

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 PUBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone: P B X 2 0158

BELLO & BRAVO

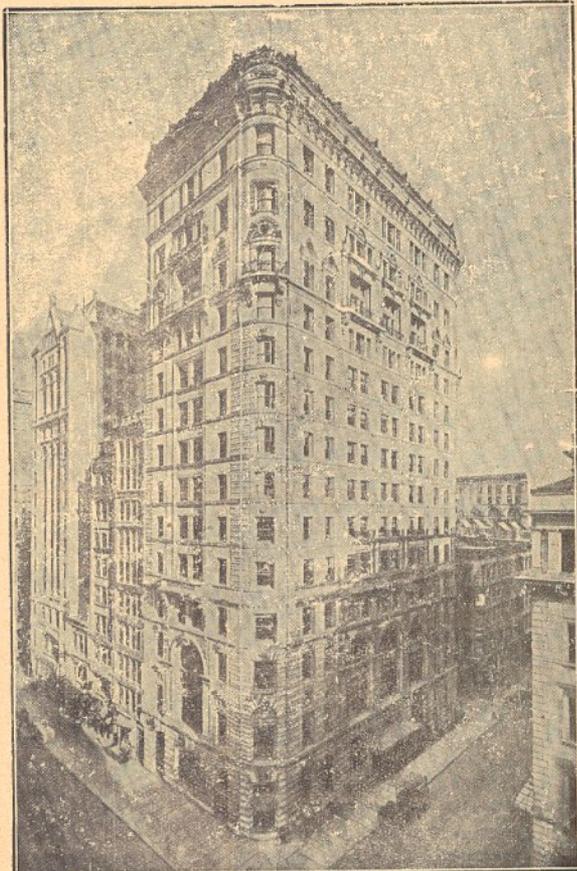
Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º Esq.—LISBOA

Aços rápidos e para ferramentas
Alumínio, em chapas, barras, etc.
Alvalades 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 injeção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liégeoise d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço macio **ITLU**, barras, chapas, etc.
Forjas fixas e portáteis
Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coque, gás e óleos pesados.
Latão em bruto, laminado, tubos, etc.
Limadoras
Lixas para madeiras, ferro, etc.
Locomotivas a vapor, gasolina ou eléctricas
Máquinas-fixas, semi-fixas e locomóveis
Máquinas frigoríficas
Máquinas ferramentais

Máquinas para lavar roupa e instalações completas de lavandarias
Máquinas de rectificar e afiar
Máquinas de atarrachar
Máquinas de fresar, universais, horizontais e verticais
Máquinas para trabalhar madeira
Máquinas para fabrico de parafusos
Máquinas para todas as industrias
Material eléctrico de qualquer espécie
Materia fixo e circulante
Metal branco e anti-fricção
Oleos para lubrificação
Platina e Niquel
Pedras de esmeril
Pegamóides
Pontes e outras construções metálicas
Rails de aço de qualquer perfil
Tintas em pó e preparadas
Tornos mecânicos
Tornos-revolver semi automaticos
Tornos verticais
Travessas metálicas
Tubos de ferro, pretos e galvanizados e de aço para caldeiras
Ventiladores
Vapores de qualquer tonelagem
Vias férreas portáteis, wagonetes, etc.
Vagões de qualquer tipo e tonelagem
Zarcão
Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegráfico: BEBRA—LISBOA

Telefone: 25141



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

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

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho 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 processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Sêde para ondê deve ser dirigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1887; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1906; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

Á Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. —
«O problema da defesa nacional», pelo Eng.^o J. FER-
NANDO DE SOUZA. — Rio Tinto, Nova estação
em construção. — O caminho de ferro e a viticultura,
pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA. — Os progressos
dos Caminhos de Ferro Sul Africanos, pelo Coronel
de Eng.^a LOPES GALVÃO. — Há quarenta anos. —
O que todos devem saber. — Parte oficial. — Linhas
estrangeiras. — Os Mistérios da Subjectividade, por
ALEXANDRE FILIPE SETTAS. — Companhia dos
Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

1 9 3 5

ANO XLVII

1 DE MARÇO

NÚMERO 1133

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS.SECRETARIOS DA REDACÇÃO
OCTAVIO PEREIRAEng.º ARMANDO FERREIRA
REDACÇÃOEng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ALEXANDRE FILIPE SETTAS

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO
COLABORADORESGeneral JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVESCoronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRESCapitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUENEngenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALOCoronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Advogado PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

A TABELA

DAS AUTOMOTORAS

Diz aqui um colega: a automotora nasceu da rivalidade entre a estrada e a via ferrea.

Assim como o fonógrafo foi buscar à T. S. F. o microfone que lhe permite substituir o registo mecânico por um dispositivo eléctrico, o carril foi buscar à via ordinária os motores e a elasticidade das rodas ou automoveis.

As automotoras estão ou continuam na ordem do dia. Duma maneira geral, preveem-se quatro categorias, com características diferentes:

— Automotoras ligeiras, muito rápidas, para os serviços omnibus das linhas secundárias.

— Automotoras rápidas, e muito confortáveis para os serviços directos nas grandes linhas.

— Automotoras rápidas, grande e potentes para os serviços directos entre grandes cidades e centros importantes.

— Automotoras ligeiras, confortáveis e de grande visibilidade para os serviços turísticos.

Os motores a gasolina estão a ser preferidos pelos motores a óleos pesados, por razões de segurança e economia. Os motores Diesel a óleos pesados graças aos progressos da ciência metalúrgica nos últimos anos, tem sido grandemente aperfeiçoados.

As locomotoras destinadas aos expressos de luxo são montadas sobre rodas pneumáticas que dão a marcha silenciosa e grande leveza. Outras são apoiadas em rodas com bandagens de borracha entreposta entre o corpo da roda e o aço exterior de rolamento.

As automotoras de luxo e de velocidade tem o inconveniente da limitação de lugares.

Uma automotora ligeira, com motor de 110 cavalos, pode transportar apenas 34 pessoas sentadas, á máxima velocidade de 90 quilómetros á hora.

Uma automotora rápida, com motor de óleos pesados, de 12 cilindros em V, e potência de 220 cavalos pode transportar 56 a 70 passageiros, 4 toneladas de bagagens, á velocidade horária de 90 a 120 quilómetros.

O que é curioso nesta adaptação das locomotoras á via ferrea é ouvir falar dentro dalgum tempo, á gente dos caminhos de ferro, na embraiagem, na caixa de velocidades, no radiador...

Em Portugal ainda não há em circulação estes nossos engenhos que vem rivalisar com os melhores *auto-carros* e poderão ser a solução para a crise que atravessam algumas companhias...

É de facto desolador o aspecto dalguns combóios que circulam em certas linhas, como espectros solitários... Carruagens vazias, lugares para as mercadorias, e um raro e sonolento viajante... com passe!

Venha o sangue novo, venha o revigorationo... Venha a vitalidade... Venham as automotoras se á estiver a solução para o grave problema ferroviário.

ARMANDO FERREIRA

“O PROBLEMA DA DEFESA NACIONAL”

PELO CORONEL RAUL ESTEVES

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

POR ter o seu campo de acção especializada, em que os assuntos ferroviários merecem a preferência, não está a *Gazeta* inibida de se interessar por questões de outra ordem, mormente quando as vê versadas com superior competência por entidades dignas da sua grata estima pelos merecimentos profissionais e pela valiosa colaboração que lhe têm dispensado.

Deve a *Gazeta* ao distinto engenheiro militar Coronel Raul Esteves a honra da escolha das suas colunas para nelas expôr o que foi a acção do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro sob o seu comando em dois anos de campanha da Flandres.

Veiu agora a lume uma importante monografia do ilustre oficial acerca do *problema da defesa nacional* que a todos nós interessa e na qual tem o seu lugar o problema das comunicações encarado sob o ponto de vista militar.

Após as illusões pacifistas, que faziam prognosticar que a formidável guerra mundial de 1914 a 1918, com o seu cortejo de horrores nunca vistos em tais proporções, seria a última que afligiria a humanidade, veiu a realidade sombria.

Os conflitos de interesses egoístas e de paixões emancipadas da moral cristã e dos seus princípios de justiça e caridade fazem reecar nova conflagração gera agravada pelo uso dos meios mais deshumanos de destruição, a que nada escapará.

As conquistas do direito das gentes formuladas em convenções internacionais, como a da Haya, são letra morta que ninguém pensa em respeitar.

A guerra envolverá grande número de nações, entre as quais se achará possivelmente a nossa. E as que não sejam beligerantes a custo manterão a neutralidade.

Sem roseos optimismos portanto, como sem pessimismos sombrios, devemos encarar de frente a nossa preparação militar. *O problema da defesa nacional* sobrepuja a todos em importância e actualidade.

Estudou-o sob os seus múltiplos aspectos com toda a competência o sr. Coronel Raul Esteves no livro agora publicado.

São nele expostas as várias missões que incumbem à defesa nacional.

Mostra-se a necessidade da defesa das nossas fron-

teiras terrestre e marítima, dando-se a primazia à Metrópole sem menosprezo da necessária defesa das colónias.

Cooperação militar no estrangeiro e manutenção de neutralidade são igualmente apreciadas.

Analizam-se em seguida os diversos elementos da defesa nacional e confrontam-se as doutrinas que pretendem orientar a acção militar.

Eis as judiciosas conclusões formuladas:

“O aumento do exército do ar não deve, portanto, efectuar-se à custa das forças terrestres, sob pena de consequências bem perigosas”.

“Uma grande guerra futura será uma luta não só entre os exércitos beligerantes, mas também entre os povos”.

A esta desoladora barbarie nos reduz a ciência sem Deus, o menosprezo da moral cristã na vida pública e privada!

A monografia estuda a organização das forças defensivas, tanto terrestres, como navais e aéreas.

Mostra o importante papel que à fortificação permanente é atribuída modernamente a despeito das previsões que a declaravam condenada. Estudam-se de

um modo geral os meios de comunicação e os recursos materiais que importa preparar.

Assentam-se as bases seguintes de defesa nacional.

1.º — *preservar e garantir a posse da maior parte do território nacional defensável;*

2.º — *assegurar, quanto nos permitam os nossos meios, a liberdade de acesso aos reabastecimentos necessários;*

3.º — *ganhar todo o tempo possível sobre o adversário para poder contar com a chegada oportuna dos reforços obtidos das colónias ou dos nossos aliados.*

Não entrarei em pormenores acerca da ilucidativa explanação, que no livro se encontra, das bases da organização militar e do sistema de fortificações fronteiriças, para mais especialmente analisar o que respeita às comunicações. Transcrevo o que sob a rêde ferroviária encarada sob o ponto de vista militar escrevi na *Voz* de 20 e 23 de Fevereiro.

De boamente transcrevemos o periodo seguinte:

“Assim, na zona ao norte do Douro falta por completo uma ligação transversal apropriada para os diversos troços de via reduzida que partem da linha do Vale do Douro.



Coronel Raul Esteves

Esta ligação, de importância para fins militares, também não carece de valor, sob o ponto de vista económico».

Encarregado, como fui, pela comissão técnica de 1927, de que fui relator, de estudar e propor o plano ferroviário ao norte do Douro, incluí nêle essa transversal de Caneços por Povoia de Lanhoso, Cabeceiras de Basto, Arco de Baulhe, Pedras Salgadas, Valpaços e Mirandela a Mogadouro.

Ficavam assim ligadas as quatro linhas transmontanas: Tâmega, Corgo, Tua e Sabôr, o que daria lugar à fácil troca de material e à utilização de oficinas comuns. Cortava-se pelo centro a provincia de Trás-os-Montes, facilitando-se as relações internas e com a região litoral.

Com essas quatro linhas ficavam também ligadas as de via estreita do Minho, e todo o sistema entestaria com o Pôrto-Leixões.

Da transversal derivaria uma linha que fôsse por Torre de D. Chama e Vinhais completar o sistema.

Era incontestável o valor dessa transversal, tanto sob o ponto de vista do tráfego, como pelas vantagens de ordem militar.

Foi posto de parte, pelas corporações consultivas, o trôço a que dera o nome de *transversal de Chacim*, entre Macedo de Cavaleiros e Mogadouro, ficando assim a linha do Sabôr isolada das outras transmontanas.

A rêde secundária ao Norte do Douro ligar-se-ia com as linhas ao Sul do mesmo rio pelo trôço de Arrifana à Senhora da Hora e pelas linhas da Regoa a S. Pedro do Sul por Castro Daire e de Lamego por Moimenta à linha Viseu-Tua-Bragança. Acrescentou-se a ligação de via estreita da linha do Sabôr à da mesma bitola ao Sul do Douro.

Teríamos assim uma rêde importante de via estreita de grande valor militar pela facilidade de transportes numa zona do país de que estão excluídas, pelo seu excessivo custo, novas linhas de via larga.

O valor próprio, económico e militar, dessa rêde e o elevado custo de novas linhas de via larga e de via estreita nas zonas norte e central do país.

O sr. coronel Esteves condena o prolongamento da linha de Chaves além fronteiras por Verin e Orense por motivos de ordem militar.

Tendo-se êstes em conta, pode-se prescindir do prolongamento além de Chaves e deixar à camionagem a função complementar da linha.

O mesmo se pode dizer, tanto do trôço da linha do Lima entre Ponte da Barca e a fronteira e do seu eventual prolongamento em Espanha, e que foi classificado em 1900 e agora excluído do plano, como do da linha de Tua além de Bragança, proposto para servir as minas de ferro de Quadramil e ser possivelmente continuado em Espanha e igualmente excluído do plano aprovado.

Se nêstes pontos concordo com o illustre official, ao qual deu razão o Decreto n.º 18.190 de 1 de Abril de 1950, não direi o mesmo acerca da ligação de via larga das linhas do Douro e Beira Alta, que é efectivamente necessária.

No plano da rêde complementar ao Norte do Mondego, aprovado por decreto de 15 de Fevereiro de 1900 foi incluída a ligação dessas duas linhas, do Pocinho a Vila Franca das Naves, que a respectiva comissão técnica não propuzera substituindo-a pelas de Foz-Tua a Viseu de via estreita e da Régua a Vila Franca das Naves. Depois da audiência das entidades consultivas, o Governo resolveu classificar aquela ligação de via larga, paralela à fronteira e prolongada pela linha da Beira Baixa até à do Leste.

A comissão de 1927 incluiu no plano essa ligação de via larga, mas, depois dos pareceres das estações consultivas, foi

afinal substituída no plano decretado em 1950, por uma linha de via estreita do Pocinho a Idanha-a-Nova, por Pinhel, Guarda, Sabugal e Penamacor, a ligar com a linha da Nazaré por Tomar, Certã e Castelo Branco à Idanha, da mesma bitola.

Ao sul do Tejo predominaram as apreensões de ordem militar opostas à ligação das linhas da Beira Baixa, ramal de Cáceres, linhas de Leste e Sul-Sueste em Estremoz.

O decreto de classificação de 27 de Novembro de 1902 previu apenas as ligações propostas de Évora a Ponte de Sôr e de Estremoz a Elvas.

A Comissão de 1927 manteve essa última ligação e propôs a linha de via larga de Estremoz ao Fratel na da Beira Baixa, por Portalegre e Castelo de Vide, ficando assegurada a continuidade de uma linha de via larga paralela à fronteira desde as do Sul e Sueste até à do Douro.

A estação militar competente discordou dêsse plano e afinal o Governo eliminou dêle os trôços de Portalegre a Fratel e de Vila Viçosa a Elvas.

Assim foi eliminada do plano decretado em 1950 essa linha fronteiriça, que nas primeiras fases de uma guerra defensiva pode ser extremamente útil à defesa e fechar a as grandes malhas da rêde de via larga.

Nas regiões militares dá-se a preferência a uma ligação de via larga, que venha da Régua, por Lamego e Viseu, a Mangualde e Gouveia, alvitranlo-se o seu prolongamento com a mesma bitola, por Arganil e Tomar, ao Entrocamento.

Há manifesta conveniência em ter, entre as linhas de via larga ao Sul e ao Norte do Douro, outra ligação além da que assegura a ponte D. Maria Pia, e essa mais afastada do Pôrto. A não ser, porém, a do Pocinho a Vila Franca, posta de parte por estar demasiado próximo da fronteira, só há duas soluções, ambas de construção difficil.

Foi uma já estudada em 1885, para via larga, de Viseu a Chaves, pelos vales do Paiva e do Tâmega. Tão grandes eram, porém, as dificuldades de construção, que se fez, segundo a mesma directriz, novo estudo de via estreita. Essa mesma foi posta de parte e substituída, ao Norte do Douro, pela linha saída da Livração.

A outra, hoje tão preconizada nos meios militares, sairia da Régua por Lamego para Viseu.

A estação da Régua, de que já sai a linha do Corgo, não oferece as condições convenientes. A subida para Lamego foi já bastante difficil com a linha de via estreita, em construção, de planta atormentada. Quanto mais difficil não seria com a via larga?

Teria esta que derivar de Mosteiró para descer ao Douro em ponte privativa, transpo-lo e subir na margem esquerda para Lamego.

Passada essa cidade, a construção até Viseu seria difficil e a linha constituiria, sob o ponto de vista económico, uma duplicação dispendiosa da de via estreita em construção.

Que propuzera a comissão?

Duas linhas de via estreita: uma, em construção, da Régua a Lamego, seguindo por Moimenta à Vila de Ponte, e a outra, derivada dessa em Lamego, por Castro Daire a S. Pedro do Sul.

Seria a solução mais económica.

Conjugada com as outras linhas de via estreita propostas na região central fazia parte de um sistema de linhas secundárias, úteis sob o ponto de vista económico e de grande valor militar em conjunção com a rêde ao Norte do Douro.

É sabido que a via larga em terreno acidentado pode custar o duplo e o triplo da via de 1.ª.

Já que se cometeu o erro de abandonar a via de 1.ª, inicialmente adoptada, e que teria evitado o recurso à via estreita, deixando-nos, para mais, libertos dos perigos da continuidade de linhas em Espanha, recorra-se em larga escala,

nas linhas secundárias, a um tipo económico, acomodado aos nossos recursos. É inferior a sua capacidade de transportes à de via larga, sem deixar de ser grande. E como o optimo é inimigo do bom, uma boa rede secundária económica vale mais que linhas complementares caras de via larga... que se não construam e tão reclamadas são.

Assim, mercê dos conflitos de interesses e opiniões, ficou mal definida parte da rede complementar na zona central. Nos mapas do decreto n.º 18.190 vemos as seguintes notas:

Transversal de Castro Daire - dependente de estudos.

Linha de Gouveia - bitola a determinar.

Linha de Arganil - idem.

Entre o decreto de 15 de Fevereiro de 1900 e o de 1 de Abril de 1950 apenas se construiu a linha do Vouga, com 176 quilómetros, e se concluiu o trço de Coimbra a Serpins, com 56 quilómetros. É pouco para tão longo período. Em 50 anos, 212 quilómetros na zona central! Nem ao menos se assentaram idéias, em relação a algumas linhas, sobre directrizes e bitola de via!

O livro do sr. coronel Esteves dá-nos, a cada passo, impressões desanimadoras, pelas múltiplas e dispendiosas exigências da defesa nacional, conforme resultam da técnica moderna: reorganização do exército, armamento aperfeiçoado, aviação, fortificação de zonas fronteiriças, depósitos de material, defesa anti-aérea, marinha capaz de acção eficaz: tudo isso, indubitavelmente necessário, representa dispêndios enormes. E em matéria de caminhos de ferro havemos de desprezar as soluções mais exequíveis pela relativa modicidade de custo, para exigirmos condições de larga circulação à custa de dispêndio excessivo?

Pela minha parte, continuo convencido que uma rede complementar económica de via estreita, com ligação dos diversos grupos de linhas, seria instrumento precioso e sufi-

ciente da defesa nacional, ao qual apenas acrescentaria a linha relativamente fácil de Pocinho a Vila Franca, de via larga, preciosa na primeira fase da defesa.

Construa-se, por troços sucessivos, e sem delongas injustificáveis, a grande transversal de Trás-os-Montes.

Ficaria logo unificado um grupo de muitos centos de quilómetros com a fácil concentração do material circulante e o bom aproveitamento de oficinas comuns. E entretanto, melhor-se as linhas existentes e juntem-se, aos 50 anos decorridos, mais alguns, até se assentarem nas soluções controversas da zona entre Douro e Tejo, e algo se terá feito.

Desenvolvi, como é natural, a parte crítica relativa aos caminhos de ferro.

Mencionarei apenas ao de leve os interessantes capítulos do livro consagrados à preparação da população civil para a larga participação que infelizmente lhe caberá na guerra futura. Preconisa-se a cultura da força moral, estudada sob os seus múltiplos aspectos.

E assim termina a notável monografia que fecha com a seguinte conclusão:

«Para que a nossa defesa nacional seja um facto, é absolutamente necessário que todos nós trabalhem para conseguir que, no momento de perigo, se possam facilmente reunir, para aquele fim, todos os recursos de que dispomos e se possam conjugar, harmónica e eficientemente, na defesa da Pátria, todos os esforços dos verdadeiros portugueses».

Felicitemos o distinto oficial pelo seu belo trabalho.



RIO TINTO — Nova estação em construção

O CAMINHO DE FERRO

E A

VITICULTURA

“ESTAÇÕES FRUTICOLAS.”

Pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA

O título é nosso e foi-nos sugerido pelo sub-título.

Ao comentar a próxima reunião do Juri para a apreciação do embelezamento de jardinagem das estações ladeando a linha de Sintra a Lisboa, numa recente crónica agrícola do *Comércio do Porto*, o professor D. Manuel de Bragança, do I. S. de Agronomia, apresentava a seguinte sugestão, que nos permitimos transcrever na *Gazeta*, pelo seu interêse e originalidade.

“À semelhança do concurso de embelezamento das estações da linha de Sintra, sugerimos á Junta Nacional de Exportação de Frutas e aos departamentos do Ministério da Agricultura, que com ela colaboram, a organização de um concurso anual e permanente com o fim de valorizar a indústria arborícola portugueza; considerados os terrenos, que em muitas estações de caminho de ferro, na sua maioria constituem espaço ao abandono, crêmos que em perfeita harmonia e com o melhor assentimento das Companhias exploradoras, poderiam sêr, nêsses espaços, estabelecidos uns *pequeníssimos pomares*, se a tanto chega a designação de meia duzia de árvores frutícolas, que nelas se plantassem”.

Mais familiarizado com a linha do Douro, por nela viajarmos mais vezes; nota-se com prazer uma melhora sensível nas suas instalações, desde que a Companhia Portugueza tomou conta por arrendamento, da exploração das linhas do Estado.

Ao desleixo, pouca ou nenhuma limpeza e varreduras que antigamente era forçoso vêr-se nas linhas e nas estações da linha, succedeu a bôa ordem e o aceio nas mesmas.

Velhos edificios de estações, durante anos sem um simples retoque ou caiação, encontram-se agora reformados; muitos completamente e outros que não eram capazes de levar reforma satisfactória, foram substituidos por novas construções.

As estações da Regua, do Pinhão e do Tua, para não mencionarmos mais; sobretudo a primeira e a última, testas de via estreita, são das mais frequentadas por passageiros na linha do Douro.

Se se fôsse a fazer um inquérito ás actividades económicas da maioria dos passageiros que frequentam ou se aproveitam da estação da Regua, seria fácil

verificar que esta maioria que se desloca até á Regua, tem mais ou menos a sua actividade preza ou relacionada com a Federação dos Vinicultores da Região do Douro, segundo a nova denominação do decreto-lei n.º 24.948 ou mais vulgarmente conhecida pela *Casa do Douro*.

Em vista desta freqüência de vinicultores que passam na estação da Regua, seria muito interessante aproveitar a sugestão do distinto professor D. Manuel de Bragança com respeito á criação de pequenos pomares ou melhor ainda de pequenos *Viveiros de barbados americanos*, das variedades mais adaptaveis aos terrenos xistosos do Douro, onde os proprietários, depois da devida autorização da entidade a fiscalizar as plantações, podessem fornecer-se de vinha americana para repovoar as melhores plantações de vinhedos.

Ao lado dêstes pequenos viveiros na Régua, que poderiam estar sob a direcção dos Serviços Agrícolas da C. P. e com a colaboração da estação Vitivinícola do Douro, poderiam criar-se semelhantes nas estações do Pinhão, Tua e Pocinho, sob idêntica orientação técnica.

A falta de semelhantes *viveiros-tipo* na região do Douro é grande e juntamente com a criação dêstes, poderiaservar-se outro pequeno espaço de terreno, bastando um simples talhão, de variedades de castas já enxertadas, das legítimas *castas tradicionais do generoso do Douro*, daquelas que como a Touriga, fizeram antigamente e justamente a fama e a reputação do *genuíno Vinho do Pôrto* e que o nosso melhor comércio exportador para a Inglaterra (o mercado tradicional mais exigente) tão apropriadamente designa por *BOTTLED SUNSHINE* (sol em garrafa).

Êstes viveiros seriam sim, os pequenos pomares do Douro, onde a produção disciplinada dos vinicultores do *Douro das Encostas*, procurariam a matéria prima para porta-enxertos.

A C. P. na nítida compreensão de todos os problemas congêneres á indústria de transportes, tem organizados os seus Serviços Agrícolas. Pode, com a colaboração das entidades officias, prestar o seu concurso á causa da *boa-produção* dos generosos das Arribas do Douro, pois a melhor defeza dos vinicultores da Região, está ou reside precisamente no critério da selecção das castas, que firmaram outrora a reputação dos generosos.

Para que esta selecção se faça, os pequenos talhões de Vinhas nas estações da linha do Douro, situadas além do Corgo, serão os *Viveiros-modêlos* da Região dos generosos.

Os caminhos de ferro e nesse particular a Companhia Portugueza, já há dois ou três anos, mostrou a vantagem dos Serviços Agrícolas, com o brilhante certame, inaugurado na estação do Rossio quando da Exposição de Uvas e taras para o transporte de frutas.

Parece-nos que a sugestão acima terá alguma viabilidade e por isso a confiamos á *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, podendo ser que as Companhias a tomem em atençaõ.

Os progressos

DOS

CAMINHOS DE FERRO

Sul Africanos

Pelo coronel de Eng.^a LOPES GALVÃO

A Administração dos Caminhos de Ferro da África do Sul é hoje, sem dúvida alguma, uma das mais importantes de todo o mundo.

A rede de linhas sob a mesma administração mede já 22.220 quilómetros. E cresce de dia para dia por forma sensível. No ano de 1933-34 foi ela acrescentada com cerca de 45 quilómetros, não obstante a tremenda crise com que a administração lutava ao ser votada a verba para a sua construção.

Os *deficits* somados da exploração do sistema elevavam-se já a cerca de 4 milhões de libras!

Neste ano registou a administração um saldo positivo de um milhão e meio o que demonstra uma melhoria sensível nas condições económicas do país.

As previsões orçamentais deste ano, feitas no ano anterior eram ainda bastante pessimistas. Mas as condições melhoraram por forma surpreendente, como resultado de ter a União Sul Africana abandonado o regime ouro, facto que veio dar à exploração mineira extraordinário incremento ao mesmo tempo que permitiu um sensível vauamento na exploração dos principais productos.

Nas receitas dos caminhos de ferro registou-se um aumento verdadeiramente notável que andou à volta de 4 milhões de libras! As receitas passaram de 22 para 26 milhões: as despesas de 23 para 24 milhões. Aumento nas receitas 4 milhões, aumento nas despesas 1 milhão.

É de notar os cuidados com que o assunto dos lucros dos caminhos de ferro é tratado pela administração sul africana. É que contas incompletas ou mal feitas e afirmações menos ponderadas podem acarretar para a administração situações difíceis.

Os caminhos de ferro Sul Africanos tiveram de receita da exploração 26 milhões e tiveram de

despesa de exploração 18 milhões. Mas não vieram dizer que tinham tido de lucros 8 milhões: não. No seu bem elaborado relatório dizem que tiveram um lucro que não chegou a 2 milhões.

Porque?

a) Porque tiveram de pagar ao tesouro público o juro do capital invertido nos caminhos de ferro que era, ao terminar este ano económico, de 150 milhões de libras. O juro que a administração paga escrupulosamente ao tesouro é de 3 1/2 por cento. E assim na conta das despesas está incluída a verba de 5.324.338 libras.

b) Porque tiveram de pagar juro às importâncias que foram buscar aos fundos de renovação e de melhoramentos e até ao fundo das reformas do pessoal para cobrir os *deficits* acumulados.

c) Porque entraram em conta com os *deficits* dos serviços acessórios, como exploração de restaurantes nas estações; salões restaurantes nos comboios; serviço de camas; entrega de mercadoria aos domicílios, etc., etc.

d) Porque contribuíram para o fundo de renovação com 1.778.064 libras e para o fundo de melhoramentos com 360.000 libras.

Na África do Sul todos os serviços acessórios como o dos restaurantes; das camas; da entrega aos domicílios, etc., são feitos pela própria administração. Não são explorados como fonte de receita mas tão somente como meio de aumentar as facilidades do público e atrair tráfego ao caminho de ferro. Ali, quem viaja num comboio durante dois ou três dias, o que é frequente, tem durante as noites que passa no comboio cama lavada e desinfectada por um *shelimb*.

O lucro da administração é procurado na tarifa do transporte. Os serviços feitos por empresas estranhas ao caminho de ferro são sempre mais caros, não só pela mira dos lucros como pelo grande número de administrações que têm que sustentar.

Não houve pois um lucro de 8 milhões, mas um lucro que não chegou a 2 milhões.

Se se proclamasse aos quatro ventos que o saldo havia sido de 8 milhões numa receita de 26, o público sentia-se no direito de reclamar diminuição sensível de tarifas.

Era lógico.

Mas o Relatório, precedentemente diz ao grande público que houve um saldo de milhão e meio. E como o *deficit* acumulado era de mais de 3,5 milhões, serviu aquele saldo para o reduzir a pouco mais de dois milhões que serão amortizados nos anos que se seguirem.

O público não reclamou porque ficou sabendo que tem de pagar ainda um enorme *deficit* de mais de dois milhões e por isso não pode reclamar redução de tarifas.

Os estudiosos e os interessados em matéria de

exploração de caminhos de ferro, terão interesse em conhecer em detalhe a proveniência das receitas e a discriminação das despesas.

Eis o que nos diz a esse respeito o Relatório da Administração:

R E C E I T A S

Classificação	Importância em Lbs.	%
Passageiros	4.533.000	19,12
G. V.	555.000	2,34
Malas do correio.	180.000	0,76
Mercadorias	13.985.000	58,99
Carvão	2.965.000	12,51
Animais	761.000	3,21
Armazenagens e alugueis	398.000	1,68
Diversas	351.000	1,39
Total	23.708.000	100 %

O transporte de mercadorias, nelas incluídos os minérios, mas excluído o carvão, é a fonte mais importante das receitas. Segue-se-lhe o transporte de passageiros.

Os transportes em grande velocidade são como se vê diminutos. Isto não quer dizer que as mercadorias circulem com lentidão.

Grande quantidade de mercadorias importadas segue no próprio dia em que é desembarcada para o interior e muitas vezes atinge a estação do destino, situada a muitas centenas de quilómetros do litoral, no dia seguinte.

Muitas mercadorias chegadas ao pôrto de Lourenço Narques, e despachadas em pequena velocidade chegam às minas do Rand em menos de 24 horas.

Nem a administração portuguesa nem a administração sul africana especulam com os prazos de entrega de mercadoria. O princípio dominante é fazer chegar a mercadoria o mais depressa possível ao seu destino.

Vejamos agora a discriminação das despesas:

D E S P E S A S

Classificação	Importância em Lbs.	%
Encargos gerais	446.000	2,64
Via e Obras	2.330.000	13,77
Tracção	4.305.000	25,44
Officinas	3.189.000	13,85
Tráfego	3.607.000	21,32
Pensões e reformas	878.000	5,19
Entrega aos domicílios	386.000	2,28
Depreciações.	1.778.000	10,51
Total.	21.019.000	100 %

Para o fundo de renovação foram destinadas 1.778.064 libras ou seja cerca de 8% da receita bruta total.

Tôda esta despesa se fez para transportar 25 milhões de toneladas de mercadoria e 76 milhões de passageiros.

Repare-se na importante verba dispendida com o serviço de transportes ao domicílio. A administração entende e muito bem que a melhor maneira de estimular o tráfego é dar-lhe tôdas as facilidades. O transporte de mercadorias entre a estação do caminho de ferro e a casa do expedidor ou consignatário contribue grandemente para estimular o tráfego. E combate eficazmente o transporte por estrada em concorrência com o caminho de ferro.

O argumento de que a camionete toma a carga em casa do expedidor e a põe na casa do consignatário deixa de ter pêsco.

Na África do Sul estão sob a mesma administração os caminhos de ferro, os portos, os navios mercantes do Estado, os transportes colectivos em estradas e a aviação comercial.

Quere dizer: todos os transportes feitos pelo Estado estão concentrados numa mesma administração na qual só manda um único homem — o Administrador Geral.

Não há Conselhos; não há Juntas; não há Comissões; não há nada.

Admirável organização que permite imprimir aos meios de transporte tôda a eficiência de que são capazes e permite que se executem com a máxima economia.

Vejamos resumidamente as receitas e despesas de cada um destes serviços e por elas se ajuizará da sua importância relativa:

Serviços	Receitas em Lbs.	Despesas em Lbs.
Caminhos de ferro e estradas	26 377.000	24.563.000
Portos	1.361.000	1.314.000
Navios	103.000	99.000
Aviões	3.000	6.000

Só o serviço de aviação deu prejuizo à administração. De resto, tem êle ainda diminuta importância. A administração geral, que o tomou a seu cargo há pouco tempo, está tratando de reorganizar imprimindo-lhe a máxima eficiência.

As principais cidades estão já ligadas por carreiras regulares de aviões que fazem, principalmente, o serviço de correio. E as ligações semanais do país com a Europa estão sendo asseguradas pela «Imperial Airways» da Gran Bretanha.

A exploração das carreiras de camionetes é feita pelo pessoal dos caminhos de ferro e as suas receitas e despesas estão englobadas nas do caminho de ferro. Mas a Administração sabe muito bem quanto êsse serviço lhe custa e a receita que

dá. E assim é que o Relatório pode consignar que a exploração desses transportes lhe deu um lucro líquido de 33.000 libras.

As carreiras de camionagem estão agrupadas em 9 divisões ou «sistemas» distintos, conforme a designação oficial.

Quatro agrupamentos abrangem as carreiras da província do Cabo: dois as do Transvaal e um para cada uma das outras províncias e Sudoeste Africano.

OS PORTOS E OS CAMINHOS DE FERRO DO SUDOESTE AFRICANO

A exploração dos transportes nos territórios do Sudoeste Africano submetidos ao regime dos mandatos, dá prejuízos grandes à administração.

O *deficit* neste ano foi de 261.740 libras. Os caminhos de ferro deram o prejuízo de 185.727 libras e a exploração das estradas 52. A estas importâncias houve que juntar 92.271 libras para pagamentos de juros e de serviços acessórios.

Desde que os territórios são administrados pela União Sul Africana (1923) os transportes deram *deficits* que se elevam a 2.630.079 libras.

Tal situação é ocasionada não só pelo atraso em que ainda está o território, sua extrema pobreza agrícola, etc., etc., mas também a causas accidentais como as prolongadas estiagens que reduziram a população à miséria e a seguir as grandes cheias que destruíram pontes, arrazaram as linhas, donde resultaram interrupções de serviço que se prolongaram por muitos meses.

O Governo da União, que tem o mandato dos territórios referidos, não cobre os *deficits* da administração dos transportes. Por ora estão em débito à Administração Geral dos Caminhos de Ferro.

OS PROGRESSOS DA VIA

Um assunto que ultimamente mereceu especial atenção à administração foi a do peso do carril que mais convinha adoptar.

Cerca de 50% das linhas férreas da União estão construídas com carril de 30 quilos por metro corrente. A maior parte da restante tem carril de 40 quilos. Linhas com carril ligeiro do peso de 20, 22 e 25 quilos não medem mais de 18% da extensão total da rede.

Mas a administração está já substituindo os carris de 40 quilos pelo carril de 50 e admite a possibilidade de vir a empregar o carril de 70 quilos.

As locomotivas mais pesadas que circulam na rede têm o peso de 19 toneladas por eixo. As locomotivas articuladas 4-8-2 2-9-4 pesam cerca de 200 toneladas. E a sua força de tracção é de 78.650 lbs.

Discutiu-se já a possibilidade de adoptar loco-

motivas com o peso de 320 toneladas que circulam nalgumas das grandes redes dos Estados Unidos para o transporte de mercadorias, mas reconheceu-se que não era prático tal material, dada a estreita bitola da linha (1^m,057) e as apertadas curvas do traçado, que por vezes baixam a 90 metros. Mas o tráfego de algumas das linhas bem justificava tal emprêgo. Segundo o inquérito levado a efeito pela Companhia Kansas City Suburban Railway, ha cerca de três anos, as linhas que tinham um tráfego anual superior a 3 milhões de toneladas milhas devem ter carril de 65 quilos por metro.

A exploração é mais fácil; a duração do carril muito maior, a conservação da via mais económica. O número de accidentes é muito menor.

Ora, nos caminhos de ferro de África do Sul, mais de 50% das suas linhas suportam já tráfego que vai de 3,14 a 4,47 milhões de toneladas de 2.000 Lbs. Por isso se justifica o emprêgo do carril mais pesado possível dentro das condições do traçado e da bitola da via.

Dos resultados colhidos pela Administração Sul Africana, com o emprêgo do carril pesado, falo o Relatório enumerando-os resumidamente. Vale a pena transcrevê-las:

1.º — A linha é menos deformável.

2.º — Ha uma menor perda de balastro.

3.º — As travessas são menos fatigadas e têm por isso uma maior duração.

4.º — As eclisses são mais reforçadas com a vantagem da menor deformação nas juntas dos carris e mais duração destes, aumento de duração que compensa o maior custo inicial transporte.

5.º — A capacidade de transporte da linha de 20% conservado a mesma distância das travessas.

6.º — As locomotivas e os veículos em circulação podem ser muito mais pesados, reduzindo-se consequentemente o número de trens milhas. A circulação oferece mais segurança. As velocidades podem ser maiores.

As despesas de exploração são menores.

7.º — As despesas de conservação de via são muito diminuídas, como diminuídas são as da conservação do material circulante.

8.º — O emprêgo de um menor número de locomotivas para o mesmo tráfego, liberta grande número de locomotivas actuais, mais leves, que vão ser empregadas nas linhas mais ligeiras.

A administração calculou o custo por milha da linha com carril de 96 libras, incluindo carris, travessas de ferro, eclisses e mão de obra e concluiu que ficava por 3.302 libras. O custo da superestrutura com carril de 80 lbs. ficava por 3.043. A economia de 259 libras verificou-se ser inferior às vantagens que se obtêm com o emprêgo do carril

mais pesado. Por isso a administração se lançou abertamente na substituição do carril actual de 40 quilos, por carril de 50 nas principais linhas.

AS EXPERIÊNCIAS DE SOLDAGEM DOS CARRIS

A administração tem muitos carris curtos em depósito e tem ainda muitas linhas construídas com carris curtos. Lembrou-se por isso de proceder a sua soldagem de modo a obter uma linha contínua quanto possível. Soldaram-se carris de 21, 24, 63, 69 e 72 pés de comprimento.

A experiência foi coroada de completo êxito. Com os carris soldados construiu-se o caminho de ferro de Tuinplaats, tendo-se dispendido com a construção da superstrutura 14.340 libras. Se se tivessem empregado carris novos, ter-se-ia gasto 41.000 libras. Empregando carris de 30 quilos, colocados ao modo ordinário, com as juntas eclissadas, ter-se-hia gasto 26'000 libras.

A economia foi pois formidável. Os resultados foram tão suprehendentes que a administração mandou já proceder à soldagem dos carris da linha de De Aar a Keetmanchop, linha construída com carris curtos durante a Grande Guerra. O número das juntas foi reduzida de 50% e verificou-se que a economia na conservação do material circulante em serviço nesta linha é enorme. Novas linhas secundárias estão sofrendo a mesma operação.

E se as ligações provarem bem aos efeitos repetidos dos veículos circulando sobre elas, a soldagem far-se-há também nas linhas principais.

*

Vê-se do exposto que os grandes problemas de engenharia ferro-viária são ali devidamente estudados e resolvidos. Os engenheiros que prestam serviço nos vários departamentos do caminho de ferro são dos melhores. E de vez em quando vão aos outros continentes estudar, *in loco*, os mais recentes aperfeiçoamentos para os applicarem na rede onde prestam serviço.

A administração não quer que no mundo haja caminhos de ferro mais progressivos e mais adiantados do que os seus.

O Relatório da Administração é cheio de ensinamentos. Forma um grosso volume de mais de 200 páginas, acompanhado de magníficas fotografias reproduzindo as plantas dos portos, os principais edificios; as obras de arte mais importantes; vistas de material circulante construído nas oficinas e ainda um grande mapa com a rede ferro-viária e sua ligação às redes visinhas.

O seu custo é de 7 shelins e meio. Está ao alcance de toda a gente.

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Março de 1895

Linhas Portuguezas

Interrupção na Beira Baixa.— Desde hoje até novo aviso são supprimidos os comboios correios da noite, entre Abrantes e Castello Branco, e pelos mixtos do dia, que continuam circulando em toda a linha, o serviço é feito com trasbordo, só se accetando por isso expedições de grande velocidade em que haja volumes de peso não superior a 50 kilogrammas e as mercadorias de pequena velocidade, com reserva pelos prazos de transporte.

Na ilha de S. Miguel— Um correspondente de Ponta Delgada para o *Commercio do Porto* dá a seguintes noticia:

Mr. Ulwing, um rico e distinto *sportsman* americano, esteve aqui uns dias, viudo a bordo de um seu lindo hiate de recreio, com sua esposa. Admirando a natureza d'esta ilha especialmente nas Furnas, parece que falou na possibilidade de se estabelecer um caminho de ferro electrico entre aquelle valle e a cidade, entrando não sei em que detalhes a tal respeito. Parece que foi isto o bastante para se dizer pela imprensa que mr. Ulwing construiria a mesma via ferrea, permitindo-lhe apens o governo licença para assentar *rails* nas estradas publicas, isenção de direitos do mateaial importado e longo prazo de exploração. Ssria magnifico se assim pudesse ser».

De Quelluz-Bellas, Mafra a Ericeira.— Já está approvada a concessão para esta nova linha ferrea e trata-se agora de obter dois pedidos do governo que são a carta chorographica da região, que tiver de ser atravessada pe'a nova linha, e a planta geral das estradas em que se pretende assentar a linha. Obtidas estas duas cousas, haverá uma reunião para se tratar da organização da companhia.

Divisão administrativa— De uma interessante nota publicada sobre a divisão administrativa e judicial das linhas de Leste, Norte, Cintra Torres, Figulra, Alfarellos e Urbana, e ramaes de Caceres, Coimbra e Cintura, vê-se que estas linhas atravessam 9 districtos administrativos, 51 concelhos e cerca de 200 freguezias.



O QUE TODOS DEVEM SABER

A CAUÇÃO DOS MILITARES LICENCIADOS QUE ANDEM EMBARCADOS

A «Ordem» do Govêrno Militar de Lisboa, inseriu uma determinação do sr. Ministro da Guerra, de interêsse para a classe marítima. Até agora, os embarcações que fôsssem matriculados como tripulantes de barcos estrangeiros ou nacionais, que tocassem em portos estrangeiros, perdiam o direito às suas cauções, por motivo do serviço militar, decorrido o prazo de um ano. De ora avante, passado êsse periodo e uma vez que se apresentem às autoridades competentes e requeiram a prorrogação do prazo da caução, ser-lhes-á deferido o pedido, fazendo-se a devolução da importância depositada, caso não embarquem de novo.

P A R T E O F I C I A L

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Despachos pela Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado.

Portaria aprovando o projecto de ferreplenagens e expropriações para a primeira fase da ampliação da estação de Contumil, na linha de cintura do Pôrto, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Portaria aprovando o projecto de substituição da ponte metálica sobre o rio Ave, ao quilómetro 24,055,82 da linha do Minho, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Presidência do Conselho

Acórdão proferido pelo Supremo Tribunal Administrativo no recurso n.º 510, em que era recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e recorrido o Sub-Secretário de Estado de Finanças :

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, recorre para este tribunal do seguinte despacho do Sub-Secretário de Estado das Finanças de 7 de Maio de 1931 :

Tendo o Ministro das Finanças, cuja competência jurisdicional deriva da lei (artigo 65.º do decreto n.º 10:071), constatado a existência de uma infracção, por exercício ilegítimo do comércio bancário e cambial, e aplicada a respectiva penalidade — tal decisão constitue, depois de ter transitado o lapso indispensável, caso julgado, com força de verdade legal, incumbindo a todos acatá-lo, e às autoridades apenas fazê-la cumprir, aceitando todas as suas consequências.

Desta decisão, nos termos da lei, havia apenas recurso para o Supremo Tribunal de Justiça, o qual não foi usado. Portanto todas as determinações posteriores, tomadas com quebra do respeito que à lei e ao caso julgado é devido, são absolutamente nulas e devem considerar-se como não escritas, independentemente de declaração, a qual é dispensável quando a lei considera os actos jurídicos inexistentes.

Em consequência, anulem-se as guias passadas a favor da Fazenda Nacional contra o Dr. Teixeira Direito e mantenha-se na posse do Tesouro tudo quanto, devidamente e em tempo, foi recebido por multa e adicionais.

O caso, segundo se vê dos autos, é o seguinte :

A recorrente, desde há alguns anos, fazia na estação de Vilar Formoso a troca de dinheiro estrangeiro por dinheiro português aos passageiros que, vindos de fora, ali atravessavam a fronteira.

Em 30 de julho de 1925 foi por este facto atuada pelo inspector adjunto do comércio bancário, com o fundamento de exercer sem autorização o comércio de cambista, sendo-lhe aplicada pelo Ministro das Finanças de então, Marques Guedes, a multa de 5.000\$

Mas este mesmo Ministro, informado logo depois pelo commissário do Governo junto da recorrente das razões que tinham levado esta a proceder assim, e até da utilidade e ne-

cessidade que havia de que ali houvesse quem facilitasse a troca de moeda aos passageiros, levou o assunto a Conselho de Ministros, que deliberou, em vista do exposto, anular a multa imposta.

Comunicado este despacho à Inspeção do Comércio Bancário, respondeu esta que enviara já ao tribunal, para execução, o primeiro despacho.

Citada pois a Companhia para pagar, opôs-se ela em requerimento, nos termos do artigo 84.º do Código das Execuções Fiscais, juntando certidão da resolução do Conselho de Ministros, mas o juiz indeferiu.

Deduziu então embargos de executado, que foram recebidos, mas a final julgados improcedentes. Tendo apelado para a Relação, esta revogou a sentença.

Recorreu por sua vez o Ministério Público para o Supremo Tribunal de Justiça, que negou a revista por cinco conformes, ficando assim definitivamente julgado que a recorrente não tinha que pagar a multa que lhe fôra imposta.

Com este acórdão requereu a Companhia à Inspeção do Comércio Bancário a restituição da multa, e então, o Sub-Secretário de Estado das Finanças, antecessor do actual Dr. Armindo Monteiro, proferiu despacho, ordenando a restituição e a reposição à Fazenda da parte da multa recebida pelo participante da infracção (50 por cento).

Como porém este participante (o director adjunto que levantara o auto), notificado para depositar à ordem do Ministério das Finanças a parte da multa que recebera, viesse em resposta fazer várias considerações sobre a falta de legalidade da decisão definitivamente julgada no Supremo Tribunal de Justiça, proferiu o actual Sub-Secretário de Estado das Finanças, Dr. Águedo de Oliveira, o despacho recorrido, em sentido contrário, como se vê, ao do seu antecessor.

Entende a Companhia recorrente que este despacho importa manifesta incompetência, excesso de poder e violação da lei, esperando por isso que seja anulado, dando-se provimento ao recurso.

Foi ouvido o Ministro recorrido, que entende que o despacho que applicou a multa transitou em julgado e que a resolução do Conselho de Ministros que relevou a Companhia da multa não tem nenhum valor jurídico; alegou a recorrente, insistindo nas razões em que se baseou o seu recurso, e foi ouvido o Ministério Público, que é de parecer que o Conselho de Ministros não tinha poder para anular o primeiro caso julgado e que os outros casos julgados não são de rejeitar.

Tudo visto é devidamente ponderado :

O recurso é competente, foi interposto em tempo e as partes são legítimas, nenhuma dúvida se levantando a tal respeito.

Como se vê dos autos, a decisão recorrida mantém o despacho que impôs a multa à recorrente, não reconhecendo validade nem à resolução do Conselho de Ministros que anulou este despacho nem às decisões dos tribunais superiores, decidindo em matéria da sua competência, nem mesmo ao despacho ministerial que, reconhecendo a validade destas decisões, mandou restituir à recorrente a aludida multa.

Quere dizer : o despacho recorrido está em opposição não só com as decisões dos tribunais judiciais superiores, mas até com outro despacho do antecessor do seu signatário. Qual deverá manter-se ?

Afirma-se na decisão recorrida que o despacho que impôs a multa passou em julgado e que desde esse momento tudo quanto se fez em contrário não tem valor jurídico. Por esta razão não deviam ter sido admitidos os embargos à execução com base na resolução do Conselho de Ministros, não devia ter sido revogada na Relação a sentença que no Tribunal das Execuções Fiscais julgou improcedentes os embargos, não devia ter sido negada a revista no Supremo Tribunal de Justiça, confirmando desta forma a sentença da Relação, não devia enfim ter sido proferido o despacho ministerial que —

baseando-se nas decisões judiciais — mandou restituir a multa à recorrente.

É certo porém que o tribunal judicial pode admitir embargos à execução por parte do executado, com fundamento em anulação da dívida exequenda, devidamente comprovada (Código das Execuções Fiscais, artigo 86.º, n.º 4), e foi isto o que fez o Tribunal das Execuções Fiscais quanto à execução da multa imposta à recorrente, dando para este efeito, bem ou mal, validade à resolução do Conselho de Ministros. Tudo quanto respeito à execução se passou pois adentro das atribuições do Poder Judicial.

¿ Não deveria porventura ter-se dado validade à mencionada resolução do Conselho de Ministros? O caso é deveras melindroso, dada a independência e harmonia que a Constituição estabelece entre os poderes do Estado e as circunstâncias especiais em que a mesma resolução foi tomada. O facto de ter passado em julgado o primeiro despacho não obstava talvez a que o Conselho de Ministros, por seu alvêdrio, o anulasse, se entendesse, como certamente entendeu, que dessa anulação poderiam advir vantagens para o serviço público.

Poderá objectar-se que a resolução do Conselho de Ministros veio ferir interesses de terceiros — o inspector adjunto do comércio bancário, a quem pertencia parte da multa, que a lei atribue aos participantes dessa espécie de infracções. Parece-nos sem valor o argumento.

Pondo de parte a questão de saber se o inspector adjunto do comércio bancário, tendo por lei de tomar conhecimento de tais infracções, deveria ser considerado um participante para o efeito de se lhe atribuir parte da multa, ainda se deu o caso de ter recebido essa parte quando a execução pela multa estava em embargos, tendo nos mesmos vindo a julgar-se a final que ela não era devida e portanto que lhe não pertencia a parte que recebeu.

Mas, como quer que seja, desde que sobre o caso há decisões dos tribunais judiciais superiores com trânsito em julgado, são estas que devem respeitar-se, de mais a mais quando apenas estão em opposição a um despacho administrativo de validade duvidosa e estão em conformidade com

outros despachos administrativos da mesma origem daquele. É esta a jurisprudência ultimamente seguida em França pelo Conselho de Estado, como pode ver-se em Alibert (*Le contrôle juridictionnel de l'administration*, Paris, 1926, p. 500), e a que nos parece mais segura, na falta de disposição expressa, dado que é a este órgão da soberania nacional — o Poder Judicial — a quem pela Constituição compete preferentemente a função de julgar.

De resto não faz sentido que em matéria da exclusiva competência do Poder Judicial, como é das execuções, um despacho do Poder Executivo tenha a força de reduzir a nada as decisões definitivas daquele Poder, quando muito ao contrário lhe compete prestar todo o auxílio para que essas decisões se cumpram.

Por estes fundamentos e os mais de direito dão provimento ao recurso, por ter sido o despacho recorrido proferido com excesso de poder, ficando assim de pé o despacho ministerial anteriormente proferido em cumprimento das decisões judiciais.

Sem custas nem selos por não serem devidos.

Lisboa e Sala das Sessões do Supremo Conselho de Administração Pública, 22 de Junho de 1932. — *A. Osório de Castro - Ribeiro Castanho - Crispiniano - Sampato e Melo* (votou a decisão apesar de, como juiz das execuções fiscais, ter proferido nos embargos à execução de sentença, sustentando o ponto de vista do despacho ora recorrido. Mas tendo a minha sentença sido revogada pelos venerandos acórdãos da Relação e do Supremo Tribunal de Justiça, que então tinham competência para julgar os embargos às execuções fiscais, está definitivamente decidida a questão pelo Poder Judicial, que me cumpre respeitar e já não pode ser objecto de discussão alguma) — *Miranda Monteiro*. — Fui presente, *Pereira e Sousa*.

Está conforme. — Secretaria do Supremo Conselho de Administração Pública, 15 de Julho de 1932. — O Secretário Director Geral, *Nuno Simões*.

Está conforme. — Lisboa e Inspeção do Comércio Bancário, 14 de Dezembro de 1934. — O Escrivão, *Artur Duarte Pinheiro e Silva*.

PORTUGAL	PORTUGAL	PORTUGAL
Restaurante do Entroncamento . Sob a direcção de FRANCISCO MÉRA Ótimo serviço de mesa. ALMOÇOS E JANTARES por encomenda ENTRONCAMENTO (ESTAÇÃO)	VISITAE Caldas da Rainha e o seu melhor hotel: HOTEL CENTRAL	Nova Pensão «Camões» Praça Luiz de Camões, 22 Telefone 2 2945 LISBOA Director Gerente — Joaquim Busto Romero Quartos com o maior conforto. Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.

**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**

LINHAS ESTRANGEIRAS

ARGENTINA Em meados de Novembro último inaugurou-se em Buenos Aires o primeiro trço do Metropolitano daquela capital e que tem pouco mais de quatro quilómetros, de extensão.

O total da obra projectada compreende um traçado de 29 quilómetros o que dará a Buenos Aires um quilómetro de via subterrânea por cada 50.000 habitantes, ou seja uma proporção análoga à de Madrid.

No primeiro trço construído ficam seis estações compreendidas, a saber: Constituição, São João, Independência, Moreno, Avenida de Maio e Diagonal.

De tôdas estas estações a de Constituição é a única que foi construída a céu aberto. Tem o comprimento de 120 metros e possui 3 plataformas, duas laterais e uma central com 8 metros de largura, cada uma.

Uma das principais características desta nova linha ferroviária é a da atenção especial que se conferiu a cada uma das estações, pois foram embelezadas com painéis de azulejo, reproduzindo monumentos e paisagens de Espanha.

BÉLGICA A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, dispõe de 27 automotoras, assegurando actualmente os serviços *omnibus*, tanto ordinários como acelerados e ainda de uma automotora jumelada de 410 H. P., de marcha rápida, assegurando os serviços directos entre Bruxelas-Midi e Gand-Saint Pierre a qual foi posta ao serviço na passada primavera.

Tôdas estas automotoras são reversíveis e comportam, por essa razão dois postos de comando. Além destas automotoras já estão encomendadas para a mesma sociedade mais cinco unidades.

BRASIL Pela Superintendência da Central do Brasil (Caminhos de Ferro) foi aberto concurso para o fornecimento de energia eléctrica destinado ao trço que vai breve-mente ser electrificado nesse país.

Um consórcio italiano propunha-se construir para o efeito grandes fábricas geradoras e a «Light and Power», que dispõe de instalações apropriadas, estava também altamente interessada no assunto.

Podemos, porém, informar os nossos leitores, que foi a «Metropolitan Wickers» a adjudicatária, a qual já depositou em Londres, na Delegação do Tesouro Brasileiro, a caução de 1000 contos de réis, em títulos da dívida externa, para suficiente garantia do respectivo trabalho.

CANADÁ A crise ferroviária afecta grandemente o Canadá por ser um país de pouca densidade demográfica e, relativamente, pouco industrial.

Há pouco tempo foi apresentada ao Parlamento, pelo Inspector Geral dos Caminhos de Ferro um projecto de lei solicitando a supressão do movimento em 5.250 quilómetros de linhas, por insuficiência de rendimento.

Esta extensão é, aproximadamente, de 14 %, do total da rede explorada pelo Estado, extensão esta que se cifra em 38.400 quilómetros.

ESPAÑA Vai construir-se brevemente no país visinho uma obra de arte, de excepcional importância.

Trata-se dum viaduto em betão armado, de 475 metros de comprimento total, que atravessa o vale de Esla e é destinado às linhas do caminho de ferro de Zamara a Orense.

—O Estado espanhol, por intermédio do organismo adequado, explora 15 linhas férreas que, totalizadas somam 670 quilómetros de via estreita.

O maior percurso de linha sob esta administração é o que vai de Vasco a Navarro e tem de extensão 139 quilómetros.

O ponto mais interessante do projecto consiste em que o arco central tem 200 metros de abertura e, a-pesar-disso, dispensa apoio intermediário.

Esta obra dever-se-á ao Governo que decidiu a sua realização, a qual será entregue à execução dum engenheiro francês que assim irá bater o *record* da célebre ponte de Plongastel, cujos três arcos comportam cada um 187 metros de abertura.

HOLANDA Já em 1929 o parque de automotoras dos Caminhos de Ferro Neerlandeses se compunha de 34 unidades, a saber:

20 de 4 eixos e 14 de 2 eixos; 26 a motores de essência e 8 de motores Diesel, tendo todos estes motores uma potência visinha de 100 H. P. e sendo de transmissão mecânica. Presentemente os seus serviços, muito ampliados, são esplêndidos, pois dispõem de elevado número de automotoras, elegantes, confortáveis e rápidas.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

FOLHETIM DA «GAZETA»

OS MISTÉRIOS DA SUBJECTIVIDADE

3.º

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

Por ALEXANDRE FILIPE SETTAS

O jornal a que nos referimos, o *Daily Express*, extraiu os dados da sua notícia de sensacional reportagem sobre Jack, dum documento secreto que James Lees tinha confiado a um amigo, para que este o tornasse público só depois da sua morte.

James Lees que era um famoso médium vidente teve a sua primeira visão, por coincidência, na época aproximada do 3.º assassinato do estripador.

Estava no seu gabinete de estudo, quando se convenceu de que o estripador ia cometer um novo e bárbaro delicto. Julgou ver um homem e uma mulher que caminhavam ao longo duma das ruas principais de Londres. Seguiu-os com os olhos da alma, viu-os afastarem-se, entrarem num pátio, junto a um armazém de genebra. Leu o nome do pátio, olhou para dentro, através das janelas, e viu que passavam quarenta minutos da meia noite, hora a que fechavam as tabernas e botequins. Depois, viu o par esgueirar-se por um canto do pátio. A mulher ia bastante embriagada, o homem perfeitamente apurado e com boa compostura. Este trazia no braço um sobretudo de tecido escocês e os seus olhos azues brilhavam à luz mortiça dum candeeiro que iluminava, pálido, o escuro retro...

.. A cena foi rápida. Um braço que se ergue, uma bôca que se amordaça... Depois, uma faca que sai do bolso, cintila e corta uma garganta. O sangue corre, em borbotões, salpicando a camisa do facinora que, não contente com o acto nefando que praticara, começa a vibrar cutiladas a esmo sobre a indefesa vítima. Consumada a sua infame tarefa, o homem limpa deliberadamente a arma aos vestidos da mulher e guarda-a no sobretudo claro, que abotôa, de alto a baixo, como para ocultar o peitilho da camisa, presumivelmente salpicado de sangue. Seguidamente abandona, tranquilamente, o local da tragédia e desaparece.

James Lees que ficara impressionadíssimo com aquela visão profética dirigiu-se ao Comissariado da Polícia onde narrou aos agentes de investigação o que vira, em mente. Claro que foi imediatamente tomado por um lunático, visto que

condescendentemente não admitiram a hipótese de estarem em frente dum louco varrido. No entanto, para lhe fazerem a vontade, o sargento de dia tomou nota do pátio em que o médium dissera ter-se dado o assassinato, mencionando também a hora (0,40) em que o estripador lá entraria com a vítima.

Com efeito soube-se depois, que na noite imediata ao dêste estranho alarme, quando passava meia hora da meia noite entrava na referida taberna e pedia uma bebida alcoólica certa mulher que por ir em manifesto estado de embriaguês nada lhe venderam. Essa mulher saiu pouco depois a praguejar e 10 minutos mais tarde vieram-na entrar no pátio, em companhia dum indivíduo de fato escuro, com um sobretudo claro no braço, indivíduo que foi tomado por americano, devido ao chapéu de feltro de forma especial e ao aspecto geral duma verdadeira distinção que o caracterisava.

Era esta a informação do Polícia de Investigação Criminal, dada no dia seguinte ao da visão de Roberto Lees. O corpo da mulher fôra encontrado no sítio indicado, com a garganta cortada, *duma orelha a outra, e horrivelmente mutilado.*

O vidente ficou nervosíssimo com a notícia do assassinio. Visitou o local da horrível cena e sentiu-se, por reflexo, quasi cúmplice do ocorrido. Voltando a casa não pôde conciliar o sono. E tão grande foi o choque recebido que teve de abandonar o conjunção com a família, a conselho do seu médico assistente.

Passaram-se tempos e o fantástico Jack continuava a sua série de mortes premeditadas até que um dia James Lees, perfeito médium vidente, voltou a Inglaterra.

Numa ocasião em que este regressava de Shepherds' Bush, num carro eléctrico, reparou num sujeito que entrara no extremo de Notting Hill. Era a pessoa em observação um individuo de estatura meã, envergando fato de fazenda escocesa e com chapéu mole de tipo nitidamente escocês. Nessa ocasião o médium, embora admirado pela descoberta, inclinou-se para a esposa que o acompanhava e dis-

se-lhe em voz baixa, apontando o recém-vindo:

— Olha, aquele homem que agora entrou é Jack, o estripador!

A senhora riu-se da observação e êle replicou, um tanto formalizado:

— Não estou enganado, sei bem o que digo.

Quando o passageiro saiu, James Lees seguiu-lhe na pegada até Parks Lane e apontou-o a um oficial da policia que por lá passava nesse momento, como sendo o tal indivíduo, Jack, o estripador. A resposta que obteve foi a duma gargalhada desconcertante.

Nisto Jack saltou para um *cabriolet* e dirigiu-se a Picadilly.

Pouco depois Lees, que o seguira, encontrou outro agente da policia a quem repetiu a informação, mas como resposta obteve a mesma desconcertante dúvida com que primeiramente fôra acolhido.

Nessa mesma noite, James Lees teve a premonição doutro assassinato. Desta vez porém, a visão era mais nítida, ainda: uma orelha inteiramente separada da face e a outra segura apenas por um bocado de pele, assinalavam a monstruosidade do crime.

Logo que despertou do transe correu ao Comissariado onde a princípio lhe não ligaram importância alguma. Mas, quando contou que a vítima tinha as orelhas separadas da cabeça, o inspector-chefe mostrou-lhe um papel que tinha sobre a mesa do trabalho e era assim concebido:

«*Amanhã a noite vingar-me-ei, novamente, indo buscar a minha nova vítima a uma classe de mulheres que pretendo humilhar.*

Jack, o estripador

P. S. — *Para provar que sou eu, realmente, o estripador, cortarei as orelhas a esta última vítima.*

J. o E.

O inspector, que era religioso, tomou a estranha coincidência como um aviso do ceu e quis evitar mais essa tragédia, mandando vigiar Whitechapel por perto de 3.000 policiaes à paisana e mais de 1.500 agentes disfarçados de trabalhadores das

docas. No entanto tudo foi inútil, porque o criminoso subrepticamente rompeu a barreira de agentes, matou a mulher, como tinha prometido e desapareceu.

De facto a desgraçada que apparecera morta tinha uma orelha arrancada e a outra pendente apenas por um bocado de pele.

James Lees ficou outra vez possuído de tal nervosismo que novamente abandonou o continente, a-fim-de restabelecer a sua saúde, abalada profundamente por semelhantes commoções. Entretanto, Jack, o estripador consumava o 12.º assassinato, prometendo só cessar a sua faina devastadora quando atingisse o vigéssimo sinistro cometimento.

Aqui principia o mais misterioso episódio da história autêntica e dramática de Jack, o estripador.

Um dia, já de volta da sua segunda viagem de cura, James Lees estava a jantar em Criterion, com dois amigos americanos. De repente, volvia-se para um deles e exclama:

— Meu Deus! Jack, o estripador, cometeu outro assassinato!

Um dos amigos apontou pelo relógio a hora exacta: 10 horas e 49 minutos. Pois ás 11 horas e 10 minutos a policia dava noticia de ter encontrado o cadáver duma mulher em Crown Court, Whitechapel, com a garganta cortada de orelha a orelha. A marca especial do estripador exhibia-se em cortes que atingiam todo o corpo da imolada.

Os três amigos foram, immediatamente ao Commissariado e, enquanto James Lees narrava a história, chegou um telegrama notificando o sucedido.

Á vista de tais provas o commissário não esperou mais tempo. Chamou logo dois officiaes vestidos à paisana, e seguiram todos com James Lees e mais os dois americanos, para Crown Court, a toda a pressa. Apenas lá chegaram, James Lees exclamou:

— Olhem para o canto da parede. Ali deve haver alguma coisa escrita.

O inspector riscou um fósforo e leu: *Décimo sétimo, Jack o estripador.*

Não havia, além disso, outro qualquer vestígio da passagem do monstro por aquelas paragens.

Foi nessa altura que officialmente se reconheceu, que James Lees possuia extraordinárias faculdades de mediunidade e por isso se lhe pediu que as puzesse

em prática a-fim-de descobrir o criminoso.

O médium acedeu prontamente e entrando em voluntário transe atravessou rapidamente as ruas de Londres, na companhia do inspector. Os ajudantes seguiam um pouco atrás.

Eram 4 horas da madrugada, quando o médium parou, faces pálidas, e de olhos congestionados, em frente duma magnifica residência de West End. Depois, apontou para um andar superior, onde uma luz fraca brilhava e disse.

Eis o local onde o assassino se encontra — o homem que a policia baldamente tinha procurado.

Mas o inspector respondeu a essa affirmacão que era impossivel a verdade do que houvíra porquanto aquella residência pertencia a um dos mais célebres médicos loudrinos, o Dr. Jekill.

Contudo, acrescentou, se me descrever com exactidão a residência do doutor, prendê-lo-ei, embora com riscos de perder a minha posição adquirida em vinte annos de bons serviços prestados.

James Lees não hesitou e começou a descrever o que lhe fora pedido:

A casa tem à direita uma grande cadeira de carvalho escuro e, ao fundo, há uma janela de vidros pintallos. Neste momento um corpolento mastim dorme ao fundo da escada.

Esperaram pelas sete horas da manhã para poderem entrar em casa do doutor. A criada que os recebeu informou-os de que o doutor ainda estava deitado. Preguntaram pela esposa do médico e, enquanto a criada a foi chamar, verificaram que tudo estava disposto como o médium James Lees descrevera. Só o tal cão não estava no lugar indicado.

Quando a senhora chegou notando-se-lhe a falta do cão foram logo por ela informados de que o animal costumava dormir ao fundo da escada, mas que todas as manhãs saía para o jardim.

Apertada com perguntas a esposa do médico confessou, muito naturalmente, que o marido tinha momentos de verdadeiro desequilibrio mental, chegando sem motivo a ameaçá-la de morte e aos filhos que, para lhe evitarem a effectivação das ameaças, se fechavam nalgumas dependências para assim escaparem a esses ímpetos de desequilibrio.

Notou, também, com medo que, sempre

que occorria um assassinato em Withechapel o marido nunca estava em casa.

Nesta altura aproximou-se o médico que ficou logo detido pelos dois agentes que procediam à deligencia.

Mais tarde, interrogado por dois dos mais hábeis psiquiatras ingleses, o médico que afinal era o próprio estripador, declarou que admittia a accusação que lhe imputavam, explicando ter notado em si um certo transtorno mental, com intervalos de perfeita lucidez, mas dos quaes não guardava a mínima lembrança possuturna. E quando lhe disseram que cometera, em Whitechapel, vários assassinios nesses intervalos, mostrou pelo facto o maior terror e repugnância, absolutamente sinceros.

Entrando, à vontade, em confidências narrou aos especialistas que, por uma ou duas vezes se surprendera sentado no seu quarto, como se houvesse despertado dum longo pesado sono. Numa dessas occasiões encontrou sangue na camisa o que attribuiu a qualquer derramamento nasal. De outra vez viu a cara arranhada e preocupou-se bastante com essa circumstancia, pois nunca foi capaz de conseguir saber qual a causa desses arranhões.

As provas eram esmagadoras. Lá estava, com complemento das provas do crime, o fato escocês, o chapéu de feltro e o sôbretudo claro, descritos pelo clarividente. E, quando tristemente se convenceu do seu delicto, o médico pediu que o matassem, pois não podia viver em comum com o monstro que dentro de si albergava.

Como epilogo deste caso duplo de criminologia e morbidez psiquica foi o doutor Jekill, a mesma personagem que Jack, o estripador, internado numa casa de saúde, em Iligton, onde depressa se transformou no louco mais perigoso e temido do estabelecimento.

Uma junta de especialistas que o examinou então, disse que no estado verdadeiramente normal o médico-doente era um homem bondoso, intelligente, illustre, e respeitável, sob todos os pontos de vista, mas fora disso era duma verdadeira monstruosidade.

A SEGUIR:

MAIS CIRCUNSTANCIAS SIMILARES

Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da B. F.**Tarifa especial n.º 14 — Grande Velocidade****Bilhetes especiais, simples e de ida e volta, para o transporte de famílias**

Em applicação desde 1 de Março de 1935

As famílias compostas por 5 ou mais membros que viagem em conjunto nas linhas desta Companhia, são facultados transportes aos seguintes preços e condições:

CAPÍTULO I**BILHETES SIMPLES**

Famílias compostas por 5 até 7 membros 25% de redução sobre os preços da Tarifa Geral.

Famílias compostas por mais de 7 membros 30% de redução sobre os preços da Tarifa Geral.

CAPÍTULO II**BILHETES DE IDA E VOLTA**

50% de redução sobre os preços da Tarifa Geral, para as famílias compostas por 5 ou mais membros.

CONDIÇÕES

1.ª — **Constituição da família** — Considera-se família para o efeito da applicação desta tarifa:

a) — Um casal quando acompanhado por três ou mais filhos ou netos. Os genros e as noras são considerados como filhos, para este efeito. Como chefe de família, considera-se qualquer dos conjuges, mesmo tendo havido segundas núpcias.

b) — Um só dos conjuges quando acompanhado por 4 ou mais filhos ou netos.

c) — Pódem substituir-se aos filhos ou netos requeridos, os pais dos conjuges.

d) — Consideram-se como pertencendo à família as amas que aleitem ou conduzam filhos ou netos de idade inferior a 4 anos.

2.ª — **Percurso** — O percurso mínimo será, para os bilhetes simples 30 quilómetros e para os de ida e volta 60 quilómetros.

3.ª — **Requisição de bilhetes** — Para se obterem bilhetes de família, deve o respectivo chefe preencher, com antecedência não inferior a 24 horas, uma requisição, no impresso, cujo modelo se obtém nas estações, ao preço de \$10 cada.

Esta requisição será acompanhada dos competentes cartões de identidade ou cédulas pessoais das pessoas nela inscritas e mais documentos officiaes comprovativos das afinida-

des da família, no que os cartões de identidade e cédulas pessoais sejam omissos.

A requisição e mais documentos inumerados serão apresentados, conjuntamente com os bilhetes, aos agentes da Companhia que os solicitem, em trânsito como nas estações.

A Companhia poderá exigir quaisquer provas em que lhe certifiem que as crianças são aquelas a que respeitam as cédulas pessoais apresentadas.

4.ª — **Validade dos bilhetes** — Os bilhetes ao abrigo desta tarifa terão a seguinte validade, finda a qual se consideram nulos.

— 8 dias improrogáveis para os bilhetes simples.

— 15 dias improrogáveis para os bilhetes de ida e volta.

Estes prazos são contados desde as 24 horas (meia noite) do dia da venda, considerando-se como tal a data do carimbo da estação.

A viagem de regresso, nos bilhetes de ida e volta, deve iniciar-se dentro do prazo da sua validade, podendo contudo terminar-se horas depois, desde que não tenha havido interrumção no seguimento.

5.ª — **Paragem em trânsito** — É permitida a paragem em trânsito, em qualquer estação de percurso, dentro do prazo de validade e sem que este seja aumentado por esse facto, sendo obrigatória a apresentação dos bilhetes para carimbar, gratuitamente, à chegada do combóio e novamente ao retomá-lo.

6.ª — **Mudança de classe e excesso de percurso** — As mudanças de classe e excessos de percurso são pagos aos preços e condições da Tarifa Geral.

7.ª — **Abandono do percurso** — A viagem pode ser começada ou terminada em qualquer ponto intermédio, considerando-se abandonado o percurso não utilizado, sem que daí resulte direito a qualquer reembolso.

8.ª — **Combóios** — Os bilhetes ao abrigo desta tarifa podem ser utilizados em qualquer combóio de serviço público que transporte passageiros da classe correspondente, pagando-se as sobretaxas de velocidade e supplementos de luxo, quando utilizado um combóio rápido ou de luxo.

9.ª — **Bagagens** — É concedida a gratuidade no transporte de 30 quilos de bagagem registada por cada passageiro adulto e de 15 quilos por cada passageiro com bilhete a meio preço.

10.ª — **Disposição Geral** — Em tudo que não fôr contrário ao que a presente estipula, vigoram as condições da tarifa geral.

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1935.

O Administrador Delegado

Visconde do Marco



COMPREM O «MANUAL DO VIAGANTE EM PORTUGAL»

à venda em tôdas as livrarias.

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8035 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZÉM

DOCA DE ALCANTARA

Sociedade Anónima
BROWN, BOVERI & C.^{IE}
BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

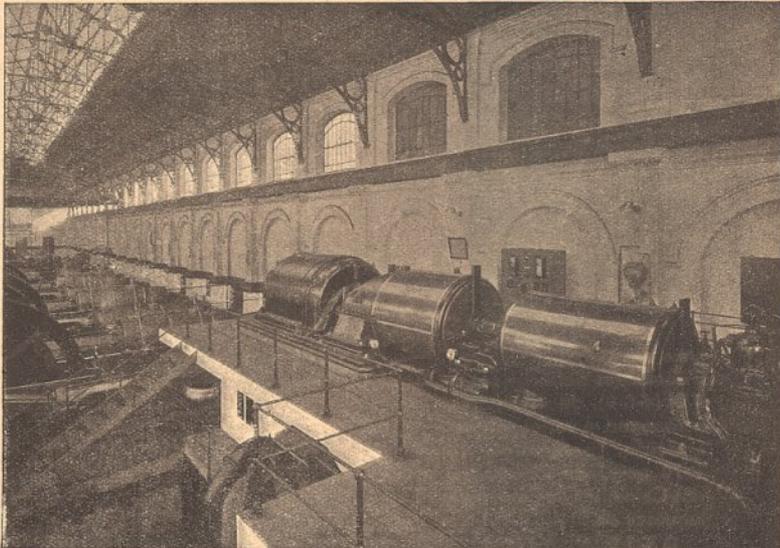
*A firma que instalou o maior número de kilowattios nas Centrais Eléctricas Portuguesas—
A firma que montou o maior número de turbinas a vapor :— em Portugal. :—*

Representante geral:

**EDOUARD
DALPHIN**

ENGENHEIRO-
DELEGADO

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



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos da Companhia Carris de Ferro do Porto

p o r t o

**Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela**

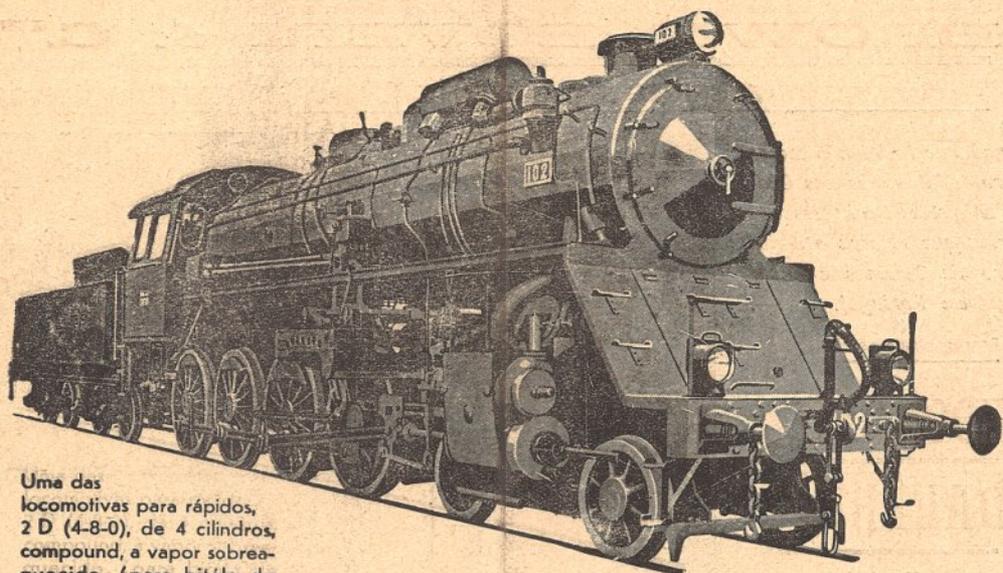
CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00
CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

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

MAYBACH

UNICO AGENTE
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 65
L I S B O A
TELEPHONE: 25851
TELEGRAMAS: CARDELETZ



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

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

Há já mais de meio seculo

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 12

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA