

Gazeta dos Caminhos de Ferro

17.º DO 38.º ANNO

Conteúdo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colonias, e dos Caminhos de Ferro de Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

NUMERO 905

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze Representantes:—em Espanha, Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13 — HORTA (Açores) Manoel da Camara Velho de Melo Cabral

FUNDADOR

L. de Mendonça e Costa

DIRECTOR

J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mez

LISBOA, 1 de Setembro de 1925

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel de Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Cam. de Ferro Portugueses—Aviso ao Público—4.º aditamento ao comp. à tar. esp. int. n.º 1, p. v.
Caminhos de Ferro do Estado—Tarifas especiais internas n.ºs 4 e 5, grande velocidade.

SUMMÁRIO

Valores Ibéricos, por *Gabriel Uriguen* Pag. 243
O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, pelo *Eng. Ferreira Mendes* " 245

Viagens e Transportes	Pag. 248
Companhia Internacional de Wagons-Lits	" 248
Linhas Estrangeiras	" 249
Gremio dos Açores	" 250
Tenente Artur Vidigal das Neves e Castro	" 251
Linha férrea de Extremoz a Castelo de Vide	" 252
Curso de cambios comparados	" 253
Material novo para a C. P.	" 254
Publicações recebidas	" 255
Linhas Portuguesas	" 255
Companhia Cam. Ferro Portugueses (Relatório)	" 256

VALORES IBÉRICOS

A indústria ferroviária nas Vascongadas

por GABRIEL URIGUEN

Quasi absoluto desconhecimento que os actuaes habitantes da Península Ibérica têm dos seus valores, tanto em actividade como em reserva, é um dos maiores males da época decadente que está atravessando o nosso solar. Quasi ninguém comprehende a necessidade que ha de existir em toda a península a imprescindível solidariedade, se é que pretendemos ao menos pensar em voltarmos um dia a ser o que noutros gloriosos tempos fomos e que temos o plenissimo direito de continuarmos a ser.

A fronteira Luso-espanhola cuja existência já ninguém pode discutir, por ser uma realidade intangível e perfeitamente lógica, tem vindo a ser interpretada até os nossos dias como prova evidente de desconhecimento e até de desconfiança, e, inclusivamente — porque não dize-lo? — de ódio por parte de alguns peninsulares, tanto portugueses como espanhóis:

Este estado de coisas é que é preciso destruir se quizermos que volte a reinar sobre nós o esplendor, de forma tal que a *Península Ibérica para os peninsulares* seja para nós um dogma e nos esforcemos para o conseguir, uma vez que pessoas que ao estudo do problema ibérico têm consagrado grande parte da sua existência, e que talvez abundem mais em Portugal de que no resto da Península, indiquem e fixem o caminho a seguir para se alcançar tão belo como necessário ideal.

Emquanto as circunstâncias não permitem outra coisa, bom será irmos dando a conhecer por todos os pontos da Península, os diversos valores, tanto de ordem espiritual como material, de que os povos ibéricos dispõem.

Compreende-se a quasi absoluta impossibilidade de se tratar ao mesmo tempo da multiplicidade de temas a que atrás aludimos, pelo que me limitarei a abordar uma pequena parte dêste importante trabalho.

Tratando-se duma revista ferroviária como a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, julgo muito a propósito dar a conhecer aos seus cultos leitores o estado actual da indústria ferroviária no país vasconço, o que, dada a circunstância dêste modesto colaborador ali ter nascido e viver em contacto com as manifestações de vária ordem nêle produzidas, melhor do que por qualquer outra pessoa pode ser tratado.

Simultaneamente procurarei divulgar numa revista vasca, os méritos que têm os caminhos de ferro portugueses, méritos também muito pouco conhecidos e muito dignos de serem tidos em conta no inventario da Península Ibérica, por serem hoje os caminhos de ferro portugueses tão bons como os melhores, não tendo muitas das linhas portuguesas nada a invejar dos mais perfeitos caminhos de ferro construidos no resto do mundo.

Desta maneira creio ter contribuido com um pequeno e modesto grão de areia para juntar ao enorme montão que é preciso formar para se conseguir nalgum feliz dia, a completa comprehensão e resolução do problema vital ibérico, que, como não me cansarei de repetir, é a base fundamental do futuro reconhecimento da esplendida civilização que foi e tem de ser o nosso mais precioso galardão, pois, numa palavra, dela depende a nossa própria existência cada dia mais amargurada pelo esquecimento

precisamente do que constitue a nossa gloriosa grandeza.

Hoje em dia, é o País Vasco o centro industrial e económico mais poderoso de toda a península; com a sua relativa pequenez—20.000 km.—(mas bem escassos se atendermos à actual divisão administrativa espanhola) e com uma população total que não chega a milhão e meio, assombra o que, a vontade, a energia e a honradez têm conseguido realizar neste pequeno rincão da nossa Península. Das quatro províncias que o formam, Alava, Navarra, Guipuzcôa e Biscaya, às duas primeiras faltam as grandes fábricas que nas outras se dedicam à indústria ferroviária, por ser principalmente a agricultura e indústria desta derivadas as que nelas têm maior desenvolvimento, sem que com isto queira dizer que não existam indústrias de outra ordem com excepção da ferroviária.

Em compensação em Guipuzcôa e Biscaya, encontramos-nos com poderosas fábricas nas quais vemos todas as exigências por mais adiantadas que possam existir em caminhos de ferro. Não ha hoje o menor receio de que possa faltar aos caminhos de ferro peninsulares o mínimo detalhe que precisem, tanto para a sua construção como para a sua exploração, com uma capacidade de produção suficiente para atender, e com largueza, a todas as mais requintadas exigências existentes em matéria de caminhos de ferro.

Por outro lado a existência em grande quantidade de matérias primas faz com que estas vantagens ainda sejam maiores, pois ninguém ignora que é essencial a toda a espécie de indústria ter a certeza de que não lhe ha de faltar material para trabalhar bem e poder satisfazer em devido tempo os compromissos que tomara.

Por último, a capacidade económica das vascongadas (essencial como é natural para a marcha florescente das indústrias estabelecidas na zona por elas afectada) permite assegurar que estas importantes oficinas não sómente estão montadas como o podem estar as melhores do estrangeiro, senão também que não lhes ha de faltar, em qualquer momento, o concurso financeiro, inclusive parr as tornar superiores às produções extra-peninsulares.

Para realizar o esforço que anteriormente expuzemos ligeiramente, esforço que é preciso ter em conta, pois sobretudo a construção de locomotivas supõe uma organização de dinheiro e pessoal capaz de assustar qualquer, principalmente nestes momentos de *post-guerra* que estamos atravessando com visível inquietação ante a enorme crise mundial a cujo desenrolar vamos assistindo sem se vislumbrar por enquanto uma solução; para realizar este esforço, como digo, foi preciso que a catástrofe da guerra europeia se produzisse, e os caminhos de ferro espanhóis, e em último lugar o cidadão, que é o importante, sentisse os efeitos da falta de uma fábrica produtora de locomotivas em território peninsular.

E' certo que em Barcelona a *Maquinista Terrestre e Marítima* produzia esta classe de imprescindível material, mas também é certo que devido ao nosso clássico desleixo (por mais que se procure não se encontrar outra desculpa) a construção de locomotivas fazia-se por uma forma vagarosa e precária. Actualmente é a *Maquinista Terrestre e Marítima* uma das fábricas que melhores produtos apresenta da especialidade.

Voltando às Províncias Vascas, direi para terminar este primeiro artigo dedicado à Indústria Ferroviária e apenas para dar um detalhe do esforço que foi preciso executar, que assim como antes da guerra não se produzia nenhuma locomotiva, hoje temos quatro fábricas, em duas das quais se produz em magníficas condições, grande quantidade de locomotivas a vapor. Numa das outras duas construíram-se com grande exito, tractores eléctricos para o troço da linha das Astúrias, compreendido entre Busdongo e Ujo, e na outra estão-se fazendo as locomotivas eléctricas destinadas ao caminho de ferro transpirenaico de Ripoll a Puigcerdá.

Procurarei em artigos sucessivos ir passando, embora deficientemente, uma revista a todas as fábricas vascas interessadas na indústria ferroviária, revista que não tem outro fim mais do que, como disse no princípio deste artigo, cumprir com um fervente desejo de em alguma coisa ser útil à causa da civilização Ibérica e futura grandeza peninsular.

Horário de verão no Norte de Hespanha

Desde o dia 1 de Julho último que a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte publicou o seu horário de verão.

Como no ano anterior, circula o segundo rápido de dia para Hendaya, saindo de Madrid às 9.40, e para Santander o expresso da noite, saindo de Madrid às 20.35, ambos via Segovia.

Estabelece também um rápido diário para Santander e Asturias, saindo de Madrid às 8.45 para chegar a Santander às 20.16, a Oviedo às 21.16 e a Gijón às 22.13.

Este novo combóio compõe-se de carruagens de 1.^a e 3.^a classe, com vagão restaurante.

Além deste ha um combóio expresso diário para Corunha com vagão restaurante, com carruagens-leito, primeiras e terceiras classes para Corunha, e directos destas duas classes para Vigo. Sai de Madrid às 18.50 para chegar a Monforte às 8.40, a Corunha às 13 e a Vigo às 13.55,

Os combóios correios para Santander, Galiza e Asturias saem de Madrid às 17.25, 19.45 e 18, respectivamente, com a mesma classe de carruagens que agora têm, o primeiro por via Segóvia e os dois últimos pela de Avila.

Quanto à linha de Madrid a Hendaya mantem-se os actuais rápidos das nove da manhã, expressos das 21.30 e 22, circulando o primeiro destes expressos no presente ano por via Avila.

O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

pelo Eng. FERREIRA MENDES

Organização

O porto e os caminhos de ferro de Lourenço Marques são financeiramente autónomos e regidos por um conselho de administração composto, pela organização decretada em Maio ultimo, pelo secretário provincial do Fomento como Presidente, o Director do C. F. L. M., Administrador delegado, o Capitão do porto de Lourenço Marques, um representante da Camara do Comércio, outro das empresas de navegação e um secretário sem voto. Foi criado também pela mesma reorganização um Conselho Fiscal.

Obra de amadores, enferma esta organização de graves defeitos que a prática muito brevemente mostrará.

Separou, deixando-a fora da Administração do Conselho, a exploração e obras do porto.

Ora concebe-se a razão de existencia do Conselho de Administração se lhe estiver dado o porto, mas nunca se tiver como fim único administrar um caminho de ferro pertencente ao Estado, de 411 km de extensão. E, provavelmente para dar uma apparencia de trabalho, entregou-se ao conselho a obrigação de superintender em assuntos que normal e logicamente pertenciam ao director do caminho de ferro, como concessão de passes, aquisições de materiais, quaisquer que sejam as suas importâncias, elaboração de horários, etc.

Oxalá alguém do "metier" ponha em ordem esta barafunda perigosa.

Internamente, os serviços da direcção são:

Secretaria

Via e Obras

Serviços técnicos (obras dos cais e estudos)

Movimento

Tracção e Oficinas

Electricidade

Exploração dos cais

Armazens gerais

Serviços comerciais (tarifas, tráfego e reclamações)

Fiscalização e estatística e

Contabilidade geral.

Aos serviços comerciais estão subordinadas duas agências, em Pretoria e Johannesburg.

Não me compete dizer se será esta a melhor organização, mas é natural que brevemente seja alterada no sentido de maior economia; o assunto está muito bem entregue ao distinto engenheiro que é director do C. F. L. M.

Alguns elementos estatísticos

Não me foi possível obter elementos completos

para elaborar um resumo estatístico que fosse bastante elucidativo, mas os dados que seguem podem talvez dar uma ideia um pouco aproximada da exploração do porto e do caminho de ferro.

a) Receitas e Despesas

As receitas e despesas *totais* nos ultimos 5 anos foram, números redondos:

Receita			
1920...	£ 475.600	e	1.661.912\$00
1921...	£ 593.935	e	3.109.967\$00
1922...	£ 706.880	e	5.405.928\$00
1923...	£ 549.666	e	4.962.037\$00
1924...	£ 666.369	e	3.702.525\$00

Despeza			
1920...	£ 400.108	e	1.583.861\$00
1921...	£ 663.626	e	2.965.265\$00
1922...	£ 774.963	e	8.096.033\$00
1923...	£ 510.437	e	13.542.961\$00
1924...	£ 636.315	e	4.089.085\$00

Pena é que não tenha as despesas de exploração destes anos porque esses números dariam uma ideia da eficiência e cuidados da administração. Nos que acima aponto estão incluídas as despesas de melhoramentos e renovação que, como se vê, foram importantes, principalmente em 1923.

b) Receltas do tráfego

Interno e combinado

1920...	£ 403.115
1921...	£ 484.796
1922...	£ 349.302
1923...	£ 370.622

Combinado

1920...	£ 373.306
1921...	£ 341.112
1922...	£ 299.666
1923...	£ 296.989

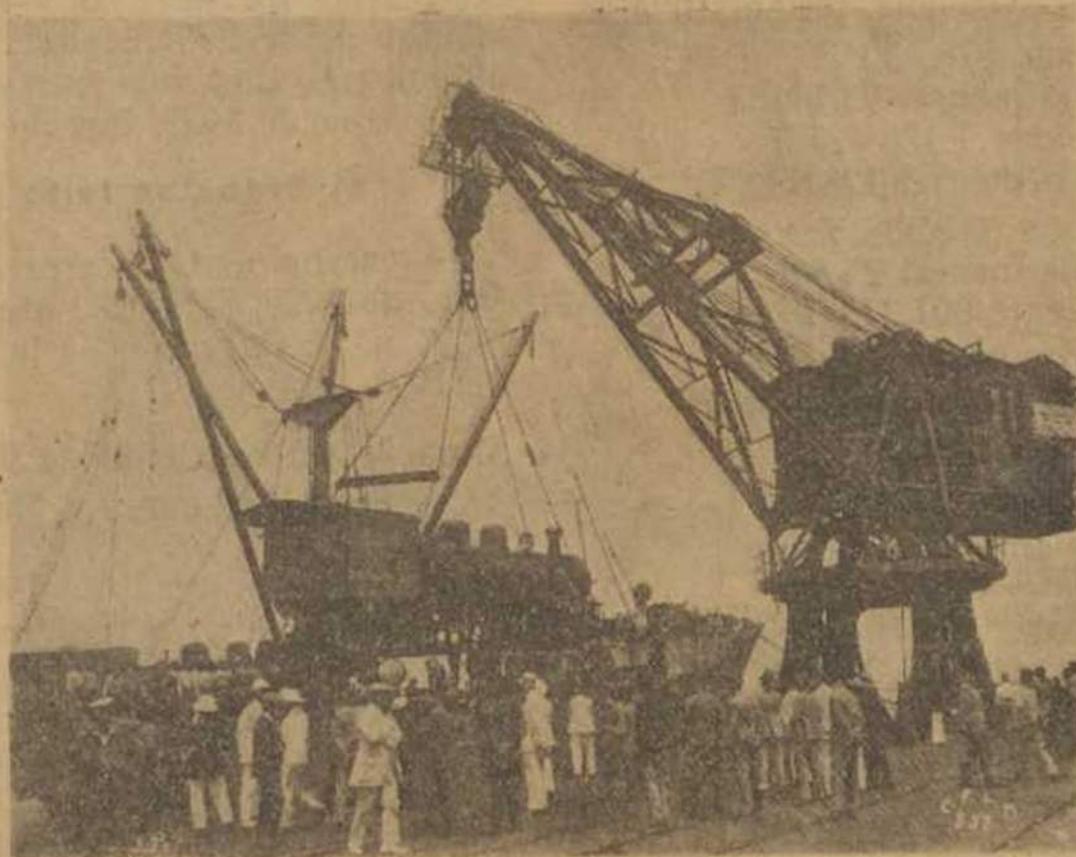
Vê-se por estes numeros que o tráfego combinado ocupa uma parte importante do tráfego geral, em média 86 %, o que prova mais uma vez que a C. F. L. M. é um caminho de ferro de caracter internacional.

E' interessante comparar os números da receita do tráfego combinado (total) com os da receita do tráfego combinado referente exclusivamente a carvão para exportação.

Para o carvão foi, nos mesmos anos:

1920...	£ 190.974
1921...	£ 135.763
1922...	£ 55.909
1923...	£ 76.435

isto é, o quantitativa das receitas do tráfego combina-



Descarga duma locomotiva "Mikado" pelo guindaste de 60 ton.

do, que era em 1920 de duas vezes as do tráfego carvão, foi em 1923 de aproximadamente quatro vezes.

c) Movimento do porto

Nos ultimos quinze anos entraram no porto de Lourenço Marques, para operações de carga e descarga, 9.654 navios, correspondendo a 34.614.632 toneladas, ou seja, uma média anual de 643,6 navios, com uma tonelagem de 2.307.642 T.

Comparando estes números com os dos últimos quatro anos:

1921 — 659...	2.497.485
1922 — 582...	2.318.641
1923 — 647...	2.951.751
1924 — 633...	2.911.009

observa-se que, à parte o período da guerra mundial, não tem havido aumento no movimento, antes houve diminuição, visto o máximo obtido ter sido em 1913 com 804 entradas. O número mínimo é dado por 456 navios em 1919.

d) Carga transportada

A carga rebocada nas três linhas principais: Ressano Garcia, Swasilândia e Xinavane, foi em 1924:

Bruta	ascendente 878.059 T
	média mensal 73.171 T
	descendente 1.478.427 T
	média mensal 123.202 T
Líquida	ascendente 318.558 T
	média mensal 26.546 T
	descendente 897.373 T
	média mensal 74.781 T

Nos cinco primeiros meses do corrente ano:

Bruta	ascendente 387.983 T
	média mensal 77.597 T
	descendente 669.052 T
	média mensal 133.810 T
Líquida	ascendente 120.419 T
	média mensal 24.084 T
	descendente 290.243 T
	média mensal 78.049 T

Comparando as médias mensais das cargas líquidas vê-se que em 1925 (primeiros cinco meses) a carga transportada no sentido ascendente foi menor do que em igual período de 1924, o contrário sucedendo para a carga descendente.

Mais claros serão os números, correspondentes à linha de Ressano Garcia, das médias mensais da carga líquida:

Em 1924:

ascendente — 24.027 T
descendente — 70.779 T

Em 1925:

ascendente — 22.524 T
descendente — 75.439 T

que confirmam inteiramente ter o tráfego interno por enquanto pouco peso na balança.

e) Movimento de comboios

O número de comboios feitos nas três linhas principais foi, em 1924:

De passageiros (correios e mixtos) 3258, com uma quilometragem de 299.982 km.

De mercadorias: 3.409 comboios e 600.603 km.

Total, 6.667 e 600.603 km., o que dá uma média quilométrica por comboio de 90 km.

A média mensal de comboios foi de 555,6 correspondendo-lhe 50.050 km.2.

Nos primeiros cinco meses de 1925 a média men-

sal foi de 447,6 comboios, percorrendo 39.634 km. A média de quilómetros percorridos por comboio foi de 88,5.

f) Movimento de passageiros

O número de passageiros transportados nas três linhas principais foi, em 1924:

Ressano Garcia	110.632
Xinavane	68.898
Swasilândia	20.904

g) Carvão exportado

O total de carvão exportado pelo porto de Lourenço Marques foi:

1922	567.192 T
1923	764.643 T
1924	991.704 T

o que dá para médias mensais, respectivamente.

1922	47.266 T
1923	63.720 T
1924	57.642 T

Nos primeiros cinco meses de 1925 a exportação de carvão foi de 326 394 T, o que dá uma média mensal de 65.278 T, superior às médias mensais dos ultimos três anos, mas que não representará certamente a média de 1925, que lhes será inferior.

h) Trabalho feito pelas carvoeiras

A carvoeira n.º 1 carregou, desde Maio de 1914 a Maio de 1925, 5.274.820 toneladas de carvão.

A n.º 2 carregou, de Junho de 1923 a 31 de Maio de 1925, 314 850 T.

Situação internacional do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques — Seu futuro

Pela sua situação é o Porto de Lourenço Marques destinado a servir uma grande e rica região que abrange parte da Província de Moçambique e do Transvaal, a Swasilândia e ainda parte da Rodésia.

O seu rival mais para temer, o porto de Durban, só artificialmente pode e tem competido com o de Lourenço Marques como porto próprio daquela região. A distância a que está dos centros de comércio e de produção, o relevo da região que constitui o Natal, a sua inferioridade natural e de equipamento, o afastariam dessa competência, se interesses políticos não tivessem atraído para ele um tráfego que — devemos confessar-lo — bastante tem faltado a Lourenço Marques.

Como em muitos outros pontos do seu vasto território tem Portugal em Lourenço Marques uma chave de riqueza e de desenvolvimento de territórios estrangeiros, mas, ao contrário do que geralmente tem feito, aqui tem-se empregado a fundo em valorizar e desenvolver o que, pelo valor e arrojo dos seus filhos mais do que por sorte, lhe coube na partilha das terras de Africa.

Num ponto estão todos de acordo: Portugal tem um porto na sua província de Moçambique que obedece aos preceitos que exige um porto moderno e bem equipado.

As pequenas lamurias que aparecem às vezes nos jornais sul-africanos são abafadas por opiniões respeitáveis e insuspeitas, nomeadamente pela do especialista de portos de mar, Sir Jorge Buchanan, que em relatórios tem pôsto em confronto os portos da União com o de Lourenço Marques e cuja opinião é acatada nos grandes meios.

Portugal, com um capricho um pouco fóra dos

moldes habituais, tem primado em ir ao encontro de qualquer crítica fundamentada que se faça ao porto de Lourenço Marques, as mais das vezes *com sacrifício* e sem compensações.

Com uma ingenuidade e um desejo de se elevar no conceito mundial verdadeiramente admiráveis, tem o governo português feito melhoramentos nêsse porto que as necessidades actuais não justificam, só para que os nossos vizinhos e os nossos aliados não possam cantar a estafada área da nossa inhabilidade de coloniais e do nosso atrazo industrial. E daí o termos os caído em verdadeiras ratoeiras.

Uma consolidação — a única — nos resta que, efectivamente, a nossa acção em Lourenço Marques (e quasi só a ela se resume o nosso esforço por Moçambique nestes últimos anos) prova que quando queremos, sabemos querer e sabemos fazer.

Possuimos — já o disse — o melhor porto do sul da Africa. As provas são de todos os dias e em tudo. Ainda no fim do ano passado se descarregavam quatro locomotivas, tipo Mikado, armadas, com o guindaste de 60 T, quando, pouco tempo depois os S A R ao quererem descarregar também locomotivas (essas desarmadas, no porto do Cabo, não o puderam fazer e teve o navio de ir a East-London ou Port-Elisabeth descarregar as caldeiras. E não tenho conhecimento de terem sucedido em Lourenço Marques precalços como os sucedidos o ano passado em Durban com o desastre do elevador de milho ou com a gafe da doca seca que não fechava.

E porquê?

Porque por Lourenço Marques tem passado engenheiros dos mais distintos com que se orgulha a engenharia portuguesa, como o general Machado, Freire d'Andrade, Costa Serrão, Lisboa de Lima, Galvão, Sá Carneiro, Craveiro Lopes, Avelar Ruas, e outros.

Porque tomámos como ponto de honra não ficarmos atraz do que se vai fazendo por êsse mundo, e, com metodo, com ordem, com dedicação nos votámos a esta obra que — nunca é demais dizê-lo — nos dá honra.

Simplemente — eternos idealistas — fizemo-lo com es nervos, com o coração e, quem devia, talvez não tivesse pensado maduramente. E daí os resultados que vamos vêr.

Um pequeno balanço da situação:

1.º — Considerando um estágio médio de quatro dias úteis para cada navio atracado à ponte-cais, pode esta comportar por ano 939 grandes navios.

Em 1924 entraram no porto de Lourenço Marques 633 navios de todas as tonelagens.

2.º — Nos últimos três anos melhorou-se consideravelmente o porto, no que se gastaram avultadas somas. Pois tendo entrado em 1921, 657 navios, em 1924 o número de entradas não passou de 633, algarismos que são inferiores aos de antes da guerra (em 1913, 804).

3.º — As duas carvoeiras podem carregar por ano, tra-

balhando 8 horas por dia útil, 2.128.400 T (*), e, se trabalharem dez horas, 2.660.500 T, número que pode ser elevado se fôr necessário trabalhar-se ao domingo.

4.º — Em 1921, com uma carvoeira, carregaram-se 686.434 T de carvão. Em 1924, com duas carvoeiras, carregaram-se apenas 537.427 T; isto é, o governo português gastou inutilmente com a aquisição do novo aparelho, para cima de £ 160.000.

5.º — Na linha de Ressano Garcia, sem custo e sem alterar o que está, podem fazer-se por dia e em cada sentido 15 combóios de mercadorias (não conto os mixtos), o que dá aproximadamente uma capacidade de 9.720.000 toneladas (brutas). Em 1924 a carga rebocada nessa linha foi apenas de 2.111.614 toneladas.

6.º — Como se vê pelos dados estatísticos que atraz apresento as receitas do tráfego combinado têm diminuído continuamente desde 1920, dando uma compensação negativa aos sacrifícios feitos nêstes últimos anos.

Evidentemente que êste estado de coisas influi na situação financeira do caminho de ferro. Não se pode considerar esta como boa, é intuitivo.

Entre parentesis, seja-me permitido dizer que ultimamente tenho visto sobre êste assunto opiniões muito desencontradas e, na sua maioria, facciosas, quer nos jornais de Lourenço Marques (de pouca confiança aliás, porque não ha entre eles nenhum que não dite a sua conduta por interesses particulares ou políticos), quer em alguns jornais da Metropole.

O justo meio termo é, como sempre, o melhor.

A situação económica do C. F. L. M.

não é boa, sem contudo se poder considerar como francamente má.

Faltam-me os números elucidativos (e êsses posso garantir que ninguém os tem completos) mas, pelo conhecimento que tenho do caminho de ferro não me devo afastar da verdade dizendo que os coeficientes de exploração devem ter sido ultimamente superiores a 0,80, o que, somados que sejam os números da amortisação do capital, despesas de renovação e melhoramentos, etc., deve representar um "deficit" importante.

Mas — perguntar-se-há — como se tem coberto êsse "deficit"?

Em boa verdade, de forma alguma.

Está determinado que o C. F. L. M. pague à Fazenda anuidades da importância dispendida pelo Estado até à sua autonomia financeira; nada se tem pago ultimamente. A dívida à praça de Lourenço Marques é importante. Parte dos pagamentos dos últimos melhoramentos têm sido feitos pela Fazenda.

(*) tomando como média horária 450 T para a carvoeira n.º 1 e 400 T para a n.º 2.

(Devido à falta de espaço não concluímos êste artigo, conforme havíamos noticiado, o que faremos no próximo número.



Carvoeira Trovay (Fotografia mostrando um vagão no berço)

Viagens e Transportes

Madeira de pinho serrada para caixas, pestinada a exportação e taras vazias

As últimas medidas da C. P. da já não pequena série posta em vigor no sentido do barateamento dos transportes, constam do 4.º aditamento a complemento a tarifa n.º 1 de p. v. datado de 4 de Agosto último e do aviso ao Público A n.º 87 de 5 do mesmo mês.

Pelo primeiro é estabelecida a *Concessão especial* da bonificação por meio de reembolso aos expedidores que no prazo máximo de um ano tenha transportado por vagão completo o mínimo de 1000 toneladas de *madeira de pinho serrada para caixas em pacotes, destinada a exportação pela barra de Lisboa*.

Essas bonificações são as seguintes:

10 %	quando tenham atingido o mínimo de 1.000 ton.
15 %	" " " " " 2.000 "
20 %	" " " " " 3.000 "

O reembolso é feito mediante a apresentação dos documentos comprovativos do embarque e das cartas de porte, que devem ser remetidas ao Serviço da Fiscalização e Estatística dentro do prazo de três meses da data da última remessa.

Pelo segundo (aviso A 87) é baixado de 11 a 6, o multiplicador aplicável a todas as remessas de pequena velocidade constituídas por *taras vazias que com manifestos sinais de já terem sido usadas, conservam igual volume cheias ou vazias*.

Escusado é dizer que, como as anteriores medidas já em vigor, estas foram recebidas pelo público com os merecidos louvores.

Retretes e lavatórios reservados em Rocio, Setil e Entroncamento

Segundo um aviso ao público da C. P., a taxa por utilização das retretes e lavatórios reservados nas estações de Lisboa-Rocio, Setil e Entroncamento baixou de \$50 a \$40 por cada pessoa desde o dia 15 do mês passado.

Serviço de banhos de mar em Espinho

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, além do serviço de banhos combinado com as demais companhias, estabeleceu um serviço de bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos, válidos por dois meses, entre as principais estações da sua rede e a estação de Espinho.

A venda destes bilhetes começou em 21 do mês passado e termina em 15 de Outubro. O regresso dos passageiros pode-se efectuar desde o 15.º dias depois da data da venda e o último dia para regresso é 21 de Outubro.

A validade dos bilhetes é de dois meses contados da data da venda excepto para os vendidos depois de 31 de Agosto cuja validade termina em 31 de Outubro.

Companhia Internacional de Wagons-Lits

Na Assembleia Geral dos Accionistas desta Companhia que recentemente se reuniu em Bruxelas para apreciar os resultados do exercício de 1924, foi resolvido distribuir um dividendo de 80 francos belgas, isentos de impostos, a cada uma das 60.000 acções preferentes e 283.700 ordinárias, existentes depois de se ter separado para fundo de reserva, amortização, etc., a quantia de 29.430.023 francos, e passar a conta nova o resto do balanço, ou sejam 3.942.758 francos.

O estado florescente da Companhia manifesta-se bem evidente, não só pelas cifras apresentadas, como pela abundância de material de que dispõe. Actualmente conta 313.838 carruagens; mais 15.611 do que no ano anterior. Os combóios compostos com material da Companhia dos Wagons-Lits que actualmente andam em circulação, são os seguintes: Expresso Simplon-Oriente; expresso Oriente pela Alemanha; expresso do Sul ou Sud-Express; Expresso de Roma; Expresso Calais-Mediterrâneo; expresso de Bombay; expresso Pirinéos-Côte de Argent; expresso Viena Nice-Canes; expresso Suíça-Albury-Viena; expresso Engadine e expresso Oberland. Tem além disso 114 carruagens-camas e 224 vagões-restaurantes circulando em combóios de diferentes nações.

Além dos contratos especiais que a companhia tem estabelecidos com 43 empresas de caminhos de ferro europeus para a circulação das suas carruagens, e com os caminhos de ferro do Norte de Africa, Palestina e Oriente, conseguiu tornar extensivo o seu serviço à Ásia Menor, até Angora.

Com respeito à sua circulação pela Alemanha, a *Frankfurter Zeitung* publicou detalhes interessantes do convénio celebrado recentemente entre a Companhia Internacional dos Wagons-Lits e a sua similar *Mitropa*.

Por este convénio que, ao que parece, já foi ratificado pelo governo alemão, a primeira (*Wagons-Lits*) continuará prestando os serviços do Oriente, Balkans e Paris-Berlin-Varsóvia, assim como os da Alemanha-Suíça, Itália-França-Bélgica-Alemanha, Alemanha-Polónia e Tcheco-Slovaquia-Estado Baltico. A Companhia *Mitropa* encarregar-se-ha de servir os expressos da Holanda e Escandinávia (via Alemanha) à Suíça, Áustria e Bohemia.

Os preços dos bilhetes (impostos e sobretaxas incluídos) para adultos são os seguintes:

Vizeu.....	69\$05	48\$65	31\$80
S. Pedro do Sul.....	55\$95	39\$40	25\$75
Vouzela.....	52\$55	37\$10	24\$30
Oliveira de Frades.....	48\$20	34\$00	22\$25
Paradela.....	35\$60	25\$20	16\$20
Mourisca.....	35\$60	25\$20	16\$20
Agueda.....	38\$00	26\$90	17\$40

Ha tambem bilhetes meios para creanças de 3 a 7 anos,

Linhas Estrangeiras

Linhas espanholas.—Entre os governos de Itália e da Espanha e os principais bancos dos dois países estão sendo negociados contratos para fornecimento às linhas espanholas de material circulante eléctrico; em troca a Espanha venderá aos fornecedores dêsse material, as matérias primas, tais como: cobre, níquel, estanho, cobalto etc.

Esta combinação deve acarretar uma importante renovação à indústria italiana.

—Desde o dia 15 do mês passado que se admitem expedições directas com destino ao caminho de ferro transpirenaico de Lérida a Saint-Girons, da seguinte forma (até Balaguer):

Serviço combinado de grande velocidade.—E' aceito todo o tráfego de grande velocidade, procedente de ou com destino às estações do Norte e linhas combinadas, com destino a ou procedente da linha de Lérida a Saint-Girons.

Serviço combinado de pequena velocidade.—E' admitido também todo o tráfego de pequena velocidade que se transmita entre estações da linha de Lérida e Saint-Girons e as do Norte e linhas combinadas com esta Companhia.

Os transportes combinados serão taxados desde ou até os entroncamentos de Lérida ou de Plá de Vilanova, conforme sejam de grande ou de pequena velocidade.

Linhas francesas.—A receita líquida da exploração da Companhia do Midi no exercício de 1924 elevou-se a 560.251.846 francos (mais 84.235.462 do que em 1923), e as despesas atingiram 487.469.109 francos, havendo um saldo de 72.782.737 francos, contra 24.257.424 em 1923. O coeficiente de exploração foi de 87 % em vez de 94,90 %.

No fim de 1924 tinha o Midi uma rede de 4.116 quilómetros; mais 45 que em 1923, na qual circulavam 1.224 locomotivas a vapor, 2.547 carruagens, 1925 furgões, 25.694 vagões, 48 locomotivas eléctricas e 47 automotoras, independentemente do material de tracção e transporte em construção.

As principais obras levadas a efeito durante o ano foram renovação de balastro e reforço de pontes, vários melhoramentos nas estações de Bordeaux-Saint Jean, Hendaya e Bazier, e sobretudo a construção de centrais no vale do Ossan como continuação do programa de electrificação nas linhas de Toulouse a Dax, Bordeaux a Irun; construção de quatro postos transformadores, onze novas sub-estações e modificação do bloco automático nas linhas electrificadas.

Como tivemos ocasião de vêr, por ocasião da nossa recente viagem a França, os trabalhos do troço da

linha de Hendaya a Bayona, estão quasi concluidos, devendo em breve o serviço electrico ser inaugurado.

A Companhia espera que no principio de 1926 já a secção de Bayona a Bordeos se encontre pronta a funcionar.

Os combóios eléctricos serão rebocados por locomotivas de 2.100 a 3.000 H. P. e poderão alcançar a velocidade commercial máxima de 100 quilómetros à hora, e com uma tonelagem superior à que arrastam as máquinas a vapor.

Linhas inglesas.—A "Southern Railway C." inaugurou ultimamente a tracção eléctrica na secção de Londres-Vitória a Coulsdon e Sulton, que tem a extensão de 132 quilómetros. A despeza com a electrificação foi de 680.000.

A companhia conta por todo o ano de 1926 concluir o seu projecto de electrificação numa extensão total de 1045 quilómetros, o que custará uns 8 milhões de libras.

Linhas dinamarquesas.—O Comité financeiro dinamarquês aprovou um projecto de obras a realizar nos caminhos de ferro do Estado no próximo quinquénio. Essas obras devem importar nuns 120 milhões de corôas, não incluindo 10 milhões destinados à construção de uma ponte de via dupla sobre o Pequeno Belta.

Linhas romanas.—Foram aumentados em 30 % os preços das tarifas de transporte em grande e em pequena velocidade nos caminhos de ferro da Romania. Em 1924 já tinham sido aumentadas duas vezes consecutivas, uma em 50 % e outra em 25 %.

Linhas canadianas.—Pelos dados comparativos do pessoal dos caminhos de ferro do Canadá, verifica-se que as duas empresas ferroviárias mais importantes daquele país, que são o *Canadian National Railway* e o *Canadian Pacific Railway*, tem, a primeira 425 agentes por cada 100 milhas de linha, e a segunda 416.

As duas redes têm, respectivamente, a extensão de 20.523 e 13.784 milhões.

Linhas brasileiras.—Segundo o relatório e contas da Companhia Mogiana, relativo à exploração da rede Sul-Mineira, a receita destas linhas no ano de 1924 foi de 2.340.348\$976, e a despeza de réis 1.858.889\$907, havendo, portanto, um saldo de réis 481.458\$968.

—No dia 30 de Junho reuniu em S. Paulo a Assembleia geral da Companhia Paulista de Caminhos de Ferro para tomar conhecimento do Relatório e contas da gerência do exercício de 1924. Apesar da perturbação que a revolta militar acarretou ao tráfego ferroviário, os resultados financeiros mostraram-se bastante animadores, como se vê dos números seguintes: Receita, 66.537.603\$774. Despeza, 50.183.817\$007. Saldo, 16.353.786\$767.

A receita líquida baixou um pouco em relação ao ano anterior, mas a companhia satisfaz todos os seus encargos financeiros.

GRÊMIO DOS AÇORES

Está já constituída a respectiva comissão organizadora

Encontra-se já constituída a comissão organizadora do "Grémio dos Açores, a nova colectividade regionalista, que a numerosa colónia açoriana em Lisboa resolveu fundar. Essa comissão ficou assim constituída:

Presidente, dr. Artur Fernando Rocha; vice-presidente, Freire da Cruz; secretários: Carlos d'Ornellas e Antonio J. Coelho Fernandes; tesoureiro, Manuel Baptista Machado da Conceição; vogais: Fernando Borges, Abel Moutinho, Jaime Brasil, Raposo de Oliveira, Francisco Calvente, Jaime de Figueiredo, Nicolau Pereira, Antonio Miguel da Silveira Moniz e Manuel Machado da Conceição.

A comissão organizadora deve reunir no dia 26 do corrente, a fim de coordenar os trabalhos já realizados.

A Delegação do Gremio Açoreano nesta cidade

(De *A Cidade* de Angra do Heroísmo)

Na noite de quarta-feira última reuniram no nosso escritório, a convite do grande amigo dos Açores, sr. António José C. Fernandes, os cavalheiros que compõem a Delegação do Grémio Açoriano nesta cidade, afim de, em primeiro conselho, tomarem conhecimento das indicações fornecidas por aquele senhor, que a estas ilhas vem proceder à organização das Delegações do Grémio. Compareceram os Srs. Dr. Jácome de Ornellas Bruges, Manuel Quintanilha, Dr. Melo Correia, Conego Dr. Augusto Pereira pela "União", e pelo nosso jornal os srs. José Maria dos Santos Francisco de Paula Morais Moniz. Tenentes Frederico Lopes da Silva Junior e Aniceto António dos Santos.

Ficou resolvido iniciar-se desde já uma intensa propaganda do Gremio e proceder-se à inscrição de socios, para o que estarão patentes em vários estabelecimentos e nesta redação, boletins de inscrição para as pessoas que desejarem fazer parte desta bela instituição. Na presidência da Direcção da Delegação do Gremio ficou o Sr. Major José Agostinho, sendo também proclamados respectivamente Tesoureiro e Secretario, os Srs. Amadeu Monjardino e José Maria dos Santos, de *"A Cidade"*.

Como se vê foram iniciados com elevado acerto os trabalhos da Delegação, restando agora esperar que lhe seja dado todo auxilio que merece.

Ao sr. Antonio Coelho Fernandes agradece à redação de *"A Cidade"* a preferência com que a distinguu, escolhendo os nossos escritórios para local desta importante reunião.

Banquete em honra do sr. Antonio José Coelho Fernandes

(Do *Diario dos Açores* de Ponta Delgada)

Foi uma bela festa o banquete de homenagem ao dedicado amigo dos Açores sr. Antonio José Coelho Fernandes, realizado ante-ontem no Eden Club, promovido pela Associação Comercial de Lojistas, em tudo digna de homenageado que tantas simpatias aqui goza pelas relações comerciais da sua acreditada casa com o aquipélago e assinalados serviços prestados senão agora, em especial, a propaganda do Gremio Açoriano, fundado ha pouco no continente, e da grande exposição açoreana em Lisboa promovida por aquele Gremio, para que tod's as indústrias e produtos açoreanos ali tenham condigna representação.

A entrada do Eden Club estava lindamente ornamentada, assim

como a sala onde se realizou o banquete, a qual apresentava um belo aspecto

Os convivas eram recebidos á entrada pela direcção da Associação Comercial de Lojistas, tendo á frente o seu presidente sr. Manuel Martins Corrêa.

Foram eles em numero de 61, tendo enviado as suas adesões por cartas ou por telegramas os srs:

Dr. José Bruno Tavares Carreiro, Luiz Benevides, Manuel Machado Botelho, Alvaro J. H. Gomes, Ernesto d'Oliveira e Silva, Comendador Jaime Hintze, Ezequiel de Medeiros, Manuel Soares de França, José Jacinto de Medeiros Pacheco, João de Rezende Carreiro, Dr. Jacinto Carreiro e Manuel Pavão.

Tomaram parte no banquete os srs:

Antonio José Coelho Fernandes, Antonio Claudio de Sousa, José Claudio de Sousa, Manuel Martins Correia, Viriato Manuel Pereira, Sabino Januario Borges, Augusto Machado da Silveira, Julio da Silveira Maciel, Angelo de Medeiros, Octavio dos Reis Indio, Frederico R. França, Antonio da Costa, Guilherme Caetano, Umberto Pereira, José Botelho de Melo, Eugénis Pereira de Moraes, Urbano de Medeiros Helhazar, Antonio Ferreira Pacheco (filho), Aurelio A. Cesar, Renato M. Santos, Deohato Soares, Duarte Cardoso Silva, Manuel Augusto de Chaves, Herculano Inacio Pacheco Leal, Edmundo de Sousa George, Fernando D. Mascoso de Vasconcelos, Nicolau Pereira Raposo, Virginio José de Sousa, Frederico Alberto Silva Suc, Cardoso & Viriato Lda, Modesto Garcia, Manuel José de Vasconcelos, Manuel Tavares de Rezenite, Luiz Gonçalves, Armando Diogo de Melo, Manuel Antonio Cabral Suc., Laurenio Rodrigues Cabral, Serafim Pedro Nunes, Manuel Moniz Morgado, Julio de Nascimento Cascaes (filho), Manuel Carvalho Valerio, João A. Carreiro de Meudonça, Laurenio Tavares, Antoneo Aguil de Teve, Pedro de Lima Araujo, Pedro Paulo de Melo, Henrique do Rego Melo Guimarães, José Augusto Soares, Benjamim Leandro de Medeiros, José Antonio de Fraga (Rabo de Peixe), Faustino de Sousa Ramos, Manuel de Medeiros, Teixeira de Miranda, Guilherme Pereira Gomes, Antonio Inacio Vieira (Agua de Pau), Fabio Moniz de Vasconcel (Ribeira-grande), Antonio de Lima Araujo, Victor Mannel Machado, João Maria Carreiro, José Leite Barbosa, Manuel Raposo de Oliveira e Francisco de Oliveira Pacheco.

O banquete, que começou por cerca das 9 horas terminou á meia noite.

Prezidiu ao mesmo o sr. Martins Corrêa, tendo á sua direita o homenageado, sr. Antonio José Coelho Fernandes, a quem se seguiram os sr. Nicolau Pereira Raposo, Manuel Joaquim de Medeiros e Viriato Manuel Pereira, e á sua esquerda, os srs. Laurenio Tavares, Antonio Claudio de Sousa, João Augusto Carreiro de Mendonça e Herculano Inacio Pacheco Leal, aos quais se seguiram indistintamente os demais convivas.

Foi o seguinte o

Menu

Sopa creme galinha
Filetes de cherne au gratin
Galinha au morango
Feijão verde á inglesa
Escalopes aux champignons
Doce Açoriano "Capucho"
Frutas - au Tutti-Frutti
Café - Cognac, Licores

Vinhos: Colares "Chitas" Branco e Tinto - Cheiro - Porto
Champagne
Charutos

Iniciou a série de brindes o sr. Martins Corrêa, que em frase elegante saudou o homenageado, exaltando as suas qualidades e regosijando-se por ver ali reunido pela primeira vez tão el vado numero de representantes do Comercio, da Indústria e da Agricultura, o que bem mostra a consideração e estima de que goza o homenageado.

Deseja vêr mais vezes assim reunidos tantos membros daquelas

classes para a sua conveniente união na defesa dos seus sagrados interesses tantas vezes espedinhados.

Ao homenageado agradece os grandes serviços que aos Açores tem prestado e está prestando com a sua cooperação na fundação do Gremio Açoreano em Lisboa, de que tanto há a esperar na defesa dos interesses dos Açores, e a sua propaganda, assim como as diligências que está empregando para a realização no próximo ano de uma grande exposição dos Açores em Lisboa, além de outros serviços prestados ao comércio açoreano.

Seguiam-se-lhe os srs. Laurenio Tavares, João Augusto Carreiro de Mendonça, Manuel Rapozo d'Oliveira, Renato Santos, Antonio Agreli de Teves, Aurelio Cezar, Pedro Paulo de Abreu e Melo, Pedro de Lima Araujo, Viriato Manuel Pereira e Manuel Joaquim de Medeiros, que saudando o sr. Antonio José Coelho Fernandes, se referiram aos grandes serviços que há a esperar do Gremio Açoriano a favor dos progressos e na defesa dos interesses dos Açores, tão mal compreendidos, ou mesmo inteiramente desconhecidos ou desprezados no continente, legislando-se sem se procurar conhecer se as leis são aqui adaptáveis ou quais as que nos convêm, enfim como se nós não existissemos se não para o pagamento de todos os impostos com que se lembram de sobre-carregar-nos, sendo necessário trabalhar-se tenazmente pela obtenção da justiça que nos é devida, no que o Gremio muito nos poderá auxiliar.

O sr. João Augusto Carreiro de Mendonça, no seu brinde propoz que os cultivadores de ananazes resolvessem concorrer para a construção de uma estufa no recinto da futura exposição, onde se apresentem as diferentes fases da cultura de ananazes, desde o brôlho, o que muito interessará os continentes, a exemplo do que ele fez com uma pequena estufa que o Jardim Agrícola enviou em 1906 para a exposição de Hamburgo, alvitando ainda que se ajardine o terreno que lhe deve ficar junto, perfeitamente no estilo dos predios de estufas d'aquí e com plantas levadas desta ilha, afim dos visitantes conhecerem bem os nossos hábitos e gostos, ao mesmo tempo que os micaelenses residentes em Lisboa terão a ilusão de que se encontram num pré-io de estufas de S. Miguel, tendo sido esta idéa bem acolhida por todos.

Alguns daqueles srs. falaram por mais de uma vez, tendo ainda usado da palavra vários outros, fazendo brindes particulares.

O sr. Antonio José Coelho Fernandes, que também falou por vezes, agradeceu comovido a homenagem de que era alvo, de que se não julgava merecedor, historiou a fundação do Gremio Açoriano, que, no dizer da sua direcção, nunca deixará de existir, ainda que fique apenas reduzido áquela, o que de certo se não dará pelo acolhimento que, como era de esperar dos açorianos, está tendo aquela valiosíssima idéa, pois o Gremio será por assim dizer, o procurador do arquipélago, podendo a ele recorrer todos os associados, quer para coisas de vulto, dependentes dos ministerios ou não, quer para coisas de somenos importância, na certeza de que de todas elas se ocupará dedicadamente o Gremio, e de que as entidades a quem ele tiver de dirigir-se difilmente poderão deixar de atende-lo, pois saberão que por detrás do Gremio estará a vontade de todos os açorianos.

Falou ainda na organização da exposição, de que a primeira foi um conveniente ensaio, sendo necessária agora a representação de todos os produtos da industria e da agricultura de todas as ilhas do arquipélago, afim de que os continentes fiquem fazendo uma exata idéa do grande desenvolvimento dos Açores e do que são eles afinal.

Todos os brindes foram acompanhados de vibrantes vivas, reinando sempre a maior animação e cordialidade.

Diante de cada conviva foi colocado um boletim de inscrição no Gremio Açoriano, inscrevendo-se todos.

Mais uma vez nos associamos a esta homenagem ao sr. Antonio José Coelho Fernandes, felicitando os seus promotores pelo brilhante exito d'ela, agradecendo-lhes de novo o convite para o banquete.

Anthero Carreiro de Freitas

Partiu hoje para a Praia da Rocha em Portimão o nosso presado amigo e distinto colaborador da «Gazeta» Dr. Anthero Carreiro de Freitas

Tenente Artur Vidigal das Neves e Castro

Segunda feira passada faleceu no hospital da Estrela este ilustre official, filho do coronel sr. A. Carlos das Neves e Castro, 2.º comandante do regimento de artilharia 1.

Encontrava-se o digno militar sob prisão por causa do 18 de Abril, em cujo movimento denodadamente tomara parte, servindo ao tempo no disciplinadissimo batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

O Exército português perdeu no tenente Neves e Castro uma das suas mais belas figuras que nunca pelos seu amigos e admiradores poderá ser esquecida.

Na terça feira, às 3 horas da tarde, realisou-se com grande imponencia o funeral que saiu da casa da residência do extinto, sita na Avenida Elias Garcia, 84, 1.º, para o cemitério dos Prazeres.

A urna foi transportada num armão do Grupo de Companhias da Administração Militar e coberta com a bandeira nacional. Ladeava-o uma força do batalhão dos Caminhos de Ferro, comandada pelo 2.º sargento sr. Travanca, e acompanhava-o atraz o tenente de engenharia sr. Noronha Campos que conduzia o kepi e a espada do distintissimo official.

O comandante da 1.ª divisão fez-se representar pelo tenente sr. Simões Paiva e a Inspecção dos Serviços Administrativos pelo tenente-coronel sr. Cortez.

No funeral incorporaram-se muitos officiaes dos regimentos da guarnição.

O capelão-capitão sr. Catarino fez as encomendações, tendo sido para isso superiormente autorizado.

Sobre a urna, depositada em jazigo, encontravam-se muitas corôas, entre elas as que foram oferecidas por todos os officiaes do movimento de 18 de Abril, pelos officiaes presos em S. Julião da Barra e pelos sargentos do Batalhão dos Caminhos de Ferro.

Tambem se via uma formosa palma que o tenente-coronel sr. Raul Esteves ofereceu à memoria daquele que tão valorosamente serviu a Patria sob as ordens do ilustre comandante do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

No cemiterio foram organizados os seguintes turnos:

1.º Ajudante de campo tenente sr. Simões Paiva, representante do comandante da 1.ª divisão, coronel Eduardo Pelen, coronel Sanches de Miranda, capitão Boto, por si e como representante de todos os officiaes presos pelo movimento de Abril, tenente Pimpão, pelo comandante e officiaes do batalhão de Caminhos de Ferro, capitão Ponces Alvares, pelos officiaes do regimento de Sapadores Mineiros, tenente-coronel Cortês pela Inspecção dos Serviços administrativos, capitão de engenharia Claro.

2.º Capitães Macieira Santos, Alberto Frazão, Garcia de Carvalho, Adanta de Mendonça, Alvarenga, Vasco Menezes, Pais de Carvalho e tenente Araujo.

3.º Dr. Bragança Gil, tenentes Bentes Pimentel, Lapa, Serafim dos Santos, Marques Guimarães e Balsemão, Canto e Castro e Falcão Barros.

4.º Artur Pinto Bastos Junior, Joaquim Malheiro, Eugenio Albano Gonçalves, Uens de Azevedo, Joaquim Augusto de Oliveira e Antonio Antunes Gabriel.

5.º Tenentes Manuel Ricardo Guerreiro e Raul Barbosa Ferreira Vidigal, capitão de engenharia Quintino Rogado e outras pessoas das relações do falecido.

6.º Sargentos do Batalhão de Caminhos de Ferro, 7.º Senhoras conhecidas da familia e 8.º, parentes do falecido.

Linha férrea de Estremoz a Castelo de Vide

Inauguração do troço de Estremoz a Souzel

O Alentejo é sem dúvida a provincia de Portugal mais mal servida de combóios. Andam-se legoas e legoas sem que se descortinem linhas férreas que abriam a opulenta região alentejana aos produtos riquissimos da civilização.

Hoje porém, começou-se a pensar a sério neste grave problema que, quando fôr completamente resolvido, trará para o país inteiro um desenvolvimento enorme da riqueza nacional. Sim, porque o Alentejo pelas suas excelentes condições geológicas e climatéricas está destinado a ser o celeiro da nação. A sua productividade é espantosa, e só escasseiam os meios de transporte, tão necessários para que se dê incremento à

produção regional. Sem elles não ha estímulo e as iniciativas são logo abafadas, pois de que serve produzir muito se difficilmente os productos são espalhados pelo país?...

Ora o engenheiro Sr. Plínio e Silva, illustre director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, superiormente coadjuvado pelo administra-

tor dos Caminhos de Ferro do Estado, Sr. Pinto Teixeira, muito tem procurado contribuir para o desenvolvimento do tráfego na nossa provincia do Alentejo e portanto da sua rede ferroviária.

E a recente inauguração efectuada em 23 do corrente, da linha férrea entre Estremoz e Souzel marca bem o início duma grande obra de fomento a que o illustre engenheiro vai dando ensejo. O povo de Souzel bem o compreendeu, pois o seu entusiasmo tem sido enorme, manifestando-se logo delirantemente no dia da referida inauguração que se realizou com toda a solenidade.

Nesse dia e antes do Sr. Plínio e Silva inaugurar a linha, foi-lhe oferecido pela Camara Municipal de Estremoz um almoço de mais de cem talheres no sumptuoso Palace-Hotel. A elle assistiram entre outros, os srs. Dr. João Crisostomo Antunes, António José Tor-

res de Carvalho, Dr. Pedro Martins, Dr. Gorjão, Dr. Capinha, Dr. António Paes da Silva, Dr. Agostinho Lucio, Dr. Tavares Crespo, Constantino José Pavia, etc.

Por ocasião dos brindes falaram o administrador geral dos Caminhos de Ferro do Estado e o Presidente da Camara Municipal.

O entusiasmo em Estremoz foi, do mesmo modo que em Souzel, tão grande que uma enorme quantidade de pessoas seguiu para esta última localidade com o fim de assistir à inauguração da linha férrea.

Depois do almoço a que nos referimos, o sr. Plínio e Silva acompanhado de todas as outras entidades

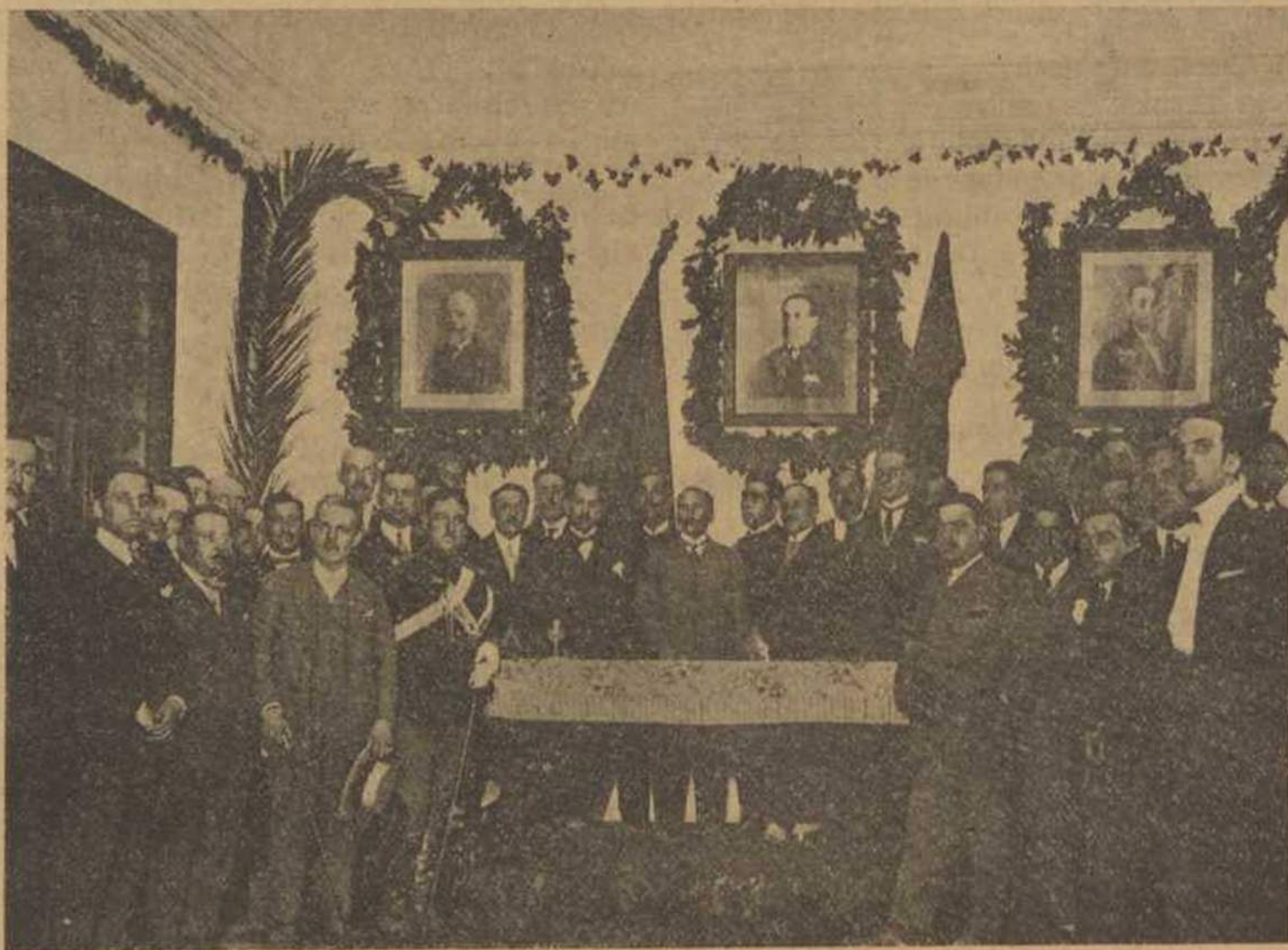
officiaes, representantes da imprensa e muitos convidados dirigiu-se em combóio especial para Souzel onde foi ovacionadissimo.

Em seguida foi assistir a uma sessão solene realizada na Camara Municipal para inauguração do seu retrato na sala nobre.

Levantou-se então para falar o sr. Manuel Ribeiro Leão, Presi-

dente da Comissão Executiva, que saudando os recémchegados, sintetizou a grande satisfação do povo de Souzel, pelo grande melhoramento local que representa para elle a formação da nova linha férrea. Depois, o sr. Pinto Teixeira agradeceu os elogios que no decorrer do seu discurso, o orador precedente lhe fez.

Seguiram-se no uso da palavra os Srs. Dr. Pedro Martins, padre Anibal, paroco em Souzel, deputado António Paes, Dr. Marques Crespo, Egidio Inso, João Teles de Lemos, delegado do governo, José Cardoso Lavaredas, engenheiro José de Jesus Pires, sub-director do Sul e Sueste finalmente o Sr. Plínio e Silva que, depois de agradecer os elogios que lhe foram feitos, assegurou com firmeza e energia que emquanto tiver a seu cargo a direcção dos trabalhos dos Caminhos de Ferro do Estado fará tudo quanto fôr necessário para o seu considerável desenvolvimento. Foi aplaudidis-



Na Camara de Souzel.—Os Engenheiros Plínio e Silva, Pinto Teixeira e Jesus Pires com o Presidente da C. M. de Souzel depois da receção na Camara Municipal

simo no fim do seu discurso, durante o qual aproveitou a ocasião para elogiar os engenheiros Srs. Vale Monteiro e Constantino de Carvalho e Barros, do mesmo modo que a imprensa.

A's 7 horas da tarde foi então oferecido um banquete de homenagem ao Sr. Plínio e Silva que a elle presidiu, numa vasta sala da Escola Oficial.

Na altura dos brindes, falou em primeiro lugar o sr. Artur Pina que extranhou a ausência do governador civil de Portalegre, tendo procurado dar-lhe explicações o delegado do govêrno as quais, porém, não satisfizeram o orador. Depois o Sr. Lavaredas leu a correspondência entre a qual se encontravam telegramas de saudação enviados pelos delegados do govêrno em Monforte e em Arronches, respectivamente, srs. João Maria Cid e António Pereira.

Tomaram em seguida a palavra os srs. José da Camara Manuel, que propoz que a linha férrea se prolongue até Vila Velha de Rodam, Alvaro de Lemos, Dr. João Crisostomo Antunes que é de opinião que a linha chegue até Elvas, Dr. Jorge Capinha, Dr. Luiz Rojão, de Evora, que mostrou desejos de ver construída a linha de Reguengos, Eduardo de Sousa, em nome dos representantes da imprensa, Alvaro de Lemos, e o presidente da Camara Municipal de Extremoz.

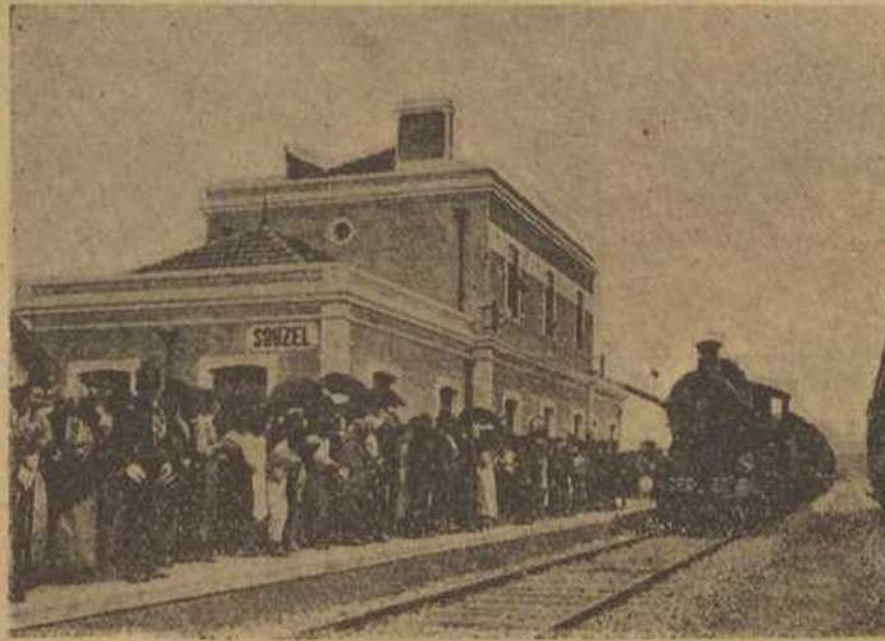
Falou ainda o sr. Pinto Teixeira, administrador geral dos Caminhos de Ferro do Estado e como representante do sr. ministro do Comércio. Elogiando os esforços enormes empregados constantemente pelo sr. Plínio Silva em melhorar os serviços ferroviários, historiou todas as dificuldades que se tiveram de vencer para a construção da nova via e mostrou a necessidade que há de se construírem outras linhas, como a de Evora a Reguengos, e a de Ermida a Sines.

Fez depois uso da palavra o engenheiro agrônomo sr. Egidio Inso e por fim falou o sr. Plínio Silva que

começou por saudar a imprensa. Entende que as promessas feitas no tempo da propaganda devem ser literalmente cumpridas pela República. Declarou que só cumpria o seu dever, e que procurava sempre a estima de todos que com ele trabalhavam, desde o sub-director até ao mais modesto agulheiro. Fez depois o rasgado elogio de todos os ferroviários do Sul e Sueste a quem saudou profundamente. Por fim estendeu as suas saudações aos povos de Souzel e Extremoz.

Fechou a longa série de discursos o sub-director, engenheiro sr. Pires.

Só depois da uma hora da noite o banquete terminou, e em seguida os convidados dirigiram-se para a estação onde os aguardava muito povo.



O primeiro comboio de passageiros entrando na estação de Souzel

O comboio especial compunha-se da maquina 63, «fourgon» e três salões. O primeiro comboio com passageiros era rebocado pela maquina 37 e levava um «fourgon», duas carruagens de 3.^a, uma de 1.^a e duas de 2.^a

A estação de Souzel dista 196 quilómetros do Barreiro

e 20 de Extremoz. Entre estas duas estações ha a paragem de Silveirona, também agora aberta ao serviço de passageiros.

Para aplicação das taxas as distâncias de ou para Souzel são as correspondentes a Estremoz mais 20 quilómetros.

O comboio especial de Extremoz para Souzel foi pilotado pelo engenheiro chefe de tracção, seguindo nele o chefe de serviço do movimento, sr. Neves de Carvalho; Prosseguem os trabalhos de assentamento da linha que passa já em Santo Amaro, devendo em breve estender-se até Castelo de Vide.



Serviço directo entre Paris e Londres por meio de «ferry-boat» entre Calais e Dover

Segundo noticiam os jornais franceses, e ingleses, deve ainda este mês ser inaugurado um comboio diário noturno de luxo entre Paris e Londres, cujas carruagens seguirão directamente em *ferry-boat* Calais e Dover, o que constitue uma enovação de grande vantagem para os passageiros que não têm o incomodo de trasbordos e embarques e desembarques de e para vapores para atravessar a Mancha.

Este comboio deve dar ligação em Paris ao Sud-Express, permitindo assim fazer-se a viagem de Lisboa a Londres em 40 horas.

Curso de câmbios, comparados

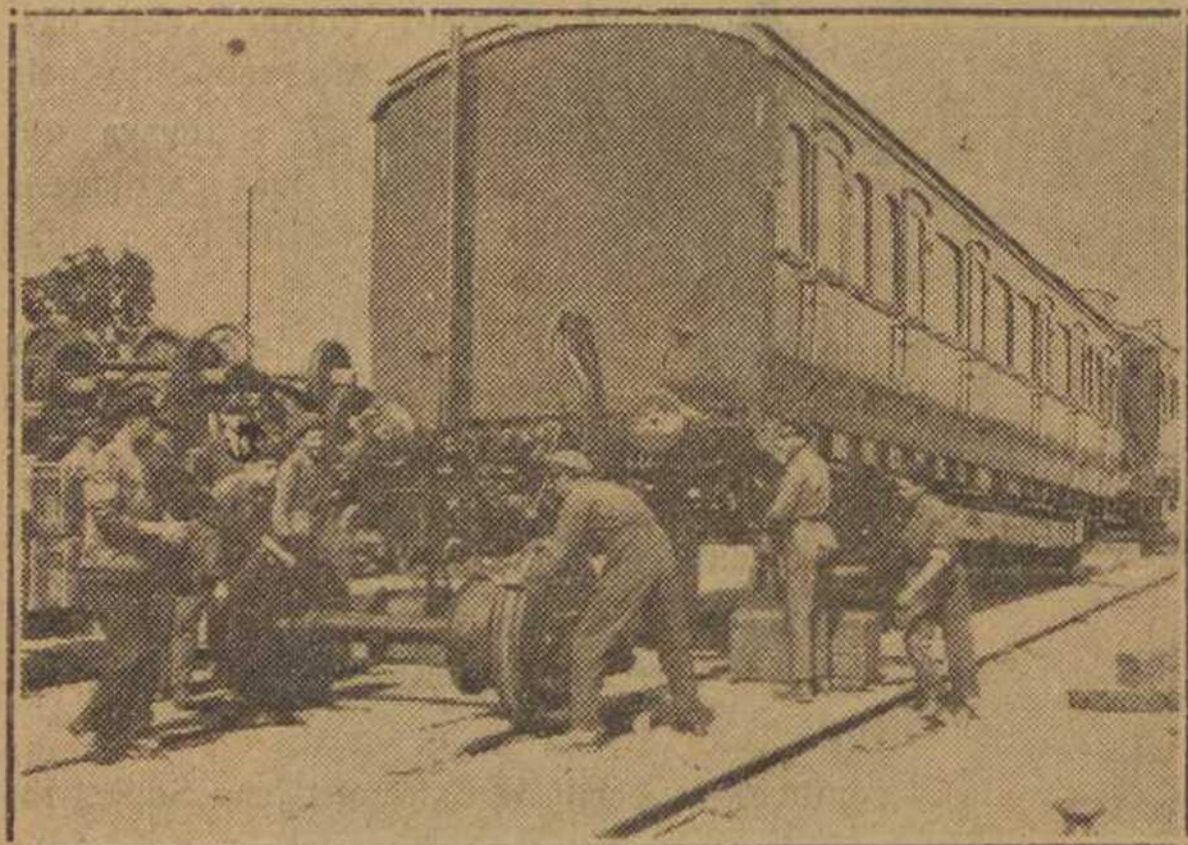
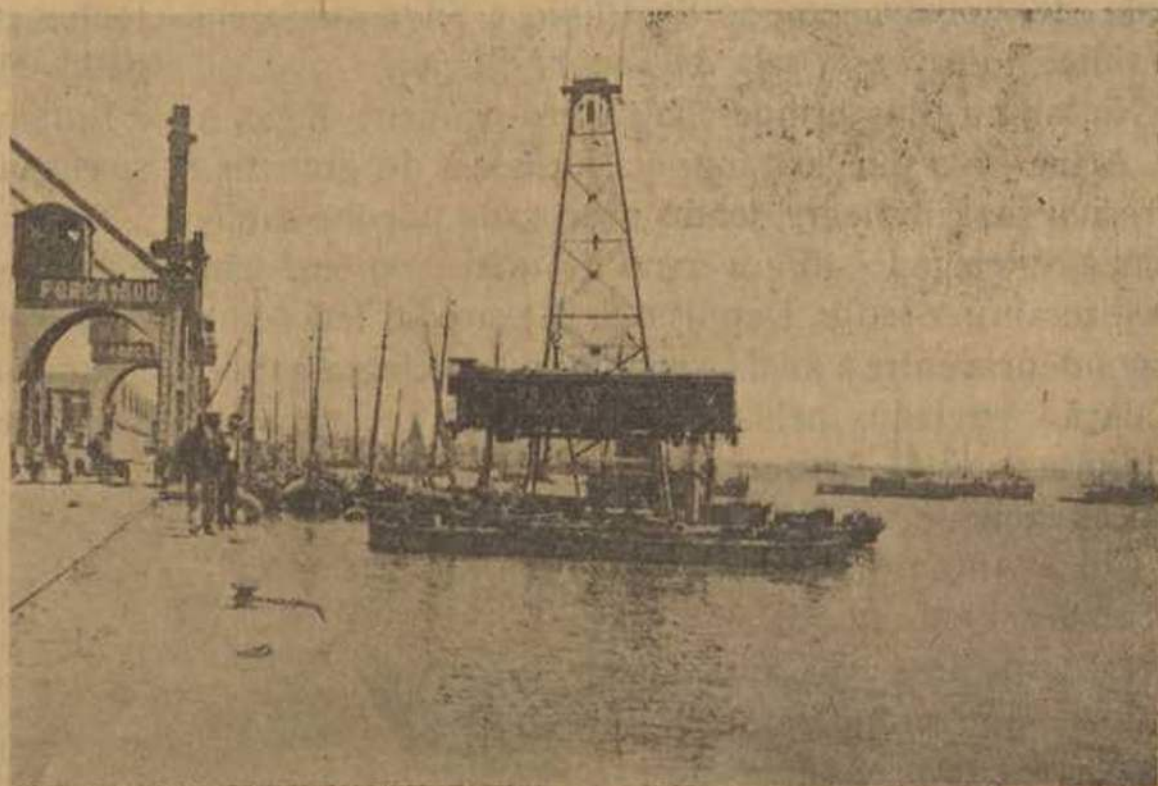
	Em 15 de Agosto		Em 29 de Agosto	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres,	97\$00	97\$25	96\$50	96\$50
Paris	—	\$93,5	—	\$93,5
Madrid.	—	2\$89,5	—	2\$36,0
Alemanha	—	4\$80,0	—	4\$76,0
Amsterdam	—	8\$5,3	—	8\$04,0
New York	—	20\$02,0	—	19\$77,0
Italia	—	\$72,5	—	\$75,0
Suissa	—	3\$80,0	—	3\$89,0
Bruxellas	—	\$90,5	—	\$90,5
Libras	—	—	—	—

MATERIAL NOVO PARA A C. P.

No Entreponto de Santos, de bordo do vapor «Fulda» desembarcaram na quinta feira passada as novas carruagens de 1.^a classe tipo «Ad.» que comportam 50 passageiros e se destinam aos combóios correios.

São idênticas às que vieram para os caminhos de Ferro do Estado, confortáveis, elegantes, chapeadas de ferro, bem estofadas e iluminadas a electricidade.

São divididas em seis compartimentos, tendo nas cabines espelhos «bisautés» e nas paredes reproduções tográficas de paisagens do nosso país.



Em cima : Desembarque duma carruagem das novas

Em baixo : Montagem sobre a linha férrea das novas carruagens desembarcadas de bordo do «Fulda»

Linhas Portuguesas

Apeadeiro da Cruz da Pedra—Jardim Zoológico.—A partir de hoje o apeadeiro até aqui denominado de Cruz da Pedra, situado na linha de Cintra passa a denominar-se Cruz da Pedra—Jardim Zoológico, continuando a desempenhar o mesmo serviço que até aqui.

Caminhos de ferro de Benguela—Prosseguem com a maior actividade os trabalhos do prolongamento do caminho de ferro de Benguela, devendo tudo estar concluído, de maneira a que a linha seja aberta ao serviço publico, em toda a extensão, do Lobito á

fronteira belga, uma totalidade de cerca de 1400 quilómetros, em 1 de janeiro de 1926.

Esta importante rede ferroviária, actualmente aberta à exploração até ao Bié (620 quilómetros) vai trazer ao Lobito um tráfego considerável de mercadorias, não só da rica região que atravessa no nosso território mas também da importante zona mineira da Katanga, pelo que será o primeiro porto da Africa Occidental.



Moreira d'Almeida

Teem-se, felizmente, accentuado as melhoras do illustre director do *Dia* e nosso querido amigo sr. Moreira d'Almeida.

Ao illustre jornalista desejamos o prompto restabelecimento.

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Alucinações

por Sil-Van-Vas

A Empresa Editora da "Gazeta dos Caminhos de Ferro" acaba de publicar a 2.^a edição (ampliada) deste drama-novela cinematográfico interessantíssimo. Num prefácio, muito bem raciocinado, o seu autor exprime o desejo legítimo de fazer sair, duma forma definitiva, a cinematografia, do campo da simples indústria lúdica para o da arte e da literatura. Assim através das acções mais violentas, próprias do cinema, ele quer que surja um estudo profundo de caracteres, uma análise detalhada de almas. E o seu drama-novela realiza admiravelmente esta teoria.

Entretanto algumas reservas devemos fazer aos seus princípios, onde aliás, há muito que aprender e meditar. A cinematografia pode na verdade, representar com perfeição os mais complicados estados de alma e as mais confusas e labirínticas situações psicológicas. Mas é então necessário, ou pelo menos muito conveniente que esses estados e essas situações não sejam demasiadamente subtis e delicados, pois a verdade é que a mímica, para mais a mímica surgida no "écran", onde os traços fisionómicos aparecem sempre um tanto esbatidos, por muito perfeita que seja a máquina que os fotografa, não exprime nunca absolutamente todos os nossos movimentos psíquicos. Só os mais salientes, os mais berrantes ela pode representar, não os mais difusos e subtis. Um pintor de génio ainda pode em grande parte — não perfeitamente — exprimir estes últimos duma forma superior, mas o fotógrafo, por muito artista que seja e por muito que possa pois aperfeiçoar e complicar expressões fisionómicas, nunca consegue torna-las a pura representação dos movimentos mais íntimos, mais fugitivos e mais delicados da alma.

Portanto a cinematografia que se baseia fundamentalmente na arte fotográfica, nunca poderá ser uma perspicás e subtil dissecadora de situações anímicas.

Só poderá representar, e duma maneira geral, *não demasiadamente detalhada*, as que são intensas, fortes, bem visíveis, ainda que através duma grande complicação psíquica. As que surgem esfumadas e os detalhes literários ou dramaticos de quaisquer outras, é que não poderão surgir perfeitamente na cinematografia.

Portanto os artistas que desejam trabalhar para ela, não devem criar situações psíquicas demasiadamente subtis, próprias duma novela ou mesmo dum drama. devendo antes criar as que sendo admiráveis de grandeza e de poder interior, são igualmente tão fortes que a fisionomia logo as apanha, por muito complicadas que sejam também. Para excessivas subtilidades psíquicas é que a arte cinematográfica não serve. Ela pode tornar-se shakespeariana, poésia ou mesmo em grande parte danunziana; o que poderá dificilmente representar é Ibsen, Maeterlinck ou Dostoiévski! Para estes só a literatura pura...

No campo das generalidades, posto que intensamente complicadas, poderá até ir à representação de idéas metafísicas, mas o que não pode é detalhar muito, não podendo pois exprimir estados psíquicos que só valem pelos detalhes, não possuindo uma linha geral notável.

Conhecemos uma peça em que se estuda uma verdadeira loucura de carácter metafísico. O protagonista é tão profundamente megalomano que acaba por se

julgar a síntese de todo o universo, sentindo-se pois uma personalidade cósmica. E antes de atingir o paroxismo da loucura em que se sente identificado com toda a vida universal, sofre horivelmente por se ver incompreendido e tratado até aos pontapés, visto que esse facto só prova que os homens, que o mundo emfim, está tão isolado d'ele, está *tão fóra* d'ele, que nem atinge o seu espírito e as suas altas aspirações, sendo bem um munto *à parte* ao contrário do que quer o referido megalomano que deseja ardentemente ser a própria alma do mundo que assim dele não se deve alheiar, mostrando que nem sequer o compreende.

Ora se ha nessa peça estados psíquicos demasiadamente subtis para serem expressos pela cinematografia, o paroxismo da loucura do protagonista dela é que bem podia ser representado no "écran". Podia assim surgir um figura com uma expressão horrível através de ser constantemente móvel, a qual apparecesse no vago, como que esfumada e pois sem limites determinados, sendo o foco sinistro de atracção de todo o firmamento e de toda a vida cósmica que nessa figura vaga, sem contornos definidos, se entranhariam, tornando-a assim o próprio coração do mundo. Ahí está como o homem-Universo podia ser representado no "écran"! E esse homem-Universo pode não ser considerado uma simples alucinação de louco, podendo também surgir-nos como uma concepção metafísica pois a verdade é que todo o mundo só existe em relação a nós, sendo todo o exterior o desenrolar de impressões nossas visuais, tactis, olfativas, sonoras, dirigidas interiormente pelo pensamento e pela emoção, tudo factos psíquicos e subjectivos. Nessas condições, o "écran" representaria admiravelmente uma idéa metafísica, estando pois isto dentro dos limites da arte cinematográfica. O que este não poderá representar é precisamente os metafísicos demasiadamente detalhados e subtis como não pode representar, conforme dissemos já, situações psíquicas também demasiadamente detalhadas e subtis.

Ora o autor de *Alucinações*, se cria por vezes situações psíquicas bem cinematográficas, outras vezes detalha tanto e cria estados d'alma tão delicados e subtis que a fisionomia e portanto a mímica, sobretudo a mímica fotografada, não pode representar convenientemente. Sil-Van-Vas é literato e psicólogo demais para ser um perfeito autor de dramas cinematográficos. Consegue por vezes muito neste campo, mas mais conseguiria se apenas concebesse situações psíquicas que por sua própria natureza possuíssem só traços gerais, ainda que complicados, e não fossem um verdadeiro labirinto de emoções tão subtis que se tornem invisíveis nas expressões e gestos mímicos.

Entretanto a sua obra, quer sob o ponto de vista genericamente literário e ideológico, quer mesmo sob o ponto de vista cinematográfico, é sem dúvida, notável, e muito ha a esperar dum tão belo artista criador.

Brazil Ferro-Carril.—Revista semanal de Transportes, economia e finanças, n.ºs 407, 408 e 409 de 16, 23 e 30 de Julho.

Ferrovie Italiane—(Revista Técnica delle), N.º 1 Vol. XXVIII de 15 de Julho.

Railway Gazette—N.º 7 Vol. XLIII de 14 de Agosto.

Radio—Órgão oficial de la Association Radio Española N.º 34 de 15 do corrente remodelada e de formato mais pequeno do que os numeros anteriores.

L'energia Elettrica—Fasciculo VIII Volume II revista interessante que se publica em Milão, com 100 paginas de texto e bastantes gravuras.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

Continuação do n.º 904

III

ESTABELECIMENTO E DIVERSOS

Estabelecimento.

O saldo devedor desta conta em 31 de Dezembro de 1923 era de... 70:803.250\$91
Em 1924 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com Novas Construções, Trabalhos Complementares e Outros	8:607.129\$83	
Diferença entre o valor de inventário de diverso material circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, e valor atribuído à parte utilisavel do referido material	13.821\$33	8:620.951\$16
Saldo devedor da conta «Estabelecimento» em 31 de Dezembro de 1924		<u>79:424.202\$07</u>

Material Circulante

O inventário do Material Circulante, era representado em 31 de Dezembro de 1923 por .. 14:152.129\$86
Em 1924 teve o seguinte movimento:

a debito:

Despesa feita com a aquisição e diversas modificações do material circulante, liquidadas neste exercício	5:294.817\$25	
Dita idem a liquidar em exercícios futuros	17:100.260\$00	22:395.077\$25

a crédito:

Transferencia para a Conservação, do valor das caldeiras e molas para vagon, considerado n/ conta em 1923	1:573.667\$16	
Baixa no inventário do Material Circulante adquirido anteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, liquidado: pelo Estabelecimento	13.821\$33	
por abastecimentos (materiais aproveitaveis)	16.775\$06	30.596\$39
Baixa no inventário do material adquirido posteriormente a 1894, que foi demolido e se inutilizou, liquidado pela despesa de de Conservação	4.467\$92	1:608.731\$47
Valor do inventário em 31 de Dezembro de 1924		<u>20:786.345\$78</u>
		<u>34:938.475\$64</u>

Mobilia, Utensilios e Ferramentas.

O inventário de Mobilia, Utensilios e Ferramentas, era representado em 31 de Dezembro de 1923, por .. 5:038.724\$92
Em 1924 teve o seguinte movimento:

a débito:

Acquisição de mobilia, utensilios e ferramentas diversas	2:125.358\$81
--	---------------

a crédito:

Transferencia para as despesas de exploração do débito indevido feito n/ conta nos anos anteriores	162\$00	
Baixa no inventário, por inutilização de diferentes artigos, liquidados pelas Despesas de Exploração	11.189\$33	11.351\$33
Valor do inventário em 31 de Dezembro de 1924		<u>2:114.007\$48</u>
		<u>7:152.732\$40</u>

Subsidio necessario da Exploração ao Estabelecimento.

O saldo crédor desta conta em 31 de Dezembro de 1923 era de .. 28:150.878\$29

Em 1924 foi aumentado da importância das despesas feitas com:

Novas Construções, Trabalhos Complementares e Outros	8:607.129\$83	
Material Circulante	3:799.440\$37	
Mobilia, Utensilios e Ferramentas	2:125.196\$81	14:531.767\$01
o que o elevou em 31 de Dezembro de 1924 a		<u>42:682.645\$30</u>

Obrigações.

Em 31 de Dezembro de 1923 o saldo crédor desta conta era de: .. 88:889.040\$00
Em 1924 não teve movimento.

Diferença entre o Valor Nominal e o de Emissão de Obrigações.

Em 31 de Dezembro de 1923 o saldo devedor desta conta era de .. 1. .. 32:023.194\$84
Em 1924 não teve movimento.

Fundos de Reserva

Extraordinaria.

Não teve movimento em 1924 este Fundo de reserva, cuja composição é a seguinte:

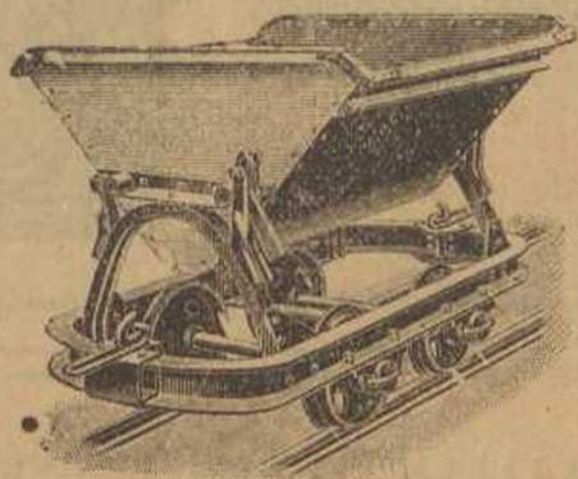
Obrigações desta Companhia, privilegiadas de 1.º grau.	<table border="0"> <tr> <td>de 3 %</td> <td>9.442</td> </tr> <tr> <td>de 3 % "Beira Baixa"</td> <td>44</td> </tr> <tr> <td>de 4 %</td> <td>56</td> </tr> <tr> <td>de 4 1/2 %</td> <td>668</td> </tr> </table>	de 3 %	9.442	de 3 % "Beira Baixa"	44	de 4 %	56	de 4 1/2 %	668	10.210 títulos
de 3 %	9.442									
de 3 % "Beira Baixa"	44									
de 4 %	56									
de 4 1/2 %	668									

Por memoria

(Continua)

CARLOS BUSSE

— 000 —

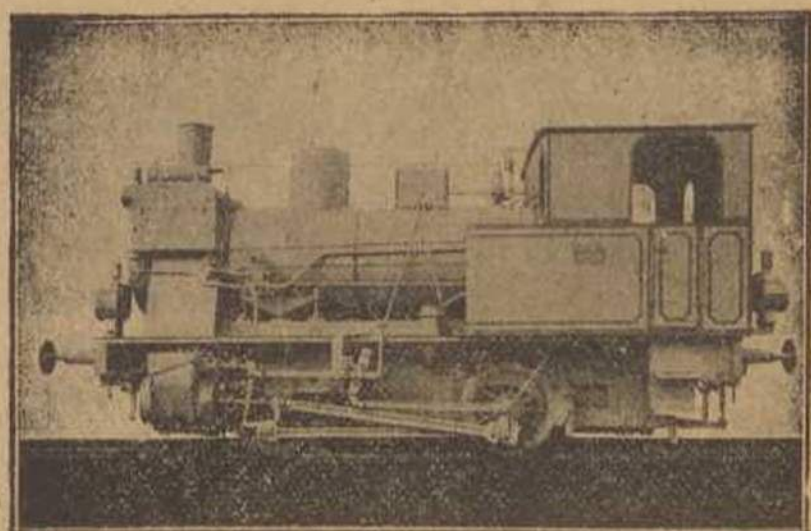


REPRESENTANTE DE:

Ferrovias y Siderurgia, S. A.

Madrid - Bilbao

Carris, travessas, placos
giratorias, etc.



Arn. Jung Lokomotivfabrik G. m. b. H.

Jungenthal (Alemanha)

Locomotivas a vapor, electricas,
sem fornalha de combustão interna
para todas as bitolas

Christoph & Unmack A.-G.

Niesky (Alemanha)

SECÇÃO DE WAGGONS:

Wagons para mercaderia, wagons
frigorificos,
fourgons, carruagens

Secção de construções de madeira:

Casas, hoteis, armazens, hangars,
barracas, pavilhões de madeira
incombustivel, sistema Doecker.
Montagem rapida.



Avenida da Liberdade, 14

LISBOA

MANUFACTURA DE FERRAMENTAS DE PRECISÃO

Estabelecimentos FERDINAND DURAND

20, Rue St. Fargeau 20

PARIS

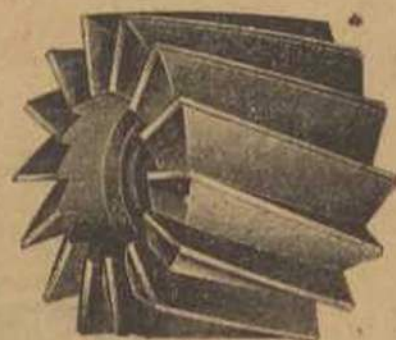


Calibres de correição (pieds à coulisse)—Parafusos micrométricos—Réguas—Esquadros
—Graminhos—Planos—V para traçador—Compassos—Calibres—Níveis, etc.

Machos—Mandris—Fresas

Brocas helicoidais—Escariadores—Porta ferramentas, etc.

Enviem-se catalogos gratis



Livros à venda na Administração da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ANTONIO SARDINHA

Quando as nascentes despertam	15000
Epopeia da Planície	15000
Na Corte da Saudade	12000
Chuva da Tarde.	12000
Ao Princípio era o Verbo	50000
A Aliança Peninsular	40000
A Questão Iberica	10000

Sangue-Mocidade-Amor, por Felix Correia	10000
Manual do Viajante em Portugal, (Mendonça e Costa) actualizado por Carlos d'Ornellas	25000
Uma Campanha Tradicionalista, por Caetano Beirão	12050
Poemas Antigos, por João Carlos de Lemos	15000
O Amor e a Guerra, por Andrade Gomes	6000
Charlas Taurinos (Corinto e Oro).	16000
Cronicas de qualquer dia, por Maia Alcoforado	10000
Visconde Pavia Ramos, por Botelho Moniz e Serzedelo Coelho	6000
Nação Portuguesa (cada numero).	5000
Guia Oficial dos Caminhos de Ferro	1050

COMPANHIA UNIÃO FABRIL

Vende nos seus depósitos do Barreiro, Alferrarede, Obidos, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Santarem,
Torres Novas, Tomar, Pampilhosa, Cantanhede, Gaia, Regua, Alcacer do Sal e Sines

Superphosphates
Adubos compostos } com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico
Massa de purgueira } solúvel em agua para todas as culturas

Sulfato de cobre, cuja qualidade rivalisa com as mais acreditadas marcas estrangeiras com 89,99 por cento de pureza
garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moído na mais antiga e perfeita
Enxofre americano instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro.

Agente e revendedora da Deutsche Kalisynical

FORNECE À LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio — **Sulfato de potassio e Kainite** **Bagacões oleaginosos para alimentação de gado**
Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mendobi, de coco e de coconote

LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 257