



CP
BOLETIM

Nº 146 AGOSTO DE 1941 13º ANO

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

DA direcção GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL.

Problemas recreativos

Resultados do n.º 143

Quadros	Soluções	Colaboradores	Produções de sua autoria (Números)
Honra	20	Brielga (T. E.)	3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 13
		Britabrantos (L. A. C.) ..	7
		Dalotos (L. A. C.)	—
		Mafistófales	20
		Sécora	1, 2, 11, 12
Mérito	19	Arlinda	—
		Carliostro	—
		Pastor	—
		Cruz Canhoto	—
		Fred-Rico	—
	19	Martins	—
		Novata	—
		Otrebia	—
		Ti-Carvalhinho	—
		Roldão (L. A. C.)	—
	19	Veste-se	—
		Gavião	—
		Pacato	—
		Profeta	—
		Barrabás	—
	17	Diabo Vermelho	—
		Manelik	—
		Visconde de Cambolh	—
		Visconde de la Morlière ..	—
		Radamés	—
	18	Filho de pouca sorte	—
Distinção	Votos		Votadas
	12	Sécora	1
	2	Britabrantos (L. A. C.)	7
		Bandarra	15
		Zéfran Cisco	14, 16 a 19

Soluções:

Duplas: Capitão (ou) Corifeu, Câmara, Pilanga.

Novíssimas: Valedor, Estôfa, Manda-chuva, Mão-posta.

Sincopadas: Machucho, Machete, Finito, Trôpeco.

Transpostas: Cara, Dámaso, Marma.

Enigmas tipográficos: Comarca, Canoila, Que-rela, Aquilino, Despeito, Tagarela.

Em triângulo: 1.º — Airão, irar, rás, ar, o; 2.º — Panal; amor, nós, ar, l.

• • •

Biformes: 1 — Quando um exército está enfraquecido a derrota é certa. — 3.

2 — Devemos prestar sempre com prontidão qualquer informação pedida pelo Público — 3.

•

3 — Aquela «mulher» é vendedeira de «peixe» (1) — 3.

•

4 — O meu sócio tem a esposa no hospital — 4.

5 — É conveniente ter a cama num quarto soalheiro (2) — 4.

•

6 — Evitam-se reclamações havendo cuidado com a descarga dos volumes — 2.

•

7 — O molho de escabeche é bom quando não está salgado — 2.

• • •

Eléctrica: 8 — Quando a comida é pouca, escusado é preparar um grande apetite — 3-2.

• • •

Sincopadas: 9 — O teu filho é um excelente sacerdote — 3-2.

•

10 — A procissão da universidade realizou-se de manhã cedo — 3-2.

•

11 — Tenho vontade de fazer um seguro de vida — 3-2.

•

12 — Ninguém pode opôr-se a uma determinação do Governo — 3-2.

•

(A um colega amigo)

13 — Olha que a lotaria não te é favorável, muito embora ainda tenhas o sentimento de que um dia hás-de ser feliz — 3-2.

• • •

Enigmas tipográficos:

14 — P (5) 15 — S IO (7)

16 — EE CR (9)

(1) — de rio.

(2) — no inverno.

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro *Alvaro de Lima Henriques*

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercalista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: O novo edifício de passageiros da estação de Évora. — Angola, terra de promessa. — Carlos Rodrigues Parreira. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Pessoal.

O novo edifício de passageiros da estação de Évora

HÁ muito tempo que se pensava em melhorar o velho edifício de passageiros da estação de Évora que, tanto exterior como interiormente, apresentava aspecto inestético, completamente em antagonismo com a categoria da venusta capital da província do Alentejo, justamente cognominada «cidade-museu de Portugal».

O velho casarão comportava instalações que não satisfaziam as necessidades

da exploração ferroviária nem ofereciam as mais rudimentares comodidades ao Público.

Em 1928 fez-se projecto de larga remodelação que não conseguiu aprovação talvez por aparente grandiosidade e receio de correlativa despesa com a construção.

Em 1939 voltou-se ao assunto e estudou-se programa de alterações a introduzir no edifício que então existia, com o intuito de lhe fornecer o mínimo de melho-



O novo edifício de passageiros da estação de Évora

Fotog. do Sr. Eng.º *Luiz Costa*, da D. G. C. F.



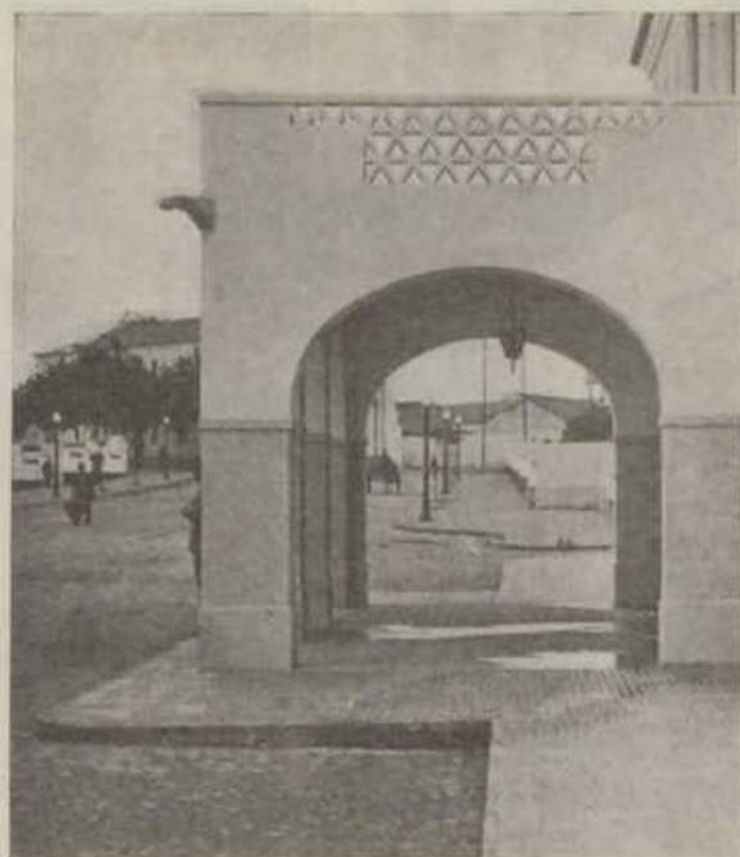
Vista do edifício de passageiros da estação de Évora, antes de 1940
Fotog. do Sr. Eng.º Serpa Pinto Marques



Outra vista do edifício da estação de Évora, antes de 1940
Fotog. do Sr. Eng.º Serpa Pinto Marques



Perspectiva do novo edifício de passageiros da estação de Évora,
do lado da cidade.
Fotog. do Sr. Eng.º Luís Costa, da D. G. C. F.



Pórtico do novo edifício de passageiros da estação
de Évora.

Fotog. do Sr. Eng.º Luís Costa, da D. G. C. F.

ramentos indispensáveis dentro da mais estrita economia.

Não foi sem dificuldade que se atingiu a forma definitiva através de inúmeras tentativas cujos resultados, por vezes ingratos, chegaram a fazer desanimar, pois o vetusto e desproporcionado casarão resistia a todos os ensaios de embelezamento, tão vincada era a sua fealdade original.

Ao esquadrinhar o passado artístico de Portugal, que em Évora deixou indeléveis marcas de formosura e harmonia nas construções, julgou-se encontrar sugestão digna de aproveitamento na tradição das arcadas com que outrora se ladeavam as vias urbanas e de que as eborenses, felizmente existentes em largos troços, constituem raro espécime na nossa terra.

Para realçar o corpo central do edifício, acrescentou-se-lhe pórtico de três arcos que reflecte, embora com modéstia, a racional construção de abrigos para transeuntes urbanos que nos legou a Idade Média.

Afigura-se-nos desnecessário salientar a comodidade que para os viajantes representará o pórtico-abrigo.

Apesar das vantagens que técnica e artisticamente atribuíamos a esta construção, não podemos furtar-nos ao desabafo de dizer que tão desanimados já estávamos com o delineamento de tal projecto, que a solução foi apresentada somente como prova de incansável vontade de bem servir, mas sem convicção de que pudesse ser aceita superiormente, pois na realidade ocasionava aumento da despesa prevista, em detrimento de ordens terminantes recebidas.

Ao contrário do que se esperava, porém, a idéia foi imediatamente adoptada e tratou-se de a estudar pormenorizadamente, o que, como é natural, causou regosijo em quem começava a dar mostra de esgotamento de inspiração para solucionar caso tão ingrato.

Os parapeitos do terraço que serve de cobertura ao pórtico vasaram-se como grades de tijolo, ainda em nossos dias de franca aplicação em terras de Além-Tejo, facto que mais vincou a nota de regionalismo da construção.

O corpo central da fachada do lado da cidade foi enriquecido não só com envasamento de cantaria, que aliás é geral em tôdas as fachadas, mas também com largas



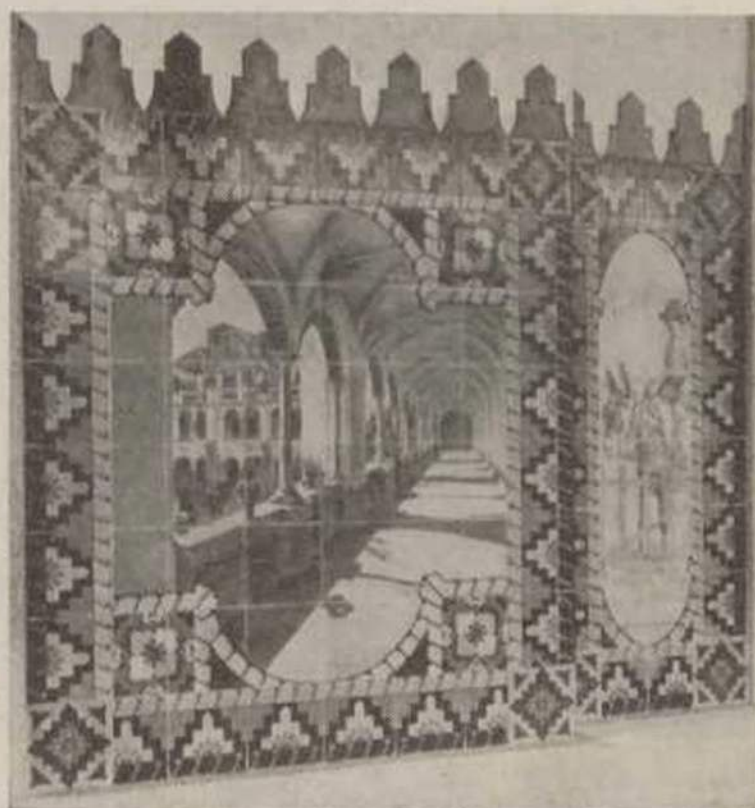
Quadro de azulejos representativo do Palácio da família Soure, na cidade de Évora

pilastras nos cunhais e singelo frontão onde sobressai o escudo com brasão de Portugal.

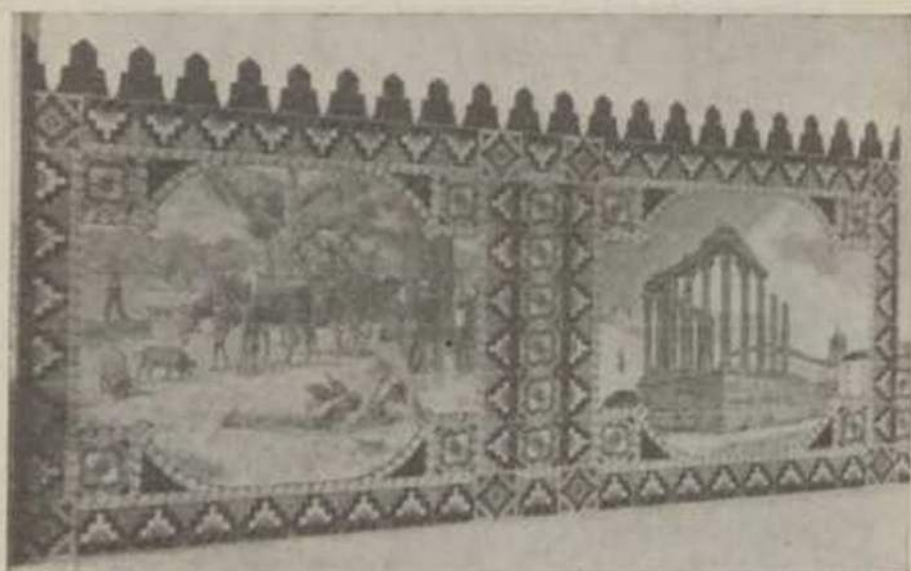
A Direcção Geral de Caminhos de Ferro, à qual competia apreciar o projecto e arcar com a maior parte da despesa, perfilhou-o



«D. Manuel I investe Vasco da Gama no comando da expedição à Índia» — 1497.



Formosa vista do claustro da Sé de Évora



Trabalhos agrícolas no Alentejo e Templo de Diana em Évora

com tal entusiasmo que resolveu ampliá-lo com abrigo alpendrado para passageiros, delineado no mesmo estilo, o que beneficiou o alçado do lado das vias além de toda a expectativa.

A execução das obras foi feita sob vigilância aturada da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que imprimiu a todos os trabalhos tanto interesse, carinho e esmero que o inestético casarão se metamorfoseou no mais belo edificio de passageiros de toda a rede ferroviária do Sul e Sueste.

O paramento da parede do edificio do lado das linhas, na parte abrigada pelo alpendre, bem como os tópos, foram ornamentados com silhares de azulejos policrómicos formando lindos quadros de assunto histórico, devidos ao inspirado lápis do grande artista Jorge Colaço, que além disso os en-

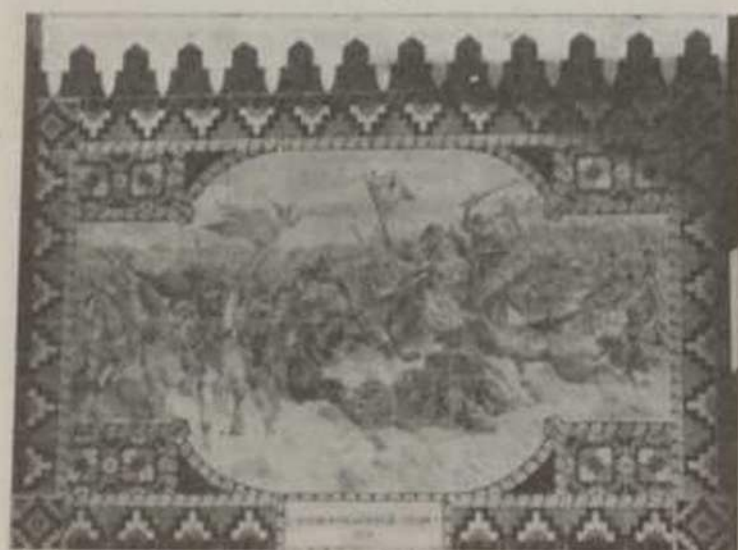
riqueceu com molduras verdadeiramente primorosas.

Também internamente o vestibulo e salas de espera foram aformoseados com silhares de azulejos de desenhos tradicionais, inspirados nos modelos existentes nos afamados monumentos que o passado legou à cidade.

O apuro de estilização com que toda a obra foi conduzida pela D. G. C. F. levou ao ponto de se estudar pormenorizadamente os candieiros da iluminação eléctrica, a mobília das salas de espera e até os espelhos das fechaduras das portas e o rico lagado da plataforma anexa ao edificio.

O rés-do-chão comporta amplo vestibulo onde existem as bilheteiras e despacho de bagagens, salas da «Direcção única da Estrêla de Évora» onde se instalará o novo sistema de exploração simplificada das linhas férreas, gabinetes para Inspectores, Chefe e Sub-chefe da estação, telégrafo, Fiscal do Governo, salas de espera e escritório da secção de Via e Obras, com o respectivo gabinete para o Chefe de secção. O primeiro andar compõe-se unicamente de habitação para o Chefe da estação.

As fotografias que acompanham esta noticia permitem fazer o confronto entre o que foi e se tornou o edificio de passageiros de Évora, mercê da intensa e extensa colaboração da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.



Inspiradas composições históricas, da autoria do grande azulejista Jorge Colaço, como aliás todos os outros quadros. À esquerda, vê-se D. Nuno Álvares Pereira na Batalha dos Atoleiros, em 1384. À direita, El-Rei D. Afonso IV desbarata os mouros na batalha do Salado, em 1340.

Angola, terra de promessa

Pelo Snr. Eng. M. Botelho da Costa, Sub-Chefe de Serviço do Movimento

Não há ainda muitas dezenas de anos que as Colónias, principalmente as africanas, eram, para o grande Público, territórios vagamente definidos, situados num outro mundo, terras de pretos que comiam brancos e de animais ferozes que só comiam pretos, porque os brancos haviam sido digeridos pelos primeiros.

Parece que existia então, no subconsciente da maior parte da gente da metrópole, o vago receio ainda dos monstros e dos fantasmas que as lendas da Idade Média faziam habitar nas terras africanas!

Esses receios têm passado a pouco e pouco, mas existe ainda em muita gente portuguesa uma certa relutância em ir para a África, principalmente para Angola!

Ora as fases perigosas das Colónias já passaram! A fase do explorador, a do soldado, a do funcionário público, a do comerciante e a do colono, cederam o lugar à fase do técnico, empregada esta palavra no seu sentido mais lato, e o futuro de Angola apresenta-se aos nossos olhos cheio de promessas e de riquezas oferecendo o melhor e o mais belo campo de acção para o exercício da actividade da maioria dos estudantes portugueses, diplomados de amanhã, que não preferiam encostar-se às esquinas da Baixa aguardando a abertura de um concurso para funcionário público ou de qualquer empresa particular em que cada um dos 200 candidatos alimenta a esperança de vir a preencher uma do reduzido número de 3 ou de 4 vagas!

O fim desta palestra, incorporada na Semana das Colónias, que a patriótica Sociedade de Geografia todos os anos celebra e que tão bom acolhimento encontra em toda a parte, é precisamente o de impregnar de espírito colonial a opinião e o sentir dos alunos do Instituto Comercial de Lisboa, despertando-lhes o desejo de bem servirem

Portugal, servindo a mais bela, a maior e a mais rica colónia do Império.

Permita Deus que saibamos desempenhar-nos bem da missão que nos foi confiada!

Das oito Colónias que Portugal possui actualmente, Angola é de facto a mais vasta e deve considerar-se também a mais bela e a mais rica não só pela situação geográfica que ocupa, como pela variedade de clima e de território e mesmo até pela densidade e pelo carácter da sua população indígena!

Angola, de que faz parte o enclave de Cabinda, está situada na costa ocidental da África, entre 4° 22' e 18° 03' de latitude sul e 11° 41' e 24° 05' de longitude leste de Greenwich.

É banhada a ocidente pelo Oceano Atlântico, com uma extensão de costa de 1.650 Km. e limitada ao norte pelos Congos francês e belga, a leste pelo Congo belga e pela Rodésia e ao sul pela região ainda hoje conhecida pela África do Sudoeste Alemão, oferecendo uma extensão de fronteira de 4.837 Km.. A sua superfície é de 1.263.700 Km.² e, portanto, tão extensa como quatorze vezes e meia Portugal ou como a França e a Alemanha reunidas, antes da incorporação da Áustria no Estado alemão.

Vista do mar, quasi toda a zona litoral de Angola é érma e triste e o navegante que pela vez primeira a observe não pode deixar de sentir uma grande desilusão ao supor que a Colónia inteira é tão pobre, árida e triste como a costa que à sua vista se depara!

É que, minhas Senhoras e meus Senhores, a costa angolana, com os seus mórros amarelentos e escavados esconde avaramente no fundo dos enrugamentos sucessivos do terreno a formidável riqueza do seu

fertilíssimo interior onde o luxuriante arvoredo e os montes e prados vicejantes facultam uma vida alegre e relativamente fácil no meio de uma paisagem de encanto e de clima ameno.

Não pode admirar que um território tão extenso apresente um relevo de variadíssimos aspectos, mas sob o ponto de vista orográfico, podemos, de uma forma geral, dividir Angola em três zonas distintas:

A faixa litoral, compreendendo por vezes a largura de 100 e até de 150 Km. que vai gradualmente elevando-se para o interior em ondulações sucessivas.

A zona intermédia entre a faixa litoral e o planalto, onde se encontram os maiores acidentes orográficos, as quedas de água e os montes com vestígios vulcânicos.

E a zona dos planaltos de Malange, da Lunda, do Bié, do Moxico, de Benguela e de Mossâmedes, com altitudes superiores a 1.000^m.

A colónia de Angola é cortada por inúmeros rios, muitos dos quais navegáveis em zonas de maior ou menor extensão. Citamos ao acaso: o Chiloango, navegável num troço de 200 Km.; o Loge na extensão de 20; o Bengo de cujas águas se abastece a cidade de Luanda; o Quanza, navegável na extensão de 180 Km. e com afluentes importantes como, por exemplo, o Lucala que origina as famosas quedas do Duque de Bragança, da altura de 80^m e na vertical; o Cunene, navegável entre Mulondo e Naulila e que, desde as cachoeiras de Ruacanã até o Atlântico, estabelece uma fronteira natural entre Angola e o Sudoeste Alemão; o Zambeze que nasce no Monte Caomba, do distrito do Bié, e que, depois de receber as águas de mais de 150.000 Km.² de território Angolano, atravessa a África e vai desaguar próximo da

nossa cidade da Beira, tendo dado origem, em território que hoje pertence à Inglaterra, às famosas quedas de Vitória, da altura de 140^m, e, finalmente, o Zaire, a que os estrangeiros dão o nome de Congo, que desagua na baía de Santo António do Zaire.

O clima de Angola, como não é de admirar, muda de região para região, mas podemos dizer, de uma forma geral, que, do norte de Cabinda até 12° de latitude sul, o clima de Angola é do tipo equatorial e que dessa latitude até à foz do Cunene adquire as características de clima dos trópicos, com tendências a tomar o tipo sub-tropical à medida que nos aproximamos do deserto.

O litoral, com excessiva humidade relativa, pode dizer-se de temperatura constante o mesmo não podendo afirmar-se das regiões do planalto onde se notam por vezes grandes variações de temperatura e onde existem localidades de clima temperado e seco e outras de clima tropical e úmido. As chuvas aumentam do litoral para o interior e decrescem do norte para o sul da colónia.

A experiência que nos fornecem seis gerações de boers nascidos na Humpata e várias gerações de colonos da Madeira e da Metrópole nascidos em Sá da Bandeira, na Huila, na Chibia, em Nova Lisboa, em Silva Pôrto, em Mossâmedes e noutras localidades, mostra que, nessas regiões, o europeu, de uma maneira geral, e o português, em particular, pode ocupar-se nos variadíssimos trabalhos ao ar livre próprios das regiões agrícolas e que a colonização nos vastos planaltos e na zona litoral sul da colónia, esta última gozando da benéfica influência da corrente fria de Benguela, é relativamente fácil.

A riqueza mineralógica de Angola é importante. Nesta Colónia se encontram minas de cobre, de petróleo, de prata, de nitrato de potássio, de minérios de chumbo, de carvão de pedra, etc., etc. Em toda a extensão da costa se encontram asfaltos e óleos asfál-



ESTREMOZ

*Fotog. do Eng.º Ferrugento Gonçalves,
Sub-Chefe de Serviço.*

tigos, linhite e turfa; o enxôfre no Cabo Lêdo; o ferro em várias regiões da colónia; a grafite nos calcários metamórficos dentre o Noqui e S. Salvador e nos gneisses do Alto Dande; o manganês nos vales de alguns rios; o ouro em diversos pontos, em especial nas minas de Lombije, em Cassinga (entre o Cunene e o Cubango) e em Maiombe, no distrito de Cabinda; o sal gema nos jazigos do Holo e do Jinga e na região de Quissama; os ocres, os gessos, os mármore e outros calcários espalhados por diferentes regiões e finalmente os diamantes, a maior riqueza mineira de Angola, actualmente em exploração, no extremo NE do distrito da Lunda.

Pela enorme extensão do seu território, constituído por variadíssimas formações geológicas, sulcado de inumeráveis rios, enrugado por múltiplos montes e vales e dividido em numerosas zonas climáticas, Angola não podia deixar de possuir opulenta e variada flora.

Quem tenha viajado na Colónia, do Congo ao planalto de Mossâmedes, da costa à fronteira oriental, tem certamente notado que a maioria do território angolano é povoado de florestas mais ou menos densas, mais ou menos vastas, e em via de regeneração nos pontos, infelizmente tão frequentes, em que a cupidez do branco ou a estupidez do preto provocaram enormes devastações. As savanas naturais são pouco frequentes e não muito extensas, excepto nas regiões da Lunda, do Moxico e de Mossâmedes.

Nesta última existem extensas regiões desérticas, os conhecidos areais de Mossâmedes, que o Estado está procurando limitar, impedindo, por meio da fixação das dunas, que o deserto do Kaláari, venha a estender-se ao longo da costa aniquilando as culturas e provocando até o desaparecimento de povoações⁽¹⁾.

(1) Por diploma legislativo de 1927, foi criada a Divisão Técnica dos Serviços de Fixação de Dunas que iniciando pouco depois os seus trabalhos, muito tem conseguido já dos fins a que se destina.

As três zonas de relevo que a colónia apresenta correspondem outras tantas zonas de vegetação: a baixa ou do litoral, que não vai além de 300^m. A montanhosa, entre 300 e 800 a 1.000^m, e a planáltica, acima dessa altitude.

Não vamos enumerar as muitas e variadas espécies que constituem a riquíssima flora de Angola. Diremos apenas que a par das árvores que fornecem lindas e esplêndidas madeiras para construção e para marcenaria, encontram-se aquelas que produzem frutos preciosos pelo sabor ou pelo valor industrial.

Exceptuando meia dúzia dos que se encontram na Metrópole, entre eles a castanha, a cereja e a ginja, pode dizer-se que Angola produz todos os frutos da Europa, além de uma variadíssima quantidade dos que são próprios dos climas quentes como a manga, o mamão, a papaia, a banana, o ananaz, o maracujá, a anona, a goiaba, a pitanga e tantos outros que, como os enumerados, fazem as delicias de quem tenha a felicidade de viver na mais privilegiada Colónia do Império Português.

Das floras industrial e alimentar, onde se encontram tôdas as espécies de cereais e de leguminosas conhecidas na Europa, entre as quais a soja, que constitui um óptimo alimento para homens e para animais, citaremos a palmeira dem-dem, a palmeira bordão, o coqueiro, o amendoim, o gergelim, o ricino, a purgueira, o cafézeiro, o cacauzeiro (em Cabinda), o tabaco, a mandioca, a batata doce, a batata comum e a cana de açúcar, para não citarmos muitas outras cuja enumeração se tornaria fastidiosa.

Em todos os planaltos de Angola e onde quer que murmureje o mais humilde regato, encontram-se belas hortas de couves, alfaces, repólhos, nabos, tomateiros, pimentos, alhos, cebolas, rabanetes, cenouras, melões, melancias e pepinos, feijão, fava, ervilha e tantas outras espécies que se encontram nas melhores e mais bem fornecidas hortas da Europa, a par das espécies próprias dos climas quentes, tão boas ou melhores do que

as que costumam encontrar-se nos mercados da Metrópole.

As vastas florestas e campinas de Angola, os seus inúmeros rios e as férteis águas do mar territorial, são povoados de abundantes e variadíssimas espécies que formam uma riquíssima fauna quer de animais úteis ao Homem, quer de animais nocivos, quer ainda de animais ferozes que nem pelo facto de o serem deixam de ter a sua utilidade.

Na caça, na pesca e na pecuária encontra o Homem vastos recursos para a sua alimentação e para o comércio.

Não vamos cansar a vossa atenção enumerando as variadíssimas espécies de animais que povoam Angola! Pondo de parte as que se utilizam na indústria da pecuária tôdas ou quasi tôdas conhecidas na Europa, podemos dizer que do árido deserto fortemente batido pelo sol até às grandes altitudes, onde as sucessivas montanhas de traçado caprichoso se envolvem num rico e magestoso manto de arvoredos, o número de animais selvagens de tôdas as espécies é considerável e oferece a cada passo ao caçador ou ao turista ainda que exigente o ensejo de satisfazer os seus numerosos caprichos por mais requintados que sejam.

O elefante encontra-se em abundância no sul da colónia, principalmente nas margens do Cunene e do Cubango, em que os rebanhos atingem por vezes o inacreditável número de 500 animais. Imaginai por momentos meio milhar destes potentes paquidermes banhando-se tranquilamente, em noite silenciosa, nas águas de um lago ou de um rio iluminadas docemente pelo luar maravilhoso da lua africana! Se tiverdes a ventura de apreciar tal espectáculo, a cena surpreendente jamais se apagará da vossa memória!

Imaginai agora esses mesmos animais fugindo precipitadamente tomados pelo pânico, justificado ou não!

Tereis a imagem aproximada de uma divisão motorizada destruindo florestas, arrazando todos os obstáculos que tentem opôr-se ao seu avanço destruidor!

Quanto ao rinoceronte, a quem alguém já classificou de terrível neurasténico de aspecto rude e agressivo, também se encontra em abundância no sul de Angola e para que possais avaliar melhor, ainda que vagamente, a riqueza extraordinária da fauna selvagem da nossa mais bela Colónia, enumeramos a seguir as espécies mais vulgares:

— entre os mamíferos: o búfalo, o golungo, a palanca, a cabra leque, o gnu azul, a girafa, o cavalo marinho, o javali, a zebra, o leão, o leopardo, a hiena, a quimalanca, o chimpanzé e o orangotango (em Cabinda) e variadíssimas espécies de macacos;

— sobre as aves, para não fatigar desnecessariamente a vossa atenção, diremos apenas que se conhecem 800 variedades, algumas de linda plumagem de grande valor industrial;

— os répteis e os batráquios são abundantes também, desde os perigosos jacarés e dos ofidios venenosos até às inofensivas rãs e lagartixas;

— os peixes abundam nos rios e nos mares e constituem uma das maiores riquezas da colónia de Angola;

— dos insectos, entre os quais se encontram o anofeles e a mosca tsétsé, que as entidades oficiais têm combatido com óptimos resultados, principalmente nos últimos tempos, existem numerosíssimas variedades, merecendo especial referência a enorme colecção de lindíssimas borboletas que, se não têm valor industrial, encantam a vista, o que também é ter valor, e as abelhas que fazem de Angola um dos maiores centros produtores de cera, porque encontram nas suas regiões planálticas, em quasi constante primavera, a terra ideal para o desenvolvimento da sua magnífica indústria.

E para terminarmos este rápido golpe de vista sobre as riquezas naturais de Angola, resta-nos apenas dizer alguma coisa sobre os seus habitantes de raça negra que, devido ao clima, constituem em muitas das regiões da Colónia os únicos braços de que o por-

tuguês pode dispor para os trabalhos agrícolas e industriais.

Pelo último censo (1934), a população de Angola está calculada em pouco mais de três milhões de indígenas, aos quais há a juntar perto de 60.000 indivíduos de raça branca e 20.000 mestiços.

Os nativos são, de uma maneira geral, bem constituídos, de estatura normal e, embora indolentes, muito aproveitáveis para os mesteres agrícolas e industriais. Falam diversos dialectos, sendo o mais generalizado o ambundo ou quimbundo e dedicam-se por toda a parte à agricultura e nas zonas planálticas à pastorícia.

Mantêm sem relutância relações com os europeus e em muitas regiões apresentam-se mesmo voluntariamente a prestar serviços aos organismos oficiais e particulares e a pedirem medicamentos.

E agora, minhas Senhoras e meus Senhores, um rápido golpe de vista também sobre o aproveitamento que os portugueses têm feito deste enormíssimo tesouro que os seus avoengos lhes legaram!

Não podemos deixar de dizer que muitos erros se cometeram no passado quanto ao aproveitamento das riquezas da nossa maior colónia! É um dever, no entanto, reconhecer também que, dentro das precárias possibilidades políticas, sociais, económicas e financeiras que já existiam antes da sua ocupação efectiva e que continuaram existindo até há uma quinzena de anos, os portugueses de Angola, dirigentes ou dirigidos, fizeram o melhor que era possível fazer-se.

Numa época em que os países mais prósperos da Europa baseavam a exploração das suas colónias na célebre fórmula do século XIX, *a ciência económica consiste em tirar do ser humano o maior rendimento possível a custa da menor remuneração*, que o mesmo é dizer *colonizar consiste em se apropriar pelo mais baixo preço das riquezas da colónia fornecendo-lhe em troca, e pelo mais alto preço, os produtos importados do país*

colonizador, os bravos, os heróicos portugueses da nossa colónia de Angola possuíam já, mais por índole, mais por bondade nata do que por qualquer outro motivo, a intuição das regras que informam a colonização actual: *valorizar as terras, valorizar os homens, tanto no interesse da Metrópole como no das Colónias*.

De facto, um povo verdadeiramente colonizador deve dedicar-se às populações que civiliza e para isso precisa de ter aptidões para se dedicar e para compreender. Compreender a-fim de se dedicar, dedicar-se a-fim de valorizar a terra e os homens; valorizar as colónias, a-fim de aumentar a fortuna e o potencial do Império.

E o povo português, donde partiram sucessivamente para Angola as patrióticas falanges de exploradores, de missionários, de soldados, de funcionários públicos, de comerciantes e de agricultores, que, à custa de perigos e de trabalhos, souberam manter tão portuguesa a nossa mais linda colónia, mostrou bem que possuía essas aptidões. O que lhe faltou, foi uma organização política da Nação que permitisse aproveitar-lhe tão preciosas qualidades natas!

E só há pouco mais de uma dezena de anos é que Angola, integrada já na política sã que o glorioso movimento de 28 de Maio em boa hora nos trouxe, política tão sábia-mente orientada pelos dois Chefes incontesteis e incontestados que tomaram como divisa «Tudo pela Nação; nada contra a Nação», começa a apresentar belezas e riquezas que fazem a admiração do Mundo inteiro!

E não julgueis que o digo por espírito de lisonja que não costumo usá-lo seja para quem fôr, pelo respeito que devo a mim mesmo, e muito menos o usaria para aqueles a quem devo a máxima consideração! Digo-o porque o sinto, digo-o porque é verdade!

Logo nos primeiros anos que se seguiram ao Movimento de 28 de Maio, no Alto Comissariado de Vicente Ferreira, foi reorganizado o sistema bancário e monetário da colónia, cujo ressurgimento se acelera em 1931, no ministério de Armindo Monteiro, com a publicação do decreto 19.773, conhecido pelo

decreto das transferências. Em 1933 publica-se o notável documento que se denomina «Acto Colonial»—decreto lei 22.466—e, mais tarde, são unificados os métodos administrativos em tôdas as colónias com a publicação da «Carta Orgânica do Império Colonial Português» e da «Reforma Administrativa Ultramarina» modificadas em 1937 depois de efectuada a primeira conferência dos governadores coloniais.

Nos últimos anos realizaram-se as Feiras de Amostras e graças à patriótica resolução do nosso Governo Central, patrocinando a feliz iniciativa do actual e ilustre titular do departamento do Estado por onde correm os negócios das nossas Terras de Além-Mar, realizou-se o primeiro Cruzeiro de Férias às Colónias, a visita à Metrópole dos estudantes dos liceus de Angola e de Moçambique, a visita do Chefe do Estado ao Império Africano e por fim a vinda dos velhos colonos à Metrópole para assistirem às Comemorações do Duplo Centenário da Fundação e da Restauração de Portugal.

E criado este ambiente de verdadeira unidade nacional, a moralidade e a organização dos métodos administrativos, acompanhadas do auxílio do Estado às iniciativas particulares de tal auxílio merecedoras e das obras de fomento que o Estado tem effectivado, permitiram obter os números que vamos apontar-vos e que vos permitirão fazer uma pequena ideia, mas uma ideia enfim, do progresso que a Colónia vai fazendo dia a dia nas suas diferentes formas de actividade.

A balança comercial de Angola, a partir do decreto das transferências aparece sempre equilibrada. Desde 1923, para não irmos mais longe, até 1930, só em 1928 aparece um saldo positivo, no valor de dois mil e quinhentos contos. De 1931 em diante, depois, portanto, do decreto das transferências, a balança comercial apresenta sempre saldos positivos, somando os de 1931 a 34 mais de duzentos mil contos, isto a-pesar-da crise económica que já em 1931 se anunciava e que desde então se tornou implacável. Para fazerdes uma ideia clara dessa crise

basta que saibais que a quantidade que em 1929 tinha um valor representado por 2.630, só valia 1.275 em princípios de 1936!

Quanto ao comércio externo de Angola conseguiu-se, em plena crise económica, agravada com as pragas de gafanhotos aumentar consideravelmente as quantidades totais exportadas. Enquanto

	T
em 1926 se exportaram.....	92.585
em 1930 exportaram-se já	136.849
em 1934.....	162.849
em 1937.....	252.411
em 1939	274.402

Esta última tonelagem corresponde ao valor de 364.128 contos.

As protecções do Governo Central, criando na Metrópole mercado acolhedor que compensasse a diminuição das exportações para o estrangeiro, explicam o êxito da produção da colónia.

Os números que a seguir apresentamos mostram o aumento da exportação das principais mercadorias que pesaram na balança comercial de Angola durante os anos acima indicados.

Mercadorias	ANOS			
	Anteriores a 1931	1931	1937	1939
	T	T		T
Açúcar	9.557 (em 1926)	21.798	26.166	35.864
Café	9.343 (> 1926)	11.838	16.423	17.606
Milho	67.034 (> 1927)	55.336	114.586	110.927
Sisal	61 (> 1928)	1.226	5.105	5.771
Algodão	431 (> 1928)	454,5	3.332	5.265
Coconote	6.566 (> 1926)	5.563	6.803	6.561
Arroz	72.5 (> 1925)	332,5	2.167	1.441
Cêra em bruto	941 (> 1920)	1.596	1.520	1.312
Guano de peixe	87 (> 1930)	543	5.975	7.270

As tonelagens destas mercadorias exportadas no ano de 1939 corresponderam aos seguintes valores:

Açúcar.....	50.264 Contos
Café	42.184 »
Milho	54.316 »
Sisal.....	8.722 »
Algodão.....	29.938 »
Coconote.....	5.916 »
Arroz.....	868 »
Cêra em bruto	12.596 »
Guano de peixe	4.378 »

Convém ainda citar a exportação de diamantes que foi de:

232.000	Carats em 1928
357.000	» » 1931
630.887	» » 1937

Correspondendo esta última exportação a 94.101 contos.

Mas... Angola antes de 1931 importava desnecessariamente do estrangeiro muitos dos géneros que podia produzir. A correcção da sua economia fê-la também o decreto 19.773, estabelecendo a política do aproveitamento dos mercados internos da Colónia.

Os números que vamos apresentar em seguida mostram o abaixamento que já sofreu a importação de alguns dos géneros que ela passou a produzir:

Mercadorias	ANO DE:		
	1929	1934	1939
	T	T	T
Arroz	726	105	46
Açúcar	468	16	13
Massas	111	10	7
Tabaco manipulado	29	—	—
Cordame	89	31	46
Madeira	2.473	277	473
Mobiliás	67	7	13

Claro está que estes resultados só eram possíveis promovendo a reorganização ou a constituição de grandes empresas agrícolas e industriais que a par do desenvolvimento dos núcleos planálticos de colonos e da protecção à cultura individual do indígena, conseguissem de uma forma racional o aproveitamento das riquezas da Colónia.

Hoje as principais empresas agrícolas são:

A Companhia do Fomento Geral de Angola; a Companhia do Açúcar de Angola; a Companhia Agrícola e Pecuária de Angola; a Sociedade Agrícola do Cassequel; a Companhia do Amboim, que absorveu a Companhia do Cuanza Sul e que integrou as propriedades desta última na Companhia Agrícola de Angola; a Companhia de Seles e a Companhia de Cabinda.

As principais indústrias são, além das fábricas de açúcar e de álcool e da exploração da Companhia dos diamantes de Angola, diversas fábricas de Conservas em Mossamedes, de Moagem em Sá da Bandeira e em Nova Lisboa, de óleos, sabões, massas e bolachas em Luanda, a Sociedade Nacional dos Fósforos e a Sociedade Nacional de Tabacos também na capital da colónia.

Pensou-se ainda em montar no Lobito uma poderosa indústria de cervejas, que razões especiais fizeram talvez adiar e pensa-se na montagem de uma empresa de carnes congeladas na mesma cidade, numa empresa manufactureira de algodão e noutra de produção de energia termoeléctrica para o porto, cidade e indústrias do Lobito. A Companhia do Petróleo de Angola prossegue nas suas pesquisas e a Companhia Mineira do Alto Zambeze iniciou já as pesquisas na sua área.

Mas... minhas Senhoras e meus Senhores, para o bom resultado de todas as empresas agrícolas e industriais já em laboração ou em via de se montarem, são precisos braços e estes não podem existir em Angola se o indígena não fôr valorizado, física, literária, profissional e moralmente. Alguns números que vamos apontar-vos mostrarão à evidência como os poderes públicos procedem a essa valorização ou auxiliam a iniciativa particular.

Assistência médica:

Existiam em 1939 em Angola 24 hospitais, com 48 laboratórios e 82 enfermarias; 64 delegações de saúde; 3 sub-delegações e 48 postos sanitários, onde prestavam serviço 537 médicos, enfermeiros e mais pessoal especializado.

Os números que a seguir apresentamos referem-se apenas à zona do Cuanza por ser aquela em que a assistência médica se torna mais necessária:

	Hospitalizações	Consultas	Tratamentos	Curativos
1927	1.442	6.421	—	49.942
1931	9.431	20.097	99.164	239.702
1934	10.966	46.895	162.765	472.714

mas para fazerdes uma ideia de conjunto do que se passa em tóda a Colónia no que respeita à actividade médica do Estado, dir-vos-emos que em 1939 houve 21.880 hospitalizações, 363.972 consultas e 2.944.291 tratamentos e outros curativos.

Estes números demonstram a evidência que a actividade médica em Angola está attingindo resultados surpreendentes! E os resultados manifestam-se especialmente no combate à doença do sono em que o declínio dos índices de infecção é considerável:

	Índices nos	
	Doentes já tratados	Doentes novos
1927	—	2,96
1931	1,19	0,68
1934	0,46	0,14

Ainda podemos citar no grupo da assistência de que estamos tratando: vários lactários e dispensários de puericultura, a Santa Casa da Misericórdia e a Casa dos Pobres de Luanda.

Assistência literária e profissional:

Angola possui actualmente 2 liceus nacionais, um colégio de ensino secundário e um instituto secundário de ensino gratuito; 77 escolas primárias; 20 escolas profissionais e 37 de artes e ofícios dentre as quais merecem ser destacadas a Escola Prática de Pesca e Comércio, em Mossâmedes, e as 2 que foram criadas o ano passado: «A Escola de Artes e Ofícios Artur de Paiva» e a «Escola Agro-Pecuária Dr. Francisco Vieira Machado», esta última destinada a formar regentes agrícolas.

Devemos ainda citar o Asilo D. Pedro V destinado à educação de orfãos.

Assistência moral:

Existem em Angola 15 Missões Centrais portuguesas e 39 sucursais, prestando serviço nestas Missões 168 padres missionários e 161 auxiliares religiosos e religiosas.

A assistência moral ao indígena é sempre acompanhada de assistência literária e até mesmo profissional.

Os números que a seguir indicamos permitem fazer uma ideia clara da actividade espiritual das nossas missões.

	Baptismos	Casamentos	Comunhões	Freq. às aulas de doutrina
1929	24.923	2.195	657.145	43.832
1931	27.644	2.879	902.983	76.364
1939	44.520	4.242	1.416.288	107.897

Chegamos agora, minhas Senhoras e meus Senhores ao problema que se torna cada vez mais importante na valorização de uma colónia: o problema dos transportes e das comunicações.

Não vamos cansar a vossa atenção com o número de passageiros e de toneladas de mercadorias transportados ou com a estatística da correspondência expedida e recebida. Isso viria confirmar apenas o desenvolvimento da colónia que outros números já mostraram à evidência. Vamos dizer somente o que existe hoje em Angola em matéria de transportes e de comunicações.

Estradas:

Existiam em 1918	19.912 Km.
Abriram-se de 1919-1927	8.482 »
» » 1927-1939	8.227 »

Existiam em 1939 portanto 36.621 Km. de estradas, por onde circulavam cerca de 4.500 veículos dos quais aproximadamente 1.300 automóveis ligeiros, 2.700 caminhetas de carga e 500 motocicletas.

Caminhos de Ferro:

Existem na colónia actualmente 2.322 quilómetros distribuídos por 4 linhas de penetração e por alguns ramais por onde circulam 155 locomotivas, 1.059 vagões e furgões e 117 carruagens das 4 classes.

Portos:

Possui Angola 3 portos bons — Luanda, Lobito e Mossâmedes — e tem probabilidade de melhor aproveitar mais dois: um na margem esquerda do Zaire e outro na

Baía dos Tigres. Por outro lado desde o Cabo de Lopo Gonçalves (na África Equatorial Francesa) até à cidade do Cabo, as únicas portas capazes de se abrirem a um grande tráfego internacional estão em Angola cuja situação geográfica a torna zona natural de saída para o mar de uma grande parte do Congo Belga, da Rodésia e do Sudoeste alemão e, como consequência, zona de entrada também do mar para as mesmas regiões.

Veremos mais adiante que o assunto tem merecido do nosso Governo o carinho que a sua importância exige.

Aviação:

Angola possui já hoje 200 aviadores dentre os quais 6 aviadoras.

Tem numerosos campos de aviação e escolas de pilotagem em Luanda, Nova Lisboa, Vila Roberto Williams, Benguela, Sá da Bandeira e Lobito. Os aviadores têm prestado já um óptimo serviço quer nas carreiras aéro-postais, quer no pronto socorro a doentes do interior.

Meios de comunicação:

Com o exterior está Angola ligada por linhas aéreas e marítimas, pelo cabo submarino e pela Companhia Rádio Marconi; interiormente possuía em 1939 — 10.718 Km. de rede telegráfica e 3.133 de rede telefónica. Possuía, além disso, espalhados por todo o território, 165 estações postais, 233 telegráficas, 17 centrais telefónicas, 118 postos públicos e 891 particulares.

Mas... a economia colonial tal como já hoje se compreende aparece como uma consequência do desenvolvimento da grande indústria:

Fornecimento de matérias primas, absorção de produtos manufacturados, tal é a lei da nova economia!

Os mercados regionais ou nacionais, deverão vir a ter no futuro uma importância

muito secundária. As grandes potências visam a ter a supremacia no mercado mundial e basta pensar um pouco sobre o momento que passa para sentir toda a importância e toda a complexidade do problema dos transportes e comunicações: — relações marítimas a intensificar; apetrechamento de portos; sistemas de transportes a organizar ou a melhorar; instalação de todos os meios necessários para transmitir a palavra, falada e escrita e nesta última forma por letras ou por quaisquer outros sinais convencionais...

A enumeração dos trabalhos feitos, dos que estão em execução ou em projecto e daqueles que se pensa executar até 1945, vai mostrar-vos que a par de outras obras de fomento indispensáveis ao desenvolvimento da Colónia, o nosso Governo tem dado e continuará a dar um lugar de destaque ao melhoramento dos transportes, porque *«seja qual for a sorte das batalhas... na revisão total de valores a que a mesma obriga, tratar-se-a sobretudo, de saber o que somos e valemos, como elementos construtivos, por nosso pensamento e trabalho»* ⁽¹⁾.

Num primeiro grupo de obras efectuadas ou acabadas entre 1926 e 1934 podemos citar:

- a) — As obras do porto do Lobito cuja 1.^a fase foi iniciada no Alto Comissariado de Norton de Matos, mas só acabada no alto Comissariado de Vicente Ferreira em que também teve início a 2.^a fase que através de todas as dificuldades foi concluída em 1934. Estas obras importaram em perto de 60.000 contos. Como complemento delas foi apetrechado convenientemente o porto e feita a montagem (pelos organismos corporativos) de uma instalação de limpeza e selecção de cereais.

(1) Doutor Oliveira Salazar — Passagem do discurso proferido por ocasião da apoteótica manifestação da 28 de Abril p. p.

b) — As obras de reconstrução do caminho de ferro de Luanda com a substituição dos carris por material mais pesado e com a substituição, em certos troços, do antigo traçado por variantes que, encurtando consideravelmente as distâncias, emba-retecaram a exploração, tendo ainda a vantagem do aproveitamento, em parte, do antigo traçado para a construção das linhas do Bengo e do Cassoalala.

Num segundo grupo podemos citar os estudos de 1930 que passamos a enumerar:

- 1.º — O do prolongamento do caminho de ferro de Luanda em direcção à Lunda.
- 2.º — O do prolongamento do caminho de ferro de Mossâmedes para o interior.
- 3.º — O estudo do pôrto fluvial do Zaire destinado a servir navios de alto bordo e a futura cidade de Diogo Cão.
- 4.º — O estudo do caminho de ferro destinado a servir o Congo com testa no pôrto a que acima nos referimos.
- 5.º — Estudo de estradas.

E finalmente num 3.º grupo os trabalhos a realizar de 1938 a 45 para aplicação do Fundo de Fomento de Angola, criado em Agosto de 1938, e destinado a custear as despesas necessárias ao estudo, ao projecto, à execução de obras de fomento e a outros fins mencionados no próprio decreto que o criou.

O programa dêste 3.º grupo de trabalhos compreende:

a) — *O estudo, construção e apetrechamento do pôrto de Luanda como testa do Caminho de ferro de Malange.*

Temos o prazer de vos comunicar que o projecto está pronto, o concurso realizado e aprovado por S. Ex.^a, o Sr. Presidente do Conselho, a minuta do contrato. As obras de-

vem começar dentro de poucos meses porque segue já no primeiro vapor o pessoal que vai dar início à sua execução.

b) — *O prosseguimento do estudo da região mineira do Bembe e das regiões mineiras das serras de Ganda e Quibôcolo.*

Também vos podemos anunciar que o estudo da região mineira do Bembe já se encontra concluído.

c) — *O reconhecimento dos jazigos carboníferos de Quilungo e Calucala e o estudo do seu aproveitamento.*

d) — *A construção e reparação da rede de comunicações telegráficas, telefónicas e radiotelegráficas dentro da colónia.* É grato registar-se que, a par da reparação das redes telegráfica e telefónica, já está em execução adiantada a construção da rede radiotelegráfica (estações e edificios), obra que deve importar em 15.000 contos.

e) — *Os projectos e a construção de edificios para:*

1.º — *Escolas.*

2.º — *Mais perfectas instalações dos serviços administrativos e respectivo pessoal.*

3.º — *Hospitais.*

4.º — *Completa instalação do Laboratório Central de Patologia Veterinária.*

Quanto à construção de escolas, podemos anunciar-vos que está quasi concluído o novo e esplêndido edificio do Liceu de Salvador Correia, em Luanda, que deve importar em 15.000 contos.

Está já concluído o novo edificio do Liceu de Diogo Cão em Sá da Bandeira com um bellissimo gymnásio e internato.

Está em execução o projecto para o edificio da Escola Agro-pecuária Dr. Vieira Machado.

No que respeita à instalação dos serviços administrativos e respectivo pessoal, podemos dizer-vos também que se encontram já construídos e em construção numerosos edificios para sedes e postos de Circunscrição e residência de Administradores e secretários.

No que se refere a hospitais, estão a ser organizados os projectos do grande Hospital de Nova Lisboa (que deve importar em 30.000 contos) e dos Hospitais de Sá da Bandeira e de Vila Henrique de Carvalho. Estão em construção o hospital de Malange e os postos sanitários de Calule, Gabela e Vila Nova de Celes, além de muitos pequenos edificios para delegações de saúde.

Sobre o n.º 4.º dir-vos-emos estar concluído já o laboratório central de Patologia Veterinária.

f) — *Aquisição de aparelhos destinados a apetrechamento do n.º 4.º da alínea anterior e dos hospitais referidos no n.º 3.º da mesma alínea.*

A guerra não permitiu ainda o conveniente apetrechamento de todos os estabelecimentos que já se encontram construídos.

g) — *A continuação dos estudos e da construção da estrada central conforme programa aprovado em 1930; a construção de obras de arte, correcção de traçados e consolidação dos leitos das estradas de 1.ª ordem e das de 2.ª ordem convergentes aos portos e linhas férreas conforme programa que fôr estabelecido.*

h) — *O projecto e execução das obras de abastecimento de águas da Baía dos Tigres.*

i) — *A conclusão das obras do Caminho de Ferro de Luanda e prolongamento do ramal de Cassoalala ao Dondo.*

j) — *Substituição do material fixo do caminho de ferro de Mossamedes e, sendo possível, o alargamento da bitola, rectificação do traçado e prolongamento da linha até Chevinguiro.*

Podemos dizer-vos, o que é sumamente agradável a um filho de Mossamedes, que a plataforma e obras de arte deste caminho de ferro estão prontas a receber a nova via até vila Arriaga.

A guerra não permitiu que se fizesse mais.

k) — *A aquisição de material circulante para os Caminhos de Ferro do Estado.*

Não tem sido possível devido à guerra.

l) — *Estudo do caminho de ferro do Bembe e sua construção condicionada aos resultados dos estudos mencionados na alínea b).*

Enquanto não estiverem terminados esses estudos não pode dar-se execução a esta alínea.

m) — *Obras de assistência indígena.*

Vários têm sido os subsídios concedidos para assistência agrícola ao indígena.

Não podemos deixar de mencionar ainda algumas obras executadas fora do fundo de Fomento de Angola, são elas:

1.º — O prolongamento do caminho de ferro do Amboim até Gabela, obra importantíssima, não pela extensão de linha construída, mas por ter

levado ao planalto um caminho de ferro que ainda não o atingia.

2.º — A construção da ponte-cais em Benguela.

3.º — A execução do plano de farolagem do litoral de Angola, que já se encontra concluída, permitindo que a costa dessa nossa colónia seja a mais bem iluminada do continente Africano, exclusão feita da de Marrocos, Tunísia e Argélia.

E agora, minhas Senhoras e meus Senhores, parece que nada mais seria necessário dizer-vos para que fosseis daqui preparar as malas com o fim de embarcar no primeiro vapor para Angola.

Mas nós sabemos estar falando a portugueses... e a portugueses de Lisboa!

Não vos admireis portanto que antecipadamente procuremos responder a uma pergunta que estais com desejo de fazer-nos:

Tudo isso é muito bonito, mas... será agradável viver em Angola?

Há tempos, um rapaz nosso amigo, cheio de ardor e de entusiasmo, próprios da idade, vestido como um turista inglês e de binóculo a tiracolo, embarcou para Angola onde ia exercer a sua actividade.

Pouco tempo depois de lá chegar teve uma febre intestinal e passados alguns meses regressou à Metrópole tornando-se um violento detractor da vida nas colónias e especialmente em Angola.

Ora... as febres intestinais, as febres palustres mesmo, também se contraem na Metrópole.

A maioria das pessoas dificilmente vê o Mundo fora do seu caso pessoal e não é fácil apresentar uma opinião verdadeiramente objectiva sobre a dúvida que eu sei se está gerando no vosso espírito.

No entanto, para ser agradável viver em Angola como aliás em qualquer outra região do Mundo parece-nos que bastam quatro

condições: ter boa saúde; ter sorte nas empresas; viver num meio social compatível com o grau de cultura e de civilização que se possui, e poder assegurar facilmente a educação dos filhos.

Vejamos cada uma destas condições no que se refere a Angola:

A saúde é função do clima e da higiene. O clima de Angola, de uma maneira geral pode dizer-se favorável ao português que, em muitas regiões se dá tão bem como na Metrópole. A natureza, sempre providente, criou, nos planaltos, esplêndidos sanatórios onde os administradores e os colonos podem fazer, quando necessitados, as suas curas de repouso. Por outro lado os serviços sanitários já se encontram suficientemente espalhados por toda a colónia e tendem a espalhar-se cada vez mais, como tivemos ocasião de ver no decurso desta modesta palestra.

Quanto à sorte nas empresas, depende muito do factor pessoal, mas em Angola é muito mais freqüente do que se julga e muito mais freqüente do que na Metrópole. As crises económicas que por vezes se desenrolam em África também se fazem sentir na Europa e não devem desanimar ninguém. Os factos constatados que vos apontamos nesta palestra devem ter vincado bem no vosso espírito que o português de Angola se encontra hoje tão amparado pelo Governo Central como o português da Metrópole:

Angola é hoje tão Portugal como o Algarve, a Beira, o Minho ou Trás-os-Montes!

A terceira condição de felicidade é viver num meio agradável e, é claro, esta questão não tem de ser considerada nas grandes povoações onde o português se sente tão bem como em qualquer cidade da Metrópole que tenha a mesma categoria. Nada lhe falta: nem a vida intelectual, nem as distrações artísticas, nem as reuniões mundanas.

É certo que no sertão, o caso é diferente, mas o isolamento está sendo cada vez menos severo. A telefonia sem fios, a desenvolvida rede de estradas, os caminhos de ferro e a aviação permitem hoje que o mais modesto empregado atirado para o interior de Angola possa apreciar os concertos das grandes capitais, receber as mais recentes notícias da política mundial, conhecer no próprio dia os resultados do desafio Portugal-Espanha, e estar sempre ao corrente das últimas revelações de Holywood.

As senhoras podem adoptar sem receio os modelos e os padrões da *Eva*, do *Modas & Bordados* ou da *Marie Claire* sem a preocupação de estarem a proceder ao estudo da história do vestuário.

Graças à ciência e ao seu sábio aproveitamento, por parte do Governo que felizmente nos rege, que diferença entre a Angola de hoje em dia e a Angola de há vinte anos! Que diferença não é lícito esperar entre a Angola de vinte anos mais e a Angola dos nossos tempos!

Finalmente a última condição para que um português da Metrópole possa achar agradável viver em Angola é que tenha

possibilidade de educar os filhos sem ser forçado a separar-se deles por períodos de tempo muito longos.

Graças ao esforço metódico do nosso Governo e ao devotado patriotismo das nossas missões, um e outro largamente demonstrados no decurso da presente palestra, supomos que não tereis dúvidas a tal respeito!

E agora somos nós que vos perguntamos:

É agradável viver em Angola? Cremos que o vosso espirito jovem, empreendedor e — porque não dizê-lo? — desejoso de aventuras, não hesitará em responder que sim!

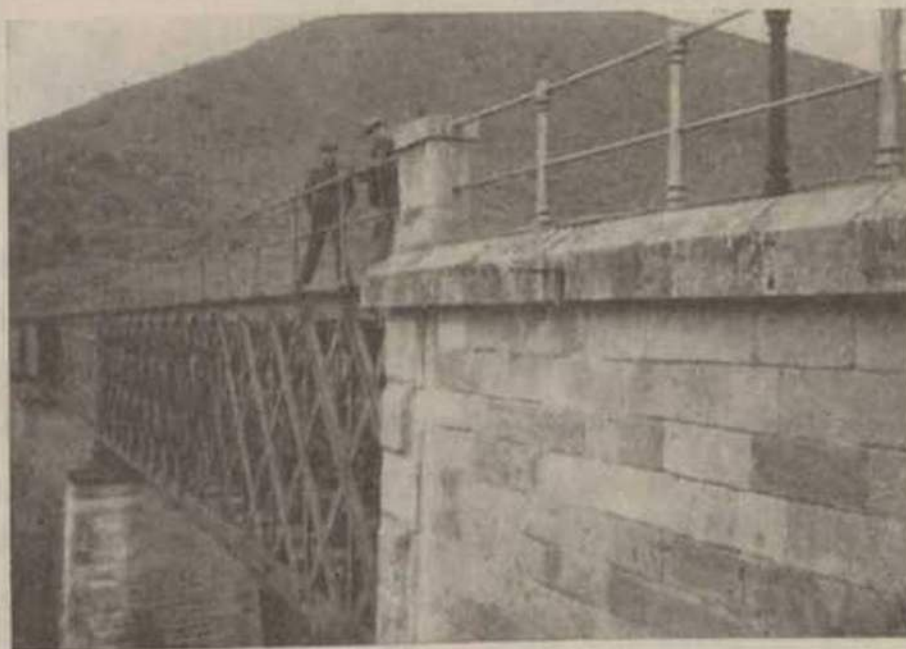
Nós não vos convidamos, como vêdes, a serdes heróis ou santos como o foram os nossos navegadores, e os primeiros soldados, missionários, comerciantes, funcionários públicos e colonos.

Apontamo-vos apenas um caminho que se abre cheio de esperanças, cheio de promessas à vossa ambição justificada de vencerdes na vida.

Apontamo-vos apenas Angola — terra de promessa.

Temos dito.

Conferência proferida no Instituto Comercial de Lisboa, por ocasião da Semana das Colónias, do corrente ano.



Viaduto de Murça (Douro)

*Fotog. do Factor de 3.ª classe,
Augusto Mendes de Carvalho.*

Carlos Rodrigues Parreira

REFORMOU-SE em 1 de Julho passado o Chefe da 2.^a Circunscrição de Tracção, Sr. Carlos Parreira, que durante largos anos foi um dedicado funcionário da Companhia, ao serviço da qual entrou em 16 de Agosto de 1893, como Ajudante de serralheiro, nas Oficinas Gerais.

Em 11 de Setembro de 1894 foi transferido para o Depósito das Caldas da Rainha a fim de praticar no serviço de fogo, e dois meses depois, a 19 de Novembro, era nomeado Fogueiro de 2.^a classe, ficando adstrito ao serviço do mesmo Depósito.

Dali passou, sucessivamente, ao Depósito de Lisboa-P, à Reserva de Gaia e ao Depósito de Campolide, onde foi promovido, em 1 de Janeiro de 1897, a Fogueiro de 1.^a classe. Com esta categoria prestou serviço, durante 6 meses, no Depósito do Entroncamento, regressando ao Depósito de Campolide, onde, em 1 de Janeiro de 1899, era promovido a Maquinista de 3.^a classe.

Em 1 de Janeiro de 1903 ascendeu a Maquinista de 2.^a classe e, dois anos mais tarde, a Maquinista de 1.^a classe.

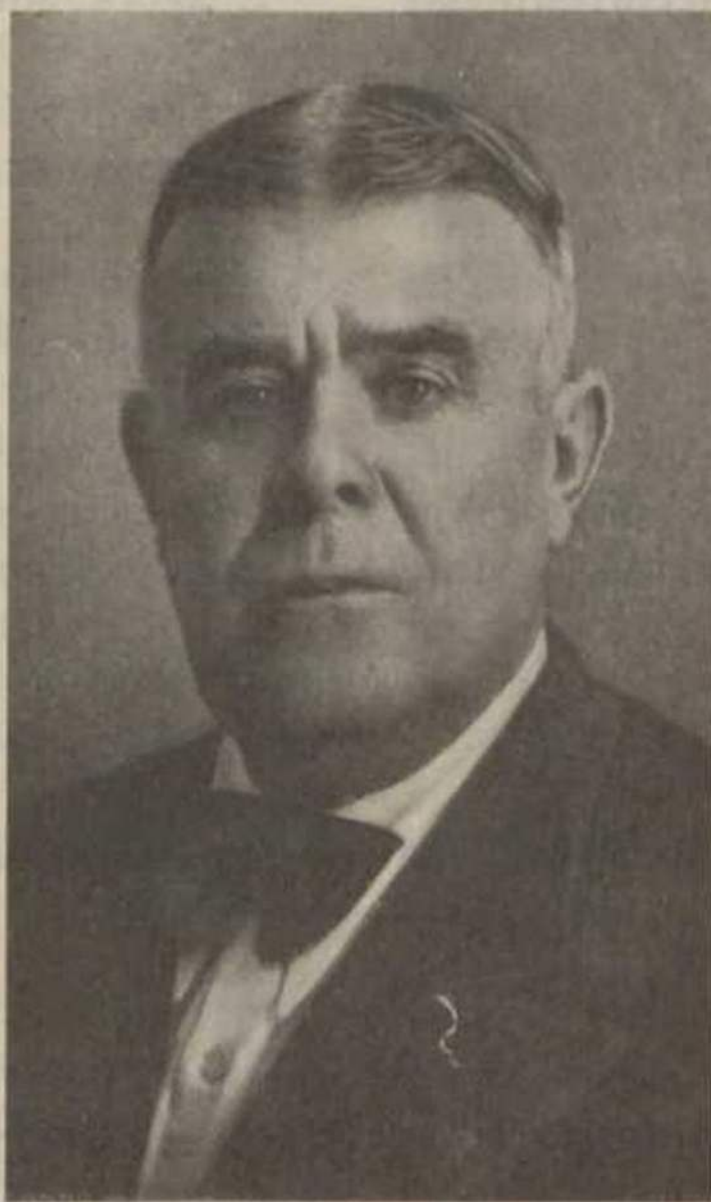
Foi promovido a Maquinista principal, em 1 de Março de 1914, passando, 4 meses depois, a Chefe maquinista, e, em 1 de Janeiro de 1919, a Chefe maquinista principal.

Um ano depois ascendia a Sub-inspector Chefe maquinista e 4 meses depois foi nomeado Chefe do Depósito de Campolide.

Em 1 de Janeiro de 1923 foi promovido a Inspector de Tracção, passando ao Serviço

Central, e, em 1925, nomeado Inspector Principal de Tracção.

Em 15 de Julho de 1929 foi escolhido para fazer parte de uma missão de estudo que a Companhia mandou a França.



Carlos Rodrigues Parreira

Finalmente, em 1 de Janeiro de 1930, passava a Chefe da 2.^a Circunscrição de Tracção, com sede em Campolide, sendo-lhe atribuída a categoria de Sub-chefe de Serviço.

Nesta categoria acaba de ser reformado, depois de, durante 48 anos, ter servido a Companhia com zelo e competência, qualidades que lhe grangearam gerais estimas, e lhe permitiram, em rápida e merecida ascensão, preencher folha de serviços digna de admiração.

Disciplinado e disciplinador, Carlos Parreira soube sempre, em tempos bem difíceis, cumprir rigorosamente os seus deveres, fazendo-se respeitado e estimado

por todos os seus colegas. E de tal modo se fizeram notar as suas qualidades e competência profissional que, em 1935, via justamente recompensados os seus méritos, quando, por ocasião da Festa do Trabalho, realizada em Lisboa, o Governo o condecorou com o Grau da Ordem de Mérito Industrial.

O *Boletim da C. P.*, que regista gratamente nas suas colunas os merecimentos deste prestimoso funcionário, não pode deixar de aproveitar esta oportunidade para agradecer publicamente a Carlos Parreira a colaboração que lhe deu durante meses, escrevendo as pequenas crónicas de forte po-

der descritivo, publicadas sob o título genérico de *Recordando...* e que foram lidas com o maior interesse por todos os leitores.

A Carlos Parreira desejamos uma vida ainda longa e feliz, no gôso de um descanso merecido.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

P. n.º 768 — Apresentando-se 2 passageiros portadores de 2 bicicletas não sendo da mesma família, a-fim-de as despacharem como bagagem mas num só despacho. Deve-se despachar juntas utilizando um só F 101? Ou utilizando-se 2 F 101, cobrando-se \$65 por cada senha?

São casos que raras vezes se apresentam; no entanto, utilizando-se uma só escrita deixa-se de cobrar menos um registo, quando os volumes não pertencem à mesma família.

Peço seja esclarecido.

R. — Em vista do disposto no Artigo 99.º do Livro E II, no caso de que se trata tinha de se estabelecer um mod. F. 101 para o transporte de cada bicicleta.

II — Movimento

P. n.º 769. — Funcheira anuncia um combóio especial até Faro, o qual deve ser ultrapassado pelo combóio n.º 801 em Amoreiras. No entanto, devido a grande atraso do combóio n.º 801, Amoreiras expede à sua frente o combóio especial. Em virtude do artigo 35.º do Livro 2; o combóio n.º 801 passa a ter os seus cruzamentos nas mesmas estações onde o combóio especial, que foi à sua frente, excepcionalmente os tem marcado.

Porém, como é que o pessoal do combóio n.º 801 sabe do local dos cruzamentos do combóio especial, se não teve conhecimento da marcha deste?

R. — A estação que faz a interversão, e onde o combóio, que passa a circular excepcionalmente à retaguarda, tem paragem obrigatória, deve indicar na sua folha de trânsito os locais de cruzamento do combóio que segue excepcionalmente à frente.

P. n.º 770. — Peço elucidar-me se, para um combóio que é expedido para trasbordo, nas condições do Art. 33.º, é necessário pedir avanço à outra estação colateral do ponto de trasbordo, ou se pode circular sem avanço, visto ser acompanhado de piloto?

R. — Não tem que pedir avanço. A segurança da circulação destes combóios é garantida pela pilotagem.

DOCUMENTOS

Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 228 — Chama a atenção das estações para as irregularidades que se verificam no envio do dinheiro à Tesouraria, das quais enumera as mais freqüentes.

Comunicação-Circular n.º 229 — Presta esclarecimentos sobre as disposições contidas no Aditamento 63.º à Classificação Geral de Mercadorias.

Comunicação-Circular n.º 230 — Altera as Instruções Complementares ao Livro E II, relativamente ao transporte de plantas vivas em portes a pagar.

Comunicação-Circular n.º 231 — Anula a Comunicação Circular n.º 226, de Maio p. p., pelo que continuará em vigor a redução de 50% no custo do transporte de pombos correios e respectivas taras.

Comunicação-Circular n.º 232 — Diz que a Agência de Viagens «S. A. Danzas & C.ª», com sede em Basileia, Suíça, foi autorizada a vender cupões de 1.ª 2.ª e 3.ª classes, para percursos na rede geral da Companhia.

Comunicação-Circular n.º 233 — Refere-se à autorização concedida ao Secretariado da Propaganda Nacional para vender bilhetes nas condições das respectivas Tarifas.

Carta-Impressa n.º 305 — Refere-se à Reunião do Conselho Nacional do Corpo Nacional de Escutas efectuada em 8, 9, e 10 de Junho e dá instruções relativas às condições do transporte das pessoas que nela tomaram parte.

Carta-Impressa n.º 306 — Relaciona os bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviosados em Maio p. p. e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 307 — Alude à redução de 50% no preço do transporte dos cães que figuraram na XIII Exposição Canina Internacional de Lisboa.

Factos e Informações

Ateneu Ferroviário

Na presente época o Ateneu Ferroviário pôde juntar aos seus prémios desportivos mais um titulo de campeão de Lisboa.

Este titulo que havia sido brilhantemente conquistado no ano passado pela Secção feminina de «Basket-Ball», foi mantido com o mesmo brilho e galhardia pelas gentis desportistas ferroviárias.

Se bem que as turmas concorrentes ao campeonato desta época tivessem sido em menor número que as do ano anterior, o ti-



Sócios do Ateneu e pessoas de família que, no dia 12 de Julho passado, visitaram a Manutenção Militar sob a direcção do Ex.^{mo} Sr. Capitão Ramiro Raposo.

tulo de campeão agora mantido não deixou, por esse facto, de ser valoroso, tendo em vista que a turma ferroviária teve como adversário o Club «Os Belenenses», único que conseguiu igual titulo durante as épocas de 1936/39.

No ano passado o campeonato foi conquistado com os seguintes resultados:

5 vitórias, 1 empate e 1 derrota, com a contagem final de 92-12.

Na actual época o titulo foi mantido unicamente com 4 vitórias, com a contagem final de 47-22.

A turma foi, como habitualmente, alinhada por: Maria do Carmo Rodrigues (cap.),

Simone Nieto, Noémia de Matos, Maria Ester de Moura Cabral, Branca Nieto, Maria de Lourdes Rodrigues, Maria Helena Godinho, Olga Ribeiro e Marina Sanches.

O *Boletim da C. P.* felicita as gentis jogadoras do Ateneu.

Homenagem

Por motivo da recente aposentação do Sub-chefe de Serviço Sr. Carlos Parreira, foi levada a efeito por um grupo de seus amigos um almoço de justa homenagem que se realizou num dos melhores restaurantes da baixa e foi presidido pelo homenageado, tendo à sua direita os Srs. Felisberto José da Silva e Júlio da Guia, respectivamente, Inspector Principal da Tracção e Inspector do Material Circulante e à sua esquerda os Srs. Vitor Hugo P. Alves e Marcelino da Silva, Engenheiro e Inspector Principal da Fiscalização.

Entre a numerosa assistência contavam-se representantes dos Depósitos de Máquinas de Campolide, Lisboa-P., Barreiro, Entroncamento, Alfarelos, Gaia e Campanhã e bem assim o Sr. Vitor Afonso, Chefe da estação de Lisboa-R.

Durante o banquete que decorreu num ambiente de alegria e espirito de camaradagem, foram recebidos vários telegramas e cartas de saudação.

Iniciou a série de brindes o Sr. Felisberto José da Silva que em palavras repassadas de saudade, enalteceu as qualidades de carácter do homenageado, pondo em destaque a brilhante figura do Chefe que em tôdas as vicissitudes, conseguiu sem mácula desempenhar as altas funções que merecidamente lhe proporcionaram invulgar conceito.

Pelo Sr. Ernesto Duarte e Silva foi lido um discurso no qual frisou que como discípulo, amigo e humilde colaborador não podia

deixar de testemunhar os mais sinceros agradecimentos pelas valiosas lições recebidas, dum mestre que se não poupava aos maiores sacrifícios para que das suas lições resultassem os melhores benefícios.

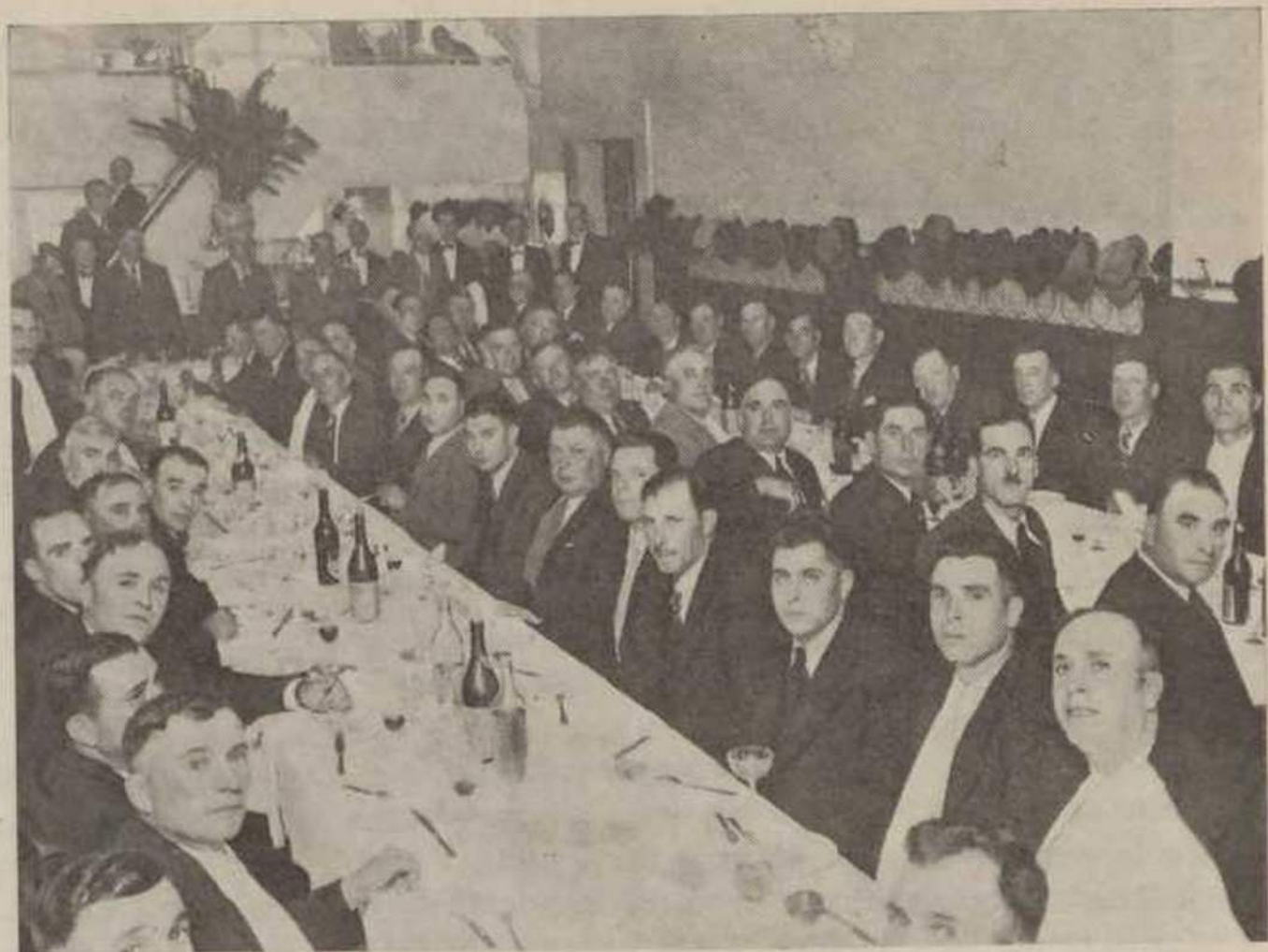
Declarou depois que, e como padrão da cruzada que representa a sua vida ferroviária, assistiu à construção e inauguração da Escola Profissional de Maquinistas e Fogueiros, a qual tem prestado relevantes serviços a todos os que se interessam pelo aperfeiçoamento técnico da classe ferroviária e que já mais esquecerão o nome do seu criador que ficará gravado na história ferroviária como galardão de quem tanto trabalhou para a sua fundação.

Falaram ainda os Srs. Restituto José Coelho, José Gaspar da Silva, Sousa (de Alfaias), Vitor Afonso e João Duarte Vitorio, que dum modo geral historiaram a vida do homem a quem todos os ferroviários da Tracção muito ficam devendo.

Por fim falou o homenageado, que, com a voz embargada pela comoção, agradeceu muito reconhecido as palavras elogiosas que

todos os oradores lhe tinham dirigido e bem assim a todos os componentes desta homenagem, e disse: «é para mim o dia de hoje um daqueles que guardarei imortal para a minha vida, visto para mim sintetizar o ponto culminante da gratidão.

Encontro-me satisfeito por saber ter cumprido o meu dever, pondo acima de tudo os superiores interesses da Companhia, não esquecendo aqueles que, com uma dedicação invulgar, muito contribuíram para o bom desempenho das funções que me foram confiadas».



Um aspecto da assistência ao banquete de homenagem ao Sr. Carlos Parreira



A mesa da presidência, vendo-se o homenageado

Pessoal

Actos dignos de louvor

O Praticante habilitado de Pombal, Sr. José Pinto de Carvalho, encontrou em 25 de Junho passado, junto ao Cais de G. V. do apeadeiro da Curia, 4 notas de 100\$00, importância esta de que fez entrega superiormente.

Foram gratificados pecuniariamente, por em 18 de Junho último, quando se encontravam a trabalhar ao quilómetro 10,400 (Ramal de Tomar), terem notado a passagem do comboio n.º 566 que ia a arder um vagão da sua composição, pelo que correram atrás daquele comboio até Santa Cita, onde trabalharam no salvamento do vagão e da carga, os seguintes agentes: António Mendes, Sub-chefe de distrito, Manuel Lopes Simões, Assentador, Deodato Évora, Assentador, António Marques, Auxiliar permanente, e Manuel da Silva, Auxiliar.

Manuel José, Assentador, a pesar de se encontrar doente em 9 e 10 de Setembro do ano findo e de folga em 13 de Abril último, não hesitou em prestar auxílio na extinção de incêndios de vagões.

No dia 21 de Novembro próximo passado, o Carregador Augusto Bragança, da estação do Porto, encontrou numa carruagem do comboio 1511 uma nota de 100\$00, que entregou ao Chefe da referida estação.

O Assentador do distrito 283, (Alcácer do Sal), Sr. Joaquim Agostinho, quando seguia no comboio 915 de 11 de Maio p. p., notou um forte cheiro a tintas queimadas que veio a saber proveniente de fogo manifestado no tejadilho de uma carruagem. Prontamente se serviu do sinal de alarme, fazendo com que o comboio parasse e, com o auxílio de alguns passageiros, extinguiu o fogo.

Agradecimentos

Tendo o Ex.^{mo} Sr. Dr. Mira da Silva providenciado o rápido internamento de minha mulher e acompanhado a evolução da sua doença, peço-lhe perdão em o ferir na sua modestia, tornando público o meu reconhecimento. — Adelino Antunes Ribeiro, Escriuário do M. T.

Júlio Maria da Fonseca, Factor de 2.^a classe, de Campanhã, vem por este meio tornar público o seu reconhecimento ao Ex.^{mo} Sr. Dr. João Macedo Pinto,

do Posto de Saúde de Campanhã, pela maneira como o tratou de uma infecção na perna esquerda provocada por uma mordedura de um cão, tornando-o extensivo aos enfermeiros do mesmo Posto Srs. Sousa e Mota.

Exames

Agentes aprovados nos exames realizados nos meses de Maio e Junho p. p.

EXPLORAÇÃO

Aspirantes para Factores de 3.^a classe: *Distinto:* Salvador Rodrigues Morgado.

Aprovados: Serafim Martins Ribeiro, António João Telheiro, Alcínio Lourenço, José Marques da Silva, Manuel das Neves Gaveta, José Dias Lourenço, Luiz Dias das Neves, Francisco Cunha, António Marques, Fernando de Matos, Manuel Barata, António Maria da Silva, António José de Oliveira, José Alves Inácio, Plácido Soares de Queiroz, João Raimundo, António Pescante dos Reis, Manuel Antunes Ferreira, Vítor Manuel Rodrigues, António Amaro Cabrita, Jaime Ferreira Lopes, Alberto da Costa Simões, Manuel Rôlo Gaspar, Luiz Marques da Silva, Rui Bolacho Macarôco e Manuel Matias Lopes.

Factores de 3.^a para 2.^a classe: José Carlos Ramos Raimundo, Alfredo Gomes, Jaime da Costa Neves, Filipe José Maria, Manuel dos Santos Ferrer Lemos, Adrião Forjaz Simões Duarte, António Ferreira Gaspar, José Luiz Farinha, José Augusto da Silva, Jesuino Gomes Paiva, Simão Estanqueiro Pinheiro, José Paulo dos Anjos, Eduardo Pires Rito, Amândio Frederico Rodrigues Soares, António Alves da Cunha Júnior, José Alberto da Silva, Amílcar da Silva Santos, José Pires Rufino, Júlio Fernandes da Cruz, António Correia da Costa, António Angelo da Costa Balicas, António da Silva Júnior, António da Silva Coronha, José da Silva Nunes, João Francisco Semedo, Leonildo Gonçalves da Conceição, Manuel José Moital Júnior, José António Oitavém, Amândio Alves de Carvalho, Abílio Rodrigues Marques, Hilário Correia Cabaço, José Miranda de Figueiredo, Manuel Dias Neto, Manuel Augusto Jacinto, Eduardo Dias Roldão, António Salgueiro Alves, José Monteiro Gomes, Manuel da Silva Pinto, José Ferreira, Raúl Cunha, Afonso da Costa Esteves, Manuel Gonçalves Ramos de Faria, Arnaldo Augusto Freire de Oliveira, Júlio da Costa Lima, Amílcar da Silva Gonçalves Vaz, António Martins Nobre e José Rodrigues Pinto Santos Lima.

Factores de 1.^a para Chefes de 3.^a classe: *Distinto:* Júlio da Cunha Soares Maciel.

Aprovados: António da Silva Reis Júnior, Pedro

de Carvalho, Manuel Pereira, Silvestre Francisco dos Reis, José Baptista de Almeida Júnior, Joaquim Braz, Leopoldo Ribeiro de Sousa, Vinício Plínio Rosado Viegas, Augusto Pereira Garcia, Manuel Lourenço Valadas, Mário Ferreira dos Santos, Pedro Fernandes, António Rodrigues Fernandes, José Vaz Ferreira, Inácio Mourão Cardoso, António de Almeida Santos, Arménio Ferreira dos Santos, Augusto Santos Salvador Viegas, Luiz Nogueira, José Rodrigues da Silva Valente, Crisógno Costa, Joaquim Bento Taborda, Leonel Dias Agudo, António dos Santos Pernes, Júlio dos Santos, Humberto Costa, Alberto Ferrão Tavares, José Rodrigues da Cruz, Albino Fernandes Madeira, Mário Coelho de Castro, Joaquim Manuel Moutinho, Francisco Paula Brites, Martinho de Sousa, Jaime de Almeida Cardoso, Arnaldo de Sousa, Angelo de Oliveira Monforte, José da Conceição Monteiro, Joaquim de Sousa Gomes, Manuel de Sousa Meireles, António Francisco Castanheira, Albino de Sousa Moreira, António Pereira da Mota, Alfredo Ressurreição Ferreira Mendes, António Monteiro de Araújo Miranda, José Gaspar de Magalhães, Sebastião Monteiro Pereira da Silva e Augusto Sebastião Ferreira Mendes.

Chefes de 3.^a para 2.^a classe: *Distintos:* João Antunes e António Simões.

Aprovados: António André dos Santos, Guilherme Augusto Tomás Júnior, José da Cunha Pinto, José Ferrão Tavares, José Pinto Braga, Carmino Conceição Azevedo, José Francisco Neves, Manuel Jacob Urbano, Domingos Carlos da Silva, Joaquim Estudante, Joaquim Júlio Ferreira, António Marques, José da Fonceca, Hermínio Pintão, Adelino Marques Ventura, Eduardo Ferreira da Costa, Manuel Vinagre, João Bento da Silva Gralha, António Joaquim Pereira Rezende, Aníbal Conceição Roberto, José Pinto Barroso, Carlos Xavier Fragoso da Cruz Costa, Manuel António, Francisco João Moga e João Amaro.

Chefes de 2.^a para 1.^a classe: Luiz Marques, António do Carmo Diogo, Pedro António Ferreira, João Baptista Comprido, Manuel Lopes, José Marques Cadete, José Luiz Forte, Carlos Branco, António Alves Mineiro Júnior e Manuel Ferreira.

Agentes com cartão para Guarda-freios de 3.^a classe: *Distinto:* Eduardo Martinho Guerreiro.

Aprovados: José Pereira, José Ferreira Júnior, Francisco Plácido, António da Silva Claudino, José Pereira da Costa, Augusto Fernandes, João Pereira Marques, José da Silva, Raúl Rodrigues Parente, Manuel de Jesus Dias, José Ferreira, Luiz Pereira Lopes, Joaquim António, José Freire, Teófilo Gonçalves Martins, Augusto Portela, Joaquim Augusto Lopes, Alberto Sousa Ferro Charneira, Joaquim José Lázaro, Gregório Jesus Silva, Jacinto da Silva Rosa, João Baptista Monteiro, Manuel Mendes, Feliciano José Leocádio, Joaquim da Silva, José Joaquim Fernandes, José Augusto Cabral e António Maurício.

Guarda-freios de 3.^a para 2.^a classe: António Maria de Almeida, Miguel da Silva Mansidão, Joaquim António Salas, Manuel Lopes, Raúl dos Santos, João

Antunes Simplício, António Henriques da Silva, Joaquim Chasqueira Salvado, António Rodrigues Pato, Eduardo Mendes, Joaquim Ferreira do Vale, José Domingues, Pedro Oliveira Paulo e Bonifácio Lopes Capitão.

Guarda-freios de 2.^a para 1.^a classe: José Rodrigues Cruz, João Lopes Rôlo, António Ferreira, Adelino Nunes, José Domingos Patrício, José Maria Rodrigues Parreirão, Ovídio Salvado da Silva, Armando Ferreira Venâncio, José Alves Pandorco, João Ribeiro Silva, Joaquim Gomes da Mota, João Pereira Trindade, José de Oliveira Vitorino, Manuel Ferreira da Piedade, António Luiz de Carvalho, José Duarte Correia, Saúl Duarte Santos e Antero dos Santos.

Guarda-freios de 1.^a para Condutores de 2.^a classe: João Cardoso, José Pinto, Júlio Antunes, Jorge Santos Piedade Henriques, Manuel Lourenço, Mário dos Santos, António Monteiro do Rio, António Martins Vilela, Francisco Farinha, Domingos Santos Florêncio, Joaquim Pires Alves, António Tavares Correia, João Martins, Faustino Ferreira, Agostinho Alves Feixeira, Álvaro Lopes Carneiro, Eduardo Silva Cascais, José Moreira Troca, Álvaro Dias Pereira, António de Ascensão, José Simões Neto, Camilo dos Santos, João Pereira Paulo, António Vilela Duque, António Esteves Carvalho, João Duarte Amaro Esteves, António Maria Rodrigues Pascoal, António Joaquim Eusébio, António Oliveira, José Nobre de Carvalho e António da Graça.

Condutores de 2.^a para 1.^a classe: Álvaro António, Angelo Pinto Dias, José Rodrigues Guerra, Benjamim Ludovico, José Joaquim da Silva Júnior, Henrique de Oliveira Serrano, João Vital, Eduardo Sebastião Fontes, Teodósio Vieira, Joaquim Frade Real, Henrique Verão Caldeira, Álvaro Lopes Ferreira, José Domingos Coelho, Manuel Fernandes, Francisco Rosa, Manuel da Silva, Herculano de Oliveira Vaz, Francisco Gomes Leal, António Vieira Pinto, Joaquim Augusto de Sousa.

Agentes com cartão para Revisores de 3.^a classe: Manuel Henriques, Orlando Pereira Mendonça, Salomão Eurico Marçal, José António de Figueiredo, António Monteiro Feijão, António Vieira Lucas, Augusto Ribeiro, António Pinto da Costa, Sebastião Cabrita, Mário da Silva Couto, João Alves, João Lopes Barbeiro, José Filipe, Fernando Jorge e Afonso Henriques Nunes.

Revisores de 3.^a para 2.^a classe: Gabriel Marques Narciso, Angelo Pinto dos Santos, Manuel Joaquim Rosa, Arnaldo Crua, José Paula Martins Júnior, José das Neves, Américo Cardoso Costa, Alberto Rainho e Alberto da Silva.

Revisores de 2.^a para 1.^a classe: *Distinto:* Manuel Augusto da Silva.

Aprovados: Leopoldo Cerqueira, António dos Santos, José Augusto Baptista, Júlio Augusto Rodrigues e Alberto de Azevedo.

Para Conferente: José Florêncio.

VIA E OBRAS

Assentadores que fizeram exame para Sub-chefe de distrito e que foram aprovados

Rafael Cordeiro, Domingos T. Santarém, Júlio Gaspar, Júlio B. Santos, João da Silva, Júlio Carvalho, Marciano Garcia, Manuel Henriques, Américo R. Bento, Esdruble Agostinho, Manuel Bandeirinha e Jaime Marques.

Os Assentadores Rafael Cordeiro e Domingos T. Santarém, foram premiados pecuniariamente por terem sido classificados respectivamente em 1.º e 2.º lugares.

Nomeações

Em Junho

EXPLORAÇÃO

Servente de dormitório de trens: Joaquim Barbosa.

VIA E OBRAS

Guarda de P. N.: Maria Ferreira (readmitida)

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Conferente: O Guarda-freios, de 3.ª classe, João Rodrigues.

Escrutário de 3.ª classe: O Guarda-freios, de 3.ª classe, José Lopes Mateus.

Reformas

Em Abril

EXPLORAÇÃO

João Mendes Pires, Carregador.

Em Junho

EXPLORAÇÃO

Valentim Simões Areosa, Factor de 2.ª classe, de Vila Franca.

Manuel Paulo Rato Júnior, Factor de 2.ª classe, de Lisboa-P.

António dos Santos Soares, Condutor de 1.ª classe, da 4.ª Circunscrição

José Paiva de Sousa, Agulheiro de 3.ª classe, de Valado.

Carlos dos Santos, Porteiro.

José Rodrigues da Silva, Carregador, de Entre-Campos.

Jacob dos Reis, Carregador, de S. Torcato.

VIA E OBRAS

Francisco Carvalho, Sub-chefe do distrito 28, Mata, João Baptista dos Reis, Sub-chefe, do distrito 435-Pocinho.

MATERIAL E TRACÇÃO

Possidónio Pereira, Limpador.

João das Neves, Limpador.

Falecimentos

Em Junho

EXPLORAÇÃO

† Armando Júlio Candeias, Faroleiro, de Beja.

Admitido como Carregador auxiliar em 15 de Agosto de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 17 de Janeiro de 1920 e Faroleiro em 2 de Setembro de 1925.

VIA E OBRAS

† José Lopes Coelho, Encarregado de Carpinteiros na 10.ª Secção, Régua.

Admitido como Carpinteiro em 21 de Janeiro de 1927 e promovido a Encarregado de Carpinteiros em 15 de Julho de 1927.

† José Maria Leal, Assentador do distrito 2/5.ª, Bombarral.

Admitido como Assentador em 21 de Março de 1918.



† Armando J. Candelas
Faroleiro



† José Lopes Coelho
Encarregado de carpinteiros

