

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

21.º DO 38.º ANNO

Contendo 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 909

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
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, Cuzta 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 c. da mez

LISBOA, 1 de Novembro de 1925

Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDACÇÃO

Manoel d. Andrade Gomes

REDATOR E EDITOR

Carlos d'Ornellas

## ANEXOS DESTE NUMERO

*Companhia dos Cam. de Ferro Portugueses* — Aviso ao Publico — Novos multiplicadores — Aditamento ao Aviso B. n.º 30 de 1925. Serviço combinado com a Empresa Automobilista da Beira, Limitada — Transportes entre a Louzã e Pomares, passando por Gois, Arganil, Côja, Vila Cova e Avó.

## SUMMÁRIO

Na exposição de artes decorativas em Paris, por

*Andrade Gomes*

Pag. 295

A Industria Metalurgica na Thecoslovaquia . . . . .

" 296

Vieira Mendes . . . . .

" 296

Nação Portuguesa.	" 296
Uma fabrica de locomotivas na Rhenania . . . . .	" 297
Aviação . . . . .	" 298
Projecto grandioso dum novo canal. . . . .	" 298
Politica Internacional por A. Carreiro de Freitas. . . . .	" 299
Viagens e transportes . . . . .	" 300
Cambios . . . . .	" 301
Arrematações . . . . .	" 301
Os Caminhos de Ferro na Jugoslavia . . . . .	" 301
A Festa dos Mercados. . . . .	" 302
Linhas estrangeiras . . . . .	" 303
Linhas portuguezas . . . . .	" 303
Parte oficial . . . . .	" 303
Comp. dos C. F. Portuguezes (Relatorio). . . . .	" 304

## Na exposição de artes decorativas em Paris

por ANDRADE GOMES

ESTA simples designação de *artes decorativas* não dá, a quem o não tenha visitado, ideia alguma do que seja esse interessante e grandioso certamen que se tem exhibido ha meses em Paris, e que está prestes a ser encerrado.

Suporíamos tratar-se duma exposição unicamente de artigos propriamente decorativos e mal comprehenderíamos ir ali encontrar exemplares e modelos e tudo quanto constitue objecto de uso trivial.

Qual não foi, pois, a nossa surpresa ao termos occasião de constatar que esta exposição é mais uma feira internacional de productos das artes e das industrias, do que aquilo que restrictivamente o seu titulo indica.

E assim é que ali fomos encontrar um pouco de tudo, com mais ou menos decoraçào, e até muita coisa que de decorativo e de artistico só o espirito destrambelhado dalgum futurista impenitente poderia enxergar.

Mas pondo de parte essas exquisitices, productos de uma espécie de enfermidade espiritual que caracteriza a época que estamos atravessando, passemos um rápido golpe de vista atravez essa grandiosa manifestação do trabalho e da intelligência humana, em busca de qualquer coisa que nos sensibilise. E não é preciso muito; a todos os cantos se nos deparam coisas lindas, desde as joias mais delicadas da arte tchèque até aos figurinos francezes dos trajes femininos, que são tudo quanto ha de mais delicado para bem despir o corpo duma mulher aos olhos concupiscentes do homem; desde os mais graciosos cristais e peças de cerâmica preciosa e rara, até ao mobiliário *modern style* em que se casam numa harmonia en-

cantadora as madeiras e os marmores; das tapeçarias exóticas aveludadas ás peles caras da Russia dos soviets; das sedas bordadas da Cochinchina aos instrumentos dos marroquinos.

A nossa vista como que se turva ao cabo de algumas horas de vêr tanta coisa digna de vêr-se, e se não fóra o podêrmos fugir volta e meia para o ar livre, respirar e espriar a vista pelas margens do Sena, a fadiga não nos permitiria vêr quasi nada. Felizmente, porém, êsse recurso deu-nos alento para podermos viver num meio deslumbramento, quasi um dia inteiro e uma noite na exposição, de onde saímos com os olhos extremunhados como quem acorda dum grande sonho.

E' que a exposição, principalmente de noite, tem qualquer coisa de feérico, de grandioso e de belo que nos empolga os sentidos como um conto das mil e uma noites.

Mas — dirá o leitor — o que tem de comum a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* com as artes decorativas da exposição?

Porque isto de titulos de revistas são mais ou menos como os rótulos das garrafas; devem corresponder ao seu conteúdo. Mas se succede por vezes a um rótulo de bom vinho corresponder um belo vinagre, acontece tambem, e com frequencia, encontrar-se nas colunas duma revista tecnica, assuntos que nada tem de comum com a especialidade e isso tem sempre justificação. Não é porém este o caso. Se bem que a *Gazeta* por forma alguma poderia ser alheia a coisas de arte, e má figura não faria nas suas colunas um artigo consagrado unicamente ás artes decorativas, não foi apenas a nossa admiração



pelas coisas propriamente ditas artisticas que nos levaram a falar desta exposição na *Gazeta*. O que a isso nos levou foi ainda o espirito do ferroviarismo.

O quê? Mas que têm as artes decorativas com o caminho de ferro? — Perguntará o leitor, como nós perguntaríamos se lá não tivessemos ido.

Assim como ha lá uma instalação de vinhos, que de decorativo não lhes encontramos senão a côr, ha entre muitas outras secções, a dos transportes, e não é das menos interessantes.

Instalada no «quai d'Orsay», proximo da estação dos caminhos de ferro do mesmo nome, entre a ponte de Alma e a dos Invalidos, ali se encontra representado não só o caminho de ferro, como o automobilismo, a viação de tração animal, a marítima e a aviação.

De todos esses meios de transporte ha ali especimens interessantes. Carruagens, vagões e locomotivas; famosos automoveis com ricas carroceries em lindas madeiras, umas pintadas e outras com obra de talhe; camarotes de navios; um avião; carruagens luxuosas e carroças senão luxuosas, pelo menos reunindo na linha da arte a parte utilitária á agradável.

Todas as grandes companhias de caminhos de ferro francesas lá expuzeram carruagens e vagões dos tipos mais modernos. A Companhia do Midi apresentou-se com uma linda carruagem de quatro eixos e caixa metalica, com compartimentos de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes e plataformas de intercomunicação; a de Paris-Orléans expõe uma magnifica carruagem de luxo com salão só para senhoras; a de Paris-Lyon-

Mediterraneo, uma carruagem-salão em que se deve viajar com toda a comodidade; a do Norte uma carruagem metalica, mixta, com 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes, optimamente construida; a do Leste apresenta uma carruagem toucador-cama que parecia estar a desafiarnos a viajar nela, e finalmente o Estado com uma carruagem electrica como as que começaram ha pouco a circular na nova linha de St. Lazare-Bois-Colombes.

Todos esses exemplares a que nos referimos são verdadeiros modelos a atestar o elevado grau de perfeição atingido pela industria franceza.

Crêmos bem que não se encontra nem melhor nem mais agradável á vista, material de caminhos de ferro em qualquer outro país. Isto, porém, ainda não é tudo: tambem lá figuram varios modelos em ponto pequeno de projectos de estações apresentados pelas companhias do Leste, do Norte, e pelo Estado, e um projecto de viaducto de Caronte, de 943 metros de comprimento e 24<sup>m</sup>,5 acima do nivel do mar.

Todos estes modelos são muito interessantes, nenhum deles, porém, nos prendeu tanto a atenção como uma pequena locomotiva de 1110 primorosamente construída pelos aprendizes das oficinas de Tours.

Parece-nos que o que aí fica sucintamente referido justifica bem o termos desviado a atenção do leitor da «Gazeta», naturalmente ávido de assuntos ferroviarios, para a exposição de artes decorativas, onde, se não foi até agora, já não poderá ir, pois que, segundo vemos anunciado fecha no dia 7 deste mês.

## A INDÚSTRIA METALURGICA NA THECOSLOVAQUIA

Considera-se boa a situação actual da industria metalurgica tchecoslovaca, sendo tambem bom e normal o trabalho das fábricas. As cifras registaram uma ligeira diminuição na produção, comparada com o ano passado, mas isto facilmente se explica pelo adiantamento da estação e pelo enfroquacimento da industria, de construções.

A base da indústria metalúrgica na Tchechoslovacia como em outros países está nas encomendas do interior do país as quais são abundantes, assegurando a plena actividade industrial por um prazo de algumas semanas. Com a nova lei sobre construções, maior desenvolvimento é ainda esperado na metalurgia, em vista do desafogo que virá trazer para a industria construtora, impedindo a paralisação ou suspensão das obras, e dando assim maior margem aos fornecimentos de ferro para trabalhos em cimento armado.

As fábricas de maquinismos accusam tambem grande actividade com grandes fornecimentos não só para o interior do país como para o estrangeiro, sendo notável neste particular o fabrico de material ferroviário (carros e locomotivas) que trabalham para o Egipto e a India, entre outros países (se bem que em execução de negócios fechados anteriormente e não por novas encomendas). Quanto á concorrência dos mercados estrangeiros faz-se sentir fortemente a dos fornos belgás e luxemburgueses, coisa, porém, que,

não atinge sómente a metalurgia tchecoslovaca, mas tambem a inglesa e a de outros países.

Com a elevação das taxas aduaneiras na Hungria e na Yugo Slávia, trata-se agora da consecução de vantagens para a metalurgia tchecoslovaca, se bem que, em geral, não sejam as pequenas diferenças para menos nos preços de fornecimento, que influem na exportação de produtos metalurgicos, mas sim a questão dos créditos de pagamento.

## Vieira Mendes

Passou no dia 14 de Outubro o 2.<sup>o</sup> aniversario de morte de Vieira Mendes, jornalista categorizado e muito estimado nos Açores pelas suas excelentes qualidades de caracter e trabalho.

Vieira Mendes foi o fundador do jornal diario da tarde «A União» que se publica em Angra do Heroismo-Açores, dirigindo-o durante 30 anos com aquele brilho jornalístico de que sempre foi dotado.

O nosso colega dos Açores acompanhamos na triste data do 2.<sup>o</sup> aniversario da morte do vigoroso jornalista Vieira Mendes.

## Nação Portuguesa

Compram-se nesta Administração os n.<sup>os</sup> 2, 7 e 9 da 1.<sup>a</sup> série desta revista.

Compra-se tambem uma coleção completa da 1.<sup>a</sup> série.



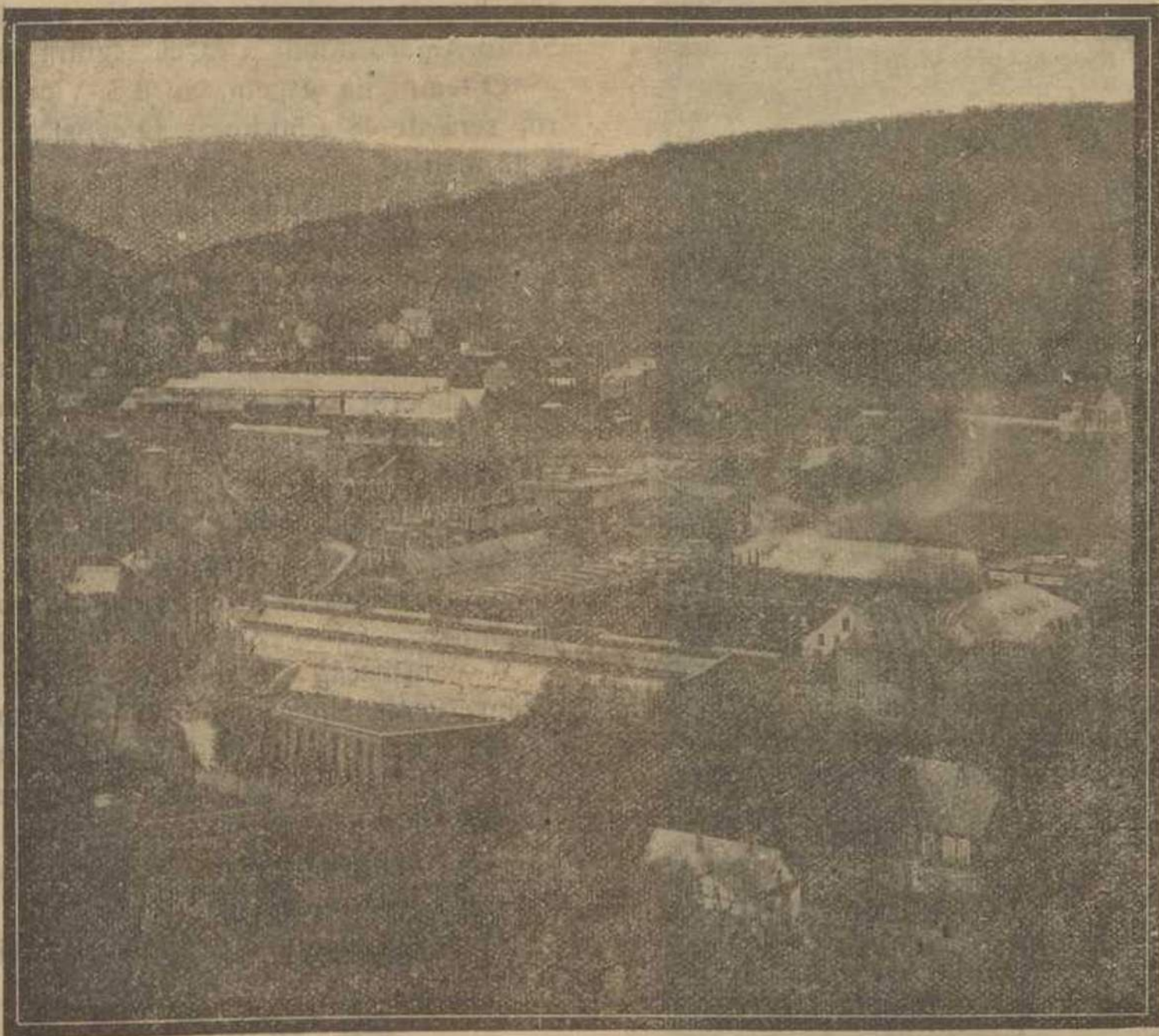
# Uma fabrica de locomotivas

## na

# RHENANIA

A FABRICA de locomotivas Arn. Jung foi fundada ha 40 anos. A uma fabrica modesta, souberam os directores dar-lhe um desenvolvimento rapido e fazer dela um estabelecimento importante, que hoje goza de boa fama, pois a fabrica é sob todos os pontos de vista modelarmente instalada e as diversas oficinas são equipadas com as maquinas mais mo-

dia são indispensaveis para locomotivas de funcionamento seguro e economico, sendo a produção da fabrica Jung, que normalmente tem 2000 operarios, de cerca de 300 locomotivas por ano, produção que certamente testemunha a capacidade desta fabrica, que na recente exposição em Seddim tambem expoz algumas locomotivas da sua fabricação, e que conta



*Aspecto geral da fabrica de locomotivas Arn. Jung na Rhenania*

dernas que habilitam a firma a construir e fornecer locomotivas que satisfazem totalmente as maiores exigencias tecnicas e economicas.

Essa fabrica vai assim absolutamente acompanhando o progresso e criando-o até com sucessivos aperfeiçoamentos do seu material e das locomotivas que constróe.

A capacidade da fabrica Jung foi ainda muito ampliada pelo facto de ela ter introduzido nos ultimos anos da guerra e principalmente post-guerra maquinas ferramentas modernissimas, de forma que pelo emprego destas maquinas a firma Jung pode fornecer locomotivas dos mais modernos tipos e em cuja construção são reunidos todos os melhoramentos que hoje em

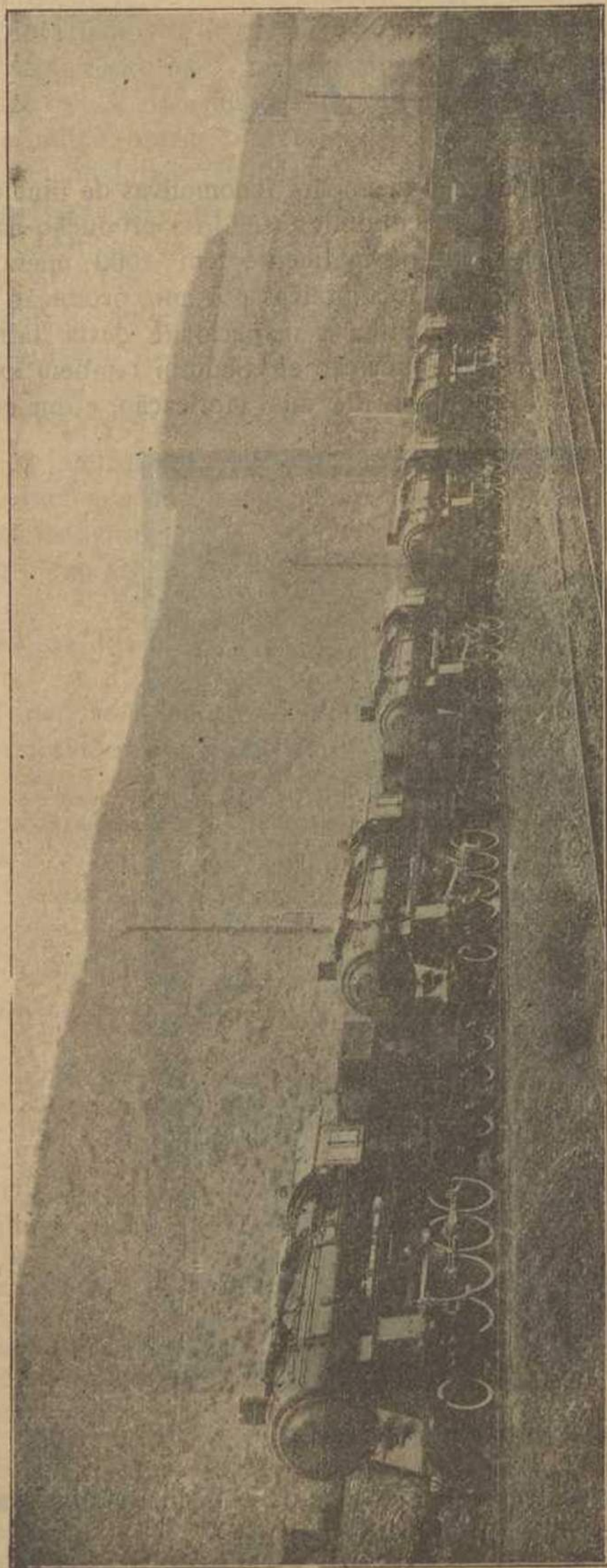
entre os seus clientes fieis os c. f. do Reich e grande numero de empresas ferroviarias.

Está-se tornando assim a fabrica Jung uma das primeiras da Europa pois de momento para momento ela vae-se desenvolvendo duma forma prodigiosa.

Além de locomotivas de via normal, constroe Jung locomotivas para fazendas agricolas, minas, terraplenagens etc., tomando tambem para estas locomotivas em consideração o rendimento e a segurança no serviço. O numero das locomotivas por Jung construídas é de aproximadamente 4000, das quaes uma terça parte trabalha fora da Alemanha e no Ultramar. Como se vê é bastante intenso o trabalho produzido pela fabrica, provando ele a alta importancia dela.



Acompanhando o desenvolvimento da electricidade, constroem Jung comumente com empresas do ramo locomotivas electricas; uma especialidade da firma Jung é a construção de locomotivas de compressão, tendo conseguido apoz laboriosas e custosas experiencias, cons-



*Maquinas construidas na casa Jung na Rhenania*

truir um tipo que desde longos anos já dá otimos resultados em muitas minas subterraneas, onde taes locomotivas Jung se acham trabalhando em grande numero e á plena satisfação dos seus proprietarios.

Varios aparelhos que fazem parte das locomotivas são privilegiados á firma Jung e o seu emprego consegue nm aumento do rendimento e da segurança no serviço.

Esta firma mostra constantemente uma iniciativa

## Projecto grandioso dum novo canal

Muito recentemente o engenheiro Henry Lander que tomou parte nos trabalhos de construção do canal do Panamá, propôs ao Congresso do Estado de S. Paulo, Brasil, a ligação, por um canal, de Santo Amaro, cidade proxima da cidade paulistana, ao Atlantico, via S. Vicente. E' neste futuro porto, proximo de Santos, que principiará o novo canal, e nele serão construidos cais de atracação e trapiches para armazenar as cargas que, eventualmente, venham de S. Paulo e do interior do Estado.

Embarcações, apropriadas para isso, receberão a carga dos vapores que vierem com mercadorias da Europa e dos Estados Unidos, devendo ter elas uma capacidade de 800 a 1000 toneladas cada uma. Seguirão depois imediatamente pelo canal com destino a Santo Amaro donde a carga seguirá para S. Paulo.

O tempe da viagem, entre S. Vicente e Santo Amaro, será de 48 a 50 horas. O canal terá de largura 20 a 22 metros.

Como ha grande diferença de nivel entre S. Vicente e Santo Amaro o processo a adotar pelo projecto Lander resume-se no seguinte: o vapor entra numa primeira eclusa, cuja porta é fechada em seguida; procede-se então ao enchimento dela até a agua atingir a superficie da segunda, para o navio poder passar, e assim sucessivamente. Cada eclusa ou comporta poderá abrigar conjuntamente dez vapores e o enchimento delas poderá ser feito com a agua de rios proximos ou, no caso de estiagem, do proprio mar.

As obras devem ficar concluidas no praso de quatro anos.

A construção do referido canal será dum grande alcance, pois em certas occasiões, as mercadorias vindas da Europa ou da America do Norte, destinadas a S. Paulo, via Santos, demoram, para chegar ao seu destino, de 2 a 3 meses, devido talvez ao congestionamento daquele porto. Depois de construido o canal nada disso sucederá.

Trata-se pois duma obra importantissima.



## AVIAÇÃO

Deve reaparecer este mês a "Revista de Aeronautica", órgão do Aero-Club de Portugal. Nesta nova fase, a "Revista" apresentar-se-ha completamente remodelada, inserindo colaboração variada e com numerosas secções, copiosa reportagem grafica, etc. Entre outros documentos de alto valor para a Aviação Portuguesa, publicará a "Revista da Aeronautica" o relatório da viagem de Sergio da Silva e Pinheiro Correia á Guiné, acompanhado de interessantes fotografias.

invulgar do mesmo modo que uma tenacidade digna de admiração e aplauso.

E sem grandes iniciativas e uma profunda persistencia no trabalho nada se consegue, sendo isto a alavanca poderosa do progresso e da civilização,



# POLITICA INTERNACIONAL

## Conferencia de Locarno

Vossas Excelencias sabem-no já, por o terem lido ou por o terem ouvido contar: no dia 10 de Outubro deste ano da graça, começou para a Humanidade uma era nova, como outra jámais viu a Historia, em que os Povos, esquecidos de seculares dissensões, de antigos despeitos ou de velhos e tradicionais agravos, vão viver uma vida dominada e dirigida sómente pelo mais profundo Amor e pela mais perfeita Harmonia.

Como no episodio biblico, as espadas, as baionetas, todos os tragicos instrumentos de guerra serão transformados em formosas foices, destinadas só á ceifa do trigo, que nos dará o pão de cada dia, ou em uteis instrumentos de Vida; não mais discussões, não mais conflitos armados, não mais guerras; quaisquer arrufos, quaisquer questiunculas que um outro povo de figado mais arrastado, ou menos compenetrado do novo estado de coisas, tente levantar, terão de ser resolvidas, não pela força das armas, mas por uma arbitragem justa e imparcial.

E tudo isto, porque nesse dia 10 de Outubro, depois de um parto laborioso de alguns meses, nasceu a Paz, a autentica, a verdadeira, a boa, aquela cujo nome deve ser respeitosa e escrito com P. grande.

Assim o a-seguram, assim o contam com o aplauso conformativo e quasi universal da imprensa de todo o Mundo, do proprio mundo, aqueles que junto ao Clego Maior tiveram a dita de assistir e de contribuir para que o nobre e tão deslumbrante ideal tomasse consistencia e formas e passasse do campo imenso das coisas subjectivas para este terreno duro e falso onde pululam e nos assaltam as tristes realidades.

E porque não podemos descer ao fundo de seus corações que acreditamos puros, e porque nos falta autoridade para negarmos tão solenes afirmativos, vá de nos curvamos perante o que eles dizem, não sem que, mesmo sob pena de sermos considerados repobros e desmancha prazeres, deixemos e qmquanto é tempo, por um esforço de intelligencia ou por um esforço de mal dizer, deixemos, ia dizendo, de exercer aquele direito ou aquele prazer de critica que a nova Era de Paz e de Amor, ora nascente, ainda nos permite.

Ainda não foram publicados os textos do novo acordo; contudo pelo que tem dito aquela imprensa, que passa por ser o órgão official dos varios governos representados na Conferencia de Locarno, podemos já fazer uma análise, embora superficial, dos fins e alcance do pacto de garantia.

Já nestas columnas tive occasião de dizer, que ao examinar qualquer instrumento diplomatico, se deve procurar, para bem conhecer o seu alcance, os seus fins e mesmo os seus efeitos naturais, mais do que nele vem expressa e formalmente estabelecido, os antecedentes e as causas directa ou indirectamente a ele ligados e que lhe foram origem. E no presente acordo talvez mais do que em quaisquer outros que o antecederam o principio que venho de citar deve ser mais do que nunca rigorosamente seguido se quisermos em boa verdade conhecer quem neste jogo ganhou ou perdeu, se desejarmos saber tão justo quanto possivel os seus verdadeiros fins.

Já a origem do memorandum alemão de 12 de Fevereiro, de que se afirmava serem autores não só o ministro dos Negocios Estrangeiros do Reich mas ainda Lord Abernethy, Embaixador britânico em Berlim, nos diz alguma coisa sobre os verdadeiros fins do presente acordo.

Com efeito, a principal preocupação do governo britânico nos ultimos tempos tem sido o de trazer a Alemanha para o bloco das potencias occidentais, ligando-a a este pelos seus interesses mais vitais, separando-a da Russia bolchevista e desviando-a da politica de Rapallo que inquieta altamente a Inglaterra. Esta é a ideia dominante dos conservadores ingleses, ia a dizer, de toda a Gran Bretanha, para quem se vai tornando quasi vital o impedir que se estreite ainda mais a cooperação russo-alemão, de que nos dá já um edificante exemplo a questão de Marrocos, enfraquecendo

assim, por falta de apoio e de colaboração clara ou secreta, a Russia comunista cuja politica exterior duma envergadura pouco comum e de uma ousadia notavel, esteve a ponto, se é que dela já desistiu, de desencadear de Marrocos até á China, a mais tremenda, a mais trágica lucta que registaria a Historia; a Inglaterra não perdôa, não perdoará nunca á Russia sovietica o desencadeamento que ela provocou, dos nacionalismos africano e asiático; compreendeu bem e a tempo que a situação criada á Russia e á Alemanha, pela Grande Guerra, tornou de alguma maneira solidarios os interesses daquelas duas potencias os quais pelo menos e durante largo tempo se não chocarão. E com efeito esse antigo antagonismo russo-alemão, que teve o seu epilogo sangrento em 1914, nasce quando a ambição secular da Russia a dominar e a exercer uma absoluta hegemonia nos Balkans, sobretudo em Consantinopla e nos Estreitos se sente contrariada pela expansão economica e politica da Alemanha que, ambiciosamente, grandiosamente atraves Salonica visava o Bosphoro e mais tarde por Bagdad o Golfo Persa.

Por detrás da Austria, contrariando e opondo-se aos seus projectos e á sua acção no Oriente Mussulmano e eslavo, encontrava sempre a Russia, a politica alemã, o capital alemão; pode bem dizer-se que o conflito russo-alemão que havia de degenerar passados anos, na tragedia mais lutuosa, mais sanguinolenta da vida da humanidade, vem de 1878, data em que a entomissão aberta e clara da Alemanha nos negocios turcos transmuda para a Russia em certeza o que desde 1871 não passara de desconfiança.

Depois de Agadir, paralisada a expansão colonial alemã, pelos esforços combinados da Inglaterra e da França, é ainda para a Turquia e para o Oriente Mussulmano, contra os interesses da Russia, que a Alemanha arrancando das mãos fracas e débeis da Austria a direcção das operações politicas no oriente europeu, desenvolvendo energias formidaveis, é para a Turquia e para o Oriente mussulmano que ela dirige todos os seus esforços, toda a sua acção. O conflito exaspera-se em 1912-1913 e a guerra dos Balkans no fundo não é mais do que uma guerra entre a Russia e os Austro-Alemães.

Derrotada a Alemanha em 1919, não podendo já exercer-se a sua expansão na direcção de sudeste o antagonismo russo-alemão não tem hoje razão de existir. Pelo contrario, vencidas as duas é natural que o mesmo desejo de «révanche» as aproxime, as junte, as torne enfim solidarias. E é aqui que reside o primeiro erro da Inglaterra a sua primeira illusão. As vantagens oferecidas á Alemanha pelo tratado de Rapallo, as concessões que por esse tratado lhe são prometidas á custa da Polonia, não são de ordem a fazê-la abandonar a politica que esse tratado criou, embora a Inglaterra pense o contrario, embora mesmo a Alemanha o prometa.

Pelo contrario, o seu desejo de se aproveitar das possibilidades que o tratado de Rapallo lhe oferece, fugindo ao mesmo tem- das responsabilidades e aos riscos da operação, a levar a Alemanha a entender-se cada vez mais estreitamente com a Russia para desencadear, no momento oportuno, um ataque bolchevista contra a Polonia, ataque de que ela se aproveitará para proceder sob um pretexto melhor ou peor, a uma revisão das suas fronteiras de Este,

(Cóntinua).

A. CARREIRO DE FREITAS



## No próximo numero

Publicaremos um interessante artigo do nosso colaborador sr. Raul Esteves dos Santos, intitulado:

## ELETRIFICAÇÃO

da linha de Cascais



### Horario de comboios

Gois.	11\$00
Arganil .	13\$50
Côja.	16\$00
Vila Cova .	17\$00
Avô .	18\$00
Pomares	19\$00

N.º 3, que sae de Lisboa-Rocio ás 9-25, e chega a Ceissa ás 14-16; n.º 2001 que parte do Entroncamento



às 7-16 e chega a Ceissa às 8-38; e o n.º 18 que parte do Porto às 5-56 para chegar a Ceissa às 12-43, e 2002 que parte de Aveiro às 8-30 e chega a Ceissa às 19.

No apeadeiro não se vendem bilhetes, sendo as cobranças feitas em trânsito pelo preço da estação immediata, Chão de Maçãs ou Caxarias, conforme o sentido da viagem.

Como já tivemos ocasião de dizer, este apeadeiro além de servir Ceissa, Vila Nova de Ourem e arredores, serve também o lugar de Fátima, que dista dali uns 9 kilómetros, onde se tem feito romarias a que concorrem milhares de peregrinos.

### Prasos legais de transporte

Por um aviso ao publico da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães, datado de 25 de Setembro último, a partir do dia 1 d'este mês foram restabelecidos naquelas linhas os prasos legais de transporte de remessa em grande e em pequena velocidade, estabelecidos na tabela geral.

### Horário de comboios do Minho e Douro

Desde o dia 5 d'este mês foram alteradas as marchas dos comboios n.ºs 4 e 87 dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro.

O n.º 4 passou a chegar a Campanhã às 13-29, e ao Porto às 13,39. O n.º 87 (Suplementar de mercadorias) parte de Campanhã às 11-40, para chegar a Viana às 17-18.

Em virtude da modificação do horario do comboio n.º 4 que é o que em Campanhã dá ligação ao n.º 581 (Sud- xpress) da C. P., passou o comboio n.º 19 desta Companhia a partir de Campanhã às 13-40, chegando ao Porto às 13-46.

### Tramways Lisboa - Vila Franca

Desde o dia 10 d'este mês os comboios tramways n.ºs 1413 e 1420, que se efectuavam entre Lisboa e Sacavem, foram prolongados até Vila Franca de Xira, partindo o primeiro de Lisboa-Rocio às 15-10 para chegar a Vila Franca às 16-28, e saindo o segundo d'esta ultima estação às 16-40 para chegar a Lisboa às 18-04.



### Curso de câmbios, comparados

	Em 15 de Outubro		Em 30 de Setemb.	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres, . . . . .	—	95\$50	95\$00	95\$25
Paris . . . . .	—	\$99,0	—	\$82,0
Madrid. . . . .	—	2\$83,0	—	2\$82,0
Alemanha . . . . .	—	4\$72,0	—	4\$69,0
Amsterdã . . . . .	—	7\$93,0	—	7\$92,0
New York . . . . .	—	19\$75,0	—	19\$85,0
Italia . . . . .	—	\$73,0	—	\$78,0
Suissa . . . . .	—	3\$81,0	—	3\$82,0
Bruxellas . . . . .	—	\$90,0	—	\$88,0
Libras . . . . .	—	—	—	95\$25,0

## ARREMAÇÕES

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da B. Alta

#### Venda de carris e fracções de carris usados

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, grande quantidade de carris dos comprimentos de 7<sup>m</sup>95 e de 8 metros, e fracções de carris usados, podendo ainda prestar muito bom serviço em linhas de importancia secundaria, em linhas de minas, em postes telegraficos ou de energia electrica, e em muitas outras applicações gerais de construção Civil.

Para grandes quantidades fazem-se vantajosas condições de preço.

Os pedidos devem ser feitos por intermédio das estações desta linha, ou directamente ao Serviço dos Grandes Armazens Gerais da Figueira da Foz.

#### Caldeireiros de cobre

Admitem-se e paga-se bem.

Trata-se da Direcção da Exploração, em Figueira da Foz.

—Lobo & Freitas, Ld.ª, Rua do Infante D. Henrique, 39, Porto: e na—Administração da Companhia, Rua Victor Cordeon, n.º 1—LISBOA.

#### Venda de sucata de ferro e aço

Esta Companhia tem para vender na estação da Figueira da Foz os seguintes lotes de ferro e aço cujos pesos são indicados aproximadamente.

Sucata miuda em aço macio, 10.000 kilos.

Sucata grossa e miuda em ferro forjado, 10.000 kilos.

Sucata de aço (aros de rodas), 8.000 kilos.

Sucata de aço (eixos), 9.000 kilos.

Sucata de aço (fracções de carris), 30.000 kilos.

Recebe propostas até ao dia 5 de Novembro p. f. dirigidas á Direcção da Exploração, na Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote e a Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

No caso da aceitação de alguma proposta, o proponente depositará na Thesouraria da Companhia na Figueira da Foz, ou na de Lisboa, importancia correspondente a 50 % do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 22 de Outubro de 1925.

O Engenheiro Director da Exploração

JOAQUIM ABRANCHES



### Os Caminhos de Ferro na Yugoslávia

Segundo diz o *Morning Post*, continua na Yugoslávia uma grande actividade na construção de linhas férreas.

Desde que terminou a guerra já se construíram mais de 700 kilómetros de via.

O governo propõe-se completar o seu programa de construções de linhas, para o qual fixou vinte por cento das receitas anuais do Estado.

A primeira parte do programa, que é considerado de um largo alcance económico, é a construção da linha do Adriático.

Tambem está projectada a construção de um grande porto comercial independente em Cataro em continuação da nova linha Cataro-Viesgrad-Belgrado. Esta linha atravessará a parte Central da Yugoslávia, passando sobre os rios Driva, Piva e Morava.

A Yugoslávia que, como se sabe, é uma nação organizada depois da guerra tem progredido extraordinariamente, graças á dedicação activa e inteligente dos seus homens de Estado.

E' uma nação moderna que deve servir de exemplo a outras bem antigas.



# A festa dos Mercados

**A** PESAR da chuva que prejudicou de certo modo parte do programa, decorreu com grande animação a festa dos Mercados, bela iniciativa do *Diário de Lisboa*. Isto só prova o interesse do publico que acorreu, cheio de entusiasmo, a tudo que se passou nos dias da referida festa em consagração da vida característica dos mercados.

E tão característica, tão acentuadamente popular é essa vida que, sem dúvida, se torna digna de ser festivamente consagrada.

Ela teve sempre uma importância fundamental na sociedade portuguesa, tendo sido sempre o mercado o ponto de condensação do povo onde ele manifestava melhor as suas características, o seu modo de ser, a sua alma. Aí ele descobre-se psicologicamente por completo, exprimindo todas as suas tendências rudes, ora boas ora más.

O mercado é, com efeito, um laboratório das almas. Não sabemos a quem pertence esta expressão e a que se applicou primitivamente. Vimo-la não sabemos onde. Mas o certo é que ao mercado ela se applica melhor do que a qualquer outra coisa.

Trata-se dum autentico laboratório d'almas populares! No mercado se pode escarpelizar bem a psicologia dos individuos e das massas e todos os seus costumes intimos são nele perfeitamente devassados.

Portanto, consagrar festivamente a vida dos mercados é consagrar a própria vida popular, com todos os seus defeitos e as suas belezas. Digna de todo o elogio é pois a iniciativa do *Diário de Lisboa*, tão patrió-

tica visto que a consagração da alma do povo é a consagração veemente, esplendorosa da alma da raça e da nossa Pátria querida.

Nessas condições, aqueles que alcunham de estrangeirismo a Festa dos Mercados, não têm razão pois há tantos motivos nacionais para que ela se realize em França como na Holanda, na Belgica ou em Portugal. Seria estrangeirismo inadmissível se a vida dos mercados não tivesse entre nós a mínima significação natural e nós quizéssemos fazer festas, fundamentadas nela, imitando assim o que se faz em Paris. Estas festas, nesse caso, não seriam evidentemente nacionais. Mas como, pelo contrário, essa vida é talvez aqui mais característica e mais geral do que em Paris, nada nos impede de seguir o exemplo da França e tornar verdadeiramente nacional, a Festa dos Mercados.

Por ventura o Carnaval é só nosso? e as paradas militares? e as festas campestres? Em toda a parte há tudo

isso que possui porém um carácter eminentemente nacional. E porque essas manifestações collectivas em cada país surgem duma maneira especial, própria dele e distinta das maneiras como surgem noutros países.

Também a Festa dos Mercados portuguesa pode ser muito diversa da mesma festa em França, diferença estabelecida em harmonia com o nosso carácter e os nossos costumes. Assim não há estrangeirismo de espécie alguma. E foi nesse sentido que procuraram, mesmo instintivamente, trabalhar os organizadores da referida festa portuguesa. Portanto só merecem o nosso aplauso.



ILMA DA CUNHA PINTO  
Dama de honor da Rainha dos Mercados



## Conselheiro Fernando de Sousa

Chegou hontem a Lisboa o nosso director sr. Conselheiro Fernando de Sousa.

No proximo numero publicaremos o artigo do nosso director intitulado «Conferencias Internacionais»

## Moreira d'Almeida

Continua, infelizmente, muito prostado, achando-se gravemente doente, o que sentimos imenso, o nosso querido amigo sr. José Augusto Moreira d'Almeida, nosso eminente colega de *O Dia*.



# Linhas Estrangeiras

**Linhas espanholas.**—A Companhia do Norte de Espanha projecta aplicar o producto de empréstimo de 200 milhões de pesetas que recentemente contraíu á aquisição de material circulante e a importantes melhoramentos nas linhas entre os quais se conta a electificação das linhas de Maurera a Barcelona, e de San Juan de los Ahaderos; a construção da 2.<sup>a</sup> via nas linhas de Acilo a Medina, de Játira a Valencia e de Palanquinos a Léon. Igualmente ampliará algumas das suas estações que já são acanhadas para o serviço que têm como a de Madrid-Píncipe Pio que passará a fazer serviço apenas de passageiros e grande velocidade, a de Madrid-Paseo Imperial destinada ao serviço de mercadorias por vagões completos, e construção duma nova estação em San Andrés de Palomar. O material circulante a adquirir é constituído por 80 locomotivas, 80 tãders, 138 carruagens, 300 fourgões, e 4 750 vagons. o que tudo dexe importar em cerca de 96 milhões de pesetas.

**Linhas suecas.**—O conselho de Caminhos de Ferro da Suecia está procedendo á revisão das tarifas de forma a unificar ao dos caminhos de ferro do Estado com a das companhias. Espera-se que o novo regime entrará em vigo<sup>1</sup> em Janeiro proximo.

**Linhas americanas.**—As principais linhas férreas dos Estados Unidos, que têm a extensão de cerca de 381.000 quilómetros, tiveram no exercício de 1924 um producto líquido de 987.133.650 dolars, ou seja um juro de 4.35 % do capital investido, não chegando a atingir o juro 5 75 % que lhes atribue o Regulamento como tipo de juro racional, isto apesar de a sua exploração ter sido feita com a maior eficiencia.

Em 1923 obtiveram a receita líquida de 983.736.200, dolars, e o tipo do juro foi de 4.49 %.

O facto do producto líquido ter sido maior em 1924 que no ano anterior foi devido á maior inversão de capital neste ultimo ano.

As receitas brutas em 1924 elevaram-se a dolars 5.986.100; menos 373.931.100 do que no ano anterior. As despesas de exploração subiram a 4.558.307.800 dolars, ou sejam menos 386.827.600 que em 1923.

O producto médio por tonelada transportada foi de 2 dolars

Segundo refere a imprensa norte-americana, a Comissão Comercial dos Estados, a instâncias do Congresso, vai proceder a uma revisão de tarifas, no sentido de fixar os preços de transporte em bases mais equitativas do que as actuais.

Continua a verificar-se a fusão voluntaria de algumas companhias americanas. A Erie Company acaba de se ligar com o caminho de ferro de Nikel Plata que tem uma extensão de 24.135 quilometros e um capital de 1.500 milhões de dolars.

As companhias fusionadas até agora são as de Erie Chesapeake & Ohio, Hoc-King Walley, Pire Warquette & New York e Chicago St. Louis.

**Linhas mexicanas.**—O Governo do Mexico resolveu restituir ás companhias as linhas ferreas que tinham sido nacionalisadas, em harmonia com um compromisso que, segundo se diz, o actual Presidente da Republica tomára ao ser eleito.

Essa retituição deverá ser feita de forma a garantir as companhias e o Estado.

# Linhas Portuguesas

**Linhas da Lamarosa a Tomar.**—Vão muito adeantados os trabalhos de construção desta linha de que a C. P. se incumbiu por conta da Camara Municipal de Tomar, esperando-se poder abrir-se á exploração da próxima primavera.

Ao que nos consta a exploração da linha ficará também a cargo da C. P.

**Linha de Cintura do Porto**—No dia 26 deste mês é posta a concurso publico na séde da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, no Porto, a adjudicação da empreitada n.º 3, da construção do lanço de Contumil a S. Mamede, da linha de cintura do Porto.

Para ser admitido a licitar tem de se efectuar o deposito de 23.484\$49 até ás 15 horas da vespera do concurso.

**Linhas de Lamarosa a Tomar**—Vão muito adeantados os trabalhos de construcção desta linha de que a C. P. se incubiu por conta da Camara Municipal de Tomar, esperando-se poder abrir-se á exploração na proxima primavera.

Ao que nos consta a exploração da linha ficará também a cargo da C. P.

## Parte Oficial

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

#### Divisão de Movimento e Trafego

Atendendo a que a conta de liquidação da garantia de juro da linha férrea do Vale de Vouga, apresentada pela Companhia Portuguesa, para a construcção e exploração de caminhos de ferro, relativa ao 2.º semestre do ano economico de 1924-1925, está nos termos de ser aprovada: manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, que a referida Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 8.423\$14, como liquidação final e provisoria dessa garantia de juro.

Paços do Governo da Republica, 30 de Setembro de 1925.—O Ministro do Comercio e Comunicações, *Nuno Simões*.

#### Divisão Fiscal de Via e Obras

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submetido á aprovação do Governo um novo projecto para a construcção de 32 casas de habitação para o pessoal, na estação de Entroncamento, em substituição do projecto aprovado por portaria de 6 de Agosto de 1924, manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Comercio e Comunicação, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, aprovar o referido projecto, que consta de quatro peças escritas e oito desenhos com os n.ºs 930, 931, 1003 a 1008.

Paços do Governo da Republica, 1 de Outubro de 1925.—O Ministro do Comercio e Comunicações, *Nuno Simões*.



## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

VI

Continuação do n.º 908

**Despezas.**

As despesas de exploração, em toda a rede explorada pela Companhia, constam dos seguintes números, onde se estabelece a comparação de 1924 com 1923:

Em 1923 .. .. .	90:904.722\$18
Em 1924 .. .. .	123:271.584\$33
Diferença para mais em 1924 .. .. .	32:366.862\$15

**Passageiros.**

No quadro seguinte vê-se o numero de passageiros transportados em 1924 e o sua comparação com o ano anterior:

	1923	1924	Diferenças em 1924
1.ª classe .. .. .	462.930	395.606	— 67.324
2.ª classe .. .. .	1.559.957	1.476.876	— 83.081
3.ª classe .. .. .	6.859.427	6.814.834	— 44.593
	8.882.314	8.687.316	— 194.998
Vendas em transitio (comboios tramways) .. .. .	1.085.288	1.106.428	— 21.140
	9.967.602	9.793.744	— 173.858

A menor quebra do trafego de passageiros foi na 3.ª classe e a maior na 2.ª, como se verifica no quadro acima.

**Mercadorias.**

O quadro seguinte mostra a tonelagem transportada em 1924 e o seu producto, em comparação com 1923:

	Tonelagem		Receita			
	1923	1924	1923	1925	Aumento em 1924	Percentagem do aumento
Grande velocidade .. .. .	154.719	122.161	13:159.669\$50	16:862.192\$46	3:702.522\$96	28,14 %
Pequena velocidade .. .. .	1.849.021	1.926.268	44:851.419\$43	74:437.716\$54	29:586.291\$11	65,97 %
Total .. .. .	2.300.840	2.048.429	58:011.088\$93	91:299.902\$00	33:288.814\$07	57,38 %

## Resultado da Exploração de 1924

## Na rede propria

O resultado geral do Exercício de 1924, foi:

Receitas do trafego .. .. .	160:225:382\$54
Garantias de juro .. .. .	358'571\$47
Receitas fóra do trafego .. .. .	637.610\$96
	160:504.422\$03

Deduzindo:

Despezas d'exploração .. .. .	118:471:262\$60
Impostos em Portugal .. .. .	4:176.037\$84
	122:647.300\$44

Saldo credor da «Conta Geral da Exploração» .. .. .	38:857.121\$59
---	----------------

(Continúa).



**B**ERLIM - **M**ADRID      Barcelona — Bilbao —  
Cartagena — Lisboa

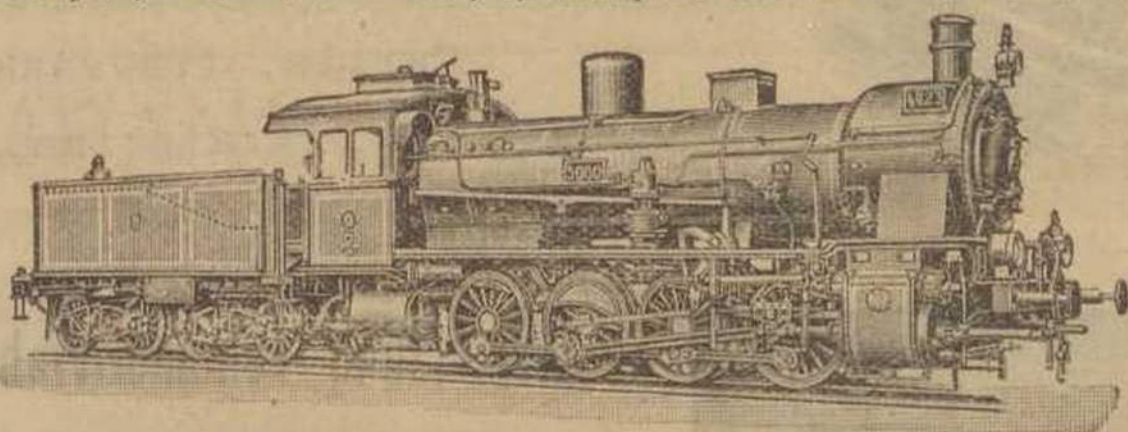
FABRICAS :

*Bochum, Dorstfeld, Drewitz, ordhausen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga*

## Locomotorivas

Escavadoras

## Guindastes



Vas ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações grátis por peritos  
— técnicos —

Deposito de material «Koppel» de via reduzida  
 ————— em armazem no paiz —————

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

-Fernandes, Bragança & Pereira, L.<sup>da</sup>  
RUA DE JULIÃO, 41 1.<sup>o</sup> LISBOA  
Apartado de Correio-97

32, Rua Aurea - LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

**CORRESPONDENTES:**

**Em Londres** - Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shpley & C.<sup>as</sup>; Hambro & Son; Barng Brothers & C.<sup>as</sup>.

Em New-York — Brown Brothers & C.<sup>a</sup>.

**Em Paris**—Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

**Em Bordeaux** — Lloyds Bank (France) Limited.

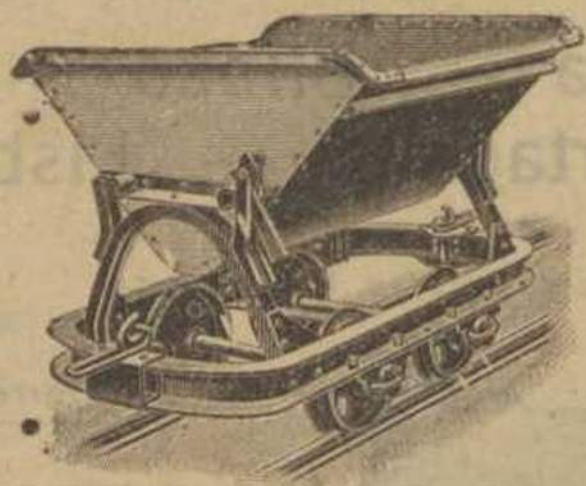
**No Brazil e Rio da Prata** — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades



# CARLOS BUSSE

\*\*\*

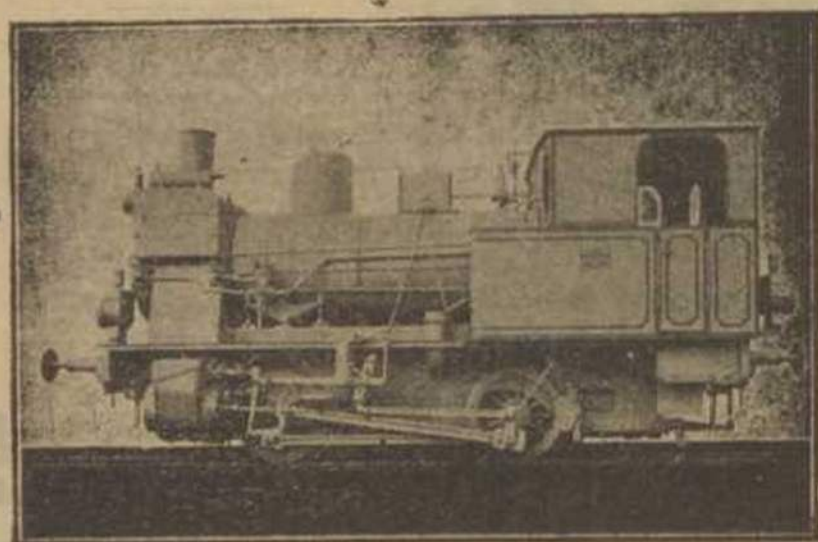


REPRESENTANTE DE:

**Ferrovias y Siderurgia, S. A.**

Madrid - Bilbao

Carris, travessas, placas  
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 mercadoria, 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



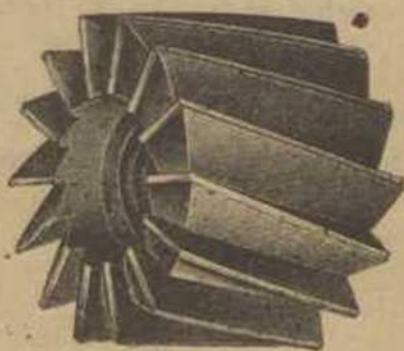
Calibres de correição (pieds a coulisse) — Parafusos micrométricos — Régoas — Esquadros

— Graminhos — Planos — V. par. traçador — Compassos — Calibres — Níveis, e.c.

Machos — Mandris — Fresas

Brocas helicoidais — Escariadores — Porta ferramentas, etc.

Enviam-se catalogos gratis



## 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

Superphosphatos  
Adubos compostos  
Massa de purgueira

com 8, 12 e 16 por cento de acido phosphorico  
soluvel 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  
Enxofre americano, garantida por analyse da Freeport Sulphur Cy. Texas moído na moagem antiga e perfeita  
instalação de moagem de Portugal estabelecida nas fabricas d'esta Companhia no Barreiro.

Agente e revendedora da Deutsche Kalisynical

FORNECE Á LAVOURA A PREÇOS REDUZIDOS

Cloreto de potassio — Sulfato de potassio e Kainite

Bagacos oleaginosos para a alimentação de gado

Tourteaux em pasta ou em farinha, linhaça britada, farinha de linhaça, de mandio, de coco e de cocoate

LISBOA — R. do Comercio, 49 — PORTO — R. Mousinho da Silveira, 27

**Rapidez**  
**Economia**  
**Segurança**

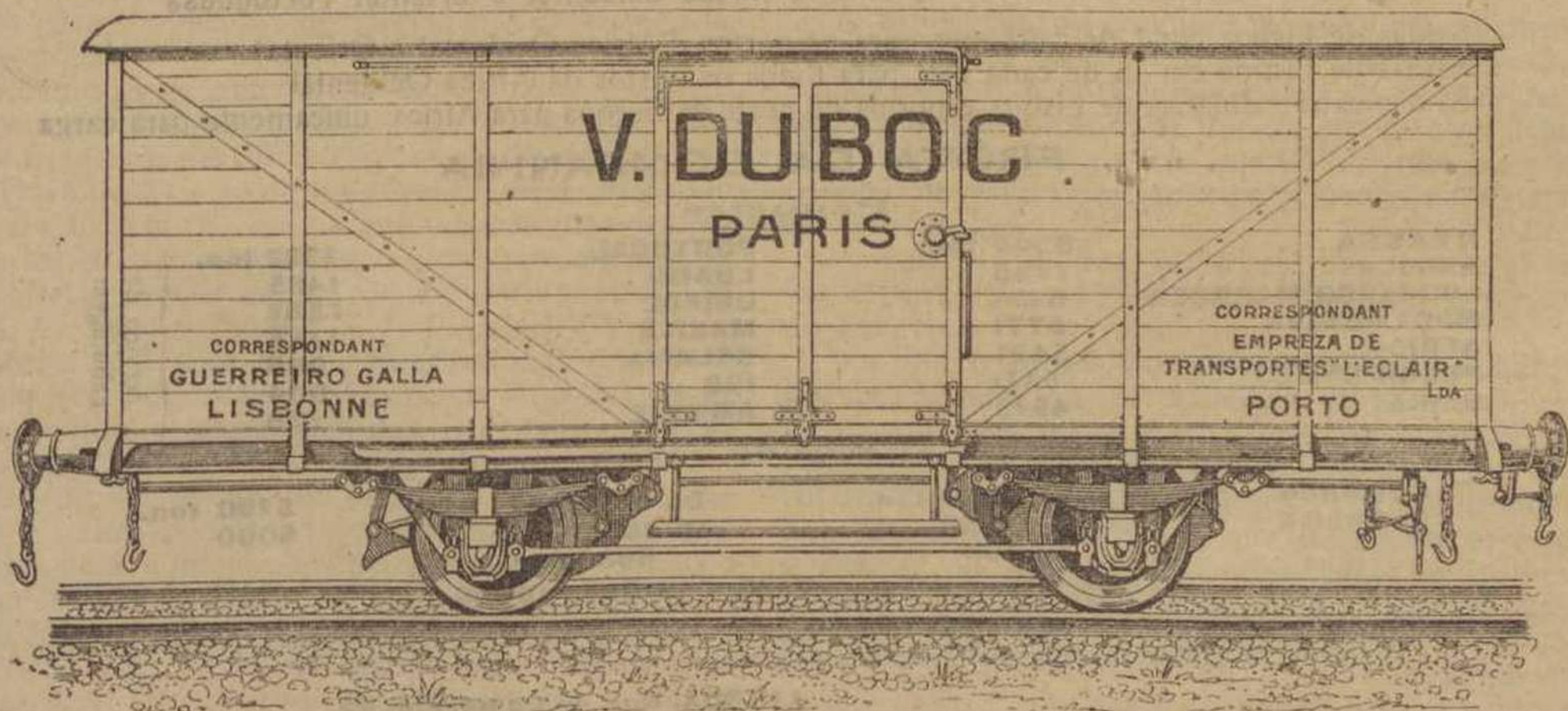
Não mais trasbordos nas fronteiras. Não  
mais roubos de mercadorias. Utilisae o  
serviço de transportes internacionais

# V. DUBOC

15, Rue Beaurepaire

PARIS

Telegr.: "Vieduboe"



AGENTE EM LISBOA

## GUERREIRO GALLA

Largo de S. Domingos, 11, 1.º — Telegr.: "MARAIWA"

AGENTE NO PORTO

## Empresa de Transportes L'ECLAIR, L.ª

Rua da Fabrica, 5 — Telegr.: "SILREIS"



# GORDURAS E OLEOS MINERAES

= DA =

## Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas  
industriales, motores  
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

# COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviço regular entre a Metropole e a Africa Ocidental e Oriental Portuguesa

Saídas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos d'Africa Ocidental e Oriental

Saídas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos da Africa Ocidental

Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para Africa, unicamente para carga

## FROTA DA COMPANHIA

### Paquetes

NYASSA . . . . .	8965 ton.	PORTUGAL . . . . .	3998 ton.	} Serviço de cabotagem
ANGOLA . . . . .	7745 "	LUABO . . . . .	1485 "	
LOURENÇO MARQUES . . . . .	6355 "	CHINDE . . . . .	1382 "	
MOÇAMBIQUE . . . . .	5771 "	MANICA . . . . .	1116 "	
AFRICA . . . . .	5491 "	BOLAMA . . . . .	985 "	
PEDRO GOMES . . . . .	5471 "	IBO . . . . .	884 "	
BEIRA . . . . .	4973 "	AMBRIZ . . . . .	858 "	

### Vapores de carga

CUBANGO . . . . .	8300 ton.	CARO VERDE . . . . .	6200 ton.
S. THOME . . . . .	6150 "	DONDO . . . . .	6000 "
CONGO . . . . .	5080 ton.		

Rebocadores no Tejo: - TEJO, CABINDA, CONGO

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia tem frigorifico, luz electrica, excellentes acomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rapidas e comodas

Escriptorios da Companhia:

LISBOA, Rua do Comercio, 85

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: Administração, C. 1527 - Chefe do Expedient, C. 1000 - Informações C. 608 - Tesouraria e Passagens, C. 2665 - Commissariado e Serviços medicos, C. 3202 - Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 - Caes da Fundição C. 2087 - Depósitos e Armazens, C. 1012.