

3.º DO 47.º ANO

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1935

Número 1131

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

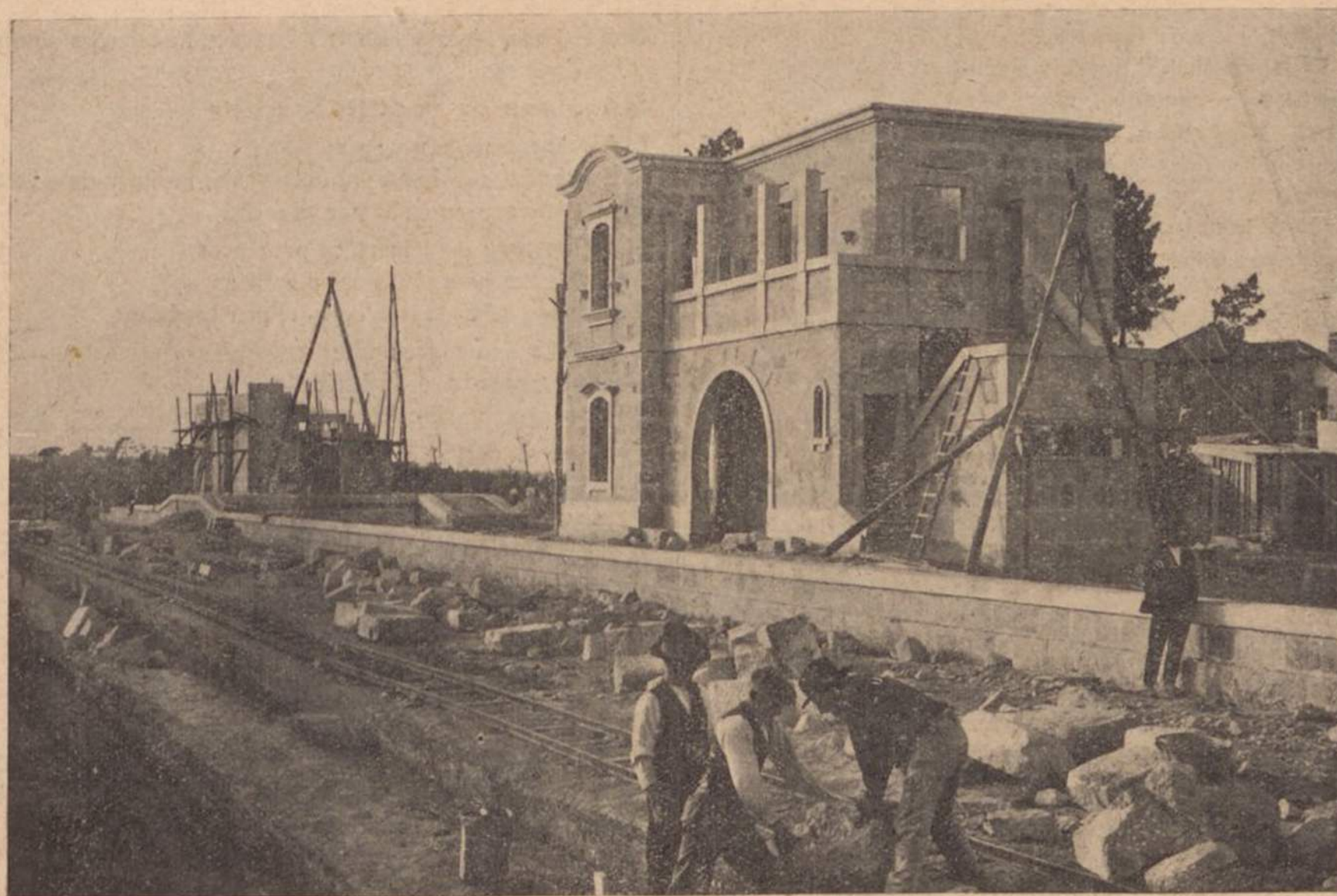
PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINAN-
ÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO
e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA /
MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158

LINHA DE CIRCUNVALAÇÃO DO PORTO



ESTAÇÃO DE S. MAMEDE

B E L L O

&

B R A V O

Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º Esq.—LISBOA

Aços rápidos e para ferramentas

Alumínio, em chapas, barras, etc.

Alvaiades de chumbo e zinco

Arames diversos, crú, queimado, galvanizado, cobreado

Ascensores e monta-cargas

Batelões e rebocadores

Caldeiras e pertences de locomotivas

Carruagens de caminho de ferro para passageiros

Cartuchos «Bachmann» para caça, com tôdas as polvoras

Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas

Chumbo em barra e laminado

Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.

Creosote para injeção de travessas

Dragas

Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.

Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liègeoise d'Armes à Feu»

Estanho

Ferro e aço macio **ITLU**, barras, chapas, etc.

Forjas fixas e portáteis

Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coque, gás e óleos pesados.

Latão em bruto, laminado, tubos, etc.

Limadoras

Lixas para madeiras, ferro, etc.

Locomotivas a vapor, gasolina ou eléctricas

Máquinas-fixas, semi-fixas e locomóveis

Máquinas frigoríficas

Máquinas ferramentais

Máquinas para lavar roupa e instalações completas de lavandarias

Máquinas de rectificar e afiar

Máquinas de atarrachar

Máquinas de fresar, universais, horizontais e verticais

Máquinas para trabalhar madeira

Máquinas para fabrico de parafusos

Máquinas para todas as industrias

Material eléctrico de qualquer espécie

Materia fixo e circulante

Metal branco e anti-fricção

Oleos para lubrificação

Platina e Niquel

Pedras de esmeril

Pegamóides

Pontes e outras construções metálicas

Rails de aço de qualquer perfil

Tintas em pó e preparadas

Tornos mecânicos

Tornos-revolver semi automaticos

Tornos verticais

Travessas metálicas

Tubos de ferro, pretos e galvanizados e de aço para caldeiras

Ventiladores

Vapores de qualquer tonelagem

Vias férreas portáteis, wagonetes, etc.

Vagões de qualquer tipo e tonelagem

Zarcão

Zinco em lingotes ou laminado

Sociedade Anónima
BROWN, BOVERI & C.^{IE}

BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

*A firma que instalou o maior
número de kilowattios nas Cen-
trais Eléctricas Portuguesas—
A firma que montou o maior
número de turbinas a vapor
em Portugal: 15 turbinas com
a potência de 43.575 cavalos*

Representante geral:

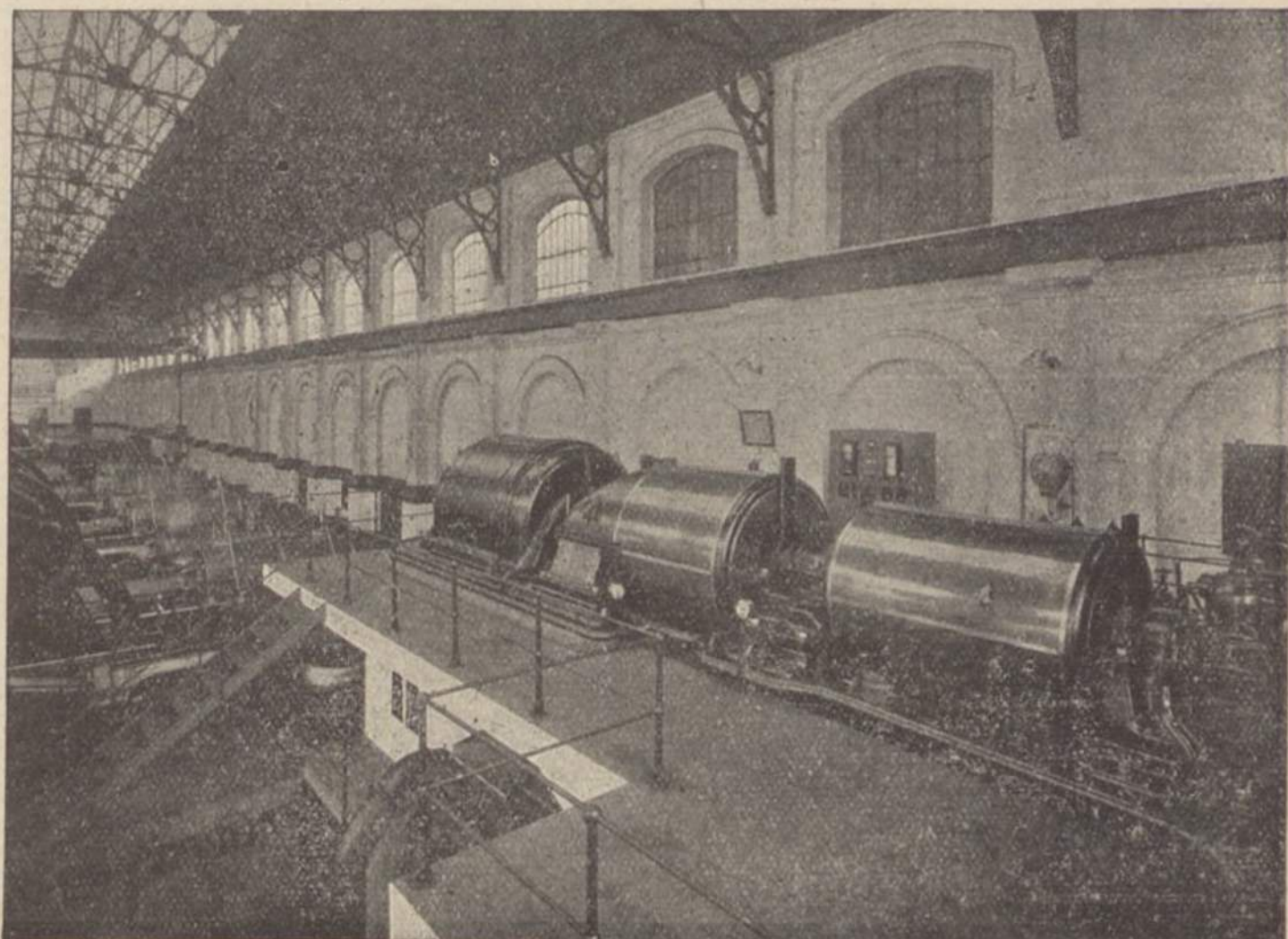
EDOUARD

DALPHIN

ENGENHEIRO-
DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manoel, 191-2.º

p o r t o



Um dos turbo-grupos de 11.000 cavalos da central térmica do Freixo,
da Sociedade Anónima União Eléctrica Portuguesa, Porto



EUROPÊA

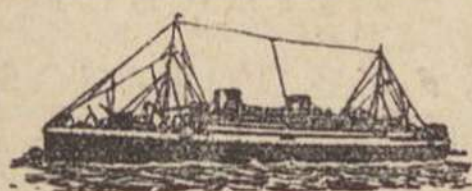
COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCÊNDIO
SEGUROS MARITIMOS
SEGUROS DE CAUÇÕES
SEGUROS DE AUTOMOVEIS
SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO
SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS
SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS
SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL
SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SÉDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1. -- TELEFONE 2 0911

PORTUGAL	PORTUGAL	PORTUGAL
Restaurante do Entroncamento Sob a direcção de FRANCISCO MÉRA Ótimo serviço de mesa. ALMOÇOS E JANTARES por encomenda ENTRONCAMENTO (ESTAÇÃO)	VISITAE Caldas da Rainha e o seu melhor hotel: HOTEL CENTRAL	Nova Pensão «Camões» Praça Luiz de Camões, 22 Telefone 2 2943 LISBOA Director — Joaquim Busto Romero Gerente Quartos com o maior conforto. Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.



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, Coruna, 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: 2 3232-3-4. Para os paquetes da classe «H» **E. Pinto Basto & Ca. Lda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: **Tait & Co.** Rua Intante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZÉM

DOCA DE ALCANTARA

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de água, gaz e vários produtos quimicos, industriais e agricolas para protecção de redes subterraneas eléctricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DO ALECRIM, 10—LISBOA—Telefones 2 3948 e 2 8941

MAYBACH

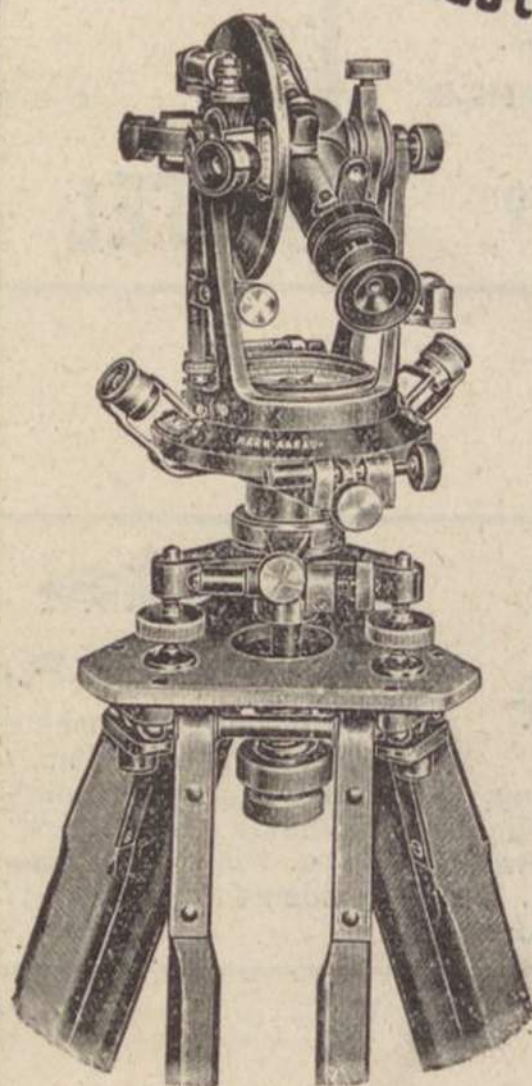
UNICO AGENTE
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 65
L I S B O A
T E L E F O N E: 2 5 8 3 1
T E L E G R A M A S: CARDELETZ



Kern

AARAU
SUISSE

Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern

AARAU

TAQUEÓMETROS

ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em tôdas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º

“A Nova Loja dos Candieiros”

Vende ao preço da
tabela: Fogões, es-
quentadores, lan-
ternas e todos os
artigos da VACUUM



Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando res-
ponsabilidade em todos os concertos que lhe sejam con-
fiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. HORTA SÊCA, 9

Tel. 22942

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00
CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

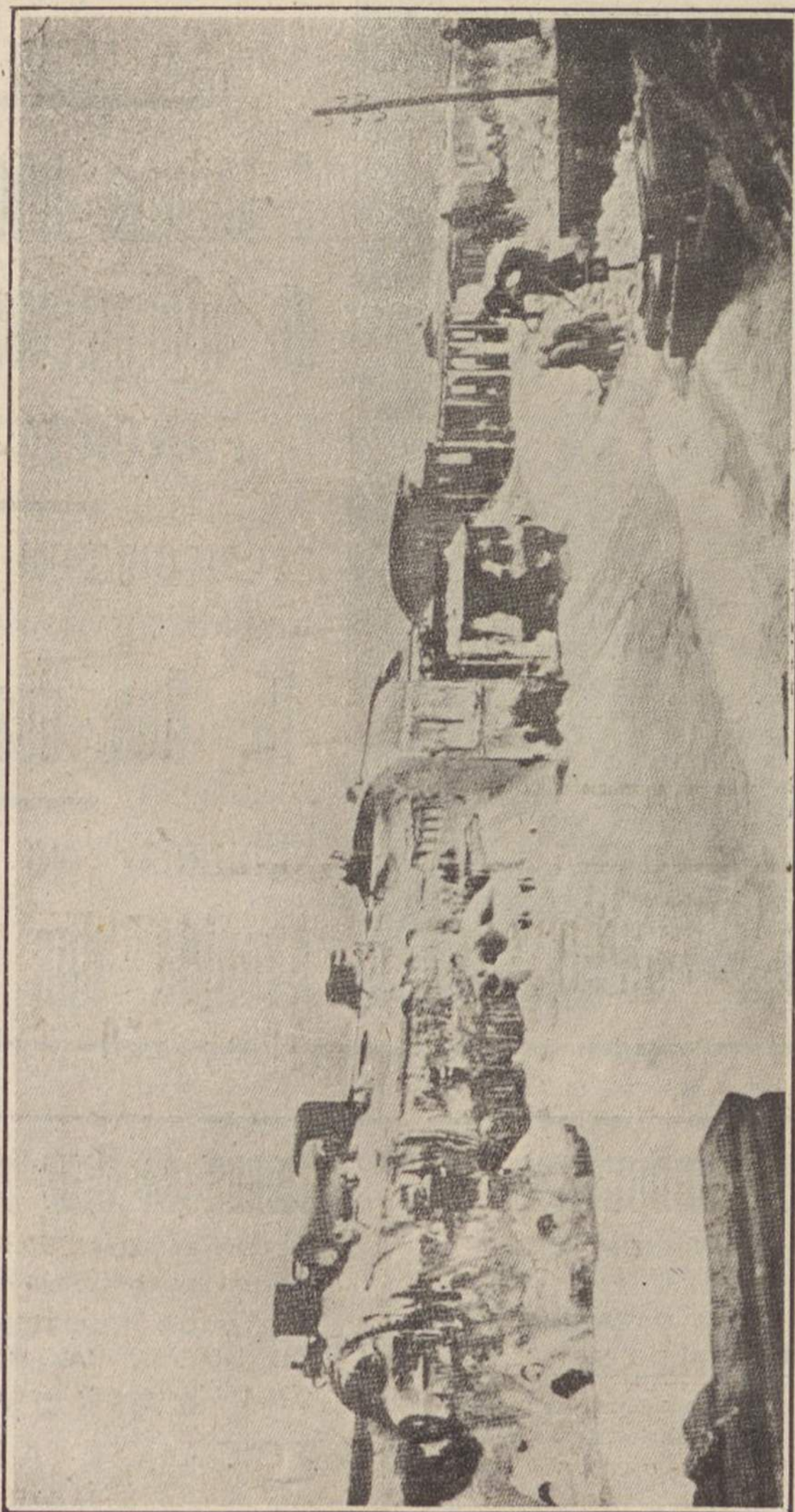
S É D E E M L I S B O A

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

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

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800



UM COMBÓIO BLOQUEADO PELO GÊLO IMPOSSIBILITADO DE SEGUIR VIAGEM

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège
1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Página artística: Um combóio bloqueado pelo
gêlo impossibilitado de seguir viagem. — Caminhos
de Ferro. — A crise dos nossos caminhos de ferro,
pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Organi-
zação Sindical dos Ferroviários. — Ecos & Comen-
tários, por NICKLES. — A Visão da Guerra, por
FERNANDO PINHO. — O que todos devem saber.
— Linhas Estrangeiras. — Linha do Sabor-apeadeiro
de Vila do Rei. — Os nossos mortos. — Concursos.
— Do Carril de Madeira ao «Carril de Etter», pelo
Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Em Vitry sujei-
taram uma locomotiva inglesa a exame, por ser
onde há o único banco de ensaio da Europa, por
ALEX. FILIPE. — Várias Notícias. — Viagens e
Transportes — Os Mistérios da Subjectividade, por
: : : ALEXANDRE FILIPE SETTAS : : :

1 9 3 5

ANO XLVII

1 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1131

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ALEXANDRE FILIPE SETTAS

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. ARMELIM JUNIOR
Dr. ALFREDO BROCHADO
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Advogado PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
ESPAÑA (>) ps. ^{as}	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os}	100
ÁFRICA (>) . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atzados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

CAMINHOS DE FERRO

PARECERES DO CONSELHO SUPERIOR

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro emitiu parecer favorável, sobre os seguintes projectos, que foram submetidos à homologação ministerial:

Elevando à categoria de estação os apeadeiros de Oliveira-Cabanas e Contenças; isentando da cobrança relativa às cargas fora do recinto das estações de Frechas e Carvalhais as remessas constituídas por vagões completos de hortaliças não designadas; estabelecendo uma concessão especial para o transporte de cimento hidráulico, expedido em P. V., directamente, da estação de Espinho para Viseu; 17.º aditamento à classificação geral de mercadorias P. V., sobre a alteração a introduzir nas rubricas, no mesmo mencionadas, proposto pela Companhia da Beira Alta; o aditamento à classificação geral de mercadorias, sobre a aceitação de requisições de vagões de 6 a 8 toneladas, ou pagando como tal, para as remessas que sejam transportadas nas linhas do litoral do Minho, de Famalicão, de Guimarães e ramal de Leixões, proposto pela Companhia do Norte de Portugal; substituindo o A. n.º 98, referente ao transporte de faxina-motano e lenha, proposto pela Companhia Portuguesa; o 1.º aditamento às concessões especiais para o transporte de Vinho de pato, estabelecendo o retôrno de taras vasias, procedentes de Santa Comba (local), ou anteriores para Tondela, Sabugosa e Parada de Gonta, proposto pela Companhia Nacional; os 21.º e 10.º aditamentos em vigor, respectivamente, nas linhas da antiga rede e das do Sul e Sueste e Minho e Douro, sobre a concessão especial para os transpostes de figos secos, nas linhas do Sul e Sueste, para Gaia e mais além, proposto pela Companhia Portuguesa estabelecendo bilhetes especiais, de ida e volta, a preços reduzidos, em 2.ª e 3.ª classes, para as estações de Tomar e Beja, nos dias de mercados; o 35.º aditamento à classificação geral de mercadorias, sobre o transporte de madeira exótica e areia não designada, proposto pela Companhia do Val do Vouga; o aditamento à tarifa especial interna, de G. V., em vigor nas linhas do Sul e Sueste, estabelecendo bilhetes de assinatura semanal e mensal, em 3.ª classe, válidos para uma viagem diária, de ida e volta, da estação do Lavradio para as de Moita e Alhos Vedros; e o 2.º aditamento à tarifa E. I. n.º 3, de G. V., para bilhetes de assinatura, concedendo a redução de 50 por cento sobre os preços do artigo 1.º da mesma tarifa, aos estudantes e aprendizes de qualquer ofício.

A CRISE DOS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

I

O problema dos caminhos de ferro encontra-se entre nós ao presente numa fase aguda, mercê de diferentes factores, uns de ordem geral, como a crise económica, outros muito especiais e de ocasião.

É manifesta a diminuição de tráfego e portanto de receitas que aflige a maior parte das nossas linhas. São múltiplas as causas e superiores quasi tôdas à acção das empresas. A crise económica a tôdas aflige. Dificuldade da venda de vinhos, de conservas, depreciação das cortiças, dos géneros coloniais, tudo entorpece a actividade económica, e portanto a circulação de pessoas e mercadorias.

A C. P., que explora quasi tôda a rêde de via larga, apesar do movimento extraordinário determinado pela exposição do Pôrto e das múltiplas excursões organizadas, vê diminuir de ano para ano as suas disponibilidades, o que, junto ao agravamento do câmbio lhe cria situação bem diversa da que se previu para base de remodelação administrativa e financeira efectuada.

A Companhia da Beira Alta mantém-se em situação estacionária com quebra de tráfego internacional, não tendo pois margem para grandes melhorias.

A camionagem efectua por tôda a parte desvios de tráfego sem compensação suficiente nas carreiras afluentes. O desenvolvimento da rêde telefónica facilita relações, que dantes davam lugar a frequentes viagens.

São numerosos e importantes os melhoramentos que, facilitando a exploração, a tornam mais económica. Instalações mais completas e perfeitas de certas estações tornarão mais rápida a rotação do material.

O recurso às automotoras e a separação de serviços de passageiros e mercadorias aumentará o número dos primeiros e diminuirá o peso morto transportado. A tracção eléctrica em certas secções dará certamente lisonjeiros resultados.

Obras e material, cuja necessidade ou conveniência de aquisição estão estudadas e reconhecidas, demandam capitais avultados. Como adquiri-los, sem disponibilidades suficientes para os encargos?

Se volvermos os olhos para os 713 quilómetros de via reduzida, o quadro é ainda mais angustioso.

Abstraindo da minúscula linha do Lena, encontramos-nos perante a seguinte situação:

		km. tot.
Companhia Nacional	linhas próprias	185
	linhas subarrendadas	171
		355
» Portuguesa (Vale do Vouga)	linhas próprias	178
» do Norte de Portugal	linhas próprias	143
	linhas subarrendadas	36
		179
	Total geral	716

Em que termos se encontram essas linhas para a exploração?

As linhas próprias da Companhia Nacional formam dois troços isolados, o de Tua a Bragança com 135 km., o de Santa Comba a Vizeu com 50. Está projectada a sua ligação pela linha de Vizeu a Tua, que mede cerca de 120 km., em parte de construção difícil e cujo tráfego será exíguo, não só pelas condições da região, como pelo pequeno vulto do tráfego a esperar entre as duas linhas ligadas pelo novo troço.

No seu conjunto ficará pois uma linha deficitária de perto de 300 km., ligando-se apenas em Vizeu com a do Vouga.

A ligação dos dois troços existentes, útil e aconselhável, será irremediavelmente deficitária, não cobrindo talvez nem ao menos as despêsas da exploração.

Nessas linhas em exploração, que têm condições satisfatórias de tracção (curvas de 150^m e rampas de 18 milímetros), a garantia de juro tem diminuído e a Companhia, mercê da exploração económica, tem conseguido ocorrer aos encargos das suas obrigações, achando-se até 1927 em situação relativamente desafiada.

O sub-arrendamento das acções, ou antes o transpasse das duas linhas do Corgo e do Sabor, ambas de 1^m e com curva de 75^m (que descem a 60 no troço Régua-Vila Real) e rampas de 25^{mm}, e com material articulado sobre *bogies*, modificou totalmente a situação da Companhia.

Explora hoje quatro troços isolados, respectivamente com 135, 50, 98 e 73 quilómetros, sem possibilidades de troca de material e de oficinas comuns. Dois dêles são deficitários, embora sejam úteis afluentes da linha do Douro. O seu *déficit* de exploração, que era enorme (como vimos no artigo da *Gazeta* de 16 de Janeiro) sob a administração do Estado, desceu, pela acção da Companhia Nacional, baixando a média dos coeficientes de 3,89 a 1,15 na linha do Corgo e de 9,84 a 1,78 na do Sabor.

Mostrei nesse artigo como eram inadmissíveis as prescrições do respectivo contrato. Apesar da hermenéutica benévola e latitudinária do juízo arbitral, a que recorreu, a Companhia apenas foi reembolsada de 70. % dos *déficits* de 1929 a 1931, na importância de 1703 contos.

Depois de ter prestado relevante serviço pela exploração económica realizada, a Companhia suportou a sua quota-parte de *déficits* no total de 729 contos!

Singular contrato, que só no fim de 10 anos podia ser revisto e a cujas consequências só se pode fugir pelo abandono de exploração!

Um notabilíssimo estudo recente, ainda não ultimado, de uma comissão de que é relator o sr. Vas-

ORGANIZAÇÃO SINDICAL DOS FERROVIÁRIOS

As secções 10.^a e 18.^a da Assembleia Nacional reuniram-se para estudar a proposta sobre *Organização Sindical dos Ferroviários*. Foi nomeado relator o sr. engenheiro Silva Abranches.

A seguir publicamos a proposta de lei enviada pelo Governo à Assembleia Nacional sobre a Organização Sindical dos Ferroviários:

A organização corporativa do pessoal dos caminhos de ferro, em virtude das condições especiais que caracterizam a distribuição dos serviços ferroviários pelo território da metropole, não se conforma com algumas das disposições do decreto-lei n.º 23.050, de 23 de Setembro de 1933, que instituiu o regime jurídico dos sindicatos nacionais e ao abrigo do qual se tem organizado o trabalho nacional em quasi todas as suas modalidades.

Com efeito, a organização daquele pessoal não pode realizar-se segundo a divisão administrativa dos distritos, nem lhe é de aplicar também a solução adoptada para as profissões livres. Necessário é, portanto, que se estabeleçam as bases para a sua organização dentro dos princípios da nova ordem corporativa.

É com fundamento nestas razões que se apresenta a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º — Os sindicatos nacionais do pessoal dos caminhos de ferro organizar-se-ão, conforme a classificação profissional do mesmo, nos três grupos seguintes:

a) Pessoal de escritórios, dos serviços administrativos e de saúde;

b) Pessoal de exploração: via e obras, material e tracção, movimento e tráfego, fiscalização e estatística;

c) Pessoal das oficinas de construção e reparação de material ferroviário.

§ 1.º A estes grupos corresponderão sindicatos nacionais distintos, devendo juntar-se com aquele que lhe fôr mais afim qualquer outro pessoal ao serviço das empresas ferroviárias e não incluído na classificação acima prevista.

§ 2.º Dentro dos sindicatos nacionais, constituídos nos termos desta lei, poderá ainda ter aplicação o disposto no artigo 4.º do decreto-lei n.º 23.050, de 23 de Setembro de 1933, relativamente á constituição em nucleos separados das várias categorias ou diferenciações profissionais que sejam de notar de entre os inscritos em cada um dos sindicatos.

Art. 2.º — Sob o ponto de vista territorial o País fica dividido em três zonas: norte, centro e sul, correspondendo respectivamente à parte ao norte do Douro, entre Douro e Tejo e ao sul do Tejo, devendo cada um dos sindicatos nacionais, constituídos conforme o artigo 1.º, abranger apenas uma das regiões.

Art. 3.º — Os sindicatos nacionais criados ao abrigo desta lei usarão a denominação de Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte do Centro ou do Sul de Portugal — conforme a zona a que corresponderem — acrescida, em sub-título, da designação do grupo do pessoal a que disserem respeito, nos termos do artigo 1.º.

Art. 4.º — A direcção dos sindicatos nacionais, criados ao abrigo desta lei será constituída de harmonia com o § 4.º do artigo 15.º do decreto-lei n.º 23.050, podendo, porém, o número de vogais ser aumentado para efeito de uma maior representação das secções.

Art. 5.º — Os presidentes das direcções dos Sindicatos Nacionais do Pessoal dos Caminhos de Ferro devem ser sempre os ferroviários profissionalmente mais categorizados de entre os eleitos.

Art. 6.º — Esta lei destina-se exclusivamente à organização sindical do pessoal das empresas ferroviárias de via larga, podendo, porém, o Governo excluir da organização o pessoal de quaisquer empresas desde que nas mesmas se verifiquem condições especiais de exploração.

Art. 7.º — Em tudo o que não esteja previsto nesta lei vigoram as disposições do decreto-lei n.º 23.050.

concelos e Sá, demonstra a possibilidade de extinguir os *déficits* próprios das duas linhas pela transformação do sistema de tracção e emprêgo das automotoras.

No artigo anterior mostrei que era urgente uma solução equitativa, que liberte a C. N. de prejuizos que lhe não podem ser imputados em troca do serviço prestado e da economia que logrou realizar.

Impõe-se igualmente a ligação das linhas transmontanas, de que me occuparei mais especialmente depois de abranger neste estudo a linha do Tâmega.

(Continúa).

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

ECOS & COMENTÁRIOS

Por NICKLES

TURISMO NA GUARDA

SERVIÇOS profissionais me obrigam a uma rápida visita á cidade da Guarda onde o frio nos não deixa pôr pé em ramo verde, marcando o barometro 5 graus negativos. A viagem até à Pampilhosa foi admirável e no entroncamento para a linha da Beira Alta uma cómoda carruagem mixta de 1.^a e 2.^a classe, muito confortável, nos conduz á cidade da Guarda.

Surge em viagem um companheiro, amigo velho e figura simpática de açoreano, — o Dr. Victorino Nemesio, moço inteligente, escritor e poeta de grande merecimento que segue para França a ocupar o seu lugar de professor.

Uma vez chegado, uma camionete, que pode muito bem chamar-se as paredes de uma habitação derrubada por um violento incendio, faz-nos transportar á povoação velha que se diz originária da Lancia Oppidana dos Romanos, re-edificada por D. Sancho I, que a repovoou com uma colónia de Flamengos.

Farta, feia e fria, como vulgarmente se costuma dizer, a Guarda não tem monumentos e é abundante em grandes frios, sendo a terra de mais altitude 1.093 metros acima do nível do mar, para o que se presta admiravelmente como estação para tratamento da tuberculose e da anemia.

Às 4 horas e meia da tarde procurei algumas informações que me eram necessárias na Comissão de Iniciativa de Turismo que se encontrava encerrada.

Alguem nos dá algumas indicações precisas entre estas a de um hotel onde pudessemos repousar um pouco.

O melhor hotel da cidade, diz nos o informador, é o Hotel Santos, onde fomos bater e cair, pois não passa de uma modesta pensão de 2.^a ou 3.^a classe dirigida por um senhor Relvas que não temos o prazer de conhecer.

O quarto n.º 10, que deve ser igual aos outros, segundo indicação da criada que diz ser um dos melhores do hotel, foi-nos destinado. É uma espelunca sem qualquer comodidade ou conforto, com os vidros das janelas partidos a fingirem de ventiladores.

Sobre as refeições é melhor nada dizer. No entanto para que lá não caia um nosso amigo informamos que elas, as refeições, aparecem frias, mal fabricadas, resumidas e de um aspecto pobre, transportadas em travessas amolgadas que dão uma ideia péssima do hotel, dos gerentes, das criadas, etc..

Para concluir:

A cidade da Guarda não tem hotéis, continúa a ser uma cidade sem recursos, com um modesto cinema que só funciona uma ou duas vezes por semana e que para desopilar o fígado tem como distração um café com T. S. F. que parece ter função permanente enquanto o reitor ou o governador civil deixarem porque na Guarda faz-se política com tudo.

O CALENDÁRIO GREGORIANO

O sr. Mosés B. Catsworth, director geral da Liga Internacional para a fixação do calendário, publicou uma informação, na qual defende as vantagens do Calendário Gregoriano e explica como os dados para organização anual desse calendário, que aproveitam também aos calendários lunares adoptados por budistas, israelitas, maometanos, etc., são elaborados por serviços especiais, dependentes da Inglaterra,

América do Norte, França, Alemanha e Espanha, com seis anos de antecedência daquêle a que dizem respeito.

Esclarece essa informação que, contra a opinião geralmente aceite, a Igreja Católica não tem a seu cargo a compilação e regularização do Calendário Gregoriano.

A Santa Sé apenas regula a data de domingo de Pascoa, que obedece às variações da lua. Acrescenta a citada nota que, dentro em breve, as chamadas Festas Móveis serão fixadas da seguinte forma: a Páscoa será perpetuamente, fixada no dia 9 de Abril, o domingo de Pentecostes, será sempre a 28 de Maio e o dia de Natal cairá sempre a uma segunda-feira.

PENSÕES DE GUERRA

O Diário do Governo publicou, um diploma que dá ao artigo 6.º do decreto n.º 21.990, de 16 de Dezembro de 1932, a seguinte redacção:

«Artigo 6.º — Aos inválidos de guerra, incluindo os grandes inválidos, que, por virtude do seu estado físico, se reconheça não deverem ser presentes á junta especial de que trata este diploma e que, através dos respectivos relatórios, se comprove possuírem meios de fortuna ou rendimentos além dos vencimentos que lhes vêm sendo abonados na qualidade de inválidos, poderá, por despacho do ministro competente, ser retirada toda a pensão suplementar correspondente á percentagem de invalidez que lhes tenha sido arbitrada, devendo, porém, esse despacho ser anulado sempre que se verifique terem cessado as causas que o originaram.

§ 1.º — A doutrina do corpo do presente artigo applica-se igualmente a todos os inválidos ou grandes inválidos que, depois de terem sido presentes á junta especial de que trata este diploma ou á de recurso, sejam colocados em situação que lhes dê direito a continuar a beneficiar das vantagens do Código de Inválidos.

§ 2.º — Áqueles que sejam considerados grandes inválidos será, por igual modo, retirado o aumento de 10 por cento a que se refere o § 2.º do artigo 70.º do decreto n.º 16.443, de 1 de fevereiro de 1929».

Pelas alterações introduzidas no Código de Inválidos, na secção «Exército e Marinha», não são abrangidos os orfãos da guerra.

HITLER

SEGUNDO informa *The Chicago Tribune*, no decurso duns trabalhos na Associação Psicológica Americana, em Nova York, um psicólogo erudito, o doutor Joseph Jastrow analisou ciêntificamente a personalidade intelectual e moral de Hitler.

O sábio professor terminou o seu estudo concluindo que o «Führer» do Reich é um nervoso da mais altíssima tensão, terrivelmente alucinado com fantásticos terrores e culpado duma est ma exagerada por si próprio. É além disso um fanático do tipo disciplina (?) e sofre igualmente duma farta dose de ilusões. Conclui, por fim, que á parte o indicado, é um normal.

— E é tudo? — Pergunta um dos auditores —.

— Sim, responde o doutor Jastrow, pelo menos é o que presentemente se pode dizer do actual dono da Alemanha.

RUIDOS...

SE bem nos recorda foi organizada uma Comissão dos Ruidos da Cidade de Lisboa, a qual, não sabemos, se vive ou morreu de inacção.

O certo é que anda para ahí muito escápe aberto!...

Pois, numa grande fábrica de Nova York os respectivos

engenheiros conseguiram que todas as máquinas e todos os operários trabalhem sem produzir o menor ruído.

Os trabalhos são feitos de tal maneira e arte em silêncio, que nem a vizinhança dá por eles.

Não há por ali algum engenheiro capaz de imitar os seus colegas americanos, a bem dos silenciosos...

O ELOGIO DA LOUCURA...

GEORGE BLUMENTHAL lembrou-se de leiloar a sua biblioteca, em que havia edições raras.

O leilão efectuou-se em Paris e os preços que atingiram algumas obras foram de pasmar.

Vejamos:

— Seis volumes das *Obras* de Molière, da edição de 1734, encadernados em marroquim, foram vendidos por cento e cinquenta e quatro mil francos.

— Quatro volumes das *Canções* de La Borde, impressos em 1773, alcançaram oitenta e cinco mil francos.

— Quatro volumes das *Metamorfoses* de Ovídio, de 1767-1771, encadernados em pele de veado com armas de Maria Antonietta, foram adjudicados por sessenta mil francos.

— Esses mesmos volumes, encadernados em marroquim, não armoriados, cinquenta e seis mil e quinhentos francos.

— Um exemplar do *Elogio da Loucura*, de Erasmo, com ilustrações de Elsen, encadernado em marroquim, atingiu quarenta e oito mil francos.

É por isso que anda tanto maluco à solta por esse mundo fóra!

FALTA DE HUMANIDADE

HÁ tempos foi recebido no Tórel um rádio, enviado pelas autoridades judiciais da Beira (Moçambique), a pedir a captura de um funcionário público, que praticara, na Intendência da Beira, um desfalque de 2.171 libras, depois do que se ausentara para Lisboa a bordo do paquete *Mousinho*, que há dias atracou ao Cais da Fundição.

Um agente da polícia de Investigação Criminal compareceu a bordo do referido barco afim de capturar o infiel funcionário e ali foi informado que o mesmo à saída do barco em Lourenço Marques tentou suicidar-se, desfechando um tiro na cabeça. Em estado grave seguiu viagem, vindo a falecer a bordo passados alguns dias, 24 horas antes de chegar à Ilha da Madeira, pelo que o cadáver foi lançado ao mar, após as formalidades legais.

O curioso desta notícia é o infeliz funcionário depois de desfechar um tiro na cabeça, seguir, em estado grave, uma viagem demorada, tendo passado por locais onde lhe poderiam ser prestados os socorros de que ele carecia e ser internado, conforme manda a lei e a humanidade.

A que obedeceu a loucura de fazer seguir o viajante naquelas condições?

“OS ESPÍRITOS”

HÁ tempos contamos que na Ilha da Madeira, alguém tentou fazer acreditar que em determinado ponto aparecera uma virgem e correram para o local os desempregados e as donas de casa que abandonando o lar, não tinham mãos a medir nos convites para a visita ao local.

Claro está que nada se provou e tudo ficou em águas de bacalhau.

Agora são os *espíritos* em Vale Maior (Albergaria-a-Velha).

Um pantaleão qualquer lembrou-se de inventar que José da Silva Marques, de 13 anos, ali residente, filho do operário fabril sr. José Abílio da Silva, trazia no corpo um *espírito* e, como tal, exigia o cumprimento de várias determinações, e, entre elas, que fôsse retirado da sua sepultura, na igreja matriz, o cadáver do padre Chagas, falecido há quatrocentos anos. Como o rapaz afirmava tratar-se de um santo, por assim

lho dizer o *espírito* que trazia no corpo, muita gente, que acredita em bruxedos tentou proceder á exumação, o que foi obstado pelo pároco, rev. Augusto Marques da Cruz.

Um novo grupo de indivíduos procurou, ontem, desenterrar o *Santo*, para o que revolveu o local indicado, com pás e alviões. Claro está que, apenas, foram encontradas ossadas humanas dos tempos em que os cadáveres eram enterrados nas igrejas. No entanto, as pesquisas prosseguirão e eram bem *engavetados* esses idiotas que cavaram os ossos do padre Chagas que há 4 séculos está livre de tantos idiotas.

AUDÁCIA DE LADRÕES

DIZEM de Berlim que alguns bandidos conseguiram entrar na automotora Coblenca-Colónia, donde começaram a atirar para a via as mercadorias que no respectivo compartimento se encontravam. De dentro de um automóvel, que seguia pela estrada paralela, á linha, viram o que se passava. O motorista quis ultrapassar a automotora, para avisar o maquinista. Os gatunos, porém, perceberam a intenção do condutor do carro e começaram a fazer fogo contra ele. O pessoal da automotora, alarmado pelas detonações, parou o veículo. Entregaram-se á prisão três indivíduos, que foram obrigados a descer. Nêsse momento, a automotora começou a andar, desaparecendo a toda a velocidade. Foi o resto da quadrilha que a pôs em andamento e conseguiu, assim, fugir.

UM “TRIUNFO”

O jornal semanal, defensor assíduo do automobilismo em Portugal, *O Volante*, a propósito do triunfo das automotoras nos caminhos de ferro diz que:

O automóvel depois de conquistar a pista e a estrada e, mais do que a estrada, o próprio deserto, conquistou também o *rail*. Acrescenta que as automotoras, que em Portugal ainda não se conhecem senão pelos retratos, estão fazendo carreira, graças aos excelentes resultados que conseguem em matéria de velocidade, sem falar em matéria de limpeza.

Em matéria de velocidade, basta citar o exemplo da linha Paris-Lyon. O percurso de 512 quilómetros é feito em 4 horas e 50 minutos. O caminho de ferro a vapor fazia-o entre 7 e 10 horas. O comboio rebocado pela automotora parte de Paris às 8, passa em Larroche (155 quilómetros) às 9 e 35, em Dijon (315 quilómetros) às 11 e chega a Lyon às 12 e 15 mantendo sempre a média de 105 quilómetros à hora.

E termina assim:

Quanto a limpeza, basta que nos lembremos do que sucede no túnel do Rossio...

Quem os manda atravessar a pé o túnel do Rossio?

Porque não fazem como nós que vamos sempre no comboio e fechamos as janelas à passagem do túnel?!...

Não nos dizem mais nada?

Ora, ora.

O “BORDA D'AGUA”

ASSINADO pelo *O Destino* e com o título *Juizo do Ano*, apareceu num dos muitos *Borda d'Agua*, a abrir o patético folheto, o seguinte bocadinho de prosa:

“O ANO de 1935 está sob o domínio de Marte, o Deus da Guerra. Por isso, há que contar, aí por alturas de Maio, com a deflagração mundial, se bem que a guerra não chegue a ser declarada. Isso não impedirá de terem morrido uns dez milhões de seres humanos até ao Natal. Haverá em Portugal abundância de fruta de caroço, feijão fradinho, azeite, vinho como raramente e bastante trigo, milho e centeio. Haverá um tremor de terra, grandes tempestades na primavera e no outono, um verão rigoroso e um inverno não menos rigoroso. Haverá uma epidemia de bexigas e toda a Europa será quasi varrida por uma peste nova. As mulheres andarão com um febrão levado do demo e o nudismo, talvez por esse facto, tomará grande incremento apesar das proibições eclesiásticas. Por causa da crise haverá em todo o mundo pancada de criar bicho, mas em Portugal poucas revoluções terão lugar.”

Não é necessário comentários, porque compreende-se logo, que o autor está a pedir manicómio,

A VISÃO DA GUERRA

PROTECCÃO DOS CAMINHOS DE FERRO

CONTRA OS ATAQUES AÉREOS

Por FERNANDO PINHO

OS homens querem a paz! Os representantes diplomáticos dos governos proclamam nos seus discursos e em todas as reuniões, mesmo nas chancelarias, êsse desejo de paz... No entanto, as nações armam-se cada vez mais, gastando avultadíssimas verbas.

Assim, na Polónia tem-se dedicado ultimamente grande atenção à resolução do problema da defesa dos combóios militares, por linha férrea, contra os ataques aéreos.

Será esta a visão da Paz?...

Duas soluções têm sido especialmente estudadas para êste problema de grande interesse, principalmente no acto da mobilização.

A primeira solução, que seria evidentemente a mais simples, e possivelmente a mais rápida, consistiria na transformação da «cabine» do guarda-freio de alguns vagões do combóio, em local de colocação de algumas metralhadoras anti-aéreas.

Não resta dúvida, que além de simples esta solução apresentaria a vantagem de ser económica.

A verdade porém é que com os actuais sistemas de travamento dos combóios, as «cabines» devem desaparecer. Daqui a segunda solução: juntar a alguns vagões, que faziam parte do combóio, uma pequena torre blindada onde seriam colocadas metralhadoras anti-aéreas. Esta cúpula seria móvel e colocada na parede anterior ou posterior do vagão tendo o acesso pela parte interior do vagão, o que evitaria o inconveniente apresentado na transformação proposta acima em que o acesso à cabine teria de ser pelo exterior. O dispositivo deveria ser inteiramente metálico e não ter um peso superior a 150 quilogramas.

Segundo a *Revista di Artiglieria e Genio* a proporcionalidade das cúpulas na constituição dos combóios deveria ser aproximadamente a seguinte:

Por cada 15 vagões, dois ninhos de metralhadoras, um na parte interior do combóio, outro na parte posterior; prevendo-se ainda um ninho de metralhadoras suplementar por cada 10 vagões.

O comandante do combóio exercerá o comando destas metralhadoras.

Com a largura necessária trata dêste assunto para

nos dar uma ideia geral do problema a revista alemã *Wehr und Waffen* e dêle faz um resumo a *Revue d'Artillerie*, que pelo seu interesse nos parece merecer transcrição na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* — os principais tópicos, é claro —:

«A defesa anti-aérea sobre via férrea tem, em alemão, a designação E-Flak e já durante a Grande Guerra, embora num estado embrionário ela foi empregada. Esta guerra, mostrou, de facto, em bastos exemplos, que os nós importantes de linhas férreas e os grandes estabelecimentos industriais servidos por redes particulares inseridas na rede geral, constituíram objectivos apetecidos para as esquadrilhas de bombardeamento inimigas.

Necessário é que nos persuadamos que os ataques sobre êstes objectivos terão ainda maior amplitude e frequência numa futura guerra.

Presentemente mesmo, na Asia Oriental, os japoneses no espaço de 6 semanas destruíram em 1933, por meio de ataques aéreos, 4 importantes nós de linhas férreas chinesas.

Não é portanto inútil que examinemos o que possa constituir a defesa de tais objectivos.

Até agora tem-se recorrido como meios de defesa á utilização de balões de banugen, nuvens artificiais, «camouflage», artilharia anti-aérea tendo preparados de ante-mão vários locais de acção, ou ainda dotação dêsses centros de nós, de forças aéreas de defesa especiais.

Trataremos neste estudo apenas do caso da Artilharia anti-aérea.

Esta artilharia tem sido geralmente, até agora, hipomóvel, em virtude da necessidade de constantes e rápidas mudanças de posição exigidas pelas condições do seu emprêgo.

Mas se o inimigo consegue localizar esta artilharia, certamente êle fá-la-há bombardear, sem demora, pelos seus aviões ou procurará destruí-la pelo fogo da sua artilharia pesada. Correrá, portanto, grande risco de ser posta fóra de combate.

Daqui conclui-se que as baterias anti-aéreas hipomóveis, poderão, talvez, ainda encontrar emprêgo...

O QUE TODOS DEVEM SABER

A CONCESSÃO DE PASSAPORTES A JORNALISTAS

Pelo Ministério do Interior, foram aprovadas as seguintes instruções para a concessão de passaportes de missão especial para jornalistas:

1.º — Enquanto se não legislar especialmente sobre as regras a que se subordina a concessão de passaportes de missão especial a jornalistas, em virtude do decreto-lei n.º 23.054 de 25 de Setembro de 1933 estabeleceu, incumbe ao Secretário de Propaganda Nacional regular as relações da Imprensa com o Estado.

a) O processo para a concessão facultativa de tais passaportes passará a reger-se pelas regras constantes nas presentes instruções:

2.º — O passaporte de missão especial não constitui um direito definitivo ao jornalista, mas pôde, no entanto, ser-lhe concedido quando se verifique conjuntamente as seguintes circunstâncias:

a) Ir o jornalista tratar de assuntos que ofereçam interesse para a política nacional ou acompanhar individualidades públicas em representação oficial ou oficiosa do país;

b) Oferecer, o jornalista garantias e perfeita identificação com os princípios morais e político que regem o Estado português.

c) Pertencer ao Sindicato Nacional dos Jornalistas.

3.º — Os pedidos de concessão de passaportes de missão especial serão dirigidos ao ministro do Interior por intermédio do Secretariado de Propaganda Nacional e entregues na Direcção Geral de Segurança Pública em requerimento assinado pelo director da respectiva publicação periódica com assinatura reconhecida nessa qualidade por notário público. É obrigatório a declaração no requerimento.

a) Do objectivo concreto da missão.

b) Da re-ponsabilidade que assume o director da publicação pelo comportamento moral, civil e político do jornalista e ainda de que o mesmo cumpriu até o momento as suas obrigações militares.

c) A duração da missão.

d) A obrigação de fornecer especialmente ao Secretariado de Propaganda Nacional os exemplares da publicação de onde constam os trabalhos de jornalista resultantes da missão para a qual foi solicitada a regalia.

num caso ou noutro, muito especial, mas que, seguramente, elas não satisfazem a uma boa defesa das vias férreas e *gares* anexas.

Se, na verdade, a D. C. A. necessita dum modo geral, duma grande mobilidade, a que é destinada à defesa de nós de vias férreas e de grandes estabelecimentos industriais ligados a estas, deveria, com mais forte razão possuir esta qualidade no elevado grau.

Durante a guerra, apareceram os auto-canhões, isto é, peças da D. C. A. com tracção automóvel, que dotadas de grande mobilidade, satisfaziam às necessidades das numerosas e rápidas mudanças de posição.

Verifica-se que estes auto-canhões podem deslocar-se livremente sobre as estradas, os caminhos de ferro, e mesmo através do campo se o solo tiver suficiente resistência.

Hoje vai-se mais longe: encara-se o emprego deste

O requerimento deve ser acompanhado da declaração datada de há menos de 8 dias e autenticada pelo presidente ou secretário do Sindicato Nacional dos Jornalistas mostrando que o jornalista faz parte do mesmo Sindicato e que está no pleno gozo dos seus direitos associativos ou pela simples função da carteira profissional que será restituída.

4.º — O Secretariado de Propaganda Nacional informará no requerimento sob a conveniência de se conceder o passaporte e quando reconheça que a missão a desempenhar não tem carácter de interesse público e representa mero interesse jornalístico poderá, desde que o jornalista reuna as restantes condições, propôr que lhe seja concedido a isenção da documentação exigida para a concessão de passaportes ordinários pelos respectivos governos civis excepto a prova de cumprimento das obrigações militares e o pagamento das taxas devidas. As missões jornalísticas de carácter comercial das empresas são totalmente excluídas de quaisquer regalias ou isenções.

5.º — Não é reconhecida a faculdade de beneficiarem de passaporte do Estado, aquelas publicações periódicas ou do jornalista que pelas suas atitudes contrárias ao Estado ou ao governo e pelos seus processos jornalísticos não sejam elementos de colaboração leal da administração pública.

6.º — A transgressão do disposto da alínea d) do n.º 3 destas instruções ou a inobservância de objecto da missão bem como os factos ou actos que recaiam na alçada da alínea B. do mesmo número importam a suspensão futura de quaisquer regalias à publicação e ao mesmo jornalista sem prejuízo de procedimento legal a que haja direito.

TAXA MILITAR

Termina no dia 28 de Fevereiro o pagamento da taxa militar pela importância ordinária, e pelo dôbro, nos meses de Março e Abril. Para efectuar esse pagamento, devem os contribuintes residentes em Lisboa e recenseados na área dos distritos de Recrutamento e Reserva n.ºs 4, 5, 12, 14, 15, 16, 17, 19 e 20, e das ilhas da Madeira e Açores, comparecer na sede do D. R. R. n.º 5, palácio das Necessidades, nas datas seguintes:

Em Janeiro: no dia 2, os recenseados em 1914; 3, 1915; 4, 1916; 5, 1917; 7, 1918; 8, 1919; 9 e 10, 1920; 11 e 12, 1921; 14 e 15, 1922; 16 e 17, 1923; 18 e 19, 1924; 21 e 22, 1925, 23 e 24, 1926; 25 e 26, 1927; 28 a 30, 1928.

Em Fevereiro: nos dias 1 a 4, os recenseados em 1929; 5 a 7, 1930; 8 a 12, 1931; 13 a 16, 1932; 18 a 22, 1933, e 23 a 28, 1934.

material montado sobre reparos auto-motores, ou sobre viaturas automóveis para todos os terrenos, de 3 eixos, o que lhes assegura uma capacidade de deslocamento muito maior.

Estas vantagens tornam a D. C. A. automóvel de tal forma utilizável que seria para desejar conseguir reunir uma grande quantidade deste material nas proximidades dos objectivos de que estamos tratando a fim de se organizar convenientemente a defesa, ou concentrando-o nesta, ou repartindo-o convenientemente pelos itinerários prováveis por onde viriam as forças aéreas atacante do inimigo.

E a terminar o interessante artigo preconisa bons locais de abrigo dentro dos túneis e dos pequenos troços de via colocados sobre os bosques muito densos.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA De acôrdo com a Companhia dos Wagons-Lits a Companhia do Norte e M. Z. A. vão pôr ao serviço, nas linhas de tráfico insuficientes para a manutenção dos serviços de restaurante, carruagens com *bar*.

A referida está companhia presentemente transformando 7 carruagens de 1.^a classe em mixtas e outras tantas de 3.^a classe, das quais serão ocupadas com *bars* um certo espaço.

Segundo se admite um dêstes serviços a instalar primeiramente será o do rápido de Madrid a Badajoz.

FRANÇA Apesar de serem particularmente rápidas as relações mantidas pelos expressos de Paris-Bruxelas e vice-versa, a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte pensa em acelerá-los ainda mais, confirmando ao máximo a sua reputação de rede da velocidade.

O comboio «pássaro azul», cujo êxito é já enorme, passará a efectuar o seu trajecto em três horas, ou seja à velocidade média de 102 quilómetros-hora.

Note-se que, para se obter esta notável média, o pássaro azul deverá franquear os 235 quilómetros que separam a fronteira de Paris, em duas horas e onze minutos, o que equivale a uma velocidade horária de 107 quilómetros.

A mesma companhia tenciona pôr em Maio, vários outros comboios na mesma linha, a velocidades análogas.

A análise a êste facto é sintomática, pois nos vem demonstrar que se tudo se prepara para reduzir a duração dos trajectos entre os centros importantes, denota por outro lado que a tracção a vapor ainda não se afirmou em última instância no que diz respeito a velocidades pois bem se demonstra que pode rivalisar com as mais modernas e valores automotoras.

INGLATERRA Uma companhia de caminhos de ferro ingleses, a Great Western, vai por êstes dias pôr em circulação um novo comboio, destinado especialmente ao transporte de jornais, o qual baterá todos os *records* da velocidade, pelo menos em Inglaterra.

Sendo destinado a servir o sul da província de Gales, virá a cobrir 133,5 milhas em 137 minutos, ou seja 214,800 quilómetros à média de 94 quilómetros à hora.

Apenas deverá parar em Newport e Cardiff, além de poucas mais estações, antes de Swansea, seu ponto *terminus* de viagem.

Os serviços das localidades que entroncam com as paragens referidas farão transportar os jornais, através dos campos, de maneira que possam vir a ser

distribuídos, antes da hora habitual do almoço, em tôdas as localidades do sul.

—Vê-se bem que as Companhias de Caminhos de Ferro britânicas são muito optimistas no que diz respeito à perspectiva para 1935, pois estão a pôr em execução grandes projectos de construção e reconstrução. Uma delas, a Greate Western Railway, já anunciou o seu mais ambicioso programa de após-guerra. Compreende a construção de 95 locomotivas novas, 211 carruagens para passageiros e 2.486 vagões para mercadorias.

Além disso haverá mais comboios rápidos com vagão-restaurante, um aumento nos serviços eléctricos e máquinas novas, a vapor e Diesel, para rebocar carruagens de perfil aerodinâmico. O fim que tudo isto tem em vista é o de proporcionar serviços mais rápidos e mais freqüentes para fazerem face ao aumento do número de passageiros e do tráfego de mercadorias, serviços êstes que espera continuarão a aumentar, em virtude da reanimação comercial e industrial e o desenvolvimento no serviço de viagem a preços reduzidos.

A Southern Railway já começou os trabalhos de electrificação em larga escala, que lhe vão custar £ 1.7500.000. Depois de completado êste projecto, a Companhia terá uma rede de 1.146 milhas de linhas eléctricas. A London Midland and Scottish Railway já elaborou o seu projecto de construção de oficinas e bem assim o programa geral para 1935, cujo orçamento se eleva a mais de £ 9.000.000. Foram dadas encomendas para 287 locomotivas, 607 carruagens de passageiros, 14 vagões-restaurantes, 20 vagões-leitos 10.050 vagões para mercadorias e 2 vapores. O programa da London and Northeastern Railway compreende a renovação de 436 milhas de linha durante 1935, a substituição de 26 pontes e a reconstrução de outras 37. Tudo isto constitui um testemunho muito eloquente do optimismo das direcções das companhias respectivas no que diz respeito ao futuro económico do país.

ITÁLIA

Em 1 de Janeiro de 1934 os caminhos de ferro italianos tinham ao seu serviço 14 automotoras, 9 das quais com motores de essência e transmissão mecânica e 5 outras a motores Diesel e com transmissão eléctrica apenas uma.

Os directores dos caminhos de ferro italianos avaliaram que o problema mais difícil a resolver em matéria de automotoras não era sem dúvida, o lado técnico, mas antes o da sua mais favorável exploração.

Encomendaram em vistas disso automotoras munidas de motores a essência, e que já fizeram as suas provas de transmissão mecânica.

Igualmente consideram que é sobretudo pelas grandes velocidades comerciais que se atraem os passageiros.

Por esta razão os seus veículos são particularmente

bem estudados e os construtores têm procurado, por todos os meios, a obtenção de acelerações rápidas.

As Fábricas Breda, por meio duma caixa de selecção, sistema Wilson, e, a Fiat por meio de roda livre, permitem mudar de velocidade sem desembraiar ganhando com isso precioso, tempo.

POLÓNIA Os caminhos de ferro da Polónia têm ao serviço 11 automotoras, das quais 10 a vapor e uma a motor de essência.

Actualmente estudam um novo tipo de veículo, que possivelmente será muito semelhante às automotoras Clayton que possui. Independentemente destas automotoras os caminhos de Ferro de Bergslagen têm ao serviço, desde 1933, uma automotora Nohab, de dois eixos, a motor Diesel Maybach, de 90 H. P., seis cilindros e com a lotação de 22 lugares.

SUÉCIA Os caminhos de ferro reais do Estado da Suécia possuem 10 automotoras de vários tipos: 8 são dum modelo antigo a motor de essência ou a motor Diesel e 2 mais modernas que acabem de ser postas ao serviço; estas últimas estão munidas de motores de essência, de 100 H. P. e têm transmissão mecânica, 4 eixos, pesam vasia 34 toneladas e são susceptíveis de alcançar a velocidade máxima de 70 quilómetros à hora. Cada uma comporta lugares para 54 passageiros.

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Fevereiro de 1895

Os ascensores da Central do Rocio

Em virtude das reparações a que tem de proceder-se nas machinas motoras dos ascensores da estação Central de Lisboa (Rocio), participa a companhia que elles deixarão de funcionar desde o dia 5 até o dia 15, inclusivé, d'este mez.

O serviço de venda de bilhetes e despacho de bagagens que costuma fazer-se no vestibulo inferior do edificio da estação, passará durante aquella temporada, para o vestibulo superior (nivel da gare).

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ATRAZO DÊSTE NÚMERO

Por motivos extranhos à nossa vontade sai êste número da *Gazeta* com atrazo de alguns dias pelo que pedimos nos relevem esta falta.

A DIRECÇÃO.

LINHA DO SABOR—APEADEIRO DE VILA DO REI



EMBORA PEQUENA ESTA EDIFICAÇÃO TEM UMA ARQUITETÓNIA DE SÓBRIA ELEGANCIA, A QUE SEU CUNHO CARACTERÍSTICO TORNA DE AGRAVÁVEL OBSERVAÇÃO

Os nossos mortos

ALVARO PINHEIRO CHAGAS

Desaparece mais uma figura brilhante entre os portugueses que sabem marcar um lugar e manter uma opinião na sua vida política através de todos os sacrificios.

Alvaro Pinheiro Chagas foi um jornalista combativo e um cronista brilhante, mantendo sempre uma diplomacia especial que aos seus artigos davam brilho e o colocavam na primeira linha dos escritores e jornalistas portugueses.

Embora doente fazia a sua vida habitual e subitamente faleceu na sua vivenda do Alto do Estoril, vítima de uma "angina pectoris".

Contava 62 anos apenas e era filho do grande estritor Manuel Pinheiro Chagas, dedicando-se desde rapaz ao jornalismo tendo sido redactor do "Correio da Manhã", que seu pai dirigia. Foi depois redactor principal do "Jornal da Noite" que Martins de Carvalho dirigia, o qual substituiu quando este foi chamado a fazer parte do Governo de João Franco.

Dirigiu o "Diário Ilustrado", colaborando depois no "Diário Liberal" e, ao fundar-se o "Correio da Manhã", em 1909, assumiu a direcção deste jornal onde se manteve até à proclamação da República.

Quando este jornal, que tinha a sua sede na praça Luiz de Camões, foi assaltado, assim como "O Imparcial", Alvaro Pinheiro Chagas abandonou a actividade política, indo para França e mais tarde para o Brasil, onde se demorou algum tempo regressando para ocupar o cargo de secretário geral e mais tarde gerente da Sociedade Estoril.

Ultimamente dedicava-se a assuntos de turismo e fazia parte da Comissão de Pescarias e Tarifas e era membro do Conselho de Administração da Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos. Há seis meses estivera em Paris e noutros pontos da França, onde fez uma estadia de repouso. Regressou a Portugal, por ocasião dos trágicos acontecimentos de Oviedo, sendo um dos passageiros portugueses que estiveram retidos em Espanha alguns dias.

O extinto era casado com a sr.^a D. Maria Terêsa Pressler Chagas, pai das sr.^{as} D. Maria da Graça Pressler Chagas e D. Assunção Pressler Chagas Tacanho e do sr. dr. Mário Pinheiro Chagas; e sogro do sr. dr. Francisco de Matos Tacanho.

MELO BARRETO

Às 19 horas do dia 26 de mês findo faleceu em Madrid o nosso antigo camarada de redacção e amigo Melo Barreto, ilustre embaixador de Portugal em Madrid.

A triste notícia foi rapidamente conhecida pelo que à embaixada afluiu grande número de pessoas

amigas, escritores, jornalistas, corpo diplomático e membros do Governo espanhol.

João Carlos de Merro Barreto era uma figura curiosa de diplomata, valendo a sua inteligência para uma mais estreita relação de amizade entre Portugal e a Espanha.

Nascido a 3 de Junho de 1873 dedicou-se muito novo ao jornalismo conseguindo marcar auxiliado pelo nosso falecido director Mendonça e Costa que lhe dedicava uma grande estima.

As suas notas biográficas são transcritas do nosso colega "Diário de Notícias", jornal que melhor e mais completamente descreve a vida de Melo Barreto, o qual apresenta a biografia que transcrevemos:

"Principiou a trabalhar no jornal "A Tarde" e foi depois redactor do "Jornal da Noite", "Arte Musical", "Correio Nacional", "O Reporter" e "Diário Ilustrado", tendo colaborado em muitos outros jornais, como o "Gabinete dos Repórteres", "Revista Teatral", "Amphion", "Ocidente", "Gazeta dos Caminhos de Ferro" e "Echos da Avenida". Mas foi principalmente nas "Novidades", o belo jornal de Emídio Navarro, que se demonstraram as suas magníficas qualidades profissionais. Substituindo o grande jornalista nos seus impedimentos, escreveu alguns artigos que, pela beleza da forma e profundidade dos conceitos, chegaram a ser atribuídos ao mestre. Dedicou-se também à crítica teatral, em que era tão exímio e brilhante comentador como no jornalismo político. Foi redactor, secretário da redacção e, por fim, quando Navarro faleceu, director de "Novidades". Durante muito tempo exerceu também o cargo de correspondente de "O País", do Rio de Janeiro. Na política acompanhou o Partido Regenerador, Hintze Ribeiro dedicava-lhe uma grande estima e, quando morreu o eminente chefe político, Melo Barreto ingressou na falange dirigida por Teixeira de Sousa. Foi deputado, pela primeira vez, em 1904 e, depois em várias legislaturas, representando no Parlamento os círculos de Beja e de Vila Real.

Implantada a República aderiu ao novo regime. Foi director geral do Congresso da República e antes exercera o cargo de redactor da Câmara dos Deputados. De Agosto de 1917 a Fevereiro de 1918 exerceu as funções de delegado de Portugal junto do "Comité" Permanente Internacional de Acção Económica, instituído em 1916, pela Conferência dos Governos Aliados. E, nesse período, foi também representante português à Conferência Inter-parlamentar do Comércio, em Roma. Filiado do Partido Republicano Português, foi ministro dos Negócios Estrangeiros em 1919 e 1920.

Melo Barreto repartiu também a sua actividade pelo Teatro, devendo-se-lhe o conhecimento, em traduções modelares, das melhores obras de Bataille, Bernstein, Tolstoi, Robert de Flers, etc. Escreveu a opereta em 1 acto "As Violetas", a ópera-cómica "Em pé de guerra", de colaboração com Campos Júnior,

CONCURSOS

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Junta Autônoma de Estradas

Direcção dos Serviços de Construção

Encontram-se abertos os seguintes concursos públicos, cuja realização se efectua no dia 6 de Fevereiro de 1935, das 15 às 16 1/2 horas, perante a respectiva comissão.

Os processos de concurso a eles respeitantes encontram-se patentes, todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção e também nas Secções a que pertençam os mesmos trabalhos:

Estrada Nacional, n.º 34-2.ª — Lanço do Alto do Palurdo a Valverde, (17.ª Secção).

Arrematação da empreitada de construção do lanço acima indicado, cuja

Base de licitação é **968.781\$06**
Depósito provisório **24 220\$00 ***

Estrada Nacional, n.º 87-2.ª — Ramal para Montalvão, por Niza — Trôço entre Niza e Montalvão, (12.ª Secção).

Arrematação da empreitada de reparação do trôço acima indicado, cuja

Base de licitação é **810.437\$50**
Depósito provisório **20.261\$00 ***

Estrada Nacional, n.º 13-2.ª, para Braga — Trôço entre km. 27,048,40 (Falperra) e o km. 30, (11.ª Secção).

Arrematação da empreitada de reparação do trôço acima indicado, cuja

Base de licitação é **256.674\$88**
Depósito provisório **6.417\$00 ***

DISPOSIÇÕES GERAIS

Para ser admitido aos concursos é necessário efectuar o depósito provisório na Caixa Geral de Depósitos, ou suas filiais, mediante guia passada pela Repartição de Contabilidade da Junta Autónoma de Estradas, ou pelo engenheiro chefe da Secção a que o concurso estiver adstrito, em qualquer dia útil, até à véspera do dia do concurso, podendo igualmente ser feito na Tesouraria da Junta, até às 14 horas do dia do concurso.

* O depósito definitivo será de 5 %, do preço da adjudicação.

ADJUDICAÇÕES

Estrada Nacional, n.º 17-1.ª — Trôço entre Estremoz e a estação do caminho de ferro de Portalegre e ramais para a mesma estação.

DESERTA

Estrada Nacional, n.º 20-1.ª — Trôço entre a Portela da Maceira e Odemira.

DESERTA

Estrada Nacional, n.º 16-1.ª — Ramal para Vendas Novas, trôço entre Lavre e as proximidades da Ribeira de Canha, (8.ª Secção).

DESERTA

que não chegou a ser representada: e a revista "Vivinha a saltar", em colaboração com Câmara Lima e que foi à cena na Rua dos Condes. Traduziu: "Marcha Nupcial", "A Menina do Chocolate", "Os Três Anabaptistas", "O Escândalo", "Primerose", "Na Linha de Oeste", "A Rajada", "A Labareda", "Uma Bela Aventura", "Géneros Alimenúcios", "Madame Flirt", "Pedra de Toque", "O Manequim", "A Ressurreição", "O Mistério do Quarto Amarelo", "A Noiva do Animatógrafo", "Reservado para Senhoras", "Os Três Noivos de Germana", "Marionettes", "Bodas de Prata", "O Encontro" e "Minha Mulher Noiva de Outro".

Melo Barreto foi sócio fundador da antiga Associação dos Jornalistas. Entre outras condecorações possuía a Grã-Cruz da Ordem da Corôa de Itália; Grã-Cruz da Ordem Militar de Cristo; Grã-Cruz das Ordens de Carlos III e de Isabel a Católica de Espanha; Grã-Cruz da Ordem do Santo Olavo da Noruega; Grã-Cruz da Ordem de S. Carlos de Monaco; Grã-Cruz da Ordem do Nilo do Egípto; Grã-Cruz da Ordem do Sol do Peru; comendador da Ordem da Legião de Honra de França; comendador da Ordem da Águia Vermelha da Prússia; comendador da Ordem "Ao Mérito" do Chile, etc..

DO CARRIL DE MADEIRA

AO

“CARRIL DE ETTER”

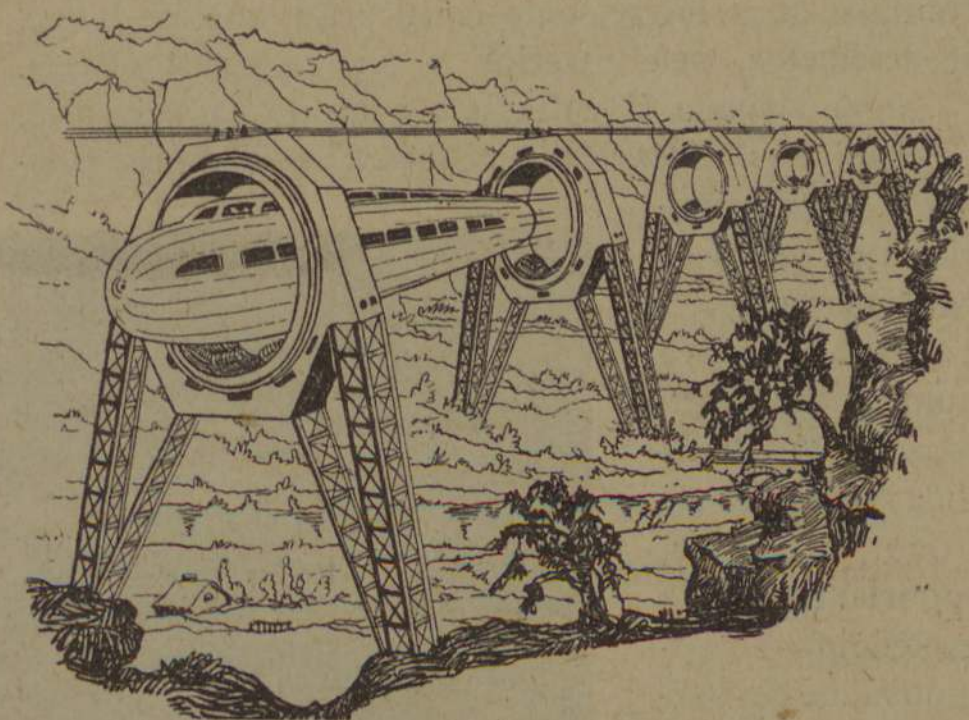
Pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA

A CABO de lêr um interessante artigo sôbre a história dos carris. Em primeiro lugar surpreendeu-me que os carris fossem mais velhos que os caminhos de ferro, e logo, o interêsse do assunto se me apresentou a ponto de ler o artigo e até... de o trazer em resumo, para aqui.

Pois é um facto: os carris remontam à mais antiga civilização embora fôsse no século XIX que se desenvolveram graças aos caminhos de ferro.

Já os grêgos usavam carris de madeira para facilitar a passagem dos carros nos terrenos lamacentos, o que é descrito em inúmeros escritores, mas foi em Inglaterra, nas minas de hulha que mais se applicou o carril de madeira, que permitia maiores cargas para a tracção cavalara, pela facilidade de escorregamento e rolamento dos veículos. Carris em carvalho rijo, de grande secção e duração. Assim conseguiram os ingleses que possantes cavalos puxassem verdadeiros combóios de vagonetas, com toneladas de carga.

Em 1730 alguns proprietários de minas pensaram em revestir os seus carris com uma chapa de ferro para lhe dar maior duração e resistência. Mas sô em 1790 é que apparece o carril inteiramente de ferro com um rebordo exterior.



Com a invenção da locomotiva a vapor, e seu rápido desenvolvimento, dá-se um facto curioso: os construtores começaram a desconfiar que a aderência sôbre os carris seria insuficiente e nasceu então a via com cremalheira.

Em 1815 desapareceram essas estranhas concepções e a prática conduziu á adopção da via com carris sem rebordo e assente sôbre travessas, que se tem mantido até hoje, apenas com a substituição do ferro por aço e estudos das temperas necessárias à maior resistência.

Mas agora surgem as novidades. Enquanto na Rússia, ainda há regiões que adoptam o carril de madeira, para a tracção em campos pantanosos, o inventor inglês, Hiram Maxim procura manter no espaço veículos em fórmula de torpedo, por meio de eletro-ímans alimentados por corrente alterna e que exercem o efeito de repulsão sôbre as partes metálicas dos veículos. Estes caminham aspirados por aneis com bobinagem percorrida por uma corrente contínua, adquirindo assim velocidades de 400 até 1.000 quilómetros à hora (dizem, na teoria).

Verdadeiros carris de ether, que não dariam aos veículos quaisquer movimentos devidos a atritos, ou choques, nem trepidações...

Nada há mais belo que a imaginação humana, e, é tão barato imaginar...



EM VITRY SUJEITARAM UMA LOCOMOTIVA INGLESA A EXAME, POR SER ONDE HÁ O ÚNICO BANCO DE ENSAIO DA EUROPA

Por ALEX. FILIPE

A 600 metros da estação de Vitry-Sur-Seine, não longe da via por onde seguem os combóios eléctricos da linha Paris-Orleans, encontra-se uma interessante construção, que, de longe, se assemelha, pelo exterior, a uma elegante oficina.

Se o viajante lá entrasse no fim do passado mês, — assim nos conta Henri Kubnich, enviado do *Benjamin* às experiências que então se realizaram (*) — encontrar-se-ia num amplo recinto, ao meio do qual uma espécie de trono se elevava, suportando uma esplêndida locomotiva, de cor verde, iluminada por dezenas de projectores que a focavam em todas as suas minudências e particularidades.

À volta desta geradora de velocidades, via-se uma turba compacta de fotógrafos de jornais, operadores cinematográficos, vários microfones de radiodifusão e uma amálgama de personalidades, muitas das quais envergavam trajes de cerimónia.

O caso era que o *Galo do Norte* ia fazer uma demonstração da sua competência, diante de elementos de grande responsabilidade: os engenheiros ferroviários.

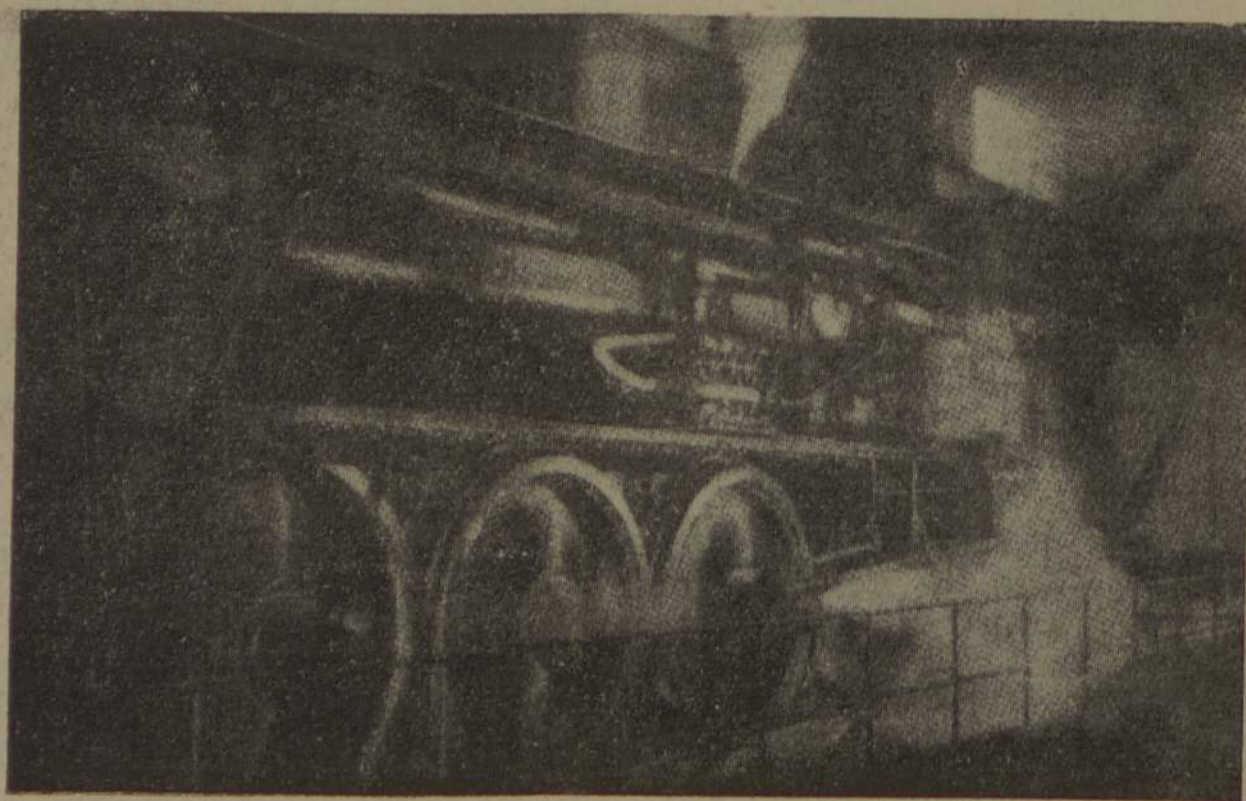
O *Galo do Norte* ou, mais exactamente, o *Cook o'the North* é o prototipo duma nova série de locomotivas inglesas que em breve serão destinadas a rebocar, a grandes velocidades, combóios relativamente pesados, na linha de Edimbourg-Aberdeen, por sinal

que bastante acidentada, pois possui numerosas rampas onde as locomotivas têm de fornecer extraordinário esforço de tracção.

Ora, como os engenheiros britânicos não possuem no seu país qualquer instalação que lhes permita avaliar rigosamente a potência desenvolvida por máquinas novas, enviaram-na a França para esse efeito, à estação de ensaios de locomotivas, e em Vitry.

Por isso, na última semana do mês de Dezembro do pretérito ano, foi a Imprensa convidada a assistir a uma demonstração no banco de experiências.

É, pois, duma reportagem que respigamos o que sobre o assunto vamos transmitir aos nossos leitores.



...a rodar a 80, 100 e 110 quilómetros à hora, sem que se deslocasse do seu ponto fixo..

Sob o domínio dum ruído ensurdecedor viu-se *Cook o'the North* soltar alvas nuvens de denso vapor, trepidar, oscilar e, coisa curiosa e inédita, rodar a 80, a 100, a 110 quilómetros à hora, sem que se deslocasse do ponto onde estava assente.

Nós explicaremos a razão do que foi visto.

O *Galo do Norte* é uma locomotiva do tipo 141. Êste número significa que é das que possuem 6 pares de rodas; um par delas, simplesmente tractoras, quatro pares, são rodas motoras, sendo o outro par de rodas, tractoras, mas mais pequenas e dispostas à frente, para melhor beneficiar o andamento nas subidas.

As maiores rodas do *Galo do Norte* têm 1,87 de diâmetro, o seu peso total é de 110 toneladas e a superfície completa do aquecimento da caldeira é de 252 metros quadrados.

Como os seus construtores quizessem conhecer, com exactidão, a sua velocidade, potência e força de tracção, a-fim-de a sujeitarem, sem mais experiências às condições exigidas pelos serviços a que estava destinada, resolveram enviá-la a França, e, juntamente

(*) — É curioso notar-se a importância e elevada consideração em que são tomados, no estrangeiro, todos os elementos da Imprensa. *Benjamin*, é um jornal, hebdomadário, destinado a crianças e cuja especialidade, a literatura infantil, parecia poder ficar fóra de interesse, para a função de propaganda ferroviária.

Contudo, tal não sucede lá fóra, pois por todos os meios se procura dar a máxima expansão ao que possa vir a interessar ao público, sem preocupações de classes, idades, ou outros factores taxativos do ramo a que directamente possam vir a provocar as atenções.

com ela quatro vagões carregados de hulha inglesa, igual à que de futuro lhe alimentará a fornalha, para que, durante as experiências o combustível fôsse do mesmo que depois viesse a queimar no seu formidável seio.

À primeira vista poderia parecer de bem escassa utilidade a invenção do banco de experiências que se construiu em Vitry, apenas para êstes exames, e que, por sinal, é o único na Europa. Mas, ponderando bem, logo se conclui que tal instrumento é de valiosíssima utilização, como tentaremos demonstrar.

Antigamente, quando se comprava uma locomotiva esta era logo colocada nos rails duma via férrea ordinária, freqüentemente atrelada aos combóios de serviço corrente, o que permitia aos engenheiros tomarem conta, duma maneira muito aproximativa, das *performances* que tinha a cumprir.

Por vezes, também, atrelavam-lhes combóios especiais que iam aumentando ou reduzindo de carga, conforme as observações que se pretendesse fazer.

Nestes combóios especiais, entre a máquina e o combóio que ela devia rebocar colocava-se um vagão-dinamométrico, no qual os aparelhos registadores indicavam a força de tracção exercida pela locomotiva, a velocidade, a potência, a temperatura do vapor, etc..

Mas essas experiências realizadas na via, apresentavam, a-pesar-da sua utilidade, inúmeros inconvenientes e desvantagens.

De facto, as temperaturas ambientes, no percurso, variando quási constantemente, modificavam o normal funcionamento das locomotivas e faziam induzir em faltas de exactidão as observações colhidas.

Por outro lado era bem difícil de se manter sempre, por longo tempo, a mesma velocidade numa via férrea, porque os várlos sinais, os trabalhos de ocasião efectuados na linha e os obstáculos de terreno forçavam com freqüência a modificar-lhes o andamento.

Em vistas disso a melhor solução que se apresentava era, portanto, a de fazer funcionar as locomotivas sem que elas se deslocassem do mesmo ponto onde estavam.

Tal é o princípio em que se baseia o banco de ensaios de locomotivas, em Vitry.

A máquina a experimentar é disposta numa plataforma móvel. Quando esta se abaixa alguns centímetros, os rails afastam-se das rodas da locomotiva e, vem a ficar assentes, cada uma sobre o seu correspondente rolete.

O engate de tracção da locomotiva é enganchado num forte suporte fixo. Se o maquinista puzer a máquina a funcionar para marcha, a locomotiva não pode avançar pela sua prisão, mas as rodas, rodando normalmente, contentam-se em patinar sobre os rôlos móveis que por êsse facto são obrigados a girar.

Se, em dado momento se obrigar a locomotiva a trabalhar a todo o vapor sobre êsses rôlos livres, poder-se-á saber, calculando a velocidade à qual

êstes giram, qual a velocidade que pode fornecer a máquina, em andamento normal, isto é, quando rebocar, em via ordinária, um combóio normal.

Mas o que é mais interessante ainda é o saber-se também qual a velocidade que a locomotiva pode atingir quando tem de puxar atrás dela um combóio de 400 ou 500 toneladas de carga.

Para essa valiação os rôlos móveis do banco de experiências fazem uso dos seus travões, chamados *Freios Fronde*.

Êstes travões são constituídos, simplesmente, por uma roda de pás que gira numa espécie de cuva cheia de água. Quando roda, as pás tendem a provocar a saída da água da cuva. Diminuindo, mais ou menos, a abertura dessa saída, ou aumentando ou diminuindo a resistência que a mesma água opõe à passagem das pás, tem-se, por consequência, o travão mais ou menos apertado, visto que quando se fazem actuar êstes travões, as rodas da locomotiva fazendo girar os roletes vencem determinada resistência.

Regula-se, pois, êsse attricto a-fim-de que êle seja igual a um combóio com determinada carga.

Neste momento, se o maquinista der todo o vapor, sabe-se, logo, depois de ver qual o andamento dos rôlos, a que velocidade poderá andar a locomotiva quando estiver a rebocar um combóio de qualquer tonelagem.

Além disso, enquanto as rodas lutam contra a resistência dos rôlos, a máquina exerce sobre o gancho do suporte onde está presa a barra de tracção, um evidente esforço, medindo-se assim, por ela própria, o esforço dispendido.

Na parte posterior do banco de ensaios, propriamente dito, está instalada uma grande cabine envidraçada, onde se reúnem vários aparelhos registadores o que permite a todos os instantes verificar a que velocidade giram as rodas da locomotiva, qual o esforço de tracção exercido sobre o gancho que a prende e qual a potência desenvolvida.

Mais aparelhos indicam as temperaturas do vapor, do gás de escapamento, da água de alimentação, e das pressões nos diversos pontos da máquina.

Outros, ainda, dão a composição exacta dos gases de combustão, com a parcela rigorosa de óxido de carbone e ácido carbónico.

Para complemento de toda esta aparelhagem há um anexo num pequeno laboratório de química, onde se analisa, não só o carvão que serve de combustível às máquinas sujeitas a experiências, como ainda lhes investigam também as próprias cinzas da combustão.

Igualmente, o banco de ensaio, não só permite avaliar a força, a velocidade e o esforço de tracção, da locomotiva, como ainda permite tomar conta do seu rendimento e o estudar os meios do que convém adoptar para uma mais eficiente melhoria de serviços.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

VÁRIAS NOTÍCIAS

SUÍÇO ATLANTICO HOTEL

O proprietário do *Suíço Atlântico Hotel*, sr. Francisco Martins, inaugurou a nova sala de jantar do seu estabelecimento, tendo para isso convidado muitos dos seus amigos, a quem ofereceu um banquete, magnificamente servido.

A nova sala que é esplêndida, estava decorada com muito gosto, sendo uma das melhores e mais amplas que existem na capital.

Presidiram ao banquete os srs. D. José Montesiños, encarregado dos Negócios de Espanha, D. Emiliano Iglésias, chefe da minoria agrária do Parlamento Espanhol, e Dr. Albino dos Reis.

Aos brindes falaram os srs. Antero Pacheco Moreira, em nome do proprietário do hotel, sr. Francisco Martins; D. Jesus Garrido, alcaide de Puenta Caldelas terra de naturalidade do sr. Martins, D. Emiliano Iglésias, pelos deputados radicais da província de Pontevedra; dr. Albino dos Reis, antigo Ministro do Interior; D. José Montesiños, encarregado dos Negócios de Espanha e João Sequeira.

A festa decorreu num ambiente de franca cordialidade e todos se referiram à personalidade do sr. Francisco Martins, exemplo de trabalho e honestidade, e a Portugal e Espanha, exaltando a missão histórica dos dois países e o seu rumo paralelo na obra da civilização cristã.

Ambas as nações foram muito aplaudidas.

O nosso camarada João Sequeira, que representava o director do jornal *A República*, falou em nome dos representantes da Imprensa, apresentando merecidas homenagens ao esforço do proprietário do hotel, o sr. Francisco Martins.

O banquete terminou cerca das 0 horas.

Agradecemos o convite que nos foi enviado.

HOSPITAL DA ALHANDRA

Na vila da Alhandra realizou-se no dia 20 do mês findo, com grande cerimonial, a inauguração do novo hospital, acontecimento que regosijou toda a população.

As cerimónias comemorativas foram iniciadas pelas 8 horas, com um bode a cem pobres, constituído por géneros alimentícios.

Às 13 horas, chegaram as entidades oficiais, entre as quais se contavam os srs. Ministro do Interior, Governador Civil de Lisboa, provedor da Misericórdia e o nosso amigo sr. Narciso Dias de Carvalho, funcionário superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e outras várias entidades em destaque, etc.

Organizou-se um cortejo desde a entrada da vila até ao edifício do novo hospital, onde aquelas individualidades eram aguardadas pelos srs. presidente da

Associação Hospitalar, director da Assistência Pública, Director Geral de Saúde, inspector de Sanidade Pública e outras pessoas.

Na sessão solene que se organizou, o sr. dr. França Vigon felicitou-se, em nome da vila, da Misericórdia e do hospital, pelo esplendoroso caracter desta festa, que se integra nos destinos populares e de assistência desta histórica localidade.

Efectuou-se depois um "Pôrto de Honra" no salão nobre do teatro Salvador Marques, ao qual assistiram todas as entidades oficiais, muito povo, e os corpos dirigentes da Associação do Hospital e Misericórdia de Alhandra e Imprensa.

A interessante festa foi abrilhantada pela banda local, composta de 80 figuras.

Ao ilustre provedor da Misericórdia agradecemos o convite que nos foi enviado.

COMPANHIA DE MOÇAMBIQUE

Foi nomeado administrador, por parte do Estado, da Companhia de Moçambique, na vaga aberta pelo falecimento do comandante Filomeno da Câmara, o sr. capitão António Raul da Mata Gomes Pereira, antigo Ministro do Interior e actual Governador Civil de Évora.

A CRISE DO LIVRO

A Comissão de Defesa do Livro, da Associação dos Editores e Livreiros de Portugal, realiza, depois de amanhã às 21 horas, na sede, rua Garrett, 80, 2.º, uma sessão magna, onde serão tratados, entre outros, vários assuntos que se referem à representação a dirigir ao Governo, tais como as pautas sobre o papel, taxas postais, cobranças para as Colónias e transferências do Brasil.

Podem tomar parte nos trabalhos desta reunião, além dos representantes da Imprensa, jornalistas, escritores, autores, livreiros, editores e dirigentes das artes gráficas.

CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS

A Direcção do Sindicato dos Industriais Gráficos de Portugal dirigiu uma circular aos seus associados, a avisá-los de que, segundo as disposições do decreto n.º 24:894, são obrigados a preencher, até 15 de Fevereiro, um boletim de informação industrial, que é fornecido, gratuitamente, na sede da Circunscrição Industrial do Sul, rua de S. Pedro de Alcantara, 45, e deve ser entregue na Direcção Geral das Indústrias, no Terreiro do Paço, incorrendo os contraventores na multa de 100\$00 a 10:000\$00.

Pelo decreto n.º 24:916, também são obrigados a preencher uma declaração, cujo modelo deve ser adquirido na Repartição de Finanças, acerca do montante das suas transacções e outros informes. O prazo para estas declarações termina em 28 de Fevereiro, e

a multa é de 1:000\$00 a 5:000\$00 em caso de falta ou de inexactidão nas respectivas informações. Por este mesmo decreto, os delegados à comissão distribuidora da contribuição industrial passam a ser eleitos na Câmara Municipal e não no Sindicato.

A VENDA DO CAMINHO DE FERRO DO NORTE DA MANCHÚRIA

Comunicam de Tóquio à "Rengo" que foi confirmada a venda do Caminho de Ferro do Norte Manchu, estando virtualmente concluídas tôdas as negociações. O preço da venda teria sido de 140 milhões de yens, e as indemnizações por licenciamento dos empregados soviéticos elevar-se-iam a 30 milhões. Um terço pago em dinheiro e 2/3 em "nature". Este último pagamento seria escalado por 3 anos e feito, principalmente, em arroz, seda, textéis chá, e aparelhos eléctricos.

CONGRESSO INTER-INSULAR

Madeirenses e açoreanos vão dentro em breve organizar as bases para um congresso Inter-Insular.

A propósito deste grande acontecimento transcrevemos, com a devida vénia, do nosso colega *Diário de Notícias*, alguns trechos de uma local publicada na sua secção insular:

Distantes um do outro e a distância aproximada da capital — os dois arquipélagos adjacentes — têm procurado de preferência o seu contacto directo com o Continente, onde se encontra o Poder Central e com o qual se estabelecem as principais relações comerciais.

Não se têm desconhecido, no entanto, um ao outro os dois arquipélagos, sendo afectuosas as suas relações, pela mesma afinidade de gente das Ilhas — portugueses dos melhores, por onde começou a expansão de Portugal para além do mar.

Privadas de navegação directa para o Continente a não ser por alguns navios estrangeiros, os açoreanos têm feito, desde a guerra, a sua passagem pela Madeira, nas suas viagens para o Continente ou de regresso aos Açores. Isso tem concorrido, por ventura, para que, desde então, se tenham tornado mais estreitas as suas relações, quer pelo lado afectivo quer na ordem comercial.

Daí têm resultado algumas excursões de confraternização entre madeirenses e açoreanos o que mais intimamente tem permitido conhecerem-se os dois povos insulares.

Em tal conformidade, foi ultimamente lançada a ideia de um congresso inter-insular pelo jornalista açoreano Rebelo de Betencourt que na Imprensa da capital afirmou também já os seus méritos.

É de todo o ponto louvável a ideia que tem sido acolhida com aplauso nos dois arquipélagos, permitindo antever o seu completo êxito.

Apesar de algumas características diferenciais, há uma comunidade de sentimento insular entre madeirenses e açoreanos, assim como comuns lhe são interesses de administração autónoma e vida intelectual e económica.

Merece a mais circunstanciada referência a iniciativa de Rebelo de Betencourt pela qual se devem interessar também madeirenses e açoreanos da capital por intermédio das colectividades — Casa da Madeira e Grémio dos Açores.

Não deixarão, por certo, essas agremiações de patrocinar a realização do Congresso Inter-Insular.

CARTÕES DE BOAS FESTAS

Recebemos e agradecemos, retribuindo os desejos de boas festas e ano novo, cartões dos srs. Santiago Estapé Pagés, presidente da federação industrial de Auto-Transportes da Catalunha; F. Nunes Bernardo, proprietário de *A Iluminante*, de Lisboa; F. Doménech, de Barcelona e José Manzanares Baró, presidente da Mutualidade da F. I. de A. T. da Catalunha.

7491

VIAGENS E TRANSPORTES

Desde o dia 28 do mês findo, o horário da linha de Santa Comba Dão a Vizeu, sofreu a seguinte alteração:

Suprimido o comboio n.º 52 às segundas feiras, passando a efectuar-se neste dia o comboio n.º 60.

Suprimido o comboio n.º 57 aos sábados, passando a efectuar-se neste dia o comboio n.º 55.

Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

FOLHETIM DA «GAZETA»

OS MISTÉRIOS DA SUBJECTIVIDADE

1.º MATUSCKA, CRIMINOSO OU IRRESPONSÁVEL? — OUTROS FEITOS DE IDÊNTICA MALDADE — ANALOGIA BASILAR DE TRÊS CASOS DIFERENTES — MAIS CIRCUNSTÂNCIAS SIMILARES

Por ALEXANDRE FILIPE SETTAS

Matuscka, descarrilador de comboios

CERTAMENTE que a opinião pública, ao ouvir ainda o sinistro nome de Silvestre Matuscka, vibra indignada e com emoção pela maldade desse diabólico indivíduo que, provocando pavorosas catástrofes ferroviárias, mostrava nos seus malévolos e crueis cometimentos um requinte de perversidade que por nada poderia vir a justificar-se, dada a circunstância do mobil, desconhecido, não ter fins sociais ou políticos, nem se poder confirmar tais acções como partindo dum louco absoluto.

O famigerado Matuscka que tinha no seu activo de ignóbil criminoso nada menos de quatro terríveis catástrofes, provocadas por êle só, depois de por elas haver respondido nos tribunais da Áustria, foi igualmente acusado no Tribunal de Budapeste, pelo seu quinto descarrilamento que, sem o mínimo apêlo o condenou à morte.

Tão perverso crime fôra perpetrado numa noite de Setembro ou Outubro de 1931, fazendo saltar com explosivos o viaduto de Bia Turbagui (ou, Biatorbagg), poucos momentos antes de nesse mesmo local atravessar o comboio expresso de Viena a Budapeste, o qual, por o maquinista não se aperceber dessa interrupção de via, descarrilou, projectando-se no fundo do barranco, como previra o malvado que assim maquiavelara o trágico sucedido.

Nesse lamentável acidente, além da perda absoluta do material circulante e de grande parte de via e passagem, teve a tragédia, como triste somatório final, mais 22 mortes, vítimas horrorosamente trucidadas, e, catorze feridos a contorcem-se doridamente entre os informes montões de escombros.

E enquanto êsse ambiente de pavor não era abrandado pela chegada de socorros, o criminoso ria e cantava, freneticamente, demonstrando por mil maneiras diversas uma alegria de doido, exaltada por vivo contentamento. Por fim desapareceu do local da catástrofe e

chegou a ser visto noutros pontos afastados, abatido de moral, acambrunhado e medroso, mas em breve lhe perderam a pista para só muito depois o apanharem.

Porém, como a rede dos tenebrosos crimes aumentava estendendo-se a outras jurisdições, foi anteriormente Matuscka, como acima já dissemos, condenado pelos tribunais de Áustria, que lhe atribuíram



Matuscka ao sair dum dos tribunais onde foi julgado

20 anos de prisão celular, como sendo a conta julgada precisa para remir os seus crimes, saldando-os, assim, à sociedade.

Contudo, êsse satânico descarrilador de comboios, símbolo da maldade devastadora, é possível que não seja um vulgar, ainda que extraordinário criminoso.

No decorrer dos seus julgamentos chegou-se mesmo a fazer nítidas referências a um tal Jean Kiss, cognominado por «Leo», o qual num café de Budapeste teria hipnotizado o reu, tornando-o desde êsse momento como que um homem sem acção para reflectir, seu escravo submisso, enfim, um elemento inconsciente da vontade imperiosa que o forçava a obedecer para o mal.

O próprio Matuscka, pessoa culta, excelente chefe de família, herói da Grande Guerra, onde servira como oficial de engenharia do exército austro-húngaro e conceituado industrial, embora houvesse tirado os preparatórios para seguir a carreira eclesiástica, confirmou no Tribunal a influência estranha, poderosa e pertur-

bável a que não podia subtrair-se. Os fluidos psíquicos que recebia do tal «Leo» eram a razão única que cegamente o impelia a tais actos, verdadeiramente tão condenatórios que até a sua própria consciência, em momentos de perfeita lucidez repudiava, a despeito de os ter de cumprir fielmente em virtude dessa estranha e poderosa obcecação que lhe anulava a vontade.

Mas o mais interessante é que o seu defensor oficial, o Dr. Tibor Levay, ouviu dalgumas testemunhas, entre elas um habitante de Budapeste que conheceu pessoalmente o hipnotizador, já falecido nesta época, o qual teria mesmo declarado à testemunha que, ao Matuscka, seu admirável «sujet», seria capaz de o suggestionar a tais proezas que, se êle, o seu dominador quizesse, até o parlamento do próprio país voaria pelos ares, sob a acção da dinamite que Matuscka distribuiria como melhor entendesse para o efeito ordenado.

E tão misteriosa é essa figura de homem apocalítico e tenebroso que o presidente do Tribunal ordenou, a certa altura da audiência que esta se prolongasse secretamente, até apuramento final e completo das responsabilidades morais de Matuscka.

De positivo o que se sabe é que Silvestre Matuscka semeou a desgraça, com as suas acções e gerou inocentes vítimas com tão inexplicável perversidade.

Será, contudo, êste caso único nos annos do crime?

Haverá, de facto, qualquer força estranha a vincular o seu império na débil vontade de quem se transforme em servil instrumento dum verdadeiro criminoso?

É possível. Mas a tão complexo estudo, fora dos nossos restritos recursos de modesto jornalista, melhor cabem as atenções dos psicólogos e psiquiatras.

Quanto a nós, por correlação de factos e para demonstrar a similitude de circunstâncias, vamos agora relatar um dos muitos casos que Robert Boucard nos relata num dos volumes da valiosa colecção de obras que tem editado sobre a espionagem e os meandros sempre ocultos,

bem disfarçados e traiçoeiros dessa formidável organização secreta, garantia simultânea da defesa e ataque de todos os países deixando para o final, e a corroborar o que Matuscka alegou em sua defesa, o célebre caso de *Jack, o estripador* que, tal como pelos crimes dêste tenebroso descarrilador de combóios, tanto apajxonou o interesse do público de então, pelas degolações e medonhos trucidamentos que fazia nas suas vítimas.

Um anjo... diabólico

Uma encantadora menina, descendente duma família nobre, de manifesta probidade moral — pelo menos assim se julgava — e acendrado patriotismo, fez parte da Grande Guerra, como enfermeira solícita e carinhosa, numa das ambulâncias do front.

No cumprimento do seu caritativo serviço era duma inexcédível dedicação para com os feridos e, nunca, nem ao de leve, teve qualquer expressão de fadiga, atitude de medo, ou outras mostras de aborrecimento que lhe podessem determinar a mais insignificante e desprimorosa crítica aos serviços a que estava adjunta.

O seu sorriso franco, sempre consolador, era também um dos muitos atributos de bondade que ela sabia expender nos seus desvelados cuidados clínicos com que prodigalisava os tratamentos necessários a quem tinha a seu cargo na ambulância.

Solicita em extremo, as suas mãos de adorável enfermeira estavam, de dia e de noite, sempre prontas para socorrer os necessitados e o seu olhar meigo, terno e bondoso igualmente pronto a derriamar-lhes no coração o inefável prazer dum santo e virtuoso carinho.

Assim beneficiava os seus feridos, pensando-lhes as dilaceradas carnes e banhando-lhes simultaneamente os seus corações com o bássamo inextotável duma elevada e rara filantropia.

Vigiava-os perene de cuidado maternal e nessa demonstração de puro amor tornava-lhes a dor mais branda e a esperança mais acessível pelos lenitivos dispensados.

Ora, sabendo-se bem quanto ela era dedicada como verdadeira patrióta não era de estranhar que no seu modesto quarto de repouso se vissem pelas paredes uns simples mapas topográficos, desenhados em escala grande, dos que o Estado Maior dos exércitos editam especialmente para os seus serviços de táctica militar.

Quem se poderia, pois, admirar de vêr naquelas paredes despidas de outros adôrnos as cartas coloridas de umas tantas regiões onde se debatia a sorte do seu país.

Evidentemente que ninguém, visto que em tais circunstâncias era tudo quanto havia de mais natural. Jamais tratan-

do-se duma pessoa ao abrigo de qualquer suspeita.

Por êsse facto a dedicada enfermeira continuava a mantê-los sempre afixados nas mesmas paredes e, quando entendia, marcava-lhes, com umas bandeirinhas coloridas, de inocente aparência, o que fôsse, traçando nos mesmos certas garatujas que... só muito mais tarde foram descobertas, observadas e interpretadas, pelos agentes do 2^{me} Bureau, entidade francesa similar da sua congénere de Londres, o famoso *Brithis Intelligence Service*.

Agora já que a interessante enfermeira está apreciada pelo aspecto mais honroso da sua vida temos o dever de elucidar os leitores que a mesma menina era simultaneamente um tanto ou quanto leviana, em assuntos dos chamados amorosos, ainda que essas ligações, a maior parte das vezes, se desenrolem sem o menor sentimento de amor.

Sendo assim não será de estranhar que a referida enfermeira mantivesse ternas e freqüentes ligações de íntimo *flirt* com dois jovens oficiais, um do Estado Maior e outro da arma de artilharia, cujas formações vinham alternadamente e com freqüência de periodicidade regular, ao repouso na próxima aldeia vizinha da ambulância.

Qual a ordem das confidências entre êles trocadas, sempre foi assunto impossível de saber-se. Contudo, pelo espírito de especial penetração dedutiva que os inspectores de vigilância têm tão desenvolvido, chegaram a suspeitar... por meras suspeitas.

E, à força de perseverança acabaram por conseguir uma observação que se lhes afigurou de interessante conhecimento: a deslocação das bandeirinhas, marcando o que fôsse, ainda mesmo antes de se realizarem quaisquer operações a que correspondessem uma nova localização dessas bandeiras.

Ainda independente dêste facto veio outra circunstância a corroborar as suspeitas que então começavam a tomar certa consistência.

Mais tarde, porém, veio a saber-se, ou pelo menos a deduzir-se que essa encantadora menina enfermeira, entre beijos cedidos com ardência ou falsidade, dizia invariavelmente aos seus amantes o seguinte:

— «Dize-me, queridinho, onde te bateis e onde se batem os homens que tu comandas, para que eu melhor possa concentrar as minhas ideias quando estiver a olhar o mapa e a pedir ao Bom Deus pela sorte de quem me é querido. Parece-me que a nossa separação será menos penível, assim, dessa maneira».

Claro que ninguém nesses casos teria deixado de se emocionar com a lembrança exposta em termos tão naturais e,

dessa forma recusar-lhe as indicações solicitadas com tão visível empenho era manifesta ingratidão.

Por isso os dois oficiais — qualquer dêles ignorava, contudo, a existência dum rival —, prestavam-se confiadamente a responder a esta espécie de interrogatório. Falavam sobre a vida das trincheiras, referiam-se aos ataques do inimigo e acrescentavam detalhes, todos tendentes a avolumar a dose os conhecimentos pedidos.

— «O sector X... está realmente bem defendido. Por isso não te arreçais, meu amor. — Diziam-lhe os amantes, por exemplo, ou: — para mais nós temos lá peças de tal calibre que, perfeitamente disfarçadas, podem com firmeza, atacar sem receio de serem descobertas».

E com certas palavras e irrefletidos gestos demonstrativos do que expunham iam acompanhando no mapa essas perigosas confissões, feitas, aliás, com absoluta boa fé.

Depois, todos êsses informes eram em seguida cuidadosamente registados pela enfermeira que, graças a essas exatidões e aos números dos regimentos que ia vendo na parte interior da escarcela das fardas dos feridos que entravam, como era, então, de providente uso, conseguia reconstituir o estado e situação de momento das forças do seu país, em certos sectores do front.

¿ Mas, como, ou por que subterfúgiu, conseguia a seráfica enfermeira, evidentemente uma ardilosa e bem industrializada espiã, remeter as suas comunicações para o inimigo, cujos serviços embora nunca fossem remunerados deviam no entanto ser atendidos na rectaguarda com justificado interesse?

As suas cartas de família, ou mesmo a correspondência trocada com pessoas da sua amizade e que por mais duma vez já tinham sido violadas pela censura militar e submetidas a minuciosas investigações dos criptógrafos, nunca tinham dado o menor resultado, deixando escapar qualquer indício comprometedor, a-pesar-de algumas vezes as terem subm.tido aos reagentes a utilizar em casos idênticos.

O motivo que originava tais insucessos aos investigadores era determinado pelo facto da prudência e habilidade da delinquente ser máxima.

(CONTINUA)

No próximo número:

**QUEM ERA JACK,
O ESTRIPADOR**

A ÚLTIMA NOVIDADE EM TÉCNICA TELEFÓNICA

O APTOFONE

custa-lhe apenas

100\$00

por uma só vez

e é a máxima

expressão da

comodidade

em serviços telefónicos



O APTOFONE

é o aparelho

IDEAL

para médicos,

advogados, para

todos, enfim, os

que trabalham e

querem desen-

volver a sua

actividade cómodamente

O APTOFONE

*Peça esclarecimentos à THE ANGLO-PORTUGUESE TELEPHONE COMPANY LTD.
R. Nova da Trindade, 43 — LISBOA e Rua da Picaria, 5 — PORTO*

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.

Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France

SISTEMAS KARDEX

PARA ORGANIZAÇÕES SUPERIORES

Deixe que
KARDEX
Administre
os seus
Negócios!

Com o sistema Kardex V. S. terá sempre à vista os detalhes mais importantes dos seus negócios; poderá acompanhar sem equívocos todas as suas actividades comerciais e encontrar-se-á em condições de apreciar o verdadeiro desenrolar de todos os acontecimentos sem que nada lhe passe despercebido

KARDEX
ARQUIVOS VISIVEIS



**Assegure os seus lucros
com o Kardex**

A O CONTRÁRIO do que ordinariamente se julga, a administração dos negócios torna-se cada vez mais fácil. O administrador de um negócio pode agora exercer um *contrôle* contínuo e exacto em todos os diferentes departamentos, com muito maior facilidade que em qualquer outra época da história comercial, com tanto que administre os seus negócios com a ajuda do sistema KARDEX.

Ponha V. S. a administração dos seus negócios sob o *contrôle* KARDEX e poderá seguir atentamente a marcha dos acontecimentos, bastando apenas lançar a vista a algumas gavetas do armário KARDEX. Tudo o que V. S. quiser saber lhe aparecerá ante os olhos em forma clara e concisa.

V. S. pode inteirar-se do actual estado de coisas instantaneamente. Pode apreciar o que se tem feito e o que se tem deixado de fazer. Pode saber se o negócio caminha para diante

ou para trás. Pode dizer se está ganhando dinheiro ou se está deixando desaparecer os lucros devido a desperdícios e erros que poderiam ser evitados.

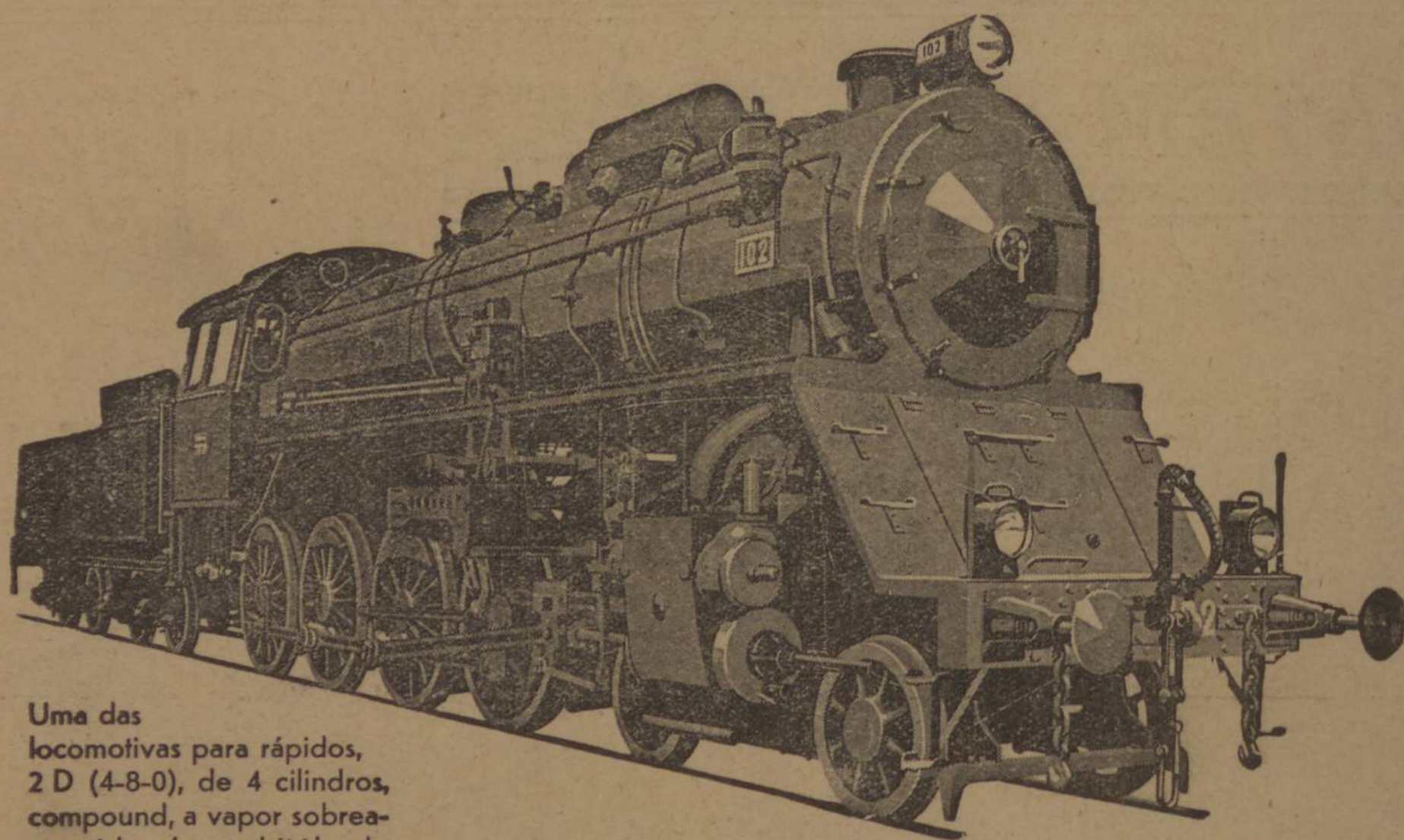
KARDEX toma nota pormenorizada de todo este estado de coisas e indica com precisão o desenvolvimento completo dos seus negócios, sem que para isso seja necessário aumentar o pessoal. Pelo contrário, o emprego do KARDEX representa uma notável economia visto que reduz o trabalho de escritório e pode ser adoptado pelos seus actuais empregados. Não se necessitam conhecimentos especiais para pôr em funcionamento o sistema KARDEX.

Uma vez que V. S. compreenda a economia de tempo e trabalho que o KARDEX representa, querera imediatamente pô-lo em prática sem demora alguma. O representante KARDEX fornecerá a V. S. todas as informações e informará qual é o melhor sistema para o seu negócio.

Querendo telefonar para 2 1802, um competente tecnico KARDEX visitará V. Ex.^a a qualquer hora, estudará e apresentar-lhe-á um plano prático de remodelação dos seus serviços, sem o minimo encargo

CASA REMINGTON

LISBOA — Rua Nova do Almada, 109, 2.º — Telefone 2 1802



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitola de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A. G.

Há já mais de meio seculo

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se teem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Porto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para ondê deve ser dirigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

Todo o turista não deve viajar sem possuir o «Manual do Viajante em Portugal»
A' venda em tôdas as livrarias do País e na Rua da Horta Sêca, 7-1.º — Preço 25\$00