

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 FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PÚBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO  
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone: P B X 20158

## LINHA DE CIRCUNVALAÇÃO DO PORTO



ESTAÇÃO DE S. MAMEDE

# B E B R A

&

# B R A V O

Rua dos Fanqueiros, 122, 1.<sup>o</sup> 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 todas as polvoras

**Chapas galvanizadas**, lisas ou onduladas

**Chumbo** em barra e laminado

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

**Creosote** para injecção 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** I T L U, 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 Níquel**

**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.<sup>IA</sup>  
BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA**

A firma que instalou o maior número de kilowatos nas Centrais Eléctricas Portuguesas—  
A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal: 15 turbinas com a potência de 43.575 cavalos

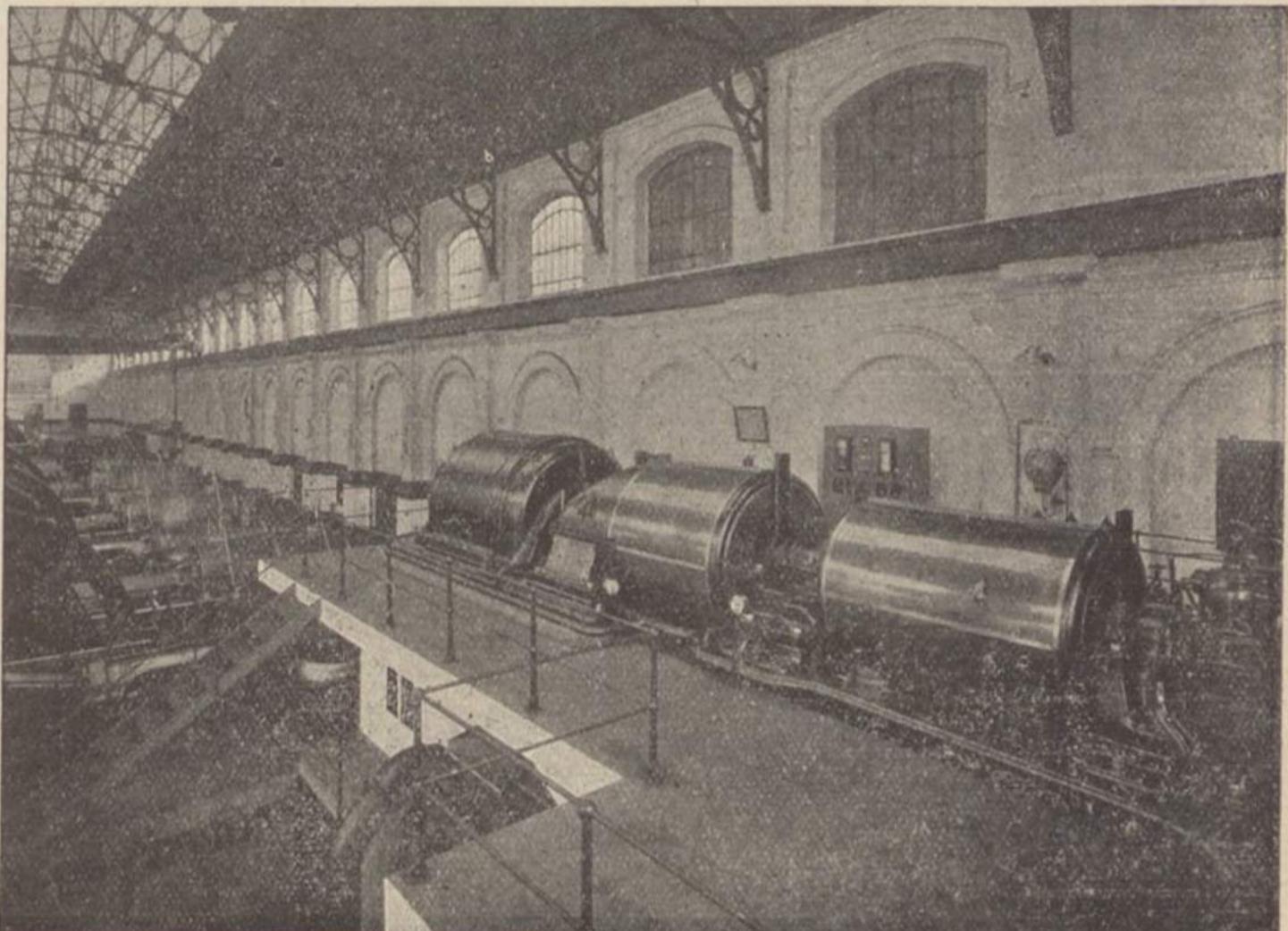
Representante geral:

**EDOUARD  
DALPHIN**

ENGENHEIRO-  
DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manoel, 191-2.<sup>o</sup>

**P O R T O**



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



**E U R O P É A**  
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 20911**

PORTUGAL

Restaurante do Entroncamento

Sob a direcção de

**FRANCISCO MÉRA**

Ótimo serviço de mesa.

**ALMOÇOS E JANTARES**

por encomenda

**ENTRONCAMENTO**

(ESTAÇÃO)

PORTUGAL

VISITAE

Caldas da Rainha

e o seu melhor hotel:

**HOTEL CENTRAL**

PORTUGAL

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Telefone 22943      LISBOA

Director — Joaquim Bustos 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: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Pórtico: Tait & Co. Rua Intendente 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.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

ARMAZÉM

DOCA DE ALCANTARA

## LUSABITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalizações de água, gás e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

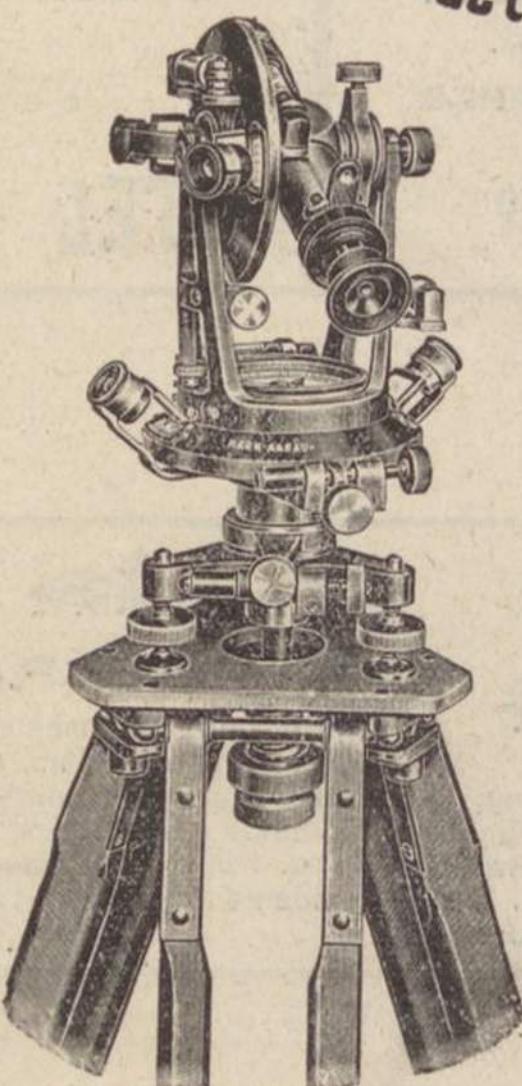
CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.<sup>DA</sup>

RUA DO ALECRIM, 10—LISBOA—Telefones 23948 e 28941

**MAYBACH**

UNICO AGENTE  
CARLOS CUDELL GOETZ,  
PR. DA ALEGRIA, 65  
L I S B O A  
TELEFONE: 23831  
TELEGRAMAS: CARDELETZ

*Boîtes de compas de précision*



INSTRUMENTOS  
DE PRECISÃO

**Kern**  
AARAU

TAQUEÓMETROS

ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho  
em todas as casas  
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA

Rua dos Fanqueiros, 15, 2.<sup>o</sup>

## "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, tomado res-  
ponsabilidade em todos os concertos que lhe sejam con-  
fiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. HORTA SÉCA, 9

Tel. 22942

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

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

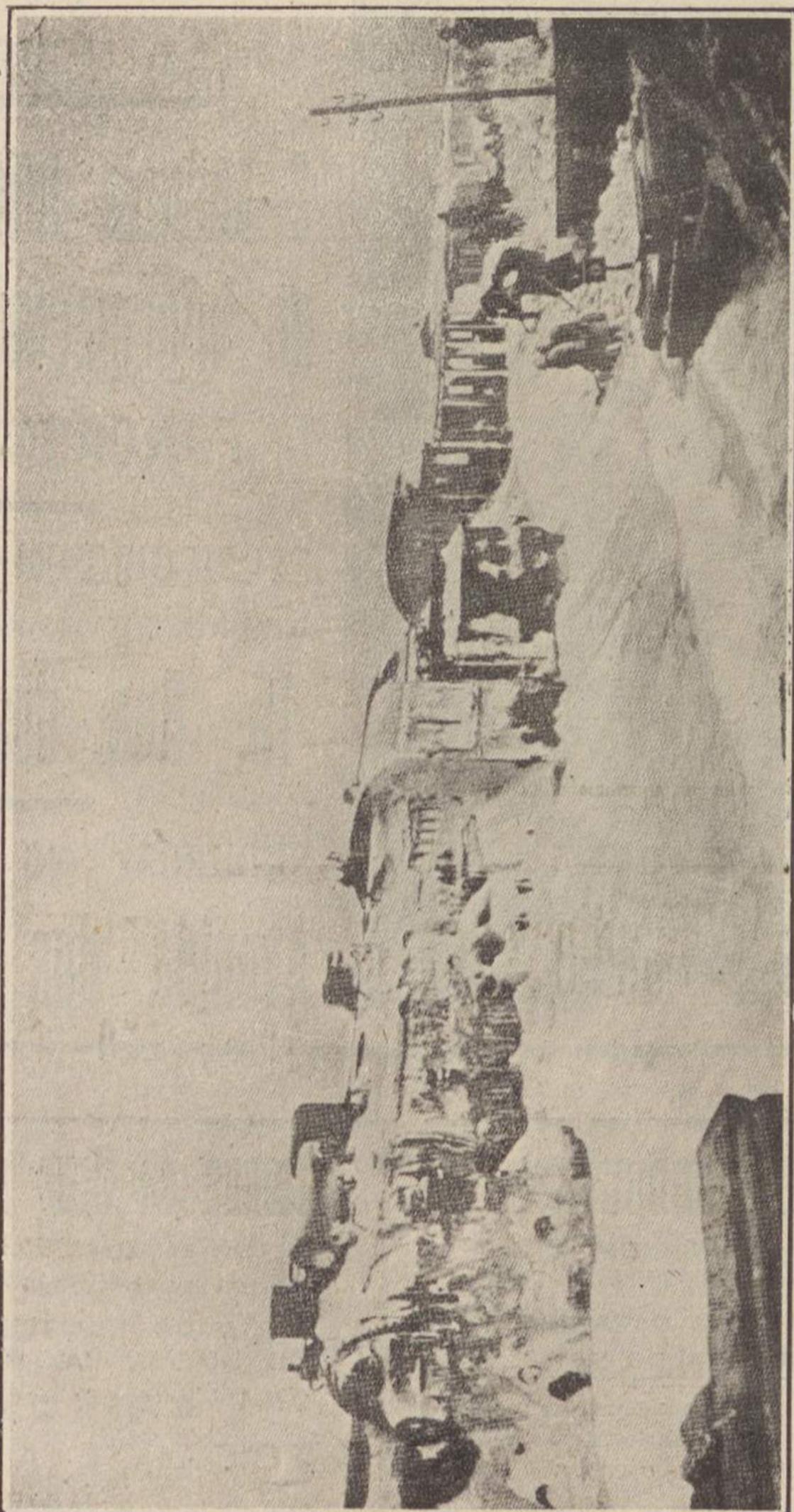
SÉDE EM LISBOA  
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

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

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

# PAGINA ARTISTICA



UM COMBÓIO BLOQUEADO PELO GÉLIO IMPOSSIBILITADO DE SEGUIR VIAGEM

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS  
— 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.<sup>a</sup> 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 gelo impossibilitado de seguir viagem. — Caminhos de Ferro. — A crise dos nossos caminhos de ferro, pelo Eng.<sup>º</sup> J. FERNANDO DE SOUSA. — Organização Sindical dos Ferroviários. — Ecos & Comentários, 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.<sup>º</sup> ARMANDO FERREIRA. — Em Vitry sujeitaram 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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

**FUNDADOR**

L. DE MENDONÇA E COSTA

**DIRECTORES**

Eng.<sup>o</sup> FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

**SECRETARIOS DA REDACÇÃO**

OCTAVIO PEREIRA

Eng.<sup>o</sup> ARMANDO FERREIRA

**REDACÇÃO**

Eng.<sup>o</sup> 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.<sup>a</sup> ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.<sup>a</sup> MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.<sup>a</sup> JAIME GALO

Coronel de Eng.<sup>a</sup> 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.<sup>as</sup> 35.00

**FRANÇA** ( ) fr.<sup>os</sup> 100

**ÁFRICA** ( ) . . . 72\$00

Empregados ferroviários (trimestre) . . . . . 10\$00

Número avulso. . . . . 2\$50

Números atraçados. . . . . 5\$00

**REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS**

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.<sup>o</sup>

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.<sup>o</sup> aditamento à classificação geral de mercadorias P. V., sobre a alteração a introduzir nas rúbricas, 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.<sup>o</sup> 98, referente ao transporte de faxina-motano e lenha, proposto pela Companhia Portuguesa; o 1.<sup>o</sup> aditamento às concessões especiais para o transporte de Vinho de pato, estabelecendo o retorno de taras vasias, procedentes de Santa Comba (local), ou anteriores para Tondela, Sabugosa e Parada de Gonta, proposto pela Companhia Nacional; os 21.<sup>o</sup> e 10.<sup>o</sup> 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 transpostos 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.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes, para as estações de Tomar e Beja, nos dias de mercados; o 35.<sup>o</sup> 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.<sup>a</sup> classe, válidos para uma viagem diária, de ida e volta, da estação do Lavradio para as de Moita e Alhos Vedros; e o 2.<sup>o</sup> aditamento à tarifa E. I. n.<sup>o</sup> 3, de G. V., para bilhetes de assinatura, concedendo a redução de 50 por cento sobre os preços do artigo 1.<sup>o</sup> 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 quase todas 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 quase toda a rede de via larga, apesar do movimento extraordinário determinado pela exposição do Pôrto e das múltiplas excursões organizadas, vê diminuirem 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 toda a parte desvios de tráfego sem compensação suficiente nas carreiras afluentes. O desenvolvimento da rede telefónica facilita relações, que dantes davam lugar a freqüentes 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 voltarmos os olhos para os 713 quilómetros de via reduzida, o quadro é ainda mais angustioso.

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

Companhia Nacional

> Portuguesa (Vale do Vouga)  
do Norte de Portugal

|                      | linhas próprias | km. | tot. |
|----------------------|-----------------|-----|------|
| linhas subarrendadas | 185             | 353 |      |
|                      | 171             |     |      |
| linhas próprias      | 178             |     |      |
| linhas próprias      | 143             |     |      |
| linhas subarrendadas | 56              | 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 despesas da exploração.

Nessas linhas em exploração, que têm condições satisfatórias de tracção (curvas de 150<sup>m</sup> 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 desafogada.

O sub-arrendamento das acções, ou antes o trespasso das duas linhas do Corgo e do Sabor, ambas de 1<sup>m</sup> e com curva de 75<sup>m</sup> (que descem a 60 no troço Régoa-Vila Real) e rampas de 25<sup>mm</sup>, 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 deles 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 Sabôr.

Mostrei nesse artigo como eram inadmissíveis as prescrições do respectivo contrato. Apesar da hermenéutica benéfica e latitudinária do juizo 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.<sup>a</sup> e 18.<sup>a</sup> 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 Assemblea 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.<sup>o</sup> 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 quase 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.<sup>º</sup>—Os sindicatos nacionais do pessoal dos caminhos de ferro organizar-se-ão, conforme a classificação profissional do mesmo, nos três grupos seguintes:

concelhos e Sá, demonstra a possibilidade de extinguir os *déficits* próprios das duas linhas pela transformação do sistema de tracção e emprego 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 ocuparei mais especialmente depois de abranger neste estudo a linha do Tâmega.

(Continúa).

- 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.<sup>º</sup> 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.<sup>º</sup> Dentro dos sindicatos nacionais, constituídos nos termos desta lei, poderá ainda ter aplicação o disposto no artigo 4.<sup>º</sup> do decreto-lei n.<sup>o</sup> 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.<sup>º</sup>—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.<sup>º</sup>, abranger apenas uma das regiões.

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

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

Art. 5.<sup>º</sup>—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.<sup>º</sup>—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.<sup>º</sup>—Em tudo o que não esteja previsto nesta lei vigoram as disposições do decreto-lei n.<sup>o</sup> 23.050.

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA  
Sempre Sortes Grandes!

# ECOS & COMENTÁRIOS

Por NICKLES

## TURISMO NA GUARDA

**S**ERVIÇOS profissionais me obrigam a uma rápida visita á cidade da Guarda onde o frio nos não deixa pôr pé em ramo verde, marcando o barómetro 5 graus negativos. A viagem até à Pampilhosa foi admirável e no entroncamento para a linha da Beira Alta uma cómoda carroagem mixta de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> 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 à 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 incêndio, faz-nos transportar á povoação velha que se diz originária da Lancia Oppidana dos Romanos, reedificada 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.

As 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.<sup>a</sup> ou 3.<sup>a</sup> 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 hoteis, continua a ser uma cidade sem recursos, com um modesto cinema que só funciona uma ou duas vezes por semana e que para desopilar o figado 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**s. 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 daquela 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.<sup>º</sup> do decreto n.º 21.990, de 16 de Dezembro de 1932, a seguinte redacção:

«Artigo 6.<sup>º</sup> — 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 possuirem 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 à 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.<sup>º</sup> — A doutrina do corpo do presente artigo aplica-se igualmente a todos os inválidos ou grandes inválidos que, depois de terem sido presentes á junta especial de que trata este diploma ou à de recurso, sejam colocados em situação que lhes dê direito a continuar a beneficiar das vantagens do Código de Inválidos.

§ 2.<sup>º</sup> — Áqueles que sejam considerados grandes inválidos será, por igual modo, retirado o aumento de 10 por cento a que se refere o § 2.<sup>º</sup> do artigo 70.<sup>º</sup> do decreto n.º 16:445, 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

**S**EGUNDO informa *The Chicago Tribune*, no decurso duns trabalhos na Associação Psicológica Americana, em Nova York, um psicólogo erudito, o doutor Joseph Jastrow analisou científicamente 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 dum exagerado por si próprio. É além disso um fanático do tipo disciplina (?) e sofre igualmente dum farta dose de ilusões. Conclui, por fim, que à 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...

**S**E 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 ahi muito escápe aberto!... Pois, numa grande fábrica de Nova York os respectivos

engenheiros conseguiram que tôdas as máquinas e todos os operários trabalhem sem produzir o menor ruido.

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

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

### O ELOGIO DA LOUCURA...

**G**EORGE 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 cinqüenta 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 armadios, *cinqüenta 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 êsse mundo fóra !

### FALTA DE HUMANIDADE

**H**Á tempos foi recebido no Torel 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 atraçou 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 á 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 êle 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"

**H**Á 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-Vila).

Um pantaleão qualquer lembrou-se de inventar que José da Silva Marques, de 15 anos, ali residente, filho do operário fabril sr. José Abilio 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 acreditava em bruxês 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 êsses idiotas que cavaram os ossos do padre Chagas que há 4 séculos está livre de tantos idiotas.

### AUDÁCIA DE LADRÕES

**D**Izem de Berlim que alguns bandidos conseguiram entrar na automotora Coblença-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 magninista. Os gatunos, porém, perceberam a intenção do condutor do carro e começaram a fazer fogo contra êle. O pessoal da automotora, alarmado pelas detonações, parou o veículo. Entregaram-se á prisão três indivíduos, que foram obrigados a descer. Nesse 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 combóio 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 combóio e fechamos as janelas à passagem do túnel ?!...

Não nos dizem mais nada ?

Ora, ora.

### O "BORDA D'AGUA"

**A**SSINADO pelo *O Destino* e com o título *Juízo 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 quase varrida por uma peste nova. As mulheres andarão com um febrão levado do demo e o nudismo, talvez por êsse facto, tomará grande incremento a-pesar-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 manicômio,

# A VISÃO DA GUERRA

## PROTECÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO CONTRA OS ATAQUES AÉREOS

Por FERNANDO PINHO

**O**S homens querem a paz! Os representantes diplomáticos dos governos proclamam nos seus discursos e em todas as reuniões, mesmo nas chancelarias, esse 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 este 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 deste 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 ferreas e os grandes estabelecimentos industriais servidos por rôdes particulares inseridas na rede geral, constituiram objectivos apetecidos para as esquadrias de bombardeamento inimigas.

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

Presentemente mesmo, na Ásia Oriental, os japoneses no espaço de 6 semanas destruíram em 1933, por meio de ataques aéreos, 4 importantes nós de linhas ferreas 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 desses 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 ele 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:

1º — 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 25.054 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:

2º — O passaporte de missão especial não constitue um direito definitivo ao jornalista, mas pode, 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.

3º — 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 responsabilidade 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 outro, 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, dum 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 êstes 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 emprêgo deste

O requerimento deve ser acompanhado da declaração datada de há menos de 8 dias e autênticada 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.

4º — 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, propor 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.

5º — 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.

6º — 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 alcada 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 dobro, nos meses de Março e Abril. Para efectuar êsse 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 trôços de via colocados sobre os bosques muito densos.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

**ESPAÑA** De acordo 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.<sup>a</sup> classe em mixtas e outras tantas de 3.<sup>a</sup> classe, das quais serão ocupadas com *bars* um certo espaço.

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

**FRANÇA** A-pesar-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 rête da velocidade.

O combóio "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 combóios na mesma linha, a velocidades análogas.

A análise a este 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 rivalizar com as mais modernas e valores automotoras.

**INGLATERRA** Uma companhia de caminhos de ferro ingleses, a Great Western, vai por estes dias pôr em circulação um novo combóio, 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 almôço, 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 Great 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 combóios 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 estes 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 £ 1.750.000. Depois de completado este projecto, a Companhia terá uma rête 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 eloqüente do optimismo das direcções das companhias respectivas no que diz respeito ao futuro económico do país.

### ITALIA

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 possue. 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 vasias 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 máquinas 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 vestíbulo inferior do edifício da estação, passará durante aquella temporada, para o vestíbulo superior (nível da gare).

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### ATRAZO DÊSTE NÚMERO

Por motivos estranhos à nossa vontade sai este número da *Gazeta* com atraso 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 ELEGÂNCIA, A QUE SEU CUNHO CARACTERÍSTICO Torna DE AGRADÁVEL 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 sacrifícios.

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 séde 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.<sup>a</sup> D. Maria Terêsa Pressler Chagas, pai das sr.<sup>as</sup> 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

As 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 Repórters", "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 profundeza 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 eminent 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 Govêrnos 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 Autónoma 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 êles 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.<sup>a</sup> — Lanço do Alto do Palurdo a Valverde, (17.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> — Ramal para Montalvão, por Niza — Trôco entre Niza e Montalvão, (12.<sup>a</sup> Secção).**

Arrematação da empreitada de reparação do trôco acima indicado, cuja

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

**Estrada Nacional, n.º 13-2.<sup>a</sup>, para Braga — Trôco entre km. 27,048,40 (Falperra) e o km. 30, (11.<sup>a</sup> Secção).**

Arrematação da empreitada de reparação do trôco 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.

## AJUDICAÇÕES

**Estrada Nacional, n.º 17-1.<sup>a</sup> — Trôco entre Estremoz e a estação do caminho de ferro de Portalegre e ramais para a mesma estação.**

## DESERTA

**Estrada Nacional, n.º 20-1.<sup>a</sup> — Trôco entre a Portela da Maceira e Odemira.**

## DESERTA

**Estrada Nacional, n.º 16-1.<sup>a</sup> — Ramal para Vendas Novas, trôco entre Lavre e as proximidades da Ribeira de Canha, (8.<sup>a</sup> 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 Alimentícios", "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 Coroa 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”

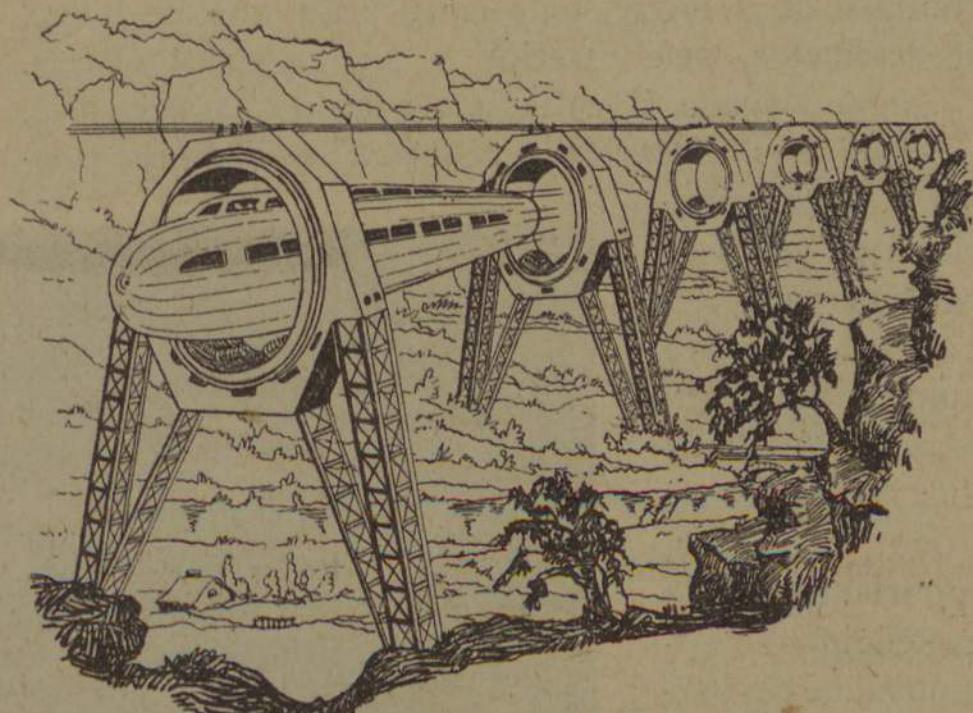
Pelo Eng.<sup>o</sup> ARMANDO FERREIRA

**A**CABO de lêr um interessante artigo sobre a história dos carris. Em primeiro lugar surpreendeu-me que os carris fossem mais velhos que os caminhos de ferro, e logo, o interesse 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 gregos usavam carris de madeira para facilitar a passagem dos carros nos terrenos lamaçentos, o que é descrito em inúmeros escritores, mas foi em Inglaterra, nas minas de hulha que mais se aplicou o carril de madeira, que permitia maiores cargas para a tracção cavalar, 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 só em 1790 é que aparece 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 sobre 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 sobre 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 forma de torpedo, por meio de electro-imans alimentados por corrente alterna e que exercem o efeito de repulsão sobre as partes metálicas dos veículos. Estes caminham aspirados por anéis com bobinação percorrida por uma corrente contínua, adquirindo assim velocidades de 400 até 1.000 quilómetros à hora (dizem, na teoria).

Veradeiros 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 INGLESAS A EXAME, POR SER ONDE HÁ O ÚNICO BANCO DE ENSÁIO DA EUROPA

Por ALEX. FILIPE

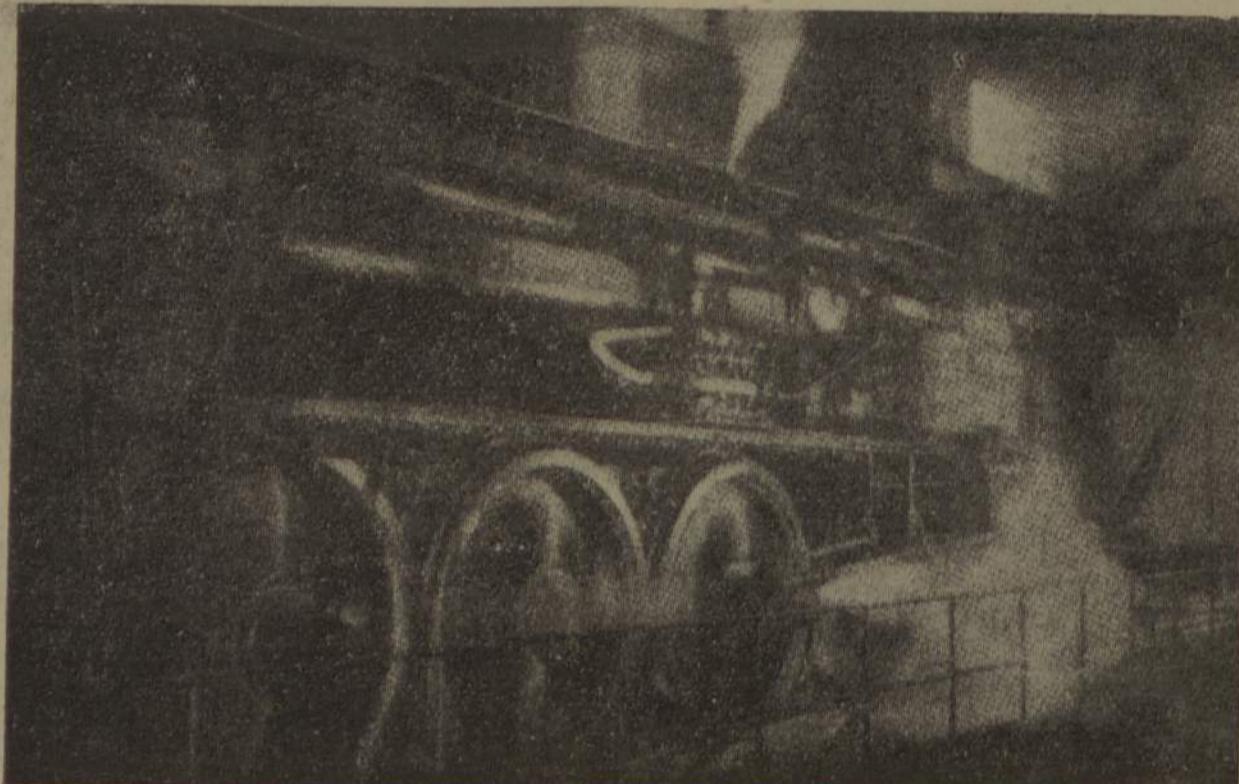
**A** 600 metros da estação de Vitry-Sur-Seine, não longe da via por onde seguem os comboios eléctricos da linha Paris-Orleans, encontra-se uma interessante construção, que, de longe, se assemelha, pelo exterior, a uma elegante oficina.

Se o viajante lá entrasse no fim do passado mês, — assim nos conta Henri Kubnich, enviado do *Benjamin* às experiências que então se realizaram (—) — encontraria 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.

A 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 protótipo duma nova série de locomotivas inglesas que em breve serão destinadas a rebocar, a grandes velocidades, comboios relativamente pesados, na linha de Edimbourg-Aberdeen, por sinal



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

que bastante acidentada, pois possue 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, 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 respiamos o que sobre o assunto vamos transmitir aos nossos leitores.

Sob o domínio dum ruído ensurdecedor viu-se *Cock 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. Este 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.

A 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 railes duma via férrea ordinária, freqüentemente atrelada aos combóios de serviço corrente, o que permitia aos engenheiros tomarem conta, duma maneira muito approximativa, 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 quase 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 vários 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 railes 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 puser 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 esse 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

estes 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*.

Estes 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 atrito 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 prêsa 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 envidrada, onde se reunem 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 carbono 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.

## 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 explêndida, estava decorada com muito gôsto, 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 ceremonial, a inauguração do novo hospital, acontecimento que regosijou toda a população.

As cerimónias comemorativas foram iniciadas pelas 8 horas, com um bodo 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 carácter 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 abrillantada 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 séde, 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 séde 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 todas 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, sêda, textéis chás, 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 corrido, 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 idéia 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 idéia que tem sido acolhida com aplauso nos dois arquipélagos, permitindo antever o seu completo éxito.

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.



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

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

## PÔRTO-VAMAR

Vinhos AUTÉNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

**A. D. MARQUES**

Estrada de Benfica, 749—LISBOA-Norte

Enderéço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Benfica 336

## FOLHETIM DA «GAZETA»

## OS MISTÉRIOS DA SUBJECTIVIDADE

1º

MATUSCKA, CRIMINOSO OU IRRESPONSÁVEL? — OUTROS FEITOS  
DE IDÊNTICA MALDADE — ANALOGIA BASILAR DE TRÊS CASOS  
DIFERENTES — MAIS CIRCUNSTANCIAS SIMILARES

Por ALEXANDRE FILIPE SETTAS

**Matuscka, descarrilador de comboios**

**C**ERTAMENTE 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 preversidade que por nada poderia vir a justificar-se, dada a circunstância do móbil, 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 ignobil criminoso nada menos de quatro terríveis catástrofes, provocadas por ele 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 apelo o condenou à morte.

Tão preverso 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 esse ambiente de pavôr 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 rête dos tenebrosos crimes aumentava estendendo-se a outras jurisdições, foi anteriormente Matuscka, como acima já dissemos, condenado pelos tribunais de Áustria, que lhe atribuiram

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 algumas 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 Matuska, seu admirável «sujet», seria capaz de o suggestionar a tais proezas que, se ele, o seu dominador quizesse, até o parlamento do próprio país voaria pelos ares, sob a ação 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 preversidade.

Será, contudo, este caso único nos anais do crime?

Haverá, de facto, qualquer força extraña 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 coleção de obras que tem editado sobre a espionagem e os meandros sempre ocultos,



Matuscka ao sair dum dos tribunais onde foi julgado

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 tembroso descarrilador de combóios, tanto apaixonou o interesse do público de então, pelas degolações e medonhos trucidamentos que fazia nas suas vítimas.

### Um anjo... diabólico

Uma encantadora menina, descendente dumha 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 dumha inexcedível 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 despremorosa 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 prodigalizava 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 simultâneamente os seus corações com o bássamo inegotável dum 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 patriota 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 trataram-

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 que fosse, traçando nos mesmos certas garatujas que... só muito mais tarde foram descobertas, observadas e interpretadas, pelos agentes do 2<sup>me</sup> Bureau, entidade francesa similar da sua congénere de Londres, o famoso *British 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 amôr.

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 quer que fosse, 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 batéis 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 deles ignorava, contudo, a existência dum rival —, prestavam-se confiadamente a responder a esta espécie de interrogatório. Falavam sobre a vida das trincheras, referiam-se aos ataques do inimigo e acrescentavam detalhes, todos tendentes a avolumar a dôse os conhecimentos pedidos.

— «O sector X... está realmente bem defendido. Por isso não te arreceis, meu amôr. — 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 bôa fé.

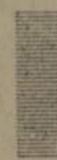
Depois, todos êsses informes eram em seguida cuidadosamente registados pela enfermeira que, graças a essas extatões e aos números dos regimentos que ia vendo na parte interior da escarcela das fardas dos feridos que entravam, como era, então, de previdente uso, conseguia reconstituir o estado e situação 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 amisade 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 indicio comprometedor, a-pesar-de algumas vezes as terem submetido 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 desenvolver 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

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 controlo 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 controlo 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

KARDEX  
ARQUIVOS VISIVEIS



Assegure os seus lucros  
com o Kardex

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.

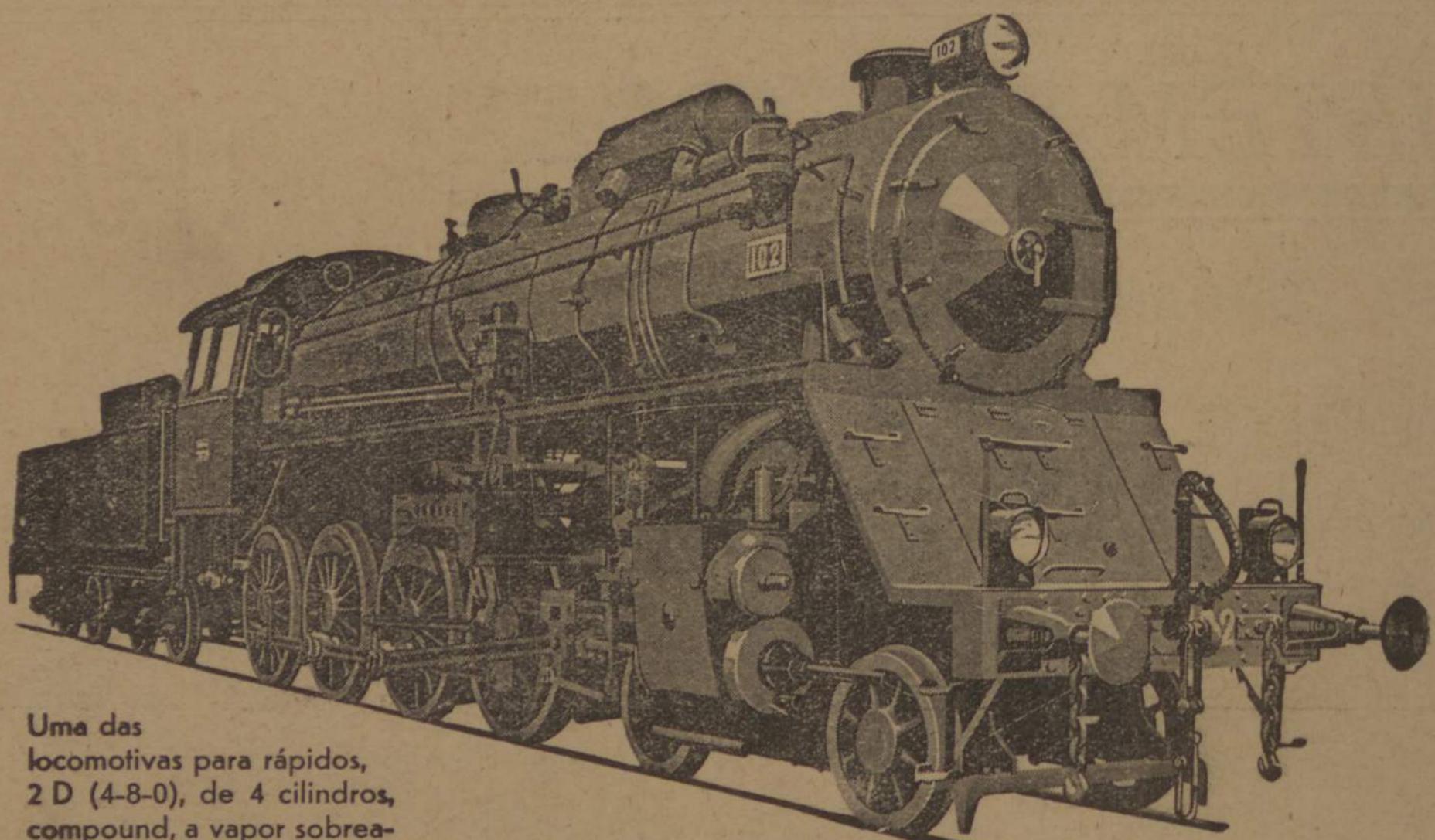
KARDEX toma nota pormenorizada de todo este estado de coisas e indica com precisão o desenvolvimento completo dos seus negócios, sem que para isso seja necessário aumentar o pessoal. Pelo contrário, o emprego do KARDEX representa uma notável economia visto que reduz o trabalho de escritório e pode ser 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, quererá 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 21802, um competente técnico KARDEX visitará V. Ex.<sup>a</sup> a qualquer hora, estudará e apresentar-lhe-á um plano prático de remodelação dos seus serviços, sem o mínimo encargo

## CASA REMINGTON

LISBOA — Rua Nova do Almada, 109, 2.<sup>o</sup> — Telefone 21802



Uma das  
locomotivas para rápidos,  
2 D (4-8-0), de 4 cilindros,  
compound, a vapor sobre-aquecido, (para bitola de  
1670 m/m) da Companhia  
dos Caminhos de Ferro Por-  
tuguêses 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 Colônias, onde as mesmas se tem  
qualificado.

## **Centenas de locomotivas "HENSCHEL"**

circulam nas mais importantes linhas portuguêses da Metro-  
pole e Ultramar.



**REPRESENTANTE GERAL**  
para Portugal e Colónias:

**CARLOS EMPIS**

Rua de S. Julião, 23, 1º

**LISBOA**



# R. G. DUN & C.<sup>°</sup>

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 Pôrto: RUA DE S.ª CATARINA, 380  
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

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

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Macânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA  
DOCA DE ALCANTARA  
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: 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 Séca, 7-1.º — Preço 25\$00

