

3.º do 54.º

Lisboa 1 de Fevereiro de 1942

Número 1299

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

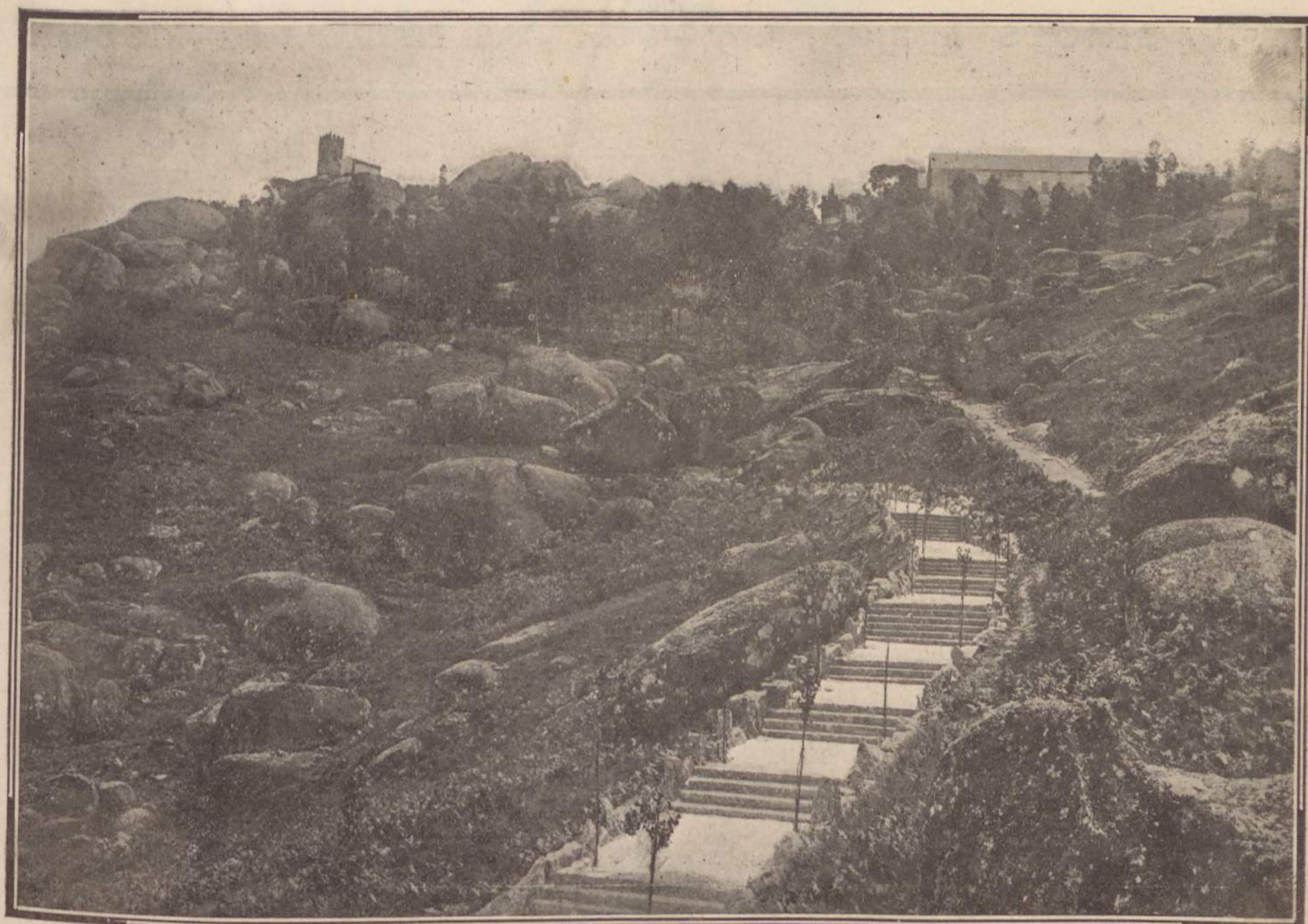
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 20158 — LISBOA



GUIMARÃIS — Penha — Caminho para peões

BOVRIL

O reconstituente ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS



4 ONÇAS



8 ONÇAS



16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patentado. A economia exige a compra do frasco maior.

Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.^{mos} médicos para ensaios clínicos.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.^{DA} — RUA DAS FLORES, 22 — LISBOA

Manual do Viajante em Portugal

ENCONTRA-SE À VENDA
EM
TODAS AS LIVRARIAS
O
2.º VOLUME, REFERENTE
ÀS PROVÍNCIAS DE POR-
TUGAL, COMPLETA-
MENTE ACTUALIZADO

■ ■ ■

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro
ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,
Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Directores: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro) e CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Delegado em Espanha: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

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

1299

1—FEVEREIRO—1942

A N O L I V

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.

Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

Eng.º ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO

Eng.º AMÉRICO A. VIEIRA DE CASTRO
MIGUEL COELHO

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ALEXANDRE SETTAS

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ A. DA COSTA PINA

Dr. ALFREDO BROCHADO

Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA

General RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

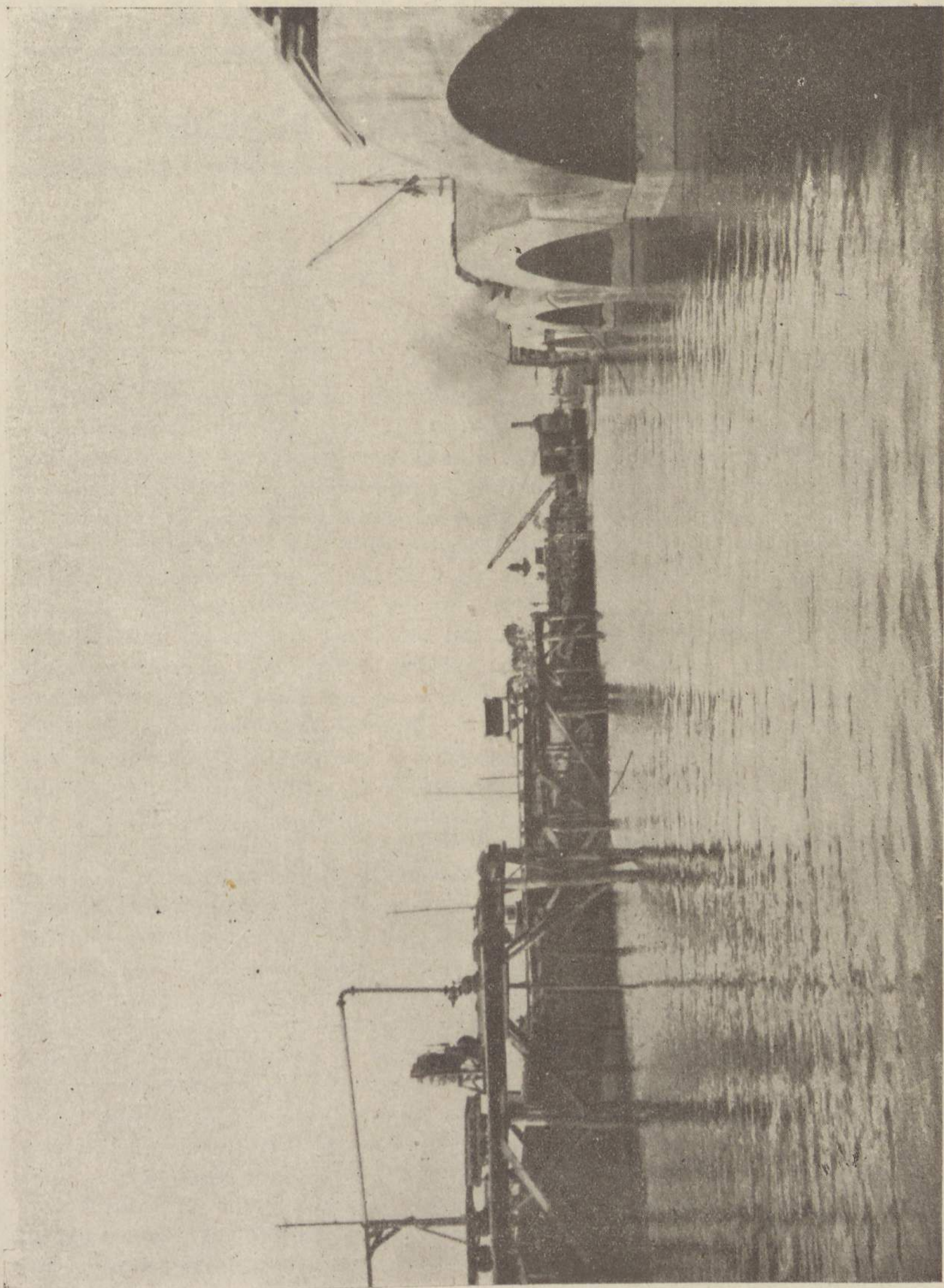
Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Capitão HUMBERTO CRUZ

ANTONIO MONTEZ

S U M A R I O

Pôrto de Vila Real de Santo António	107
Os Caminhos de Ferro e a redução do serviço de passageiros, por <i>Carlos d'Ornellas</i>	109
O Caminho de ferro para Loulé — Uma idéia em marcha, por <i>J. de Barros Santos</i>	110
O ouro na guerra e após a guerra, pelo Eng.º Civil <i>Américo Vieira de Castro</i>	111
O caso de Timor	113
Imprensa	113
Brindes & Calendários	113
Os primeiros passos da locomotiva, por <i>Raul Esteves dos Santos</i>	114
Pessoal menor da C. P.	117
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	118
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta .	119
Os nossos mortos	119
Há 50 anos	120



Pôrto de Vila Real de Santo António

OS CAMINHOS DE FERRO

e a redução do serviço de passageiros

P o r C A R L O S D O R N E L L A S

COMO é do conhecimento do público, algumas alterações foram ultimamente introduzidas nos horários dos caminhos de ferro. Todavia, e o facto merece o maior relêvo, os serviços de mercadorias não sofreram alteração alguma, continuando, pelo contrário, a ser mais numerosos e intensos do que antes da guerra. Só o serviço de passageiros é que foi reduzido cêrca de cinqüenta por cento em relação ao último horário. Essa redução teve que ser feita bruscamente porque até à última hora havia a esperança de se obter algum carvão, que permitisse realizar o horário estabelecido para 20 de Janeiro. ■ De harmonia com as dificuldades que surgiram, houve que tomar medidas de momento e o Conselho de Administração da C. P. está a estudar convenientemente o problema de modo que, dentro em breve, lhe seja possível dar satisfação às principais observações feitas ao serviço actual de passageiros. Está nisso não só o interêsse do público mas, também, o da Companhia Portuguesa. Sabemos igualmente que da parte do Govêrno se fazem os melhores esforços no sentido de se fazer face às dificuldades, a-fim-de que a economia do país não venha a ser afectada. ■ A redução do serviço de combóios de passageiros foi imposta pela falta de carvão estrangeiro. A extracção de carvão português — que é, ninguém deve ignorá-lo, muito menos rico do que o inglês ou americano — não chega, apesar de ter sido intensificada, para as necessidades da Companhia. Esta adquiriu, é certo, algumas centenas de milhares de toneladas de lenha, que está a ser utilizada, mas se há certos combóios, que se podem fazer só a lenha, outros há que exigem, além da lenha, carvão nacional, e outros há ainda que carecem, para o seu cabal funcionamento, além da lenha e do carvão nacional, de carvão estrangeiro. ■ A C. P. está, actualmente, colocada perante um só problema, que é o do carvão, podendo afirmar-se que a situação de todo o restante abastecimento se considera, numa época como a actual, muito satisfatória. Além disso, a C. P., para evitar futuros embaraços e atenuar, quanto possível, as dificuldades presentes, está a transformar 20 locomotivas de longo curso de modo que possam funcionar a óleos pesados. ■ Nesta hora grave para todos os povos, Portugal coloca-se, graças à Providência, no primeiro plano das poucas nações privilegiadas. Por isso, o público aguarda, com serenidade, a resolução do problema dos transportes de passageiros tanto mais que o serviço de mercadorias, para bem da economia nacional, não foi reduzido, antes, como já acima o dissemos, foi intensificado.

O CAMINHO DE FERRO PARA LOULÉ

Uma idéia em marcha

Por J. DE BARROS SANTOS

SERÁ escusado fazer-se história acêrca da almejada variante do caminho de ferro do Sul passando por Loulé: que êsse grande melhoramento constitui o ponto nevrálgico para o progresso franco daquela terra, é verdade irrefutável.

Muito e muito se tem discutido, muito se tem escrito sôbre o assunto; motivos por vezes imprevisíveis têm feito retardar a execução de tão importante obra, dando em resultado aparecerem incrédulos e pessimistas que chegaram a julgar essa variante de impossível realização.

Porém há sempre, e felizmente, os obstinados, os que alimentam esperanças e levam o combate até ao fim, até à vitória — valha-nos isso.

Em pleno desenvolvimento da flageladora guerra mundial, quando se nos afigurava que quaisquer obras de vulto estariam condenadas a permanecer pendentes por tempo indeterminado, eis que surge alguém a falar da possibilidade de se iniciarem, «no momento presente» alguns trabalhos de construção de novas linhas e variantes para corrigir traçados antigos, em virtude de existir um «saldo disponível do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro».

É o sr. engenheiro Jaime Galo quem, no n.º 1297 da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 1 de Janeiro passado, se refere, num apreciado estudo, às futuras variantes a levar a efeito no Sul e Sueste, não se esquecendo de incluir a variante entre as estações de Boliqueime e Almancil, passando por Loulé, a que deu justificado relêvo.

Li com satisfação mal contida o artigo de S. Ex.^a e aqui apresento o meu agradecimento de bom louletano ao insigne colaborador e técnico.

São inumeráveis e indiscutíveis as vantagens da referida variante: não só porque a vila é um importante centro populacional — ficariam a beneficiar do caminho de ferro mais de 20.000 habitantes de Loulé e arredores, sem incluir o rico e

populoso concelho de S. Braz do Alportel — mas também o seu comércio e indústria poderiam encontrar maior possibilidade expansiva por se tornarem mais acessíveis e económicos os transportes por via férrea.

É tempo de pôr termo ao ramerrão que é apatnágio da boa gente portuguêsã; para longe o cepticismo e conjuguem-se os esforços para levar a bom termo o que hoje é considerado viável.

Das conseqüências funestas desta guerra mundial somos nós, na Europa, quem menos tem sofrido e, graças a uma política habilíssima, mantemos a nossa neutralidade; porém, a carência de matérias primas e combustíveis de importação tende a agravar-se, como é evidente.

As locomotivas, tal como na conflagração Europeia de 1914-18, consumirão lenha para obviar à falta de carvão, mas ainda assim o serviço deve fazer-se, embora com dificuldade e sujeito a demora.

Se Loulé tivesse imposto com veemência a sua pretensão há muito tempo, não incorreria no risco de ver paralizar todo o seu importante movimento de comionetas por uma possível falta total de gasolina, óleos combustíveis e pneumáticos.

Restar-lhe-á sòmente o recurso da estação do caminho de ferro a 6 quilómetros e... a restauração da «oitocentista» e ronceira diligência!

Ficará aquela populosa vila em situação de inferioridade, quanto a meios rápidos de comunicação, às seguintes povoações, algarvias: S. Bartolomeu de Messines, Algoz, Boliqueime e Fuseta.

Nunca é nimiamente tarde para começar: se a guerra fez elevar o preço do ferro e dos materiais de construção, a mão de obra pouco ou quási nada encareceu. Não seria boa ocasião para se dar início aos trabalhos de terraplenagem e obras de arte da variante de Loulé, logo que fôsse concluído o seu definitivo estudo, deixando o assentamento da via para melhor oportunidade?

Aqui fica a interrogação.

O ouro na guerra e após a guerra

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro Civil

O ouro é o nervo da guerra—sentença velha e revelha, mas sempre de jeito e de rigor. Todavia, porque no presente conflito o ouro falece nas caixas de alguns beligerantes—cujo ardor guerreiro por tal motivo não afrouxa—logo alguns espíritos ingênuos concluíram: o ouro não é indispensável para a guerra. *Mirabile dictu*. Será assim?! Procuremos dilucidar o caso, serenamente mas sem delongas para não atemorizar os leitores, sempre propensos a assustar-se quando se trata de aborridos assuntos económicos.

Se os que tão depressa proclamaram a inutilidade do ouro na guerra bem atentassem nas regiões onde com exuberância brota o petróleo—de minguadas fontes não curamos—e nos seus afortunados possuidores, também podiam concluir: o petróleo não é necessário para a guerra moderna—afirmação contra a qual, por certo, todos em unísono protestariam. Pois o caso do petróleo muito se assemelha ao do ouro. Êste último, antes da guerra, para junto daquele voluntariamente emigrou. E tão ditosa coincidência como a de ambos se encontrarem sob a égide de quem tinha tanto horror à guerra—como sempre por palavras e obras o demonstrou—fez nascer, em nós e em muitos outros a deleitosa esperança de que ela não rebentaria. Os factos vieram trazer o mais formal e o mais cruel desmentido a tão fagueiras suposições e, perante a humanidade horrorizada, vêm-se sucedendo, com fúria crescente e selvagem, as mais atrozes carnificinas que o mundo ainda viu, como se aos mais selvagens tempos houvessemos regressado. Assim, encontrando-se o ouro e o petróleo a bom recato se ateou tão temeroso conflito. Mara-

vilha?! Derrogação de doutos e velhos conceitos sobre a guerra?! Profunda modificação nas leis económicas?! Não. Previdência, tenacidade e admirável organização.

Haverá, então, meios de remediar à carência do vil metal na guerra como na paz? Para a ela remediar *temporariamente* conhecemos muitos; para lhe dar remédio *definitivamente* nenhum conhecemos.

Enunciemos alguns dos mais eficazes. De início vem o crédito, está bem de ver. Quem dêle gozar poderá fazer avultadas despesas como se nos seus cofres abundância de ouro houvesse. Êste recurso não é de considerar no caso presente, como todos sabem. Abundantíssimas reservas de matérias primas e de alimentos, laboriosamente acumuladas em tempo de paz, tornam-se da maior utilidade nos primeiros anos de guerra, e mesmo de importância decisiva se de “guerra-relâmpago” se tratar. A duração dessas reservas poderá parecer anormal; mas não deve perder-se de vista que, com tenacidade e modelar organização, podem elas atingir quantitativos elevadíssimos. Quem logrou constituir-las prescindirá do ouro durante muito tempo. Não podem, todavia, durar indefinidamente. Esgotadas elas o discutido metal—e ainda ambicionado não obstante a sedutora miragem da “nova ordem mundial”—voltará a tornar-se necessário.

A quem dêste utilíssimo intermediário das trocas estiver privado podem, afortunadamente, oferecer-se meios de se abastecer sem pagamento imediato. Mas as contas terão de regular-se um dia e, então o ouro voltará a aparecer em cena—*nolens, volens*.

Outro recurso adoptado, ora por carência

de metal amarelo, ora em virtude dos entraves de toda a ordem opostos à circulação de riquezas entre os povos durante os dois últimos decênios — decênios de “autarcias”, de manipulações de moedas e de enfraquecimento da economia mundial — é a troca directa de productos — método comercial dos selvagens para quem o uso da moeda, fruto da civilização, é desconhecido. Outros meios há ainda de grande eficácia aos quais não desejamos referir-nos.

O conjunto de todos estes recursos, indicados e não indicados, pode permitir a condução da guerra durante um tempo mais ou menos longo sem interferência do metal em questão.

Aguardemos, pois, o termo das hostilidades para, com segurança, conhecermos o papel de facto desempenhado pelo ouro, e o que teria legitimamente desempenhado se outra fôsse a sua repartição entre os povos da Terra. Essa repartição não é, na verdade, equitativa. Mas as causas dessa falta de equidade, as quais liberrimamente actuaram em tempo de paz, só às próprias vítimas são imputáveis. Que os efeitos de tais causas, ou erros dos homens, recaíam sobre os inocentes não é de admitir.

* * *

Terminado o presente conflito, o qual de sangue deixará ensopado o nosso planeta, e povoado de mutilados, doentes e debilitados, a economia do glôbo, em terrível descalabro, terá de reconstituir-se. Sobre a intromissão do ouro nessa lenta e penosa reconstituição dividem-se as opiniões. Segundo uns virá a desempenhar nela papel de basilar importância; segundo outros para coisa alguma será necessário. Preconizam os últimos, ou prevêem como inevitável, uma “nova ordem mundial”. Seja pois. Mas, antes de prosseguirmos nas nossas considerações, aqui intercalaremos um curto parêntesis. O melhor sistema de governo é, naturalmente, o que assegura ao maior número possível de seres humanos o maior bem-estar moral e material. Ora, não nos convencemos que a continuação do padrão-ouro possa ser obstáculo ao estabeleci-

mento de governos convergindo para aquele humano *desideratum* — sob o signo da “nova ordem mundial” ou obedecendo a propectas normas.

Das penumbrosas referências aos sistemas financeiros recomendados pelos adversários do ouro parece depreender-se que a cobertura das notas, tão costumeira e tão apreciada em nossos dias, não será necessária. Todavia, a experiência de muitos decênios ensina-nos que a falta, ou apenas uma diminuição muito sensível dessa cobertura, precede sempre a bancarrota das nações.

E à memória nos acode o sistema bancário do famoso aventureiro escocês John Law, o qual trouxe à capital da França alguns anos de prosperidade fictícia e acabou por subverter as finanças daquele país no tempo de Luís XV (regência de Filipe d'Orleans).

Nesses novos sistemas económicos o comércio não será internacional, mas restricto — ou quasi — ao grupo de nações integradas na “nova ordem mundial”. Grave inconveniente. Como muitas matérias-primas hão-de faltar nesse agrupamento de países, procurarão eles “bistar-se a si próprios”. Entrarão em cena as “autarcias”, tão nefastas à economia do glôbo.

Em virtude da rapidez e facilidade dos transportes, e da transmissão quasi instantânea do pensamento às maiores distâncias, a economia dos povos tende a deixar de ser “nacional” para se tornar “internacional”. Pois é precisamente nesta ocasião que se pretende separar economicamente as nações por capricho dos homens e por abomináveis preocupações guerreiras, as quais traduzem o mais vergonhoso retrocesso na nossa civilização!

Assim se dificulta, encarece e restringe a produção, e se atrofia a economia mundial, sem benefício para ninguém.

É possível que, tomados de grande optimismo, os inspiradores da “nova ordem mundial” vislumbassem um conjunto de povos compreendendo toda a Europa continental e peninsular e o colosso moscovita, vastíssimo reservatório de alimentos e de matérias-primas muito de considerar e ambicionar. *Quod volimus facile credimus*. Esse grandioso sonho

O CASO DE TIMOR

Encontra-se solucionado o caso de Timor. Da Presidência do Conselho foi enviada para a Imprensa a seguinte nota:

«Em seguimento das conversações havidas com o Governo de Sua Magestade Britânica, foram mandadas partir de Lourenço Marques, com destino a Timor, as fôrças já preparadas, para se encarregarem da defesa da parte portuguesa da ilha.

O transporte «João Belo» será comboiado por um navio de guerra.»

Este comunicado provocou em todos os portugueses, como não podia deixar de ser, a maior alegria e radicou, mais profundamente, entre nós, a certeza de que a nossa política externa está sendo dirigida sem precipitações mas com energia e bom senso. Os próprios jornais ingleses são os primeiros a tecer-nos louvores e a classificar de «sincera e corajosa» a nossa política de neutralidade, como, por exemplo, o «Times», de 26 de Janeiro. «Essa política, comenta o citado diário de Londres, tem sido completamente compreendida e apreciada em Inglaterra e a compreensão que, por sua parte, Portugal tem demonstrado pelas necessidades britânicas e pelos planos de acção britânicos, têm servido para estreitar os antigos laços da aliança que unem os dois países.»

parece agora bem longe de realizar-se. O agrupamento de povos ficaria restrito à Europa continental, amputado da Rússia. Assim constituído nunca poderia abastecer os seus habitantes em alimentos e matérias primas. O concurso da América e da Africa tornar-se-ia inevitável. As transacções sairiam necessariamente do âmbito ocupado pelas nações submetidas à «nova ordem mundial». A estabilidade das moedas tornar-se-ia indispensável. Sem ela a sinceridade, regularidade e seqüência das transacções são impossíveis. O padrão-ouro readquiriria toda a sua importância.

Mas bem pode succeder que, da nossa parte, haja apenas miopia e rotina e em êrro estejamos.

Aguardemos, portanto, com paciência que êsses novos sistemas económicos e financeiros sejam postos em vigor para ajuizar da sua eficácia. A reconstituição «duradoura» da economia mundial, após a ruína decorrente do actual conflito, dela será prova decisiva.

Imprensa

«A VOZ»

No dia 29 de Janeiro passou em novo ano de publicação — o 15.º — o nosso presado colega «A Voz», simpático diário da manhã, com quem mantemos as mais amistosas relações de camaradagem. Saúdamos a sua redacção, nomeadamente, o sr. Conselheiro Fernando de Sousa, distinto director de «A Voz» e também director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

«DEMOCRACIA DO SUL»

Entrou no 41.º ano de publicidade o Diário de Évora — «Democracia do Sul», de que são respectivamente director e chefe de redacção os srs. dr. Victor Santos e Aníbal Queiroga. A data do aniversário foi celebrada com um número especial, excelentemente colaborado.

«INDÚSTRIA PORTUGUESA»

Com o seu número 167, de Janeiro, entrou no ano XV da sua publicação a revista «Indústria Portuguesa», Órgão da Associação Industrial Portuguesa, dirigida pelo sr. Dr. Francisco Cortês Pinto.

Na Imprensa técnica do país ocupa a «Indústria Portuguesa» um lugar de relêvo especial e de justo prestígio. A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que se sente honrada com a sua camaradagem, envia à sua ilustre Direcção e a todos os seus colaboradores a expressão sincera dos seus melhores cumprimentos.

BRINDES & CALENDÁRIOS

Recebemos e agradecemos os calendários que nos enviaram:

Companhia de Seguros Europêa; Empresa Geral de Transportes, L.^{da}; H. Vaultier & C.^a; Siemens, L.^{da}; João Nunes de Sequeira, de Santo António das Areias; J. C. Alvarez, L.^{da}.

Transcrições

A Revista «Psicotecnia», órgão do Instituto Nacional de Psicotecnia de Madrid, transcreveu no seu número de Abril-Julho o artigo do nosso redactor sr. José Francisco Rodrigues com o título «Monografia Profissional do Maquinista Ferroviário dos Caminhos de Ferro Portugueses», dando especial relêvo ao assunto que diz de interêsse para ferroviários de todos os países.

Os primeiros passos da locomotiva

Da experiência de Cugnot efectuada no Arsenal de Paris em Novembro de 1770, ao concurso de locomotivas realizado em Rainhill em Outubro de 1829

Por RAUL ESTEVES DOS SANTOS

III (Conclusão)

N A reunião dos directores triumphou o ponto de vista defendido por M. Harrisson e, a 20 de Abril de 1829, foram publicadas as condições do concurso, que a seguir transcrevemos, não só por não as encontrarmos nas obras portuguesas que temos consultado, como ainda pelo facto de terem servido de base a um acontecimento de excepcional importância para o futuro dos caminhos de ferro:

1.º — A locomotiva deve consumir o seu fumo, conforme as indicações para a concessão do caminho de ferro.

2.º — A locomotiva, pesando 6 toneladas, deve poder rebocar, numa linha bem construída e horizontal, um comboio com o peso total de 20 toneladas, incluindo a água e o aprovisionamento de carvão; a sua velocidade será de 10 milhas (16k,093) por hora, e a pressão da caldeira não excederá 50 libras (22k,670) por polegada quadrada ($3\frac{1}{2}$ atmosferas).

3.º — A caldeira será munida de duas válvulas de segurança, uma das quais estará fóra do alcance do maquinista, não podendo qualquer delas fechar-se quando a locomotiva estiver funcionando.

4.º — A locomotiva e a caldeira serão montadas sobre molas e terão 6 rodas. A altura total da chaminé não deve exceder 15 pés (4^m,57).

5.º — O peso da máquina, incluindo a água da caldeira, não deve exceder 6 toneladas, sendo preferida uma máquina mais ligeira, uma vez que ela reboque proporcionalmente igual carga, no caso da máquina pesar só 5 toneladas a totalidade. Para máquinas mais ligeiras ainda a carga será diminuída na mesma proporção.

A máquina será montada sobre seis rodas. Se, porém, ela pesar menos de $4\frac{1}{2}$ toneladas, poderá ser montada apenas sobre quatro rodas.

A companhia terá a liberdade de submeter a caldeira, a fornalha, os cilindros, etc, à pressão duma prensa hidráulica com a força de 150 libras por polegada quadrada (10k,54 por centímetro quadrado ou $10\frac{1}{2}$ atmosferas), não ficando a mesma

companhia responsável pelos prejuizos que disso possam resultar.

6.º — A locomotiva terá um manómetro, de mercúrio com uma haste graduada, indicando a pressão do vapor acima de 45 libras por polegada quadrada (3k,16 por centímetro quadrado ou 3,16 atmosferas).

7.º — A locomotiva deve ser presente ao concurso sobre a parte da linha situada ao lado de Liverpool no dia 6 de Outubro próximo, (1829) o mais tardar.

8.º — A locomotiva que fôr aceite não poderá exceder o preço £ 500 e as que forem recusadas serão entregues aos respectivos proprietários.

N. B. — A Companhia fornecerá os veículos a rebocar, com o necessário aprovisionamento de água e de carvão para as experiências.

A bitola de via é de 4 pés e $8\frac{1}{2}$ polegadas (1^m,44). Foi estabelecido que o concurso tivesse o seu início em 6 de Outubro. Os membros do júri, que deviam decidir do concurso, eram: Mrs. Rastrick, de Stourbridge; Kennedy, de Manchester e Nich Wood de Kollingworth.

* * *

O local indicado para as experiências foi a planície de Rainhill, situada entre os planos inclinados de Whetton e de Sutton, numa linha perfeitamente horizontal na extensão de duas milhas (3.218^m) de comprimento.

No dia marcado, 6 de Outubro de 1829, apresentaram-se as seguintes máquinas concorrentes: *Rocket*, de George e Roberto Stephenson e Henry Booth;

Neuvelty, de Braithwait e Srikson;

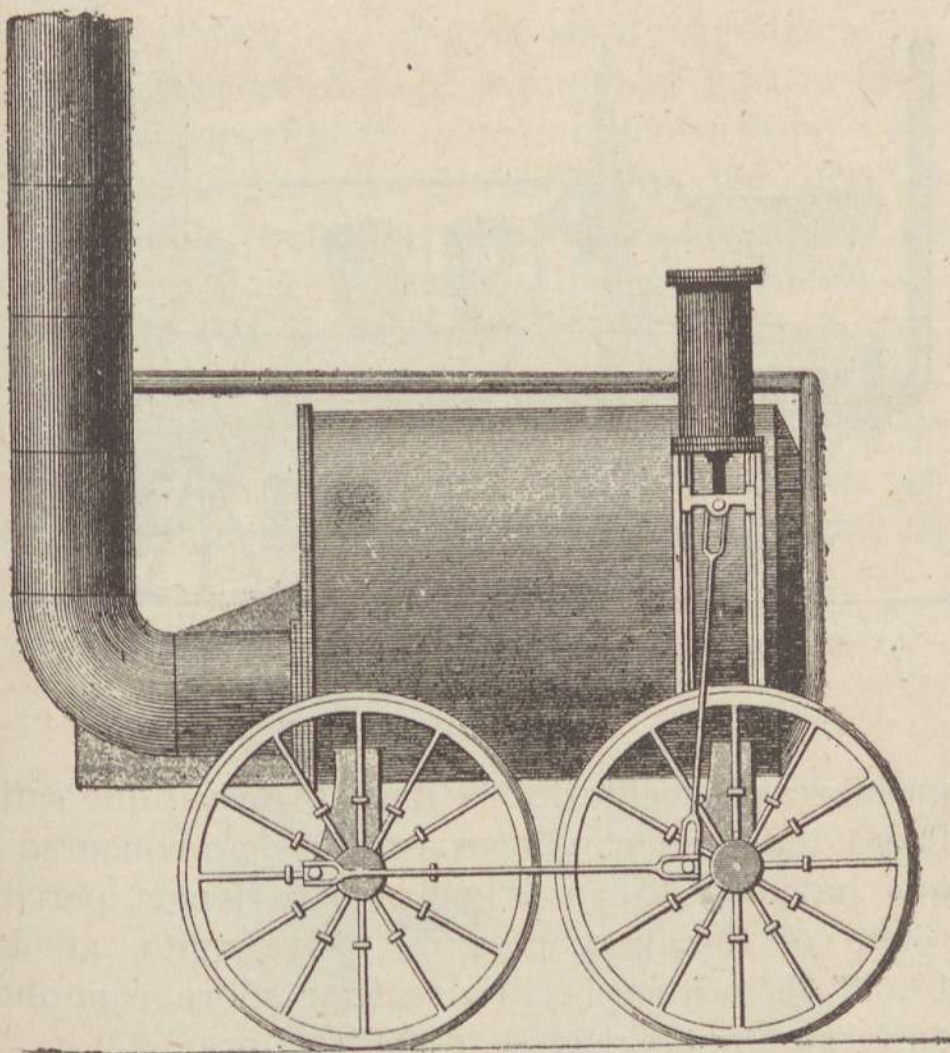
Sans Pareill, de Timothy Hackworth;

Persévérance, de Burstall;

Cyclopède, de Brandreth.

As condições indicadas no concurso pelos directores da companhia, acordaram os membros do júri em adicionar as que se seguem, que foram presentes aos concorrentes antes do início das provas:

Às 8 horas da manhã verificar-se-á o peso da



A *Sans-Pareill*, locomotiva de Timothy Hackworth concorrente ao concurso de Rainhill

locomotiva com a caldeira cheia de água, sendo a carga a rebocar o triplo dêste peso. A água da caldeira estará fria e a fornalha sem combustível.

Entregar-se-á a cada concorrente a quantidade de água e carvão que êle julgar necessário para uma viagem de $32 \frac{1}{2}$ milhas (2.302^m), sendo estas quantidades medidas previamente e com precisão. Feito isto acender-se-á a fornalha e verificar-se-á a quantidade de carvão dispendido para a produção de vapor, tomando-se também nota do tempo gasto.

O veículo de aprovisionamento, com a água e o carvão, será considerado como fazendo parte integrante da carga atribuída a cada locomotiva.

Se a locomotiva transportar dentro dela própria a sua água e carvão, ser-lhe-á concedida uma diminuição proporcional na sua carga, a qual seria, além disso, determinada segundo o peso da mesma máquina.

A locomotiva, com o respectivo combóio, será empurrada a braços para o ponto de partida, efectuando-se esta logo que o vapor tenha adquirido uma pressão de 50 litros (22kg,67) por polegada quadrada.

Cada viagem será de $1 \frac{3}{4}$ milhas (3.540^m) incluindo dois alongamentos de $\frac{1}{8}$ de milha (201^m) cada, nas extremidades do combóio, para permitir que o combóio tome toda a sua velocidade no percurso e possa nesses alongamentos diminuir a velocidade para parar. Vê-se assim que a máquina percorrerá de cada vez um espaço de $1 \frac{1}{2}$ milha (2.414^m) com toda a sua possível velocidade.

A máquina fará dez percursos de ida e volta, o que equivalerá a um trajecto de 35 milhas efectuado com toda a velocidade de que ela fôr susceptível.

A velocidade média não poderá ser inferior a 10 milhas à hora.

Logo que a máquina tenha efectuado este primeiro trajecto, que equivale ao de Liverpool a Manchester, ser-lhe-á fornecida uma nova provisão de água e de combustível, e assim que estiver pronta a partir recomeçará igual viagem.

Tomar-se-á cuidadosamente nota do tempo gasto em cada viagem, assim como do tempo necessário para preparar a máquina para o seguinte trajecto.

Se a máquina não puder no começo da viagem levar consigo toda a provisão de água e de carvão, necessário para os dez percursos de ida e volta, o tempo que se empregar na renovação das provisões será incluído no tempo total da viagem.

Para uma perfeita fiscalização, tinham sido instaladas, em ambas as extremidades da linha de experiências, estações ocupadas, por um dos membros do juri, a-fim-de assinalar rigorosamente o momento da passagem da máquina tanto à ida como à volta.

Comparando estas observações determinavam elas o tempo exacto de cada trajecto, assim como o tempo gasto nas extremidades da linha para a paragem da máquina e a mudança de sentido do seu movimento.

* * *

Durante os três primeiros dias, isto é, de 6 a 9, limitaram-se os concorrentes a afinar as máquinas de maneira a estarem aptas a prestar as provas e a mostrá-las aos numerosos espectadores, atraídos por tão notável acontecimento.

Para evitar possíveis confusões, foi estabelecido que cada máquina fôsse experimentada separadamente e em dias diferentes.



GEORGE STEPHENSON

A primeira máquina a iniciar as provas foi a *Rocket*, que se apresentou dentro das condições impostas pelo concurso, tendo realizado com êxito todas as experiências a que foi sujeita, atingindo velocidades que causaram admiração na assistência. Era a grande favorita da prova.

A segunda, *Sans Parcell*, foi excluída do concurso, por pesar mais de 4 toneladas e meia, e estar montada sobre quatro rodas, quando as condições do concurso exigiam para este peso seis rodas. Porém, foi resolvido submetê-la às provas, a fim de se apreciar se os resultados obtidos seriam de molde a merecer serem tomados em consideração verificando-se, depois, que tinham sido, sob todos os pontos de vista, inferiores à *Rocket*.

A terceira, *Nouvelty*, diferia da primeira em não ter tender, e transportar ela mesma, a sua provisão de água e combustível. Esta locomotiva, ao terminar o seu primeiro projecto, apresentava o tubo de alimentação da caldeira rebentado. Reparada esta avaria, volvidos dias, voltou às experiências que deram resultados satisfatórios.

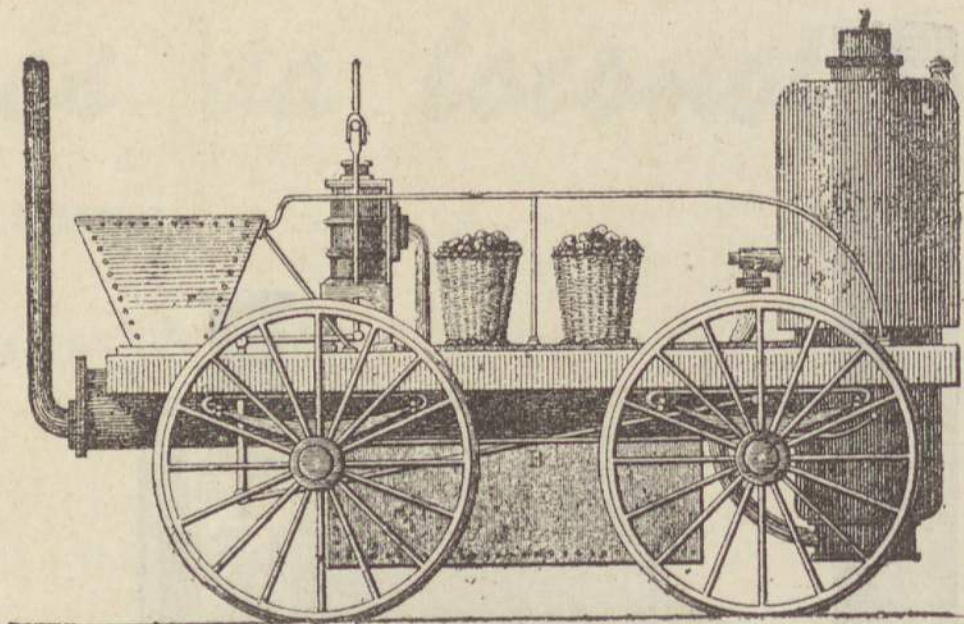
No dia 14 de Outubro, último dia da prova ao findar as experiências, constatou-se que a caldeira apresentava fugas e deixava passar a água. Interrompidas as experiências, os construtores desistiram do concurso.

Esta máquina tinha grandes adeptos pela sua agradável apresentação.

A quarta, *Persévérance*, tendo sofrido avarias durante a condução, e verificando-se que além disso, não satisfazia às condições do concurso, foi igualmente retirada.

Restava a *Cyclopède*, que por ser movida a cavalos e estar, portanto, fora das condições do concurso, não foi sequer admitida.

Nestas condições foi definitivamente conferido o



A *Nouvelty*, locomotiva de Braithwaite e Erickam concorrente ao concurso de Rainhill

prémio estabelecido de 500 libras à *Rocket* que satisfizera todas as condições exigidas no concurso, e que havia gasto na primeira experiência, percorrendo os dez percursos de ida e volta, apenas 1^h. 48' 38" o que permitia realizar sobre caminhos de ferro uma velocidade de 60^k à hora.

* * *

O magnífico triunfo alcançado pela *Rocket* fez modificar o plano dos fundadores da Companhia de Caminhos de Ferro de Liverpool a Manchester, que, longe de se limitarem ao transporte de mercadorias, como tenha sido o seu projecto inicial, abriram imediatamente (em 1830) esta nova via de comunicação ao tráfego de passageiros.

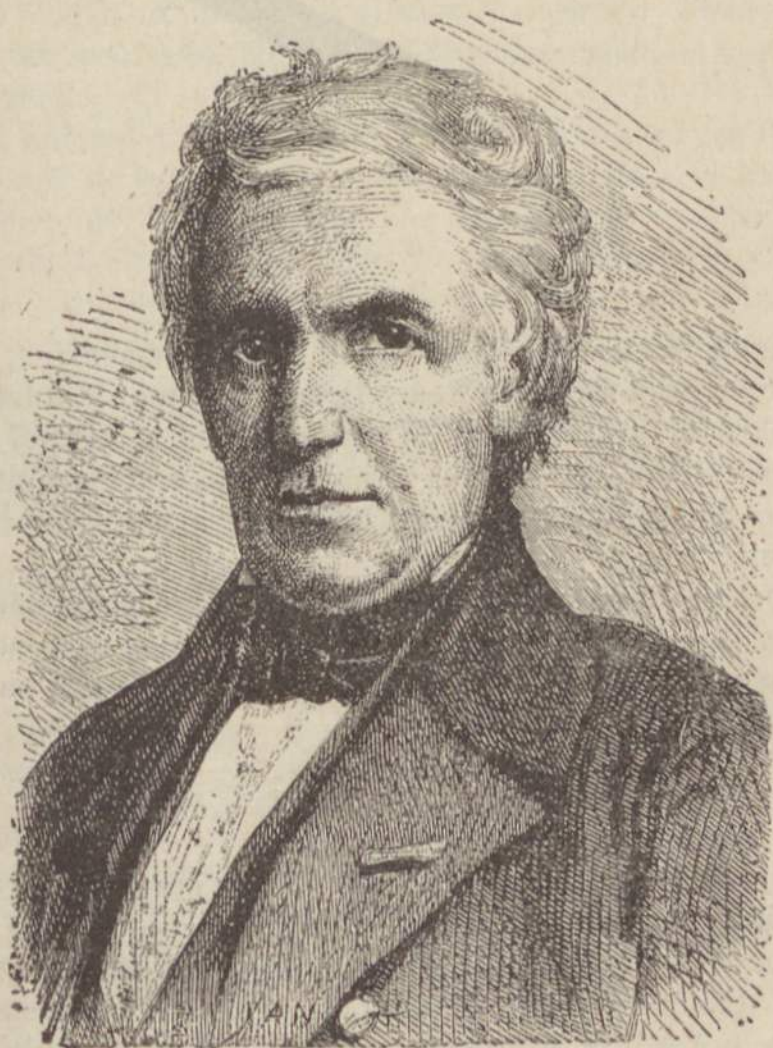
Esse brilhantíssimo resultado que viria revolucionar a indústria dos transportes, ficou-se devendo ao antigo modesto fogueiro George Stephenson, de quem Thomas Longridge Gooch, que exerceu as funções de seu secretário particular, nas notas auto-biográficas que deixou, diz: «Por ter uma educação deficiente, George Stephenson não estava habilitado a escrever suas cartas de negócio. Tornei-me por isso seu amanuense, fazendo toda a sua correspondência. Eu fui aliás o seu único desenhista e secretário, desde o começo dos trabalhos do caminho de ferro de Liverpool a Manchester em 1826 até 1829... Foi uma época muito penosa para todos nós, e muito angustiosa em especial para George Stephenson. Havia tanta coisa nova e não experimentada na própria estrada, e ainda mais no que dizia respeito à locomotiva, a qual lutou muito para conseguir dos directores do caminho de ferro a benevolência que por ela tinha George Stephenson».

Entre os homens que lhe prestaram assinalado concurso, dois existem cujos nomes devem ser lembrados. Eduward Pease, o ousado capitalista que lhe deu as condições financeiras que lhe permitiram poder caminhar na sua empresa, e Jonh Lubbock, que foi o ardente defensor dentro do parlamento inglês da construção do primeiro caminho de ferro.



ROBERTO STEPHENSON

As condições que motivaram o retumbante sucesso da *Rocket* foram, segundo a versão francesa, ⁽¹⁾ a maravilhosa solução descoberta pelo notabilíssimo engenheiro Marc-Séguin, em 1828, ⁽²⁾ do difícil problema que impedia maiores velocidades e maiores cargas às locomotivas sem aumentar desproporcionalmente o seu volume e peso. Consistia essa feliz invenção em fazer atravessar a caldeira por uma grande quantidade de tubos de pequeno diâmetro, por dentro dos quais vinha circular o ar quente e o fumo que se escapava da



MARC-SÉGUIN

fornalha. Esta descoberta foi poderosamente auxiliada por uma outra de igual valor, a de aumentar a tiragem pelo lançamento do vapor na chaminé, depois de ter empregado a sua força elástica nos cilindros ⁽³⁾.

Não desconhecia George Stephenson estas extraordinárias descobertas; a persistência de que era dotado e o seu notável engenho faziam-no adivinhá-las. A experiência bem demonstrada na construção de diversas locomotivas para os transportes de carvão nas minas de Killingworth e da linha férrea de Darlington-Stockton, auxiliado proficientemente pelos conhecimentos adquiridos nas escolas superiores por seu filho Roberto, já engenheiro, e ainda por Henry Booth, ⁽⁴⁾ fez adoptar,

ampliando-as com o seu raro talento de grande assimilador, essas maravilhosas inovações na construção da *Rocket*, cujas principais características eram as seguintes:

Comprimento da caldeira	1 ^m ,830
Diâmetro da caldeira	1 ^m ,010
Comprimento da fornalha	0,910
Largura da fornalha	0,610
Altura da fornalha	0,910
Superfície da grelha	0 ^m 2,560
Superfície do aquecimento directo	1 ^m 2,860
Superfície de 25 tubos e 3 polegadas de diâmetro	10 ^m 2,940
Superfície total	12 ^m ,800
Número cilindros (exterior ou chassi)	2
Diâmetro dos cilindros	0 ^m ,210
Curso dos êmbolos	0,410
Número de rodas	4
Número de rodas motrizes	2
Diâmetro das rodas motrizes	1 ^m ,420
Pêso total da máquina em pressão	4 ^t ,316

* * *

Resta dizer que o serviço público inaugurado solenemente em 15 de Setembro de 1825, pelo Duque de Wellington, deu logo os mais auspiciosos resultados. Pois que sendo o número habitual de passageiros antes da abertura do caminho de ferro entre as duas cidades de 500, esse número imediatamente se elevou a 1500.

A idea do caminho de ferro estava lançada em todo o Mundo. A locomotiva cumpria a gloriosa tarefa de vir a ser o veículo condutor da civilização em todos os continentes.

PESSOAL MENOR DA C. P.

Encontra-se de parabens o pessoal menor da C. P.. O digno Conselho de Administração, tendo em conta as dificuldades presentes, acaba de aprovar as seguintes medidas destinadas a melhorar a sua situação:

Fixação de salário mínimo para pessoal jornaleiro e guardas de linhas, sendo 9\$00 por dia para os primeiros e 5\$00 para as segundas; e ampliação dos subsídios de família aos agentes com vencimento até 600\$00 mensais; êste subsídio consta de 20\$00 por mês, por cada filho.

Estas duas medidas trazem um aumento de encargos de cerca de 3.500 contos anualmente.

Também revogou a proibição que existia de concessão de adiantamentos ao pessoal, ficando porém essa concessão reservada só para casos especiais em que a comissão executiva a considere justificada, tais como: morte de pessoa de família de empregado, vivendo a cargo dêste, ou em caso de doença grave, devidamente averiguado.

⁽¹⁾ *Mémoire sur les chemins*, de M. M. Léon Cost et Perdonnet.

⁽²⁾ L. Figueire, página 282.

⁽³⁾ De *L'influence des chemins, et de l'art de les tracer et de les construire*.

⁽⁴⁾ Nos livros ingleses attribue-se a invenção da caldeira multitubular a M. Henry Booth, associado aos Stephensons na apresentação da *Rocket* que exerceu as funções de tesoureiro da Companhia dos Caminhos de Ferro de Liverpool a Manchester e publicou um detalhado livro sobre êsse importante acontecimento.

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

Horizonte... no D. Maria II

Mais um original português apareceu no palco do nosso primeiro teatro de declamação. É seu autor Manuel Frederico Pressler que, se não me engano, foi crítico cinematográfico do *Jornal do Comércio e das Colónias*, tendo trocado o cinema pela música e apresentando-se agora como escritor teatral.

E a sua amizade ao jornal é tão grande que até foi buscar o título de uma das secções daquele diário, para o dar à sua peça.

«Horizonte» é uma peça regional, de costumes ribatejanos, onde os homens teem uma vontade de ferro e atitudes firmes e decididas.

O facto dos filhos serem sempre obedientes aos pais, isto não quer dizer que, quando elles são anormais, essa obediência seja muito restrita, sem contudo lhes faltar ao respeito.

Cheia de poesia e de beleza, numa linguagem correcta e apropriada, êsse original dá-nos a conhecer mais uma vez o valor dêsses ribatejanos que sabem amar como poucos e que, quando uma coisa se lhes mete na cabeça, é que teem de a realizar, custe o que custar.

Manuel Frederico Pressler venceu, com galhardia, a sua primeira passagem como escritor teatral, e muito há a esperar do seu valor, se continuar a escrever, como é de esperar.

Para o successo da peça muito contribui a representação. Todos os artistas, mais ou menos, conseguiram dar-nos a ilusão de que estávamos ouvindo autênticos ribatejanos.

Amélia Rey Colaço representou muitíssimo bem tãda a sua parte. Esta artista tem alma e nervos, sabendo manejá-los na perfeição. A sua actuação nesta peça é cheia de verdade, quer em gestos e atitudes, quer na maneira de falar.

Robles Monteiro no pai casmurro mas boa pessoa foi sóbrio e correcto. A sua parte é difícil, mas êste actor representou-a muito bem.

Raul de Carvalho, tem um papel de exame, de difícil exteriorisação. Mais uma vez mostrou ser excelente artista.

Lucília Simões num pequeno papel, valorizou imenso a cena do 3.º acto. Maria Lalande pouco tem que fazer.

Beatriz Santos, Meniche Lopes, Maria Clementina, Vital dos Santos, José Cardoso, Pedro Lemos, Augusto Figueiredo, Mário Santos, Igrejas Caeiro, Virgílio Macieira, Manuel Gaio, Francisco Costa e Henrique Santos, formam o conjunto homogéneo de que resultou ser brilhante a interpretação de «Horizonte».

A beleza do espectáculo é devida em parte também aos cenários de Manuel d'Oliveira e aos arranjos de cena com «maquetes» de Lucien Donnat, que já se distinguiu na «Maria Rita».

Aleluia... no Trindade

Riqueza, luxo e bom gosto, são as três características em que assenta a fantasia «Aleluia», original de Arnaldo Leite e Campos Monteiro (Heitor); com música de Bernardo Ferreira e Armando Leça, apresentada pelos empresários José Loureiro e António de Macedo, com a colaboração valiosa de António Gomes e Piero.

Há quadros que são verdadeiras maravilhas, tais como «Falam velhos manuscritos», «Bravos do Mindelo», «Cêrco do Pôrto», «Herois de Cahimite», «Torre e Espada», em que pedaços da nossa história passam diante dos nossos olhos como páginas dum livro de oiro, e os de fantasia «Auto da Boca do Inferno», «Hussards do Amor», «Amendoa Torrada», «Adeus, Adeus», «Peraltas e sécias» e «D. Opereta» onde se faz a evocação das operetas antigas, de êxito.

Qual dêstes quadros é o melhor? Não o posso dizer. Sedas, brocados, veludos, plumas, tudo em grande profusão, mostrando que não se poupou dinheiro, o que é para assinalar numa época de crise. E, como a comparsaria é muito numerosa, os quadros tiveram um efeito extraordinário.

É claro que os números escritos pelos autores teem valor, mas se não fôsse o deslumbramento com que são apresentados, não passariam de rábulas iguais a tantas que teem aparecido. Por isso os autores lhe chamaram, e muito sem «fantasia».

À cabeça da companhia e por direito de conquista Aura Abranches, a voz de oiro, que emprestou a sua valiosa colaboração, em números expressamente escritos e no «Adeus à virgem» recebeu uma estrondosa ovação pela maneira primorosa como recitou os bonitos versos. Mirita e Vasco Santana, nomes que veem a seguir, teem várias rábulas, destacando-se na «Rita de Loures e Zé da Maia» homenagem do Pôrto a Lisboa e vice-versa. Como os autores são portuenses não é para admirar que foquem o assunto «Volfrâmio», um pouco explorado nas revistas de Lisboa. Felita Correia, mais uma vez mostrou o valor da sua lindíssima voz de cantora.

E se todos os seus números são bons, onde sobressaiu foi na «Viuva Alegre» cuja riqueza de apresentação condiz perfeitamente com os «Milhões de Ana de Glawary». Maria Cristina, sempre azougada e cheia de vida, interpretou vários números, qual deles o melhor, e todos adaptados ao seu temperamento artístico. Elisa Carreira, elegante e graciosa, em números de efeito garantido. Maria Luíza deliciou a assistência com dois sambas, género de dança em que é magistral. Branca Saldanha, Lucinda Trindade, Adelina Caldas e Manon Saldanha completaram, com galhardia, o conjunto feminino.

Soares Correia compadriu toda a peça, onde Barroso Lopes tem uma magnífica rábula «Rádio Valongo», cheia de espírito, além de outras interpretadas por Gil Ferreira e Jorge Gentil. Este artista disse muito bem o «Judas» de difícil representação, Manuel Martins intervém em curtíssima passagem.

A música é muito bonita e a sinfonia tem pretensões, parecendo de opera. O Guarda-roupa dos atelieres Paiva sob figurinos de Pinto de Campos é do melhor que tem aparecido, dando-nos a impressão de termos assistido a um daqueles espectáculos que a «Companhia Velasco» apresentou aqui ha anos. Os cenários são de diversos mestres de pincel, e a direcção musical segura de Fernando de Carvalho.

Costuma a «Aleluia» aparecer depois do Carnaval. Desta vez antecipou-se pois apareceu no dia 25 deste mês, dentro de um deslumbramento condigno com o nome.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «Conspiradora».
TRINDADE — 20,45 e 23 — «Aleluia».
AVENIDA — 21,30 — «O Leão da Estrêla».
APOLO — 20,45 e 23 — «A Marcha de Lisboa».
MARIA VITORIA — 20,30 e 23 — «Essa é que é essa!».
COLISEU — 21,30 — Companhia de Circo.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «O pátio das Cantigas».
OLIMPIA — 14,30 e 20,45 — «Os sete misteriosos».
POLITEAMA — 21,30 — «Vitória negra».
S. LUIZ — 21,30 — «Castigo do Céu».
TIVOLI — 21,30 — «Sangue e arena».
PALÁCIO — 21,30 — «Todos os irmãos foram valentes».
CONDES — 15 e 21,30 — «Paixão de liberdade».
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
CENTRAL — 21,15 — Programa duplo.
REX — 21,15 — Programa duplo.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A.

AQUISIÇÃO DE LENHA DE PINHO

Até ao dia 2 de Fevereiro p. futuro, recebe esta Companhia propostas para o fornecimento de lenha sêca de pinho, até à quantidade de cinco mil toneladas.

Os elementos de informação referentes a esta aquisição, encontram-se patentes no Serviço dos Armazens Gerais desta Companhia, em Figueira da Foz, devendo todos os esclarecimentos ser pedidos ao Chefe desse Serviço, a quem igualmente deverão os concorrentes dirigir as respectivas propostas.

Figueira da Foz, 19 de Janeiro de 1942.

O Engenheiro Director da Exploração

(a) Fernando d'Arruda

Os nossos mortos

JOAQUIM DOS SANTOS JÚNIOR

No dia 19 de Janeiro passado deu-se em Braço de Prata um lamentável desastre ferroviário, de que resultou a morte do chefe daquela estação, sr. Joaquim dos Santos Júnior, funcionário de exemplares qualidades de trabalho, probo, honesto e delicado, que granjeara a estima de todos os seus superiores e camaradas.

Há 25 anos que chefiava a estação de Braço de Prata, onde residia e onde era, merecidamente, querido e respeitado.

Em Maio de 1930, quando do XI Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, Joaquim dos Santos Júnior foi a Madrid, a convite da Direcção do Colégio dos Orfãos dos Ferroviários de Espanha, visitar as instalações deste importante estabelecimento inaugurado a 7 de Maio, fazendo-se acompanhar pelos seus colegas Raimundo Geral de Oliveira, José de Jesus Marques e Júlio Martins de Araújo.

Regressando a Lisboa Joaquim dos Santos Júnior, com os seus camaradas Raimundo Oliveira, Pedro dos Santos Rodrigues, José de Jesus Marques, Júlio Martins de Araújo e José Vaz Ferreira, todos da estação de Braço de Prata, constituíram-se em comissão que tomou a seu cargo o estabelecimento, em Portugal, de uma instituição no género da que alguns componentes da comissão haviam visitado em Espanha. Esse estabelecimento ficou-se chamando o Orfanato para filhos dos ferroviários da C. P..

A sua acção na Direcção deste Orfanato foi bem digna do melhor registo, pelo carinho e disvelo que dedicou a tão simpática instituição. Na sua vida profissional deixou também uma exemplar fôlha de serviços. Tombou no seu posto, como trabalhador incansável que era, pois o desastre, que não se sabe a que atribuir, ocorreu quando o inditoso chefe se encontrava no desempenho das suas funções, comandando, entre linhas, as manobras de uma locomotiva.

A sua morte causou geral consternação e o seu funeral, a que assistiram inúmeras pessoas, chefes de outras estações, pessoal ferroviário, crianças do Orfanato Ferroviário, de que o falecido era presidente, Ateneu Ferroviário, etc., constituiu uma profunda manifestação de pesar.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* envia à família enlutada sentidos pêsames.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Fevereiro de 1892)

Os negócios da Companhia Real

Entraram n'uma nova phase os negocios d'esta companhia, transformação perfeitamente natural e prevista desde que se acabassem como se acabaram, as luctas entre os dois grupos que disputavam entre si a posse da administração.

A forma porque essa companhia terminou não offereceu também novidade — tinha de ser pela victoria do grupo que era ultimamente o mais forte em direitos, desde que o seu antagonista os perdera por continuados erros e manifestas desgraças.

O grande periodo de crise vae passado; o doente ainda combalido vae no caminho da convalescença, tratado por novos medicos que, em repetidos conselhos, buscam prover ao seu restabelecimento, que lentamente se ha de operar, graças ás forças vitaes que o sustentam e lhe garantem longa vida.

Deixando o sentido figurado, contemos que, eleito o novo conselho de administração, foi por este escolhido para seu presidente o sr. conde de Burnay. Também era natural. Este activissimo banqueiro fôra sempre o chefe do grupo agora vencedor, e além d'isso, nas ultimas sessões da commissão, na ultima assemblea de 16 do corrente, o seu espirito manifestou-se por tal fórma conciliador, uma tal porção de bom senso presidiu a todos os seus actos, a todas as suas palavras, que o seu vulto se tornou sympathico a todos, indicando-o naturalmente para o primeiro logar no actual conselho.

Empenha-se este agora, em sessões que tem tido quasi todas as noites, em conhecer, a fundo e minuciosamente, do estado financeiro da companhia, dos seus compromissos, dos meios que se podem pôr em acção para levantar a do abatimento a que chegou, enquanto o seu presidente trabalha em Paris, d'accordo com os crédores estrangeiros, reunidos ali, tanto os representantes dos grupos francezes como os dos allemães (ao que nos diz o nosso collega da *Révue économique et financière*), para que seja nomeada a commissão d'estes crédores, que tem que tomar parte nos trabalhos de regularisação das dividas, conforme a resolução da ultima assembléa.

Ao mesmo tempo, estuda-se uma total remodelação dos

serviços da companhia, e, em seguida a esta, virá também a das suas tarifas de transporte, evidentemente carecentes de radicaes modificações, visto que as que em 1889 foram postas em vigor não deram o resultado benefico que se esperava, nem para o desenvolvimento do paiz nem para as receitas da companhia.

Emquanto todos estes pontos se não resolvem e especialmente os primeiros, as receitas vão sendo arrecadadas, provendo-se unicamente aos gastos privativos da exploração.

Na imprensa estrangeira manifesta-se a melhor tendencia para a regularisação d'estas questões, e confiança nas garantias dadas pelo novo conselho, evidentemente composto de homens competentes, activos e dignos para se desempenharem de tão difficil missão.

A entrada de representantes dos crédores estrangeiros nos corpos dirigentes da companhia não foi, de resto, mais do que a solução que preconisámos no nosso artigo do n.º 97, como a mais suasoria e mais garante dos interesses que se ligam a esta importante empresa.

Linhas Portuguesas

É permitida às empresas ferroviárias a limitação de passageiros

Foi autorizada a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, atendendo à falta de combustivel e de outros provimentos com que lutam as empresas ferroviárias, a permitir, enquanto se verificarem essas circunstâncias, que essas empresas sejam dispensadas de garantir o transporte de tôdas as pessoas que se apresentem a tomar lugar nos combóios e fixar o número de passageiros a transportar em cada um.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

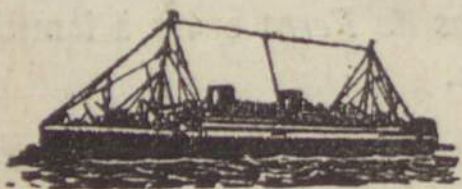
Linha do Vale do Corgo

Desde 27 do mês anterior, e a título transitório, o combóio n.º 103 passou a circular só aos sábados e o combóio n.º 104 só às segundas feiras.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.