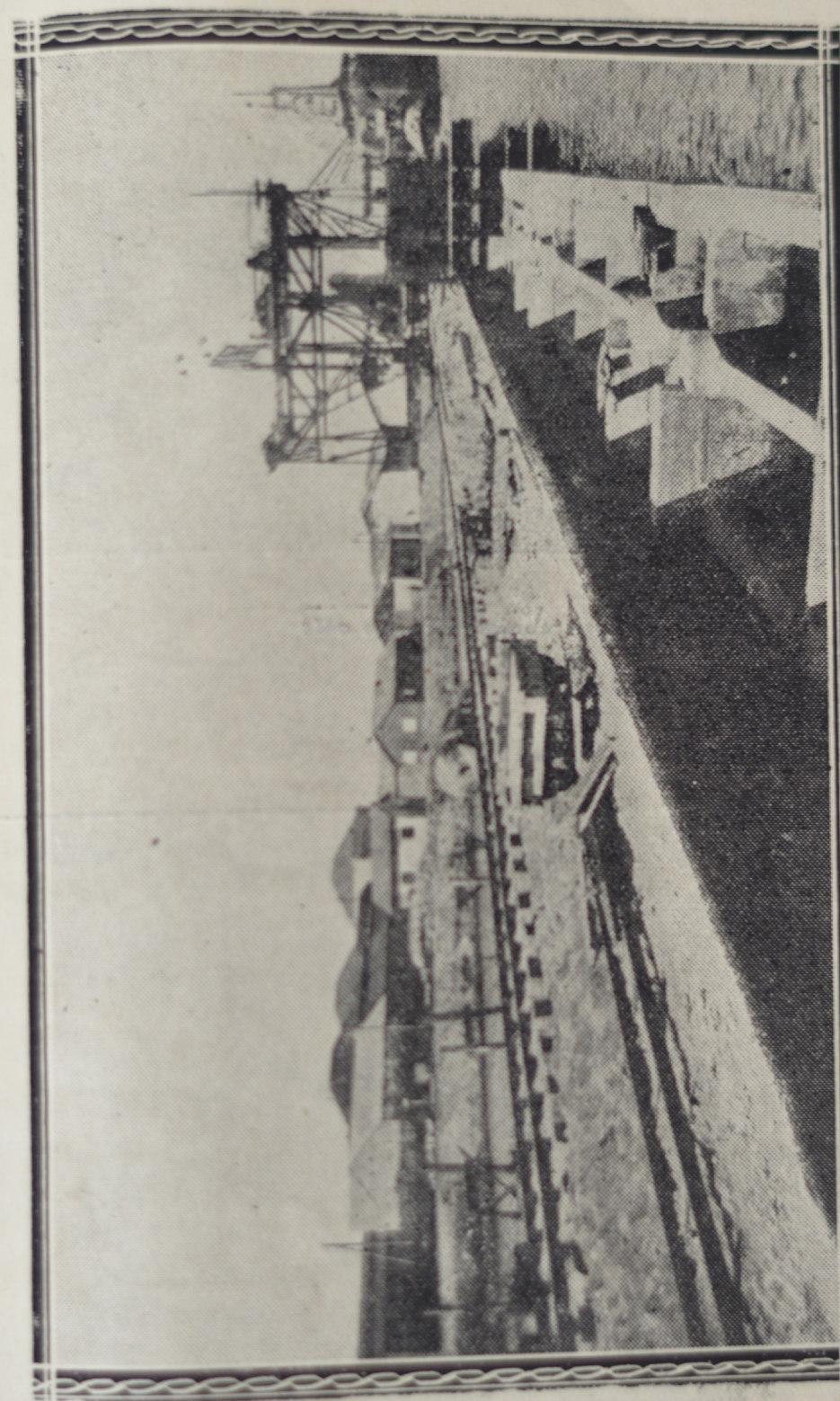
Pensando desta maneira, não se tem o govêrno poupado a despesas, para o tornar um dos melhores portos de África, construindo as obras para isso necessárias.

Durante muitos anos, os navios, dadas as condições naturais e excepcionais dêste pôrto, atracavam a uma ponte de madeira, pertencente ao Caminho de Ferro de Benguela, e que pouco se destacava de terra. Resolveu o govêrno do alto comissário desta colónia, o general Norton de Matos, proceder à construção das obras do pôrto, tendo sido encarregada dêsses trabalhos a firma inglesa Pauling & C.^o, Ltd., e assim se construíram 220 metros de cais acostável, que se encontram em exploração desde princípios de 1928.

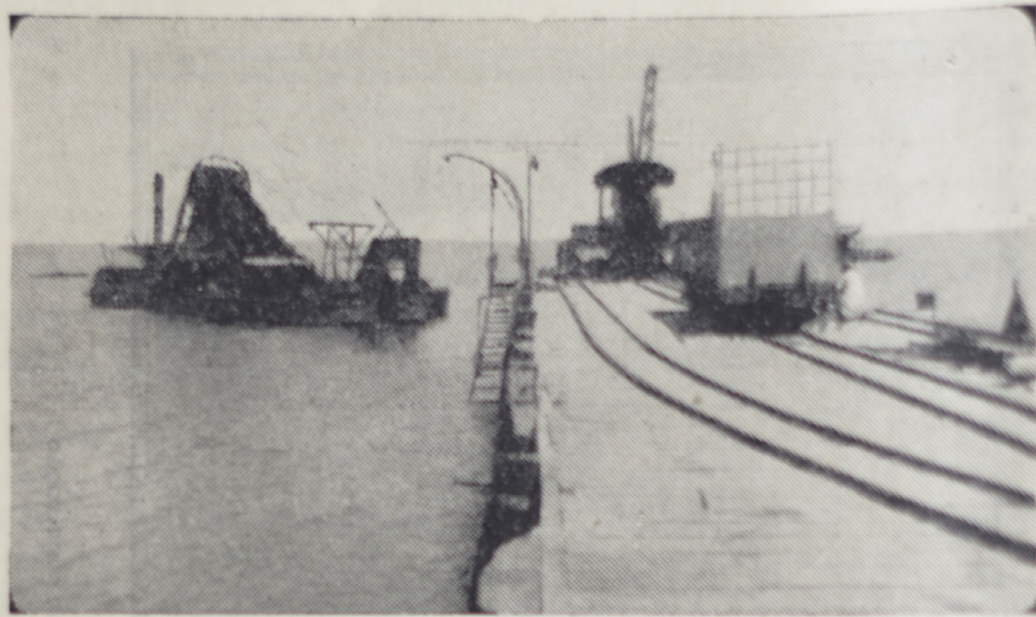
Últimamente, foi a continuação destas obras dada, de empreitada, à firma alemã, Grun & Bilfinger A. G. Manheim, encontrando-se, presentemente, quási concluídos mais 633 metros de cais.

Espera-se que, no segundo semestre do corrente ano, possa ser feita a sua inauguração, ficando assim, o pôrto do Lobito, com 853 metros de cais acostável para navios de alto bordo.

Presentemente, já estão em exploração alguns dos armazéns que a mesma firma foi encarregada de construir. A administração dêstes serviços está, desde há anos, entregue a um organismo — Conselho de Administração do Pôrto do Lobito — composto de três membros, com autonomia própria, que funciona no Lobito, como delegação do Conselho Administrativo dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia.



Pôrto do Lobito — Trecho do cais em construção



Pôrto Amboim — Ponte cais



Pôrto de Mossâmedes — Ponte cais — Embarque de gado

Durante os últimos anos, o número total de navios entrados no pôrto do Lobito, com a respectiva tonelagem e dias de acostagem, foi o seguinte :

	Número de navios	Tonelagem	Dias de acostagem		
			Cais do Estado	Ponte do C. F. B.	Total
1929-1930	235	862:283	598	180	778
1930-1931	321	1.308:569	494	130	624
1931-1932	403	1.956:109	535	180	715
1932-1933	331	1.644:209	419	144	563

e o número de passageiros, em trânsito pelo pôrto, foi o seguinte :

Anos	Europeus				Indígenas			
	Desembarcados		Embarcados		Desembarcados		Embarcados	
	Para Angola	Em Trânsito	De Angola	Em Trânsito	Para Angola	Em Trânsito	De Angola	Em Trânsito
1929-1930	3:133	67	1:983	24	323	—	1:195	—
1930-1931	2:739	44	1:996	25	665	—	256	—
1931-1932	2:568	1:043	2:053	3:004	726	—	460	—
1932-1933	1:899	1:095	1:873	1:827	—	—	—	—

Total		Total
Desembarcados	Embarcados	
3:523	3:202	6:725
3:448	2:277	5:725
4:337	5:517	9:854

Quanto ao movimento de mercadorias, pode reunir-se num único quadro, onde se indicam, em separado, as quantidades de minério exportado por este pôrto;

Anos	Importação		Exportação		
	Para Angola	Em Trânsito	De Angola	Em Trânsito	Minério
1929-1930	30:615	30:138	67:796	—	—
1930-1931	34:292	7:942	84:882	—	1:086
1931-1932	43:744	2:113	56:535	40	32:424
1932-1933	28:771	2:620	61:019	26	21:294

Somas

		Importação	Exportação
		60:753	67:796
De Angola	Em Trânsito	42:234	86:117
		45:857	89:014
—	—	31:391	82:339

—PÔRTO DE MOSSAMEDES— Sendo testa do Caminho de Ferrô de Mossâmedes, o seu desenvolvimento prende-se com o desenvolvimento do planalto da Huila, ainda que tenha já uma relativa importância a exportação local de peixe preparado.

O tráfego de gado é também já apreciável, podendo vir a tomar grande desenvolvimento, pela sua ligação pelo caminho de ferro com uma extensa região onde êste existe em grande abundância. Possui, presentemente, uma ponte-cais, para movimento de passageiros e mercadorias.

