

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934; Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

Delegado em Espanha: JUAN B CABRERA Apartado 4069, Madrid

# 1407



## 1—AGOSTO—1946



## ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVEZ  
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU  
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVEZ DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR



COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAI  
ILBERINO DOS SANTOS

S U M Á R I O

Caminhos de Ferro do Egipto, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	427
O caminho de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> . . . . .	429
Recordações de Viagem, A Ínsua, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	431
A questão entre a C. P. e os obrigacionistas franceses . . . . .	432
A Assembleia Geral da C. P. prosseguiu nos trabalhos acerca da fusão das empresas ferroviárias. . . . .	433
Notícias de Espanha, por <i>Juan Cabrera</i> . . . . .	435
Há 50 anos . . . . .	436
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i> . . . . .	436
Recortes sem Comentários . . . . .	437
Publicações recebidas. . . . .	437
Ultramar . . . . .	438
Espectáculos . . . . .	439
Colónia Balnear Infantil de «O Século» . . . . .	439
Uma visita à nascente do Alviela . . . . .	439

# Caminhos de Ferro do Egípto

Por CARLOS BIVAR

**A**NTES de descrevermos, propriamente, a rede ferroviária deste país, parece-nos que convém fazer um breve relato dos meios usados nos transportes de pessoas e de mercadorias através das regiões que, na Antiguidade, forneciam os entrepostos comerciais, pode dizer-se do mundo de então. Porque, o Egípto desempenhou um importante papel, nessa época da história da humanidade, concentrando no seu território, situado no canto Nordeste do Continente Africano, povoado por uns desasseis milhões de indivíduos, incluídos os nómadas, as mercadorias oriundas da Ásia e do Extremo Oriente.

Confinando com o território da Arábia, as mercadorias ali trazidas pelos ismaelitas formaram parte do seu primitivo comércio. Também a navegação propria se dedicava ao transporte de géneros alimentícios produzidos na Índia. De todas estas circunstâncias se aproveitaram os gregos cuja navegação transportava parte destas mercadorias, conhecendo a sua proveniencia mas ignorando a rota seguida pelos outros barcos.

Mais tarde, como o seu proprio nome o indica, a cidade de Alexandria foi estabelecida por Alexandre, o Grande, que dela fez um importante entreposto. A ela afluia grande parte das mercadorias daquela parte da Ásia, em concorrência com outras que da China e do Japão seguiam pelo Norte, Tartaria e Russia, sugestão permanente da ideia de dobrar o Cabo da Bôa Esperança, ao que se opunham varios factores figurando no primeiro plano o terror inspirado pela passagem pela zona torrida, até que Vasco da Gama, em 1497, a conseguiu transpor.

Mas até lá, antes de Gôa, Ormuz, Malaca e Calicut, cidade em cujas praias aquele grande navegador desembarcou, ditaram a lei os famosos entrepostos de Samarcande, Bassorá, Aleppo, Bukara, Cabul e outros, não esquecendo a grandiosa Pâlmira que na época se celebrou como um dos mais ricos fuleros do comércio em transito.

Tempos decorridos a Cartago, depois a Roma, cidades que detinham a grandeza universal, afluiam todas as mercadorias da Ásia, via Alexandria, trazidas pelo Mediterrâneo pelos gregos, pelos fenicios e pelos cartagineses. Também o comércio rico, especiarias, tapeçarias, pedraria preciosa e os aromaticos, se concentrava em Kaffa ou Caffa, onde os genovezes conseguiram impôr-se como senhores até ao século dezoito em que a cidade foi encorporada no Império Russo, tendo antes pertencido à Turquia. Situada na Crimeia, formando um bom porto, no Mar Negro, foi durante muito tempo o mercado abastecedor de Constantinopla, que, por seu turno, abastecia portos gregos e outros circunvisinhos,

As carracas da república dos doges, transportavam desde Alexandria, através do Mediterrâneo, as ricas produções oriundas da India que as naus mahometanas, sob a bandeira do Profeta, e as caravanas árabes ali descarregavam. Escolhidas as de maior valor e procura, eram espalhadas pelas regiões centrais da Europa alcançando a Flandres e daí a Península Ibérica.

Mas antes de abarrotarem os porões das galéras venezianas, genovenses e outras, tinham de alcançar o Egípto e o seu citado celebre entreposto de Alexandria. Prosseguiam desde Ormuz e Bassorá, no golfo Persico, em caravanas de milhares de came-

los através do Deserto, até Aleppo, cidade pertencente ao Grão Turco, e embarcadas em Alexandreta, seu porto natural, seguiam por mar até Suez e depois por terra até Alexandria.

O principal entreposto, o mais rico, naquelas paragens era o de Ormuz, que Albuquerque conquistou, em 1507, obrigando os seus detentores, representados pelo rei Seif-ed-Din (Cafardim) à assinatura de um tratado que estabelecia, sob o ponto de vista comercial, um desvio de grande parte do tráfego concentrado nas mãos dos venezianos e genoveses na Europa e nas dos muçulmanos (mouros) da India, em concorrência com Lisboa, que na sua celebre Rua Nova expunha as mercadorias exóticas do Império da India.

A pimenta, a canela, o gengibre e outras mercancias tiveram a sua procura intensa que se fazia comerciar às quintaladas, enchendo os cofres dos traficantes e adubando as iguarias servidas nos banquetes da realeza ou nos pratos apresentados nas mesas dos aristocratas da corte do rei venturoso.

Mas nem o caminho de ferro, nem o «electrico», nem o autocarro, nem a locomotora, nem o «avião conseguiram fazer desaparecer as caravanias faraónicas! Pelo menos as estradas lá estão ligando ao Oasis do Deserto da Libia el «Arbain» a Dar Eur e o Sul do Sudão, assim como varias outras que conduzem desde o Deserto até ao Mar Vermelho.

Os acontecimentos revolucionários que alteraram a paz do Egito, em 1882, abriraram as tropas britânicas, de acordo com

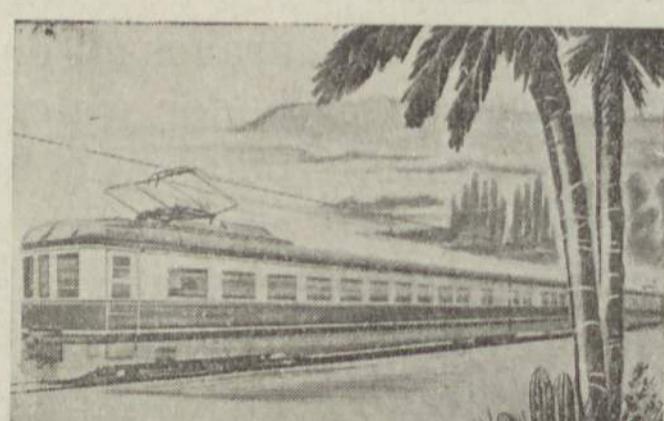
o respectivo Khediva a ocuparem o país, mantendo-se lá até 1936. Em 1914 foi considerado como Protectorado com um Alto Comissário. O Protectorado findou no ano de 1922, sendo reconhecida a independência da nação. Em 1936 foi assinado um tratado de aliança, embora algumas forças acupassem vários territórios das proximidades do Canal de Suez, para sua defesa.

A rede ferroviária do Egito tem por linhas principais as que ligam o Cairo a Alexandria, Rosetta e Damieta seguindo para o Norte até Port Said e para o Sul até Suez.

Da capital, cidade do Cairo (El Kahira) a linha dirigindo-se para o Sul, atinge a Primeira Catarata, em Shellal. E daqui o transporte é feito por barcos a vapor até Wadi Halfa, estabelecendo ligação entre o Estado Egípcio e as linhas governamentais do Sudão.

Para o Ocidente segue uma linha costeira até Sollum, destinada a ligar o Alto Egito com a antiga regência de Tripoli. Há ainda que adicionar mais 680 e tantos quilómetros das chamadas linhas auxiliares e as do Caminho de Ferro de Oasis pertencentes ao Estado.

O desenvolvimento da rede ferroviária egípcia alcança uma extensão computada em cerca de cinco mil e seiscentos quilómetros, de várias bitolas (4 pés e 8 1/2 polegadas, 3 pés e 6 polegadas e 0<sup>m</sup>,75 entre um Oasis e o Vale do Nilo), devendo aditar-se às linhas do Estado mais uns 1.425 quilómetros de linhas ligeiras exploradas por companhias particulares.



# O caminho de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

## VII

O agrupamento das empresas exploradoras de carreiras automóveis, em grau conveniente, de modo a não ser iliminada a possibilidade de uma competição regrada, tem por fim não só melhorar os transportes terrestres e procurar uma mais eficiente fiscalização por parte dos poderes públicos como conseguir que o Estado venha a receber maior participação nos lucros das empresas exploradoras, quer por meio de impostos a fixar, quer por qualquer outra forma.

Está plenamente demonstrado e provado, que o Estado foi apanhado de surpresa pelo rápido desenvolvimento dos transportes automóveis — e devido a esse rápido desenvolvimento e por não terem existido elementos estatísticos completos desses transportes, nem os dados verdadeiros dos resultados líquidos das suas receitas, por a exploração ser feita individualmente, ou em sociedades por cotas, não tem podido os governos até hoje, fazer reverter para o Estado a justa parte aufeida dos lucros líquidos.

Já o mesmo não sucede com o caminho de ferro, porque sendo a sua exploração feita por Sociedades Anónimas, os poderes públicos por meio dos seus organismos fiscalizadores, estão sempre ao corrente do estado financeiro das respectivas sociedades e ainda de todos os elementos estatísticos indispensáveis e necessários, não só aos governos, mas também àqueles que se dedicam ao estudo dos assuntos económicos.

Vem isto a propósito de nos ter chegado o vago rumor de ser intenção do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, ou do Governo, que a exploração das carreiras automóveis nas estradas concorrentes ao Caminho de Ferro, só possa ser feita, de futuro, por empresas que se constituam em sociedades anónimas em condições a estabelecer, com representação do Estado nos Conselhos

de administração e um Comissário do Governo junto das referidas Sociedades, a exemplo do que está estabelecido para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Se esta informação é verdadeira, e tudo faz prever que o seja, pode-se asseverar sem receio de contestação, que assenta em princípios sãos e justos e sobretudo, porque é uma medida inteligente, porquanto só as sociedades anónimas, pela natureza especial da sua organização e escrita, é que são obrigadas a fornecer aos organismos do Estado todos os elementos necessários para se poder avaliar o movimento do comércio ou industria que exploram e a sua situação económica e financeira — e ao mesmo tempo são ainda obrigadas a dar a conhecer ao público, pela publicação anual no Diário do Governo, do Relatório Balanço, Contas e Parecer do Conselho Fiscal referido aos exercícios findos em 31 de Dezembro, a quanto atingiram as receitas e as despezas e se o saldo líquido foi grande ou pequeno.

Basta esta circunstância para se avaliar a vantagem que para o Estado representa e até para o público, que qualquer exploração comercial ou individual, desde que atinjam uma certa importância, se exerça em regimen de *sociedade anónima*, especialmente quando se trata de explorações automóveis, concorrentes ao Caminho de Ferro.

De facto, quem se der ao trabalho de ler com atenção o que determina a Base XI da lei n.º 2.008 relativa à coordenação dos transportes terrestres, fica desce logo com a impressão, que a referida base tem por fim também habilitar o Governo a remodelar e completar a legislação em vigor para os transportes automóveis, no sentido da sua exploração nas carreiras concorrentes ao Caminho de Ferro, só se poder fazer de futuro, por empresas constituídas em Sociedades Anónimas.

Diz a indicada Base XI:

«O Governo remodelará e completará a legis-

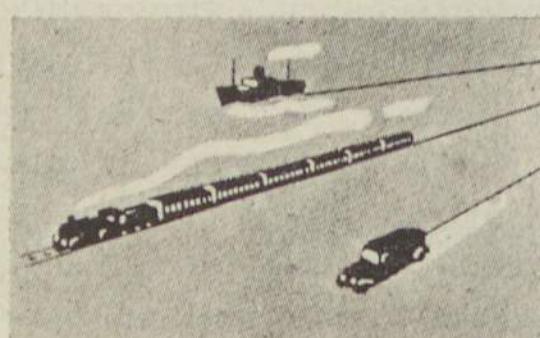
lação em vigor para os transportes automóveis, devendo especialmente incluir normas:

- a) Determinação das cláusulas das concessões a fazer nos termos da base IV, as quais não devem ter duração superior a vinte anos e serão suscetíveis de resgate;
- b) Aplicação dos princípios da obrigatoriedade do transporte e igualdade de tratamento, exigência e observância das tarifas aprovadas, estabelecimento de horários para todas as carreiras, documentação indispensável à fiscalização e estatística, além de outras regras constantes do título X do Código Comercial, adaptáveis aos transportes em automóveis para benefício ou garantia do público;
- c) Sujeição à aprovação prévia pelo Governo das características e tipos dos veículos a empregar das dimensões, lotação, carga e velocidade máximas e demais condições necessárias para conforto e segurança dos passageiros e disciplina do trânsito na via pública;
- d) Estabelecimento de um seguro obrigatório para as empresas concessionárias, de forma a cobrir os riscos da sua responsabilidade civil;
- e) Obrigação de fazer os transportes postais e

conceder aos serviços públicos as facilidades compatíveis com a natureza da exploração;

f) Sujeição às regras legais de horário e condições de prestação de trabalho, renumeração do pessoal, idade, e aptidões dos condutores dos veículos.»

Basta ler-se o que preceitua esta base e principalmente as alíneas a), b) e f) para se concluir imediatamente que só Sociedades Anónimas é que podem dar a garantia segura, de que ao Estado serão fornecidas pelas empresas exploradoras de transportes colectivos automóveis, todos os elementos de estatística e informativos necessários, de forma a ter-se conhecimento exacto do seu movimento e grau de prosperidade, porquanto, sendo estes transportes e os dos Caminhos de Ferro, considerados como serviço público, a renumeração do capital empregado, quer nas empresas de Caminho de Ferro, quer nas das Carreiras automóveis, não pode ser muito elevada. O que fôr além dum certo limite, tem de reverter numa certa percentagem para o Estado e o restante em benefício do público em comodidades nos transportes e melhoramentos nas instalações, estações e abrigos e em regalias aos seus empregados.



## RECORDAÇÕES DE VIAGEM

## A ÍNSUA

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

## II

A Ínsua é conhecida desde a vinda dos romanos à Península, como uma ilha, e, por isso, creio bem que a sua existência, como península, é dos tempos pré-históricos.

Segundo Estrabão <sup>(1)</sup>, na descrição do rio Minho, a foz é dominada por uma ilha e protegida por uma dupla restinga, a cujo abrigo os navios podem fundear. Na opinião de Leite de Vasconcelos <sup>(2)</sup> essa dupla restinga são dois molhes, o que não é exacto, pois restinga significa baixo de areia <sup>(3)</sup>, o que vem a demonstrar a existência já nesse tempo, dos baixos de areia que ligavam pelo norte com a costa galega e o sul com a costa portuguesa. Nessa época estaria mais saliente da margem galega, dando passagem, como já indiquei.

Festo Avieno <sup>(4)</sup> referiu-se a uma ilha pelágica, abundante de ervas e onde se encontra um templo dedicado a Saturno. Martins Sarmento, no comentário à Ora Marítima de Avieno, mostrou a dificuldade da identificação, admitindo que a ilha desaparecera, ou então é uma ilha da ria de Aveiro, sendo esta última suposição seguida pelo sr. Dr. Alberto Souto <sup>(5)</sup>. Leite de Vasconcelos <sup>(6)</sup>, fundamentando-se na narração de Pinho Leal <sup>(7)</sup>, entendeu que a ilha pelágica é a Ínsua, que outrora tivera essa designação, passando depois para a de ilha de Saturno, no que é combatido por Schulten <sup>(8)</sup> que a identificou com a ilha Berlenga.

Desta forma a Ínsua é conhecida desde os primeiros geógrafos romanos que visitaram a Península Ibérica e nela se levantou um templo dedicado a Saturno, o que mostra a sua importância. Aceito a opinião de a Ínsua ser a ilha de Saturno, não só pela descrição de Festo Avieno, como pela opinião

de Leite de Vasconcelos, como também pela observação seguinte, que efectuei. Frente à capela da Ínsua, em linha recta, encontra-se o monte de Santo Antão, onde existe uma capela da mesma invocação, muito tempo ruínas, e que, por minha iniciativa, se restaurou em 1940; continuando a mesma linha está a capela do Senhor da Serra, e por último São João de Arga. Estas capelas são de origem antiquíssima, indicando o seu alinhamento que o sítio da partida é a capela da Ínsua, e, sabe-se, também, que os santuários cristãos, em muitos locais correspondem a templos do paganismo, pelo que tudo parece demonstrar, que a capela da Ínsua sucedeu ao templo de Saturno, e que por sua vez as capelas de Santo Antão, Senhor da Serra e São João de Arga, tiveram como antecessores altares pagãos, não sendo fácil explicar doutra forma a sua disposição, num período do cristianismo em que não havia motivo para este alinhamento.

O convento da Ínsua pertenceu à ordem franciscana e foi fundado, em 1392, por Frei Diogo Aires, no local onde existia uma ermida denominada

<sup>(1)</sup> Estrabão, Geografia, trad. de Gabriel Pereira, Évora, 1838, livro 3, 1.ª parte, pág. 28.

<sup>(2)</sup> José Leite de Vasconcelos, «Religiões da Lusitânia», Lisboa 1905, vol. II, pág. 38.

<sup>(3)</sup> António de Moraes Silva, «Dicionário da Língua Portuguesa», Rio de Janeiro 1933, tomo II, pág. 617.

<sup>(4)</sup> R. Festus Avienus, «Hora Marítima», estudo de Francisco Martins Sarmento, Porto 1896, pág. 33 e segs.

<sup>(5)</sup> Senhor Dr. Alberto Souto, na «Homenagem a Martins Sarmento», Guimarães 1933, pág. 398.

<sup>(6)</sup> José Leite de Vasconcelos, obr. e vol. cit., pág. 38.

<sup>(7)</sup> Augusto Soares de Azevedo Barbosa de Pinho Leal, obr. e vol. cit., pág. 395.

<sup>(8)</sup> «História de Portugal», Barcelos 1928, vol. I, pág. 161, artigo do sr. Prof. Dr. A. A. Mendes Correia.

nada de Santa Maria de Carmes, provavelmente erguida no sítio ocupado pelo antigo templo de Saturno. Em 1388 mandou (1) D. João I construir a fortaleza, que D. Manuel I ordenou a ampliação, por ocasião da sua visita (2) em 15 de Novembro de 1512; todavia o castelo da Ínsua no seu estado actual, começou (3) a ser edificado em Abril de 1646, com a forma de estrela hereagonal, ficando concluído em 1651, quando era governador de armas da província do Minho, D. Diogo de Lima, 9.º Visconde de Vila Nova de Cerveira. Teve reparações em 1649 e 1783.

A capela de Nossa Senhora da Ínsua, que é a mais importante do convento, é constituída por grossas paredes que impedem ouvir o ruido do mar, púlpito e sacristia. Dentro possui a imagem da Virgem Maria e outras. A história da Ínsua está feita pelo erudito Frei Pedro de Jesus Maria José na já citada Crónica da Santa e Real Província da Imaculada Conceição.

Expulsas as ordens religiosas, em 1834, passou o convento para a posse do Estado, ficando a sua guarda a uma força de veteranos, que mais tarde se retirou, e, em 1836, instalou-se um farol (4) de luz branca fixa, de 9 milhas de alcance, 15,5 acima do nível do mar. Actualmente vivem na Ínsua os faroleiros, suas famílias, e, accidentalmente, alguns pescadores. Com o restabelecimento das ordens religiosas em Portugal, pela concordata de 7 de Maio de 1940, era natural que a ordem franciscana reocupasse o seu convento, porém, a falta de frades para acudirem às múltiplas necessidades da ordem, impediu que fôsse coroada de exito a tentativa que realizei nesse sentido, em Novembro de 1940.

À vista da Ínsua (5) deu-se um combate, em

27 de Janeiro de 1799, entre a corveta portuguesa «Andorinha» e a fragata francesa «Bellone», de força superior, que se rendeu e arriou bandeira, mas depois fugiu. O comandante da corveta portuguesa Crawford Ducas, e o imediato Joaquim José da Silva e todos os oficiais foram premiados com um posto de acesso.

Representativo do facto, encontra-se no Museu Militar, em Lisboa, um quadro de Melo (6), executado em 1908, na qual estão pintadas as duas fragatas e um barco.

(1) Adolfo Ferreira Loureiro, obr. e vol. cit., pág. 61.

(2) Frei Pedro de Jesus Maria José, obr. e vol. cit., pág. 454.

(3) Luís Figueiredo da Guerra, «Castelos do Distrito de Viana», in Inatito, vol. 73, n.º 5, Coimbra, 1926.

(4) Adolfo Maria Loureiro, obr. e vol. cit., pág. 62.

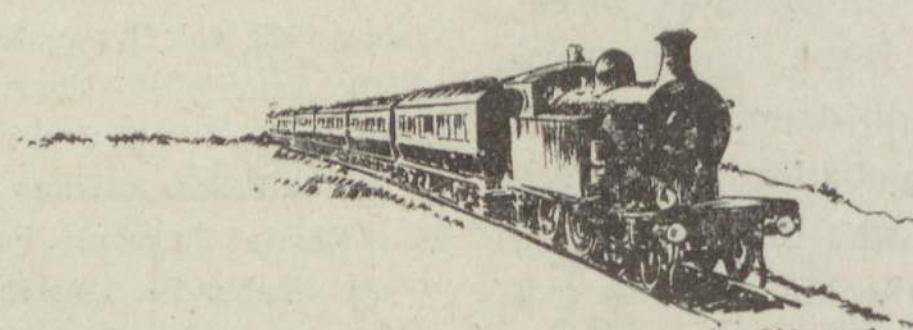
(5) Adolfo Ferreira Loureiro, obr. e vol. cit., pág. 64.

(6) Sala da Guerra Peninsular, n.º 155.

## A questão entre a C. P. e os obrigacionistas franceses

Na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por telegrama recebido de Paris, houve conhecimento de que o tribunal francês homologou o convénio celebrado entre a companhia e os seu obrigacionistas, em 1932, de que resultaram os estatutos actualmente em vigor.

Terminaram, assim, as questões que entre a companhia e um pequeno grupo de obrigacionistas franceses se arrastavam desde 1924, isto é, desde que, perante a justiça francesa, foram apresentados pedidos para obter o pagamento em ouro dos cupões dos títulos da C. P.



# A Assembleia Geral da C. P.

*prosseguiu nos seus trabalhos acerca da fusão das empresas ferroviárias*

**P**ROSSEGUIRAM no dia 17 do mês passado os trabalhos da Assembleia Geral da C. P. convocada para apreciar, discutir e votar qualquer proposta do Conselho de Administração tendente à concentração ou aquisição de outras empresas ferroviárias, ou seja dar cumprimento à lei 2008 de coordenação de transportes ferroviários. Presidiu o sr. dr. Bustorff Silva que leu a seguinte proposta:

«Usando da faculdade que lhe é conferida pelo artigo 5.º, última parte, dos estatutos da Companhia, o vosso conselho de administração, de acordo com o conselho fiscal, resolveu proceder ao reembolso de todas as obrigações privilegiadas emitidas pela Companhia. Com esse reembolso fica a Companhia liberta do regime concordatário em que tem vivido desde o convenio de 1894, cessando os privilegios creditórios que oneram as obrigações desde essa data e que os estatutos de 31 de Dezembro de 1931 expressivamente conservaram. Esta operação deverá ser ampliada de modo a permitir o completo saneamento financeiro da Companhia. Carece, porém, o conselho de administração de estar para isso devidamente habilitado. -

Uma nova emissão de obrigações, que se oferecerá à subscrição pública, impõe-se, pois, mas sem qualquer privilegio especial. E parece que, nas actuais circunstâncias do mercado, poderão ter boa aceitação — até mesmo para os obrigacionistas que, em vez de reembolso, queriam optar pela troca das suas actuais obrigações privilegiadas pelas da nova emissão — títulos do valor nominal de 1.000\$00, a uma taxa de juro adequada às condições do mercado, amortizáveis em 60 semestres, mas com a faculdade para a Companhia de efectuar o seu reembolso antecipado ou converter as novas obrigações a emitir dentro de certo prazo.

Quanto ao montante total da emissão, o conselho de administração, com o voto do conselho fiscal, entende que se deve votar a emissão até 300.000:000\$00, de obrigações, a efectivar por séries, conforme lhe parecer conveniente.

Em face do exposto, o conselho de administração propõe-vos, com subordinação à necessária autorização do Governo:

1.º — que aproveis uma nova emissão de obrigações até ao montante total de 300.000:000\$00, a efectuar por séries, conforme for deliberado pelo conselho de administração, ouvido o conselho fiscal, do valor nominal de 1.000\$00 cada, a juro nunca superior a 4% ao ano, pagável aos semestres vencidos, e amortizáveis em 60 semestres, por reembolso ou compra no mercado, com a faculdade, porém, para a Companhia, de antecipar o reembolso ou converter as obrigações a emitir, mas nunca antes de cinco anos da data da emissão;

2.º — que autorizeis o conselho de administração a praticar todos os actos conducentes à emissão a que se refere o número anterior».

A proposta foi admitida à discussão usando da palavra o sr. eng. Cunha Leal. Torna-se conveniente — disse — apreciar o arranjo que a lei 2008 pretende estabelecer é de facto uma solução aceitável e qual a atitude que em face dela deve tomar a C. P. Em virtude do País ser pobre, os caminhos de ferro são paupérrimos, embora o público, iludido por certa afluencia de passageiros, possa supor o contrario. Não há matérias ricas para transportar, e a percentagem das mercadorias em relação aos passageiros, apesar do português viajar pouco, é pequena.

O problema ferroviário português, aliás o drama ferroviário, não é nem mais nem menos que o drama económico de Portugal, privado de carvão e de ferro.

O orador traçou um resumo da história dos nossos serviços ferroviários, e prestou homenagem ao sr. eng. Vicente Ferreira, — alta competencia em matéria ferroviaria em qualquer país do mundo para elaborar um plano sério e grande. Elogiou igualmente os srs. eng. Vasconcelos Correia, Fausto de Figueiredo, general Raúl Esteves, professor Rui Ulrich, major Mário Costa e outros que têm contribuido para o progresso da Companhia. Depois de analizar a largos traços o que tem sido, desde a sua fundação, os caminhos de ferro no nosso país, declarou que o pululamento da camionagem veio embaraçar os caminhos de ferro, embora tivesse prestado grandes serviços ao país. No seu entender impunha-se uma coordenação dos trans-

portes terrestres e essa coordenação devia-se a um ministro que corajosamente deliberou encarar de frente o problema e lhe quis dar solução. Analizou depois a hipótese da nacionalização dos caminhos de ferro feita por meio de resgate, que custaria ao Estado aproximadamente 2.150.000\$00 contos.

No que respeita à C. P. teria esta que receber, líquido, 173.220 contos, cabendo a cada acção ordinaria 6.992\$30 e às privilegiadas 1.398\$00. Se ela se fizesse, porém, cairia o Carmo e a Trindade e, assim, uma medida de interesse público acabaria por se tornar odiosa às massas.

Fez largas considerações sobre os efeitos da lei 2008 e prestou homenagem ao tacto do sr. Fausto de Figueiredo, presidente da comissão incumbida de fazer a fusão das companhias ferroviárias. Apreciou ainda a operação de compra da Companhia da Beira Alta e lamentou que não tivesse sido adquirida a concessão da Companhia do Norte de Portugal.

Usando em seguida da palavra, o sr. Fausto de Figueiredo agradeceu ao sr. engenheiro Cunha Leal as palavras elogiosas que lhe dirigiu, e seguidamente explicou o que se passaria nas negociações com a Companhia do Norte de Portugal. Tudo o que se referia à lei 2008 estava praticamente estudado. Elogiou o actual Ministro das Obras Públicas por ter tido a coragem de solucionar o problema ferroviário.

Falou depois o sr. Lucas Coelho dos Reis que elogiou a comissão a que presidia o sr. Fausto de Figueiredo e pediu que a camionagem fosse tributada tal como os caminhos de ferro.

O Comissário do Governo, sr. dr. Alberto Xavier, leu depois o seguinte documento:

«Para completo esclarecimento dos srs. accionistas devo expressamente confirmar a declaração já feita pelos próprios negociadores, representados pelo presidente da respectiva comissão, de que as negociações entre a C. P. e as outras empresas ferroviárias são da sua inteira iniciativa, embora indo ao encontro do disposto na Base I, da lei n.º 2008. Ainda que delas tenha tomado conhecimento o Governo não interveio nessas negociações, nem na fixação dos pormenores e condições a que conduziram e sobre as

quais recairá a apreciação por parte desta Assembleia».

A proposta do Conselho de Administração foi aprovada por unanimidade e o sr. dr. Orlando Melo do Rego propôs um voto de louvor àquele Conselho e outro de confiança para que prossiga nas negociações. O sr. Fausto de Figueiredo enviou para a mesa uma proposta para que seja nomeada uma comissão de acionistas para analisar e aprofundar o problema em todos os seus aspectos. O sr. coronel Pina Lopes deu a sua aprovação à proposta e alvitrou que a comissão seja constituída pelos srs. dr. Bustorff Silva, prof. Fernando Emídio da Silva e brigadeiro Tamagnini Barbosa.

*Aprovou-se as conclusões do relatório sobre a fusão*

A assembleia geral da C. P. voltou a reunir-se no dia 30 de Julho, para apreciar o problema de fusão das três empresas ferroviárias Beira Alta, Nacional e Vale do Vouga, na Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro.

Nessa reunião aprovou-se por unanimidade as conclusões apresentadas pela comissão encarregada de estudar o assunto. Tais conclusões reconhecem que as operações projectadas servem o interesse da Nação, revelam por parte da Administração da Companhia valiosa contribuição no sentido de facilitar a execução do preceituado na Lei 2.008, e harmonizam-se com a letra e o espírito daquela Lei e do respectivo pacto social. Aprovam também todas as negociações ajustadas e os protocolos e documentos em que elas se contem.

A Comissão de acionistas encarregada de apreciar essas negociações foi constituída pelos srs. prof. dr. Fernando Emídio da Silva, brigadeiro Tamagnini Barbosa e dr. Bustorff Silva.

O sr. dr. Bustorff Silva que presidiu aos trabalhos, leu o extenso documento em que os relatores encaram as possíveis soluções do problema que lhe foi apresentado através da Lei 2.008 para depois ajustarem o critério que levou o Conselho de Administração da C. P. à iniciativa das negociações, quer à face dos Estatutos daquela empresa, quer dos princípios consignados naquela Lei:

«O conselho de administração da C. P. agiu, consequentemente, com louvável critério, tomando a iniciativa de vir ao encontro dos objectivos previstos na Lei 2.008, preparando soluções que acautelam as actividades a que está ligado, sem prejuízo dos interesses gerais da Nação, em vez de, passivamente aguardar o desenrolar de acontecimentos cuja resolução implicaria os graves inconvenientes resumidamente expostos nas rá-

pidas considerações que acabamos de produzir».

Provada a legalidade das transações à face dos estatutos da C. P. e dos princípios consignados na Lei 2.008 e inabilidade de um critério rígido aplicável a todas as transacções, a comissão obteve a certeza de que os negociadores agiram fazendo jogar todos os factores de ordem psicológica que não se adaptam a regras e critérios rígidos e, também, que os vendedores tiveram razões determinantes para aceitar os números finais, estranhos a qualquer critério estritamente financeiro ou económico.

Estudado este aspecto do problema, a comissão entrou na apreciação das transacções efectuadas em cada uma das companhias encorporadas. Quanto à Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, as negociações foram orientadas por forma que a C. P. pudesse vir a integrar na sua rede a linha da Beira Alta e o ramal da Figueira, em plena exploração. Esta integração era fundamental, porquanto se trata da outra rede de via larga — rede essa que assegura a principal ligação com a Europa. Acresce que a linha da Beira Alta, nas mãos da C. P., a liberta das limitações dos contratos de cambio de material, comparticipações de gares comuns e lhe permite a concentração das oficinas e da reparação do material. A integração do parque da Beira Alta na C. P. deve trazer economia, em reparação de vagões, superior a 300 contos por ano. O mesmo se diz para a reparação de carruagens e de locomotivas, pela especialização das oficinas. O reflexo da concentração oficinal, no custo das construções, deve vir a ser muito importante. Também, e de outra parte, a integração da Beira Alta na C. P. reduz as despesas de administração e de direcção, já pela supressão de cargos, já pela desocupação de dezenas de empregados nos serviços respeitantes às relações entre as duas companhias. Não é excessivo cifrar em 2.000 contos anuais as despesas feitas com os cargos e os serviços que se suprimirão no rodar do tempo. Ainda, e por outra banda, há que contar com os benefícios da concentração das compras.

No que respeita à vida financeira da empresa, verifica-se que, nos últimos anos, os saldos da exploração foram importantes, conforme mostram os seguintes números: em 1941 — receita de 19.468 contos e despesa de 14.160; em 1942 — 25.510 e 20.562; em 1943 — 24.693 e 19.361; 1944 — 33.158 e 25.019; e, em 1945 — 33.007 e 26.010.

Verificou-se que, apesar do desaparecimento total do tráfego internacional, pelo encerramento da fronteira dos Pireneus, as receitas no ano decorrente (1946) não tiveram grande baixa.

Na primeira década de Abril, as recei-

tas entradas em 1946 igualavam aquelas que tinham entrado em igual período de 1945.

Não há dúvida de que, considerada como linha principal a de Lisboa ao Porto, a linha da Beira Alta é, das linhas secundárias portuguesas, aquela que apresenta melhores condições de exploração: não parece possível que venha a apresentar saldos diminutos.

A Companhia da Beira Alta apresenta, porém, débitos no seu balanço que lhe advêm das suas obrigações.

O valor destas obrigações e dos juros das obrigações existentes no estrangeiro que não se apresentaram nas caixas da Companhia a receber os cupões, soma a quantia de 12.350 contos.

As negociações foram assim orientadas: a Beira Alta tomaria o encargo de liquidar o seu passivo (obrigações juros, depósitos de garantia da ponte do Coa, facturas em atraso, etc.); a C. P. tomaria, por transferência, os alvarás de concessão (que acabam no dia 3 de Agosto de 1977), e entraria na posse de todas as instalações fixas e dos bens móveis que servem para a exploração, pagando 36.700 contos, dos quais 35.000 contos em dinheiro.

A comissão classificou este preço de módico.

No que se refere às negociações com a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, a comissão estudou, em todos os seus pormenores, o contrato estabelecido com a C. P. para a venda das concessões, cujo valor foi fixado em 19.000 contos, tomando a C. P. a seu cargo a amortização e o pagamento dos juros das obrigações da Companhia Nacional que estivessem em circulação em 30 de Junho de 1946. Como a C. P. pode resgatar as obrigações, há que entrar em linha de conta com o valor desse resgate, que é de 4.385 contos (valor de 31 de Dezembro de 1945), que, adicionado à verba antes indicada, dá um total de 23.385.000\$00. Mas realmente por parte da C. P. é muito menor, já que se cobrará de 15.000 contos, saldo da dívida da Companhia Nacional em relação a ela. Assim, cerca de três quartas partes do preço liquidam-se por encontro de contas, ou quitação de um crédito da C. P. sobre a empresa a encorporar. E em resumo e em síntese, a operação efectiva-se por um desembolso em numerário, que fica aquém de 5.000 contos; as flagrantes vantagens que a encorporação trará à C. P. justificam amplamente a transacção.

Quanto à operação realizada com as empresas ligadas às linhas do Vale do Vouga, que consistiu na adquisição de um lote de acções que assegura à C. P. o domínio político das respectivas assembleias gerais, a comissão considera-a, também, justificada, e declara absurda a preocupação de que a C. P.,

# Notícias de ESPANHA

Por JUAN CABRERA

(Nosso redactor em Madrid)

## Uma linha aéria com a América do Sul

A Companhia «Ibérica» de linhas aéreas espanholas está a proceder ao estudo do estabelecimento imediato de uma linha aéria directa com a América do Sul, para a qual já recebeu dos Es-

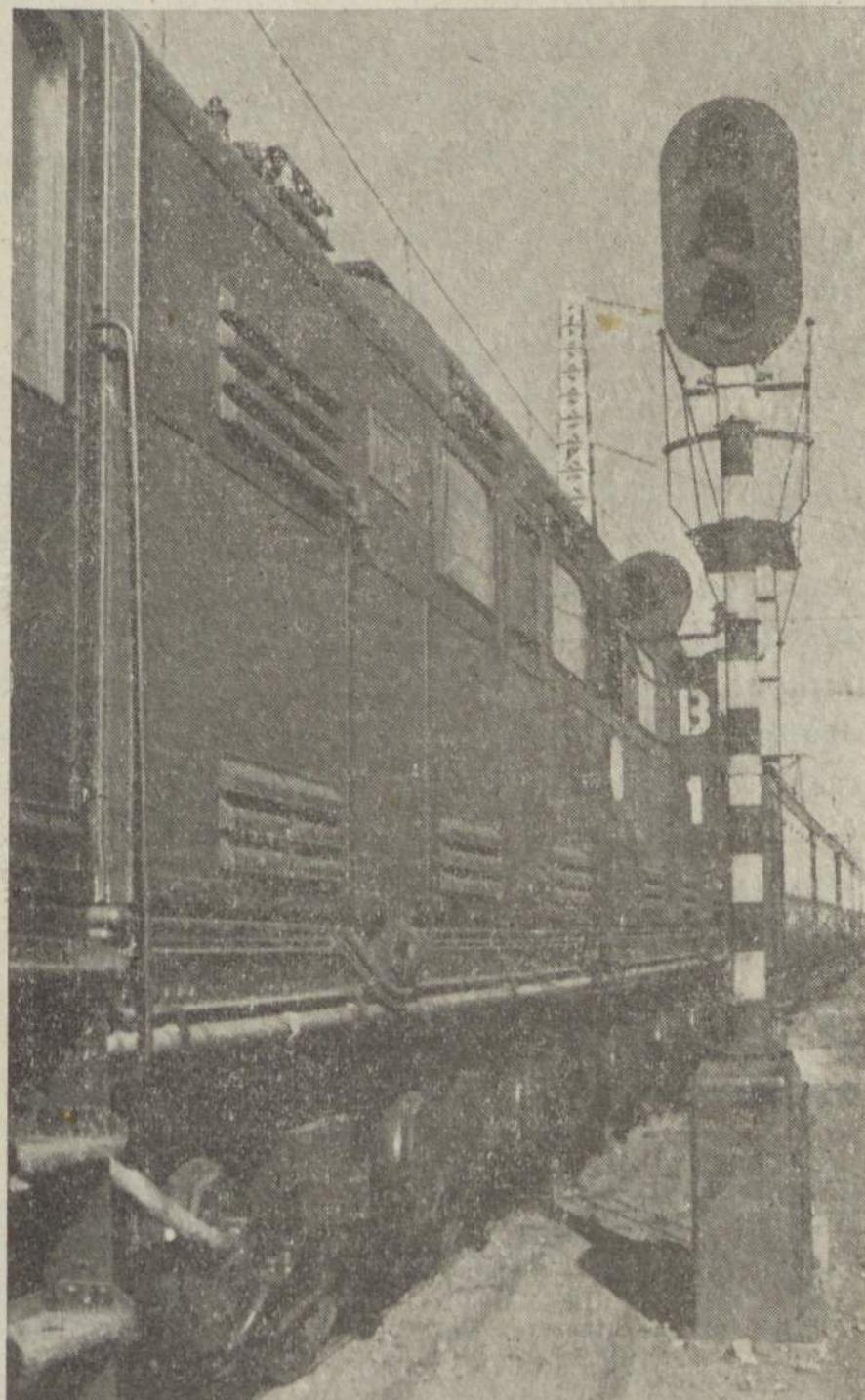
tados Unidos um avião D. C. 4. Neste aparelho efectuaram uma viagem de experiência vários ministros do Governo espanhol, indo em voo directo a uma das possessões de África. Essa viagem realizou-se sem novidade e ela permite supor que a linha projectada funcionará brevemente.

## Linha directa entre Madrid e Valência

Este verão ficará totalmente concluída a linha férrea de Cuenca a Utiel, que permite o apreciável encurtamento entre Valência e Madrid de 90 quilómetros. Concluíram-se também os viaductos e procede-se rapidamente à colocação da via, esperando-se que a inauguração poderá realizar-se no fim do ano corrente ou começos de 1947. Todavia, o traçado directo carece dumas modificações na antiga linha Utiel-Valença, a fim de permitir a passagem dos comboios expressos.

## Uma Exposição Universal em Madrid em 1954

O Governo espanhol deliberou realizar em 1954 uma Exposição Universal em Madrid, idêntica às que já se fizeram em outras capitais do Mundo. Esta Exposição Universal será construída na chamada «Casa de Campo», extenso parque criado por Filipe II para formar o bosque real e que se estende por 15 milhões de metros quadrados. Mais dum milhão de árvores povoam este belo recanto da capital espanhola. A «Casa de Campo», muito próxima da Estação do Norte, é um magnífico lugar de esparcimento que suaviza extraordinariamente a temperatura durante os quentes meses de verão e foi aberta ao público pelo município madrileno, porque até agora foi propriedade particular, e a sua entrada só era permitida por bilhete de convite.



ESPAÑA — Nova locomotora unidades eléctricas da «Renfe» para o serviço Madrid — Ávila — Segóvia — (Cliché do autor)

detentora agora da maioria do capital, virá utilizá-lo, para esmagar os interesses da minoria, resarcindo-se, à custa dela, dos gravames do custo de aquisição das ações.

Depois de repudiar algumas insinuações azedas contra o facto de um grupo proprietário de importante lote de ações da Beira Alta, adquiridas, segundo se afirma, a 540\$00, vir agora receber 1.200\$00 ou 1.300\$00 por cada título, o que se justifica por terem sido adquiri-

das numa altura em que os títulos beneficiaram de alta extraordinária, a comissão, finalmente, concluiu:

«Que é de reconhecer que as operações projectadas servem o interesse nacional revelam, por parte da Administração da Companhia, valiosa contribuição no sentido de facilitar a execução do preceituado na Lei 2.008 e harmonizam-se com a letra e com o espírito desta Lei e do nosso pacto social; que são de

aprovar todas as negociações ajustadas e os protocolos e os documentos em que elas se contêm, louvando o conselho de administração pela valiosa obra realizada».

O delegado da Fazenda Pública declarou, que de acordo com a opinião do comissário do Governo junto da C. P., não desejava intervir na votação que decidiu das conclusões do relatório agora apreciado.

# Há 50 anos

# Ecos & Comentários

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 Agosto de 1896)

## O serviço dos trens

Ora graças, que a nossa camara municipal acaba de fazer cousa com geito, em matéria de viação pública!

Por uma postura recentemente publicada, os cocheiros e condutores de veículos de aluguer, de praça ou de carreira, vão passar a usar uns fatos decentes e uniformes, segundo modelo fornecido pela camara.

Não foi sem tempo que esta providencia apareceu, mas mais vale tarde do que nunca. Reclamámos aqui repetidas vezes, como a reclamavam todos que tem olhos para ver e entendem um pouco à decencia de uma capital.

Era uma perfeita vergonha que se consentisse que cada cocheiro vestisse a seu modo, apresentando as nossas ruas públicas, o espectáculo de uma estrada sertaneja em dia de arraial.

Em parte alguma se consente o abandono a que tem estado votado este serviço de trens, que é um dos mais importantes n'uma cidade. D'elle depende o aspecto que apresentam as vias públicas, e o que nos dava hoje essa diversidade de trajes de cocheiros, alguns ostentando o verdadeiro figurino de fadista, era detestável.

O passeio, aos domingos de tarde, na nossa Avenida, bella como conhecemos poucas, podendo como o será agora, constituir um espectáculo digno de ver-se, era de todo prejudicado pela presença de cocheiros mal vestidos, de fatos repelentes, chapeus de abas largas, tipos repugnantes.

Não lemos a postura, mas cremos que ainda não cortou cerce, a nossa camara. Obrigando o fato e o chapeu a dois modelos únicos para cada estação (bastava um) cremos que ainda esqueceu a gravata, que devia ser preta ou branca invariavelmente. Se isso lhe escapou, a gravatinha encarada, nada continuará a campear em dia de touros, o que prejudicará o efeito.

Emfim alguma cousa se conseguiu já, pela qual felicitamos os nossos edis, mas muito ha ainda que fazer em relação aos veículos.

Os velhos e detestáveis carros Jacinthos quasi desapareceram, mas a companhia Carris, hoje dona d'elles, ainda os vae pondo em serviço.

Cremos que isso é provisório, mas bom é que o provisório se não converta em definitivo.

A companhia Carris prestou um grande serviço à capital suprimindo essas nojentas carroças, e ao mesmo tempo, pondo em circulação as suas novas carroagens inglezas que são muito elegantes e muito boas.

Complete a sua obra retirando os carros velhos, feios e sujos que ainda nos apresenta com frequência.

Um concorrente, porém, lembrou-se de arvorar no alto do tejadilho dos seus veículos um letrero encarnado ladeado por duas bandeiras.

Pobre pavilhão nacional a que tratos te sujeitam!

A camara não deve consentir esses espantalhos a circular pela cidade. O dono d'elles que faça o reclamo que quiser, mas de forma decente.

Por SABEL

## Afinal quando é que apareceu a primeira locomotiva?

SEGUNDO os dados históricos, o primeiro veículo automóvel deve-se a José Cugnot e a primeira locomotiva, a Trevittick, pois foi este quem primeiramente teve a ideia genial de fazer deslocar uma carruagem sobre vias férreas.

A locomotiva em questão foi apresentada, pela primeira vez, em Dezembro de 1809. A experiência efectuou-se na estrada de Camboral a Tchidy, sob a direcção de Trevittick e de Tivian. A máquina conseguiu nessa altura arrastar carroagens transportando além de setenta passageiros, cerca de dez toneladas de mercadorias,

Apezar da reduzida velocidade de 8 quilómetros a que se deslocava, a máquina fez sensação. A experiência no entanto, não obteve completo êxito, pois após algumas milhas de percurso, a máquina avariou-se. Todavia, depois de adequada reparação a locomotiva voltou a ser posta em marcha, percorrendo ainda cerca de vinte quilómetros.

Como as coisas, hoje, são diferentes. Calculem se ainda os comboios se deslocassem à velocidade inicial?!

## Serviços dos correios

NO nosso penultimo número e nesta mesma secção falamos, com o direito que nos assiste, do mau serviço dos correios e indicamos as nossas reclamações.

Hoje registamos outro caso digno de nota: — um postal escrito a um escritor português com a indicação de Cruz Quebrada, foi parar à Louzã. E na Louzã lá escreveram a lápis encarnado as seguintes letrinhas: «Desconhecido na Louzã». Mas quem é que indicou no postal outra morada senão a Cruz Quebrada?

## A fechar

BERNABÉ vai viajar de caminho de ferro com os seus dois filhos mais novos e compra para eles dois meios bilhetes.

— Que idade têm estes dois meninos? — pergunta-lhe o revisor.

— Seis anos.

— A mesma idade, os dois?

— Sim senhor a mesma, pois se eles são gémeos.

— Nascidos em Lisboa?

— Não, senhor; um em Elvas e outro em Beja.

# Recortes sém Comentários

## A morte de Jack Johnson

Jack Johnson, o famoso campeão negro que arrancou em 26 de Dezembro de 1908, na Austrália, o campeonato mundial de boxe, massacrando Tommy Burns a ponto da polícia intervir e ordenar a suspensão do combate, faleceu ontem num hospital de Raleigh (Carolina do Norte).

Johnson nasceu em Galveston, cidade do Texas, contando presentemente setenta anos. A sua vida tem tanto de romântica como de grotesca. Roçou pela glória e tornou-se famoso jogador de boxe nos primeiros anos deste século mas engeitou a fortuna, que lhe sorria prometedoramente malquistando-se com a opinião pública do seu país.

Johnson principiou as lides do pugilismo sofrendo tremenda punição. Oposto a Jöe Choynski, peso pesado de primeira categoria, foi abatido por «fora de combate» ao 4.º assalto. Depois derrotou sucessivamente os melhores pretos do seu tempo: Sam Langford, Joe Jeanette, Sam Mac Vea, etc. Em 1905, combateu Marvin Hart, pugilista branco de nomeada, e perdeu a decisão por pontos. Hart pôs Jack Root «knockout» e proclamou-se campeão americano, perdendo, em seguida, com Tommy Burns.

Johnson era pouco temerário e desenvolvia um estilo peculiar, nitidamente defensivo. A este respeito passou à História como dos mais científicos pugilistas de todos os tempos.

Apesar da sua corpulência (Johnson media 1,89 m. e tinha 98 quilos de peso) possuia agilidade surpreendente. Sabia-se igual ou superior a Tommy Burns, que era muito mais leve e deminuto (1,75 m. e 80 quilos...) perseguindo-o pelo mundo fora até que, em Sidnei, conseguiu combatê-lo e vence-lo com crueldade.

Em Julho de 1910, o velho e doente Jim Jeffries, orgulho da raça branca, era igualmente abatido por «fora de combate». A reputação de Johnson manteve-se até 1915, quando o vaqueiro do Oeste, Jess Willard, mais jovem e corpulento, o abateu irremediavelmente ao 26.º assalto.

Aliadas às suas virtudes de inteligência e competência técnica, Johnson possuia o defeito da gabarolice mais audiosa.

Esteve em Lisboa no ano de 1916, fazendo duas demonstrações no Coliseu dos Recreios e fez com Bazilio de Oliveira, ao tempo o nosso melhor pugilista, dois assaltos que entusiasmaram o público.

(De Baliza)

## Um caso estranho!

Tivemos há dias conhecimento de um facto bastante lamentável, digno de censura, que nos foi contado por várias pessoas que merecem consideração: Um industrial de lacticínios, pelo facto de não querer vender leite desnatado pelo preço que fora fixado, resolveu mandar despejar num exgóto da fábrica uma grande quantidade de canadas daquele precioso alimento.

Trata-se de um caso que causa pasmo, sobretudo na época que atravessamos, quando existem tantas famílias que lutam com enormes dificuldades. O caso é tanto mais de lamentar, quanto é certo que as nossas tão necessitadas Casas de Caridade, sobretudo, podiam ter sido contempladas com aquele excesso de leite.

Actos como este revelam um espírito bastante mesquinho, que merece censura, e por isso aqui lavraramos o nosso protesto.

(Do Diário Insular)

## Publicações recebidas

### «Cinema de Amadores»

«Cinema de Amadores» é uma interessante revista mensal de cinema e fotografia, excelentemente colaborada e com impecável aspecto gráfico. Unica publicação no género — pois é especial e exclusivamente destinada aos amadores de cinema e de fotografia, — é muito completa no seu noticiário e secções técnicas que se leem com agrado. Está publicado o n.º 6 referente a Julho. Recomendamos a quantos se interessam pela arte fotográfica e pela técnica de cinema esta magnífica revista, cuidadosamente editada pela Sociedade Pathé Baby Portugal, L.<sup>da</sup>

**CEL**

É a marca dos condutores eléctricos cuja qualidade de fabrico é a garantia de uma boa instalação eléctrica

FABRICADOS PELA

Fábrica Nacional

E DISTRIBUIDOS PELA :

**SODIL**

de Condutores Eléctricos, L.<sup>da</sup>

Sociedade Distribuidora, L.<sup>da</sup>  
RUA NOVA DA TRINDADE. 15-C — LISBOA

# ULTRAMAR

## Os distritos das colónias de Angola e Moçambique

Segundo o decreto recentemente publicado, alterando a divisão administrativa das duas grandes colónias portuguesas de África, o território de Angola divide-se nos seguintes distritos, compreendendo as áreas e têm os limites que pela legislação em vigor estão atribuídos às circunscrições que no presente artigo são designados:

1.º — Distrito de Cabinda: Cabinda, Caongo e Maiombe. 2.º Distrito do Zaire: Ambrizete, Noqui e Santo António do Zaire. 3.º Distrito do Congo: Cuango, Damba, S. Salvador do Congo e Zombo. 4.º Distrito de Uige: Ambaca, Ambriz, Dembe, Dembos e Pombo. 5.º Distrito de Cuanza-Norte: Cambambe, Cazengo, Dande, Icolo e Bengo e Quissama. 6.º Distrito de Malange: Bondo e Bangala, Cambo, Duque de Bragança, Malange e Songo. 7.º — Distrito da Lunda: Camaxilo, Cassai-Sul, Chitato, Minungo e Saurimo. 8.º Distrito de Cuanza-Sul: Amboim, Gango, Libolo, Novo Redondo, Porto Amboim, Quibala e Seles. 9.º Distrito de Benguela: Benguela, Ganda e Lobito. 10.º Distrito de Huambo: Bailundo, Caala e Huambo. 11.º Distrito do Bié: Alto Cuanza, Andulo, Camacupa e Silva Porto. 12.º Distrito do Moxico: Alto Zambeze, Bundas, Dilolo, Luchazes e Moxico. 13.º Distrito de Cuando: Cubango, Baixo Cubango, Cuando, Culto, Cuanavala e Menongue. 14.º Distrito da Huila: Alto Cunene, Caconda, Chibia, Ganguelas, Lubango e Quililengues. 15.º Distrito de Moçamedes: Bibala, Moçamedes e Porto Alexandre. 16.º Distrito do Cunene: Baixo Cunene, Cuamato, Curoca e Gambos.

O território de Moçambique compreende as áreas e têm os limites que pela legislação em vigor estão atribuídos às circunscrições e concelhos que no presente artigo são designados:

1.º — Distrito de Lourenço Marques: Lourenço Marques, Maputo e Marracuene. 2.º Distrito de Gaza: Alto Limpopo, Bilene, Chibuto, Gaza, Guijá, Magude, Manhiça, Muchopes e Sales. 3.º Distrito de Inhambane: Govuro, Homboine, Inhambane,

## COMPRE



Lâminas  
COOPER



Cooper Espessura Regular 006 — Pacote de 5 lâminas 5\$00

Cooper Azul, Super Delgada 004 — Pacote de 4 lâminas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lâmina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO MACEDO, LD.<sup>A</sup>

Rua de S. Nicolau, 23, 1.º — LISBOA — Telefone P B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

Inharrime, Massinga, Morumbene, Panda, Vilanculos e Zavala. 4.º Distrito da Beira: Barué, Beira, Buzi, Chemba, Cheringoma, Chimoio, Gorongosa, Manica, Marromeu, Mossurize, Sena e Sofala. 5.º Distrito de Tete: Angónia, Macanga, Marávia, Mutarara, Tete e Zumbo. 6.º Distrito de Quelimane: Alto Molocué, Chinde, Gurué, Ile, Lugela, Maganja da Costa, Milange, Mocuba, Mopela, Morumbala, Namacurra, Namarroi, Pebane e Quelimane. 7.º Distrito de Nampula: António Enes, Eráti, Imala, Malema, Meconta, Membá, Moçambique, Mogincual, Mogovolas, Moma, Mossuril, Nacala, Nampula e Ribaué. 8.º Distrito de Cabo Delgado: Ibo, Macomia, Macondes, Mecufi, Mocimboa da Praia, Montepuez, Palma, Porto Amélia e Quissanga. 9.º Distrito do Lago: Amaramba, Marrupa, Maniamba e Vila Cabral.

A área do posto administrativo de Namaacha é desanexada da circunscrição do Sabié e integrada na circunscrição do Marracuene.

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

# ESPECTÁCULOS

## CARTAZ DA SEMANA

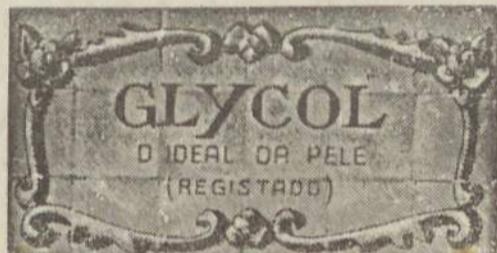
### CINEMAS

EDEN 15,50 e 21,50 — «Ladrão precisa-se».  
OLÍMPIA — Às 15 e 21 — «A bomba secreta».  
COLISEU — Às 21,45 — «O correio do Oeste».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

## GLYCOL O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G  
L  
Y  
C  
O  
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5\$50 em sêlos do correio, nome e morada



PNEUS — CAMARAS — BATERIAS  
— ESPONJAS — CAMURÇAS — FERRAMENTAS — REMENDOS A FOGO  
— LAMPADAS PARA AUTOMÓVEIS — OLEOS — VALVULINAS  
MASSAS CONSISTENTES

Aceitamos BATERIAS para reconstruir  
— e PNEUS para recauchutar —

Tudo para automóveis

Pinto & Afonso, Lda  
38, RUA DO SACO, 40  
(ao Campo de Santana)  
Telefone 4 1570 — LISBOA

## Colónia Balnear Infantil de «O SÉCULO»

As novas instalações foram inauguradas pelo Chefe do Estado

No dia 24 do mês passado, o Chefe do Estado acompanhado pelos srs. ministros do Interior, Finanças, Educação e Obras Públicas e subsecretários da Assistência, Estrangeiros e Corporações, inaugurou solenemente as novas instalações da Colónia Balnear Infantil de *O Século* importante obra social digna de aplauso e da simpatia de todos os portugueses. O acto revestiu-se de grande brilhantismo a êle tendo assistido alguns membros do Corpo Diplomático, Secretário Nacional de Informação e Cultura Popular, Governador Civil de Lisboa, comandante da P. S. P., General Daniel de Sousa, presidente da L. C. G. G., Agente Geral das Colónias, Presidente da Ass. Industrial Portuguesa diversas entidades e os directores e representantes dos jornais diários do país e das agências telegráficas. Depois de demorada visita a todas as instalações, o director de *O Século* ofereceu ao sr. Presidente da República, membros do Governo e outros visitantes, um «Porto de Honra».

Foi uma tarde agradável que deixou a melhor impressão a quantos assistiram a este acontecimento — que representa uma iniciativa arrojada no nosso meio e uma obra de assistência modelar. Felicitamos *O Século* e o seu director por este triunfo.

## Uma visita à nascente do Alviela

A convite do sr. José Lucas Coelho dos Reis, vogal da Comissão Central das Juntas de Freguesia de Lisboa e proprietário nos concelhos de Santarém e Alcanena, realizou-se no passado domingo 14, um passeio à nascente dos «Olhos de Água» que na opinião dum ilustre diplomata estrangeiro é a mais bela da Europa. Entre os convivas contavam-se: comandante Nuno de Brion, Governador Civil de Lisboa, tenente Mariano Moreira Lopes, eng.º Soares Branco, José Dias Felipe, Eduardo Rodrigues Caldeira, Manuel dos Santos Moita, Presidente da Câmara Municipal de Alcanena, etc..

Por motivo dos seus afazeres oficiais não puderam comparecer os srs. Coronel Joviano Lopes, Governador Civil do Porto, Prof. Dr. Luiz de Pina, Presidente da Câmara Municipal do Porto, vereador Braga Peixoto, Dr. Lopes Dias secretário geral do Governo Civil e Nunes Cardoso, da Comissão Central das Juntas de Freguesia do Porto, que foram convidados para este passeio.

Acompanhados pelo sr. José Lucas Coelho dos Reis os convidados partiram de Lisboa em automóveis às 9 horas e dirigiram-se em primeiro lugar a Alcanena para visitar as novas instalações dos Paços do Concelho recentemente inaugurados. Foram ali recebidos pelo sr. Manuel dos Santos Moita, presidente da Câmara e pelos vereadores. Dirigiram-se depois à nascente do Alviela cuja imponência admiraram. Visitaram em seguida a povoaçao de Malhou, a dois quilómetros da nascente. Nesta localidade, em casa do sr. José Lucas Coelho dos Reis foi servido um lauto almôço. Os visitantes foram recebidos gentilmente pela filha do dono da casa, sr.ª D. Maria de Assunção Leite Pereira de Avelar Simões dos Reis Lucas, que tocou ao piano algumas peças, agradando imenso à assistência.

# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

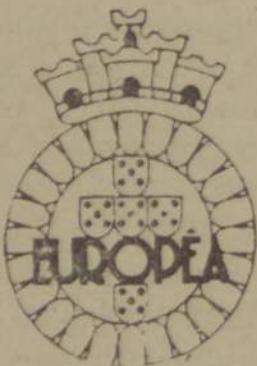
SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração  
 Desde o Lobito à Fronteira, quilômetros 1.347. Distância do Lobito à região mineira da Katanga: Quilômetros 1.800



End. Teleg. EUROPEA  
 TELEFONE: 20911

## COMPÂNHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO  
 PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

## TINTURARIA Cambouriac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
 TELEFONE 26415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380  
 Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades  
 rivalizando com as dos fabricantes  
 ingleses, alemãis, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como  
 fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-  
 minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo  
 parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem  
 serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-  
 cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

## MALA REAL INGLEZA

(ROYAL MAIL LINES, LTD.)

CARREIRAS PARA O BRAZIL E RIO DA PRATA  
 AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES &amp; C.º

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telefones: 23232-4-5

E. PINTO BASTO &amp; C.º, L.º DA

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telefones: 26001 (6 Linhas  
 AGENTE NO PORTO

TAIT &amp; C.º

Rua Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração  
 PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
 DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇOCAIXOTARIA  
 DOCA DE ALCANTARA  
 LISBOASéde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:  
 PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL  
 TELEFONE PRÁIA 4Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA  
 Telegramas: SNADEK — LISBOA      Telefone: 21868

## ARMINDO FERREIRA

Técnico em Canalizações

\* \* Reparações e montagens de encanamentos \* \*  
 Aquecimentos \* Gaz \* Montagens de casas de banho

A maior perfeição em todos os trabalhos de Latoaria

Reparações e Instalações Eléctricas

Rua da Atalaia, 34      Telefone 21572  
 Travessa da Espera, 51      LISBOA