

# 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.<sup>o</sup>  
Telefone: P B X 2 0158

## BELLO & BRAVO

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** ITALI, 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**  
**Tubes** 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



# R. G. DUN & C.<sup>º</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.ta 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 Mecânicas 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 Sêca, 7-1.<sup>º</sup> — Preço 25\$00

# III GAZETA III DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIACÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: LÍBIA, 1908; MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1901; LÍBIA,  
1908; Rio de Janeiro, 1907; MEDALHAS DE BRONZE: Antwerp, 1901; S. LOUIS, Estados Unidos, 1904

Degregado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.<sup>o</sup> Rivero, 6 — Madrid

Degregado no Fórum: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 865

## S U M Á R I O

A Tabola, pelo Eng.<sup>o</sup> ARMANDO FERREIRA. —  
«O problema da defesa nacional», pelo Eng.<sup>o</sup> FERNANDO DE SOUZA. — Rio Tinto. Novas estradas  
em execução. — O centro de leite e a viticultura,  
pelo VISCONDE DE ALCOBACA. — Os projectos  
dos Caminhos de Ferro Sul Africanos, pelo Coronel  
de Eng.<sup>o</sup> LOPES GALVÃO. — Há quarenta anos. —  
O que todos devem saber. — Paris oficial. — Linhas  
aéreas. — Os Ministros da Subsecretaria, por  
ALEXANDRE FILIPE SETTAS. — Companhia dos  
Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

1935

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Engº FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Engº ARMANDO FERREIRA

## REDACÇÃO

Engº M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSE DA NATIVIDADE GASPAR

ALEXANDRE FILIPE SETTAS

## EDIÇÃO

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

## COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Engº ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TURRES

Capitão de Engº MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URQUIN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Engº JAIME GALO

Coronel de Engº ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Advogado PARADELA DE OLIVEIRA

## DELEGACÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

<b>PORUGAL (semestre)</b>	30\$00
<b>ESTRANGEIRO (ano) £ . .</b>	1.00
<b>ESPAÑHA ( ) \$ . .</b>	35.00
<b>FRANÇA ( ) fr. .</b>	100
<b>ÁFRICA ( ) . .</b>	72\$00
<b>Empregados ferroviários (trimestre) . . . . .</b>	10\$00
<b>Número avulso. . . . .</b>	2\$50
<b>Números abrazados. . . . .</b>	5\$00

REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SECA, 7, 1.º

Telefone P-B X 2.0128

DIRECÇÃO 27320

## Á TABELA

## DAS AUTOMOTORAS

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

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

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

— Automotoras leves, 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 leves, 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, têm 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 roilamento.

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

Uma automotora leve, com motor de 110 cavalos, pode transportar apenas 34 pessoas sentadas, à máxima velocidade de 90 quilómetros à 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, à velocidade horária de 90 a 120 quilómetros.

O que é curioso nesta adaptação das locomotoras à via terrestre é ouvir falar dentro de algum tempo, à 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 rivalizar com os melhores auto-carros e poderão ser a solução para a crise que atravessam algumas companhias...

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

Venha o sangue novo, venha o revigoramento... Venha a vitalidade... Venham as automotoras se assimiver a solução para o grave problema ferroviário.

ARMANDO FERREIRA

# "O PROBLEMA DA DEFESA NACIONAL"

PELO CORONEL RAUL ESTEVESES

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUSA

**P**OR ter o seu campo de ação 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 ação do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro sob o seu comando em dois anos de campanha da Flandres.

Veiu agora à 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 ilusões pacifistas, que faziam prognosticar que a formidável guerra mundial de 1914 a 1918, com o seu conteúdo de horrores nunca vistos em tais proporções, seria a última que diligraria a humanidade, veio a realidade sombria. Os conflitos de interesses egoístas e de paixões emanipadas da moral cristã e dos seus princípios de justiça e caridade fazem recuar nova conflagração geral, agravada pelo uso dos meios mais desumanos de destruição, a que nada escapari.

As conquistas do direito das gentes formuladas em convenções internacionais, como a da Hay, 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 sobrepõe a todos em importância e actualidade.

Estendendo-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 fronteiras terrestre e marítima, dando-se a primazia à Metrópole sem desrespeito 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 ação 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 desrespeito 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 ocadada. 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 redutos coloniais necessários;

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

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

De momento transcrevemos o período seguinte:

«Asser, na zona ao norte do Douro feita por coqueiro anel ligado transversal apropriada para as diversas tropas de rio referida que partem de Vila do Conde do Douro,



Coronel Raul Esteves

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

Encarregada, como foi, pela comissão técnica de 1927, de que fui relator, de estudar e propor o plano ferroviário no norte do Douro, inclui nela essa transversal de Cantanhede por Povos de Lanhoso, Cabeceiras de Basto, Arco de Baixa, Pedras Salgadas, Vila Pouca e Miranda a Mogadouro.

Planeava assim ligar as quatro linhas transversais: Tâmega, Coa e Sabugal, o que daria lugar à fácil troca de material e à utilização de oficinas comuns. Corteava-se pelo centro a província de Trás-os-Montes, facilitando-se as relações internas e com a região litorânea.

Com essas quatro linhas ficariam também ligadas as de via estreita do Minho, e todo o sistema estenderia com o Pólo-Lêguas.

Ou transversal derivaria uma linha que fosse por Tomar de D. Chaves a Vila Real completar o sistema.

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

Foi ponto de parte, pelas comissões consultivas, o traço a que dera o nome de *transversal de Chaves*, entre Macedo de Cavaleiros e Mogadouro, ficando assim a linha do Sabugal isolada das outras transversais.

A rede secundária ao Norte do Douro ligava-se com as linhas no Sul do mesmo rio pelo traço de Arrifana a Senhora da Hora e pelas linhas da Regua a S. Pedro do Sul por Castro Daire e de Lamego por Moimenta à linha Viseu-Tua-Bragança. Acrescentava-se a ligação de via estreita da linha do Sabugal às mesmas bacias ao Sul do Douro.

Tornavam assim uma rede importante de via estreita de grande valor militar pela facilidade de transportes para zonas do país de que estão excluídas, pelo seu excessivo custo, novas linhas de via larga.

O valor próprio, económico e militar, dessa rede 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 considera o prolongamento de linha de Chaves além fronteira por Verin e Ourense por motivos de ordem militar.

Tendo-se ásias em conta, pode-se prescindir do prolongamento além de Chaves e deixar à comissão funcional complementar da rede.

O mesmo se pode dizer, tanto do traço 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, caso da da linha de Tui além da Bragança, proposto para servir as minas de ferro de Quadrassil e ser possivelmente continuado em Espanha e igualmente excluído do plano apresentado.

Se nesses pontos concordar com o projecto oficial, no qual deu razão o Decreto n.º 16.100 de 1 de Abril de 1900, não dirá o mesmo acerca da ligação da via larga das linhas do Douro e Beira Alta, que é efectivamente necessária.

No plano da rede complementar ao Norte do Mondego, apresentado por decreto de 15 de Fevereiro de 1903 foi incluída a ligação dessas duas linhas, do Pocinho a Vila Franca das Neves, que a respectiva comissão técnica não propôs substituindo-a pelas de Fox-Tua a Viseu de via estreita e da Régua a Vila Franca das Neves. Depois da audição das comissões consultivas, o Governo resolveu classificar aquela ligação de via larga, paralela à fronteira e prolongada pela linha da Beira Alta até à do Leste.

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

afinal substituída os planos decretados em 1900, por uma linha de via estreita do Pocinho a Idanha-a-Nova, por Pampilhosa, Guarda, Sabugal e Penacova e ligar com a linha da Nazaré por Tomar, Cerdeira e Castelo Branco à Idanha, da mesma Idanha.

Ao sul do Tejo predominaram as apreciações de ordens militares opostas à ligação das linhas da Beira Alta, ramal de Cáceres, Bacias de Leste e Sul-Sueste em Estremoz.

O decreto de classificação de 27 de Novembro de 1903 previa apenas as ligações propostas de Évora a Portalegre e São Mamede de Infesta a Elvas.

A Comissão de 1907 manteve essa última ligação e propôs a linha de via larga de Estremoz ao Pato e de Beira Alta, por Portalegre e Castelo de Vide, ficando assegurada a continuidade de uma linha de via larga paralela à fronteira desde o Sul e Sueste até ao Douro.

A estação militar considerou discordar desse plano e afirmou o Governo eliminou desse os traços de Portalegre a Fratel e de Vila Viçosa a Elvas.

Assim foi eliminada do plano decretado em 1900 essa linha fronteiriça, que nas primeiras fases de uma guerra desloca pode ser extremamente útil à defesa e fechar a as grandes malhas da rede de via larga.

Nas regiões militares só se a preferência a via larga de via larga, que vinda da Régua, por Lamego e Viseu, a Marialva e Guareca, altrazaria o seu prolongamento com a mesma bacia, por Arganil e Tomar, ao Extremoeste.

Há manifesta conveniência em ter, entre as linhas de via larga ao Sul e ao Norte do Douro, outro ligação além da que une a parte de Viseu a Vila Franca, parte de parte por estar determinado pelo lado da fronteira, só há duas soluções, ambas de construção difícil.

Foi um 14 estudo em 1885, para via larga, de Viseu a Chaves, pelos rios do Paiva e do Tâmega. Tão grandes eram, porém, as dificuldades de construção, que se fez, segundo a mesma diretriz, todo estudo de via estreita. Esta medida foiposta de parte e substituída, no Norte do Douro, pela linha saída de Lamego.

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

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

Teria então que descer de Mosteiro para descer ao Douro e passar pelo Paiva, travessia e subir a margem esquerda para Lamego.

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

Que proposta a construção?

Duas linhas de via estreita: uma, em construção, da Régua a Lamego, seguida 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 faria parte de um sistema de linhas secundárias, atendendo a pontos de vista económico e de grande valor militar em confronto com a rede ao Norte do Douro.

É sabido que a via larga em terreno acidentado pode exceder o duplo e o triplo da via de 1<sup>o</sup>.

M que se cometesse o erro de abandonar a via de 1<sup>o</sup>, iniciamente adotada, e que teria evitado o recurso à via estreita, deixando-as, para mais, libertas das perigos da confusão de linhas em Espanha, recorrer-se em larga escala,

nas linhas secundárias, o um tipo económico, acondolado nos nossos recursos. E infere-se a sua capacidade de transportes à de via larga, semelhante de ser grande. E como o oposto é inimigo do bom, uma boa rede secundária económica vale mais que linhas complementares curas de via larga... que se não continuam e tão reclamadas são.

Assim, mercê dos concursos de interesses e opiniões, ficou tal definida parte da rede complementar na zona central. Nas mapas do decreto n.º 38.000 vemos os seguintes bólus:

*Travessaria de Castro Daire - dependente de estradas Linha de Gouveia — bólus # determinar.*

*Linha de Arganil - idem.*

Entre o decreto de 15 de Fevereiro de 1900 e o de 1 de Abril de 1900 vimos se construir a linha do Vouga, com 170 quilómetros, e se cruzar o trânsito de Coimbra a Sernancelhe, com 36 quilómetros. E posso para tão longo período, em 30 anos, 222 quilómetros na zona central! Nem ao menos se assentaram idéias, em relação a algumas linhas, sobre direcções e bólus da via!

O libro do sr. coronel Esteves dá-nos, a esse passo, impressões deslumbradoras, pelas múltiplas e dispendiosas exigências da defesa nacional, constantes resultantes da técnica moderna: reorganização do exército, armamento aperfeiçoado, aviação, fortificação de zonas fronteiriças, depósitos de material, telesa aérea, muralha capaz de efeito elástico; tudo isso, indubbiamente necessário, representa dispêndios enormes. E essa matéria de caminhos de ferro haverá de desprezar as soluções mais económicas pela relativa modicidade de custo, para exigentes condições de larga circulação à custa de dispêndio excessivo?

Pela minha parte, continuo convencido que essa rede complementar económica de via estreita, com ligação das diversas grupas de linhas, seria instrumento precioso e suffi-

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

Contraí-se, por troques excessivos, o seu delongas inutilizáveis, o grande transversal de Trás-os-Montes.

Plearia logo unificado um grupo de muitos centros de quinquagésimo com a fácil concentração do material circulante e o bom aproveitamento de oficinas existentes. E extremo, ressalvando-se as linhas existentes e juntando-se, aos 30 anos decorridos, mais alguma, só se assentariam soluções controvertidas 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 indubbiamente lhe caberá na guerra futura. Preconiza-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 trabalhemos para conseguir que, no momento de perigo, se possam facilmente reunir, para aquele fim, todos os recursos de que dispomos e se possam conjugar, harmonica e eficientemente, na defesa da Pátria, todos os esforços dos verdadeiros portugueses».

Felicitamos 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 jardimagem 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 interesse e originalidade.

«A semelhança do concurso de embelezamento das estações da linha de Sintra, sugerimos à 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 arbórica portuguesa; considerados os terrenos, que em muitas estações de caminho de ferro, na sua maioria constituem espaço ao abandono, cremos que em perfeita harmonia e com o melhor assentamento das Companhias exploradoras, poderiam ser, nesses espaços, estabelecidos uns progressivos pomares, se a tanto chega a designação de meia dúzia de árvores frutícolas, que nelas se plantassem».

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

Ao desleixo, pouca ou nenhuma limpeza e varreduras que antigamente era forçoso ver-se nas linhas e nas estações da linha, sucedeu a hora ordem e o aseo nas mesmas.

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

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

Se se fosse a fazer um inquérito às 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 à Regua, tem mais ou menos a sua actividade preta 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 à criação de pequenos pomares ou melhor ainda de pequenos *Vineiros de bordados americanos*, das variedades mais adaptáveis nos 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 destes pequenos viveiros na Régua, que poderiam estar sob a direcção dos Serviços Agrícolas da C. P. e com a colaboração da estação Villivinícola do Douro, poderiam criar-se semelhantes nas estações do Pinhão, Tui e Pocinho, sob idêntica orientação técnica.

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

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

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

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

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

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

# Os progressos dos Caminhos de Ferro Sul Africanos

Pelo diretor de Engº 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 déficits 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 minera extraordinário incremento ao mesmo tempo que permitiu um sensível velamento na exploração dos principais produtos.

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 receber 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 5% por cento. E assim na conta das despesas está incluído a verba de 5.824.338 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 déficits acumulados.

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

d) Porque contribuiram 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 combóio durante dois ou três dias, o que é frequente, tem durante as noites que passa no combóio cama lavada e desinfectada por um shelim.

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 proclamassem aos quatro ventos que o saldo havia sido de 8 milhões numa receita de 26, o público sentir-se-ia 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 déficit 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 déficit 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 am conhecer em detalhe a proveniência das receitas e a discriminação das despesas.

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

#### RECEITAS

Classificação	Importância em Lrs.	%
Passageiros	4.833.000	19,12
G. V.	555.000	2,34
Malas de avião	150.000	0,76
Mercadorias	13.988.000	58,99
Carvão	2.965.000	12,51
Alimentos	761.000	3,21
Agrícolas e silváceas	395.000	1,68
Diversas	531.000	2,29
Total	23.709.000	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 porto de Lourenço Marques, 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:

#### DESPESAS

Classificação	Importância em Lrs.	%
Encargos gerais	446.000	2,64
Via e Oficinas	2.550.000	13,77
Trecho	4.200.000	23,44
Oficinas	3.189.000	17,58
Telégrafo	3.607.000	21,32
Pessoal e oficiais	875.000	8,68
Entrada aos domínios	385.000	2,25
Depreciação	1.778.000	10,81
Total	23.889.000	100%

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

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

Repare-se na importante verba disponibilizada com o serviço de transportes no domicílio. A administração entende e muito bem que a melhor maneira de estimular o tráfego é dar-lhe todas as facilidades. O transporte de mercadorias entre a estação do caminho de ferro e a casa do expedidor ou consignatário contribui 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 peso.

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 toda 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 Lrs.	Despesas em Lrs.
Carreiras de ferro e estradas	26.277.000	24.863.000
Postos	3.341.000	3.914.000
Naveg	933.000	99.000
Aviões	5.000	6.000

Só o serviço de aviação deu prejuízo à administração. De resto, tem ele ainda diminuta importância. A administração geral, que o tomou a seu cargo há pouco tempo, está tratando de o 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 esse 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 aglomerados abrangem as carreiras da província do Cabo; dois as do Transvaal e uma para cada uma das outras províncias e Sudoreste Africano.

## OS PORTOS E OS CAMINHOS DE FERRO DO SUDOESTE AFRICANO

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

O déficit neste ano foi de 251.740 libras. Os caminhos de ferro deram o prejuízo de 185.727 libras e a exploração das estradas 52. À 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 déficits 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 acidentais como as prolongadas estiagens que reduziram a população à miséria e a seguir as grandes cheias que destruiram 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 déficits 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 leve 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 tração é de 78.650 lbs.

Discutiu-se já a possibilidade de adoptar loco-

motivas com o peso de 320 toneladas que circulam naquelas 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 (1'057) e as apertadas curvas do traçado, que por vezes baixam a 90 metros. Mas o tráfego de algumas das linhas bem justificava tal emprego. Segundo o inquérito levado a efeito pela Companhia Kansas City Suburban Railway, há 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 acidentes é muito menor.

Outra, 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 emprego do carril mais pesado possível dentre das condições do traçado e da bitola da via.

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

1.º — A linha é menos deformável.

2.º — Há uma menor perda de balastro.

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

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

5.º — A capacidade de transporte da linha de 20,5% 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 diminuidas, como diminuidas são as da conservação do material circulante.

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

A administração calculou o custo por milha da linha com carril de 96 libras, incluindo carris, travessas de ferro, eclusas e mão de obra e concluiu que ficava por 3.302 libras. O custo da superestrutura com carril de 80 lbs. ficava por 3.041. A economia de 289 libras verificou-se ser inferior às vantagens que se obtêm com o emprego 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 Tuintjapata, tendo-se dispensado com a construção da superestrutura 14.340 libras. Se se tivessem empregado carris novos, ter-se-ia gasto 41.000 libras. Empregando carris de 50 quilos, colocados ao modo ordinário, com as juntas encaixadas, ter-se-há gasto 26.000 libras.

A economia foi pois formidável. Os resultados foram tão supreendentes que a administração mandou já proceder à soldagem dos carris da linha de De Aar a Keetmanhop, linha construída com carris curtos durante a Grande Guerra. O número das juntas foi reduzido 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 aplicarem 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. Faz um grosso volume de mais de 200 páginas, acompanhado de magníficas fotografias reproduzindo as plantas dos portos, os principais edifícios, 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 vizinhas.

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 do 1 de Março de 1880*

### LINHAS PORTUGUESAS

**Interrupção na Beira Baixa.** — Desde hoje até novo aviso são suspensos os carreiros correntes da noite, entre Almeida e Castelo Branco, e pelos vistos do dia, que costumam circular em toda a linha, o serviço é feito todo transbordo, só em necessidade por isso expedições de grande velocidade em que baixas tolerâncias de peso não superar a 50 kilogramos e os mercadorias de pequena velocidade, com reserva pelos dias de transpor.

**Na ilha de S. Miguel.** — Um correspondente de Funchal D. Igacé para o *Comércio do Porto* dá a seguinte notícia:

Mr. Ulving, um rico e distinto operário americano, esteve aqui uns dias, vindos a bordo de seu navio baleeiro de recreio, com sua esposa, admirando a riqueza d'esta ilha especialmente nas Fajãs, parece que faleceu na possibilidade de se estabelecer um sistema de ferro eléctrico entre aquelle sítio e a cidade, estranho não sei em que detalhes a tal respeito. Parece que faleceu o bastardo para se dizer pelo impreciso que era. Ulving contraria a morte via lettera, permitindo-lhe apenas o governo licença para inscrever nuns estudos públicos, beneficiando os direitos do material importado e longo prazo de exploração. Seria magnífico se assim pudesse ser.

**De Queluz-Belas, Mafra e Crisólita.** — Já está aprovada a concessão para esta nova linha férrea e trata-se agora de obter dois pedidos do governo que são a carta chancelada da região, que tiver de ser atravessada pela nova linha, e a carta geral das estradas em que se pretende conectar a linha. Obtidas estas duas coisas, haverá uma reunião para se tratar da organização da comissão.

**Divisão administrativa.** — De 2011 interessante nota publicada sobre a divisão administrativa e judicial das linhas de Lisboa, Noite, Círculo Torres, Póvoa, Alfarrélos e Última, e ramais de Coimbra, Coimbra e Círculo, vê-se que estas linhas atravessam 9 distritos administrativos, 51 concelhos e cerca de 200 freguesias.

## O QUE TODOS DEVEM SABER

### A CAUÇÃO DOS MILITARES LICENCIADOS QUE ANDAM EMBARCADOS

A «Ordem» do Gabinete Militar de Lisboa, inseriu uma determinação do sr. Ministro da Guerra, de interesse para a classe marítima. Até agora, os embarcadouros que fizessem matrículas como tripulantes de barcos estabelecidos em nacionais, que recorressem em portos estrangeiros, perdiam o direito da sua caução, por motivo do serviço militar, decorrido o prazo de um ano. De ter aviso, passado esse período e uma vez que se apresentem às autoridades competentes e requerem a prorrogação do prazo da caução, serão-lhes devidamente prestatas e devolução da importância depositada, caso não embarquem de novo.

# PARTES OFICIAIS



## Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Despachos pela Delegação do Gabinete nos Conselhos de Ferro do Estado.

Portaria aprovando o projecto de terrenos para a construção da estação de Coimbra, na Linha de Cintura do Porto, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Portaria aprovando o projecto de substituição da ponte metálica sobre o rio Ave, no quilómetro 24.6582 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 500, em que era recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e recorrido à Sub-Secretaria de Estado das Finanças:

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, sociedade com responsabilidade limitada, com sede em Lisboa, recorre para este tribunal do seguinte despacho da Sub-Secretaria 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 20071), constatado a existência de uma infração, por exercício ilegítimo do comércio bancário e cambial, e aplicada a respectiva penalidade — tal decisão constitui, depois de ter transitado o lapso indispensável, caso julgado, com força de verdade legal, incriminando a todos sujeitos e as autoridades oficiais fazê-las cumprir, atentando tais as suas consequências.

Deste decisão, nos termos da lei, havia apenas recurso para o Supremo Tribunal de Justiça, o qual não foi usado. Perante talas as determinações postuladas, fez-se com quem do respeito que à lei e ao caso julgado é devido, não obstante talas e devem considerar-se como não escritas, independentemente de declaração, o qual é dispensável quanto à lei considera os actos jurídicos inconsistentes.

Era consequência, assim, se as quais puderam a favor da Fazenda Nacional contra o Dr. Teixeira D'Ávila e mantinha-se na posse do Tesouro fado quanto, devolvendo e em tempo, foi recebido por multa e adicional.

O caso, seguido se só 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 nos passageiros que, vindos de fora, ali almoçavam a fronteira.

Em 30 de julho de 1925 foi por este facto ameaçada pelo inspetor 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 conselheiro da Gabinete 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, leva 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 este que enviava já ao Tribunal, para execução, o primeiro despacho.

Citado polo a Companhia para pagar, opõe-se ela em requerimento, nos termos do artigo 54.º do Código das Execuções Fiscais, justificando certidão da resolução do Conselho de Ministros, mas o juiz infuria.

Deduz-se então embargos de execução, que foram recebidos, mas a final julgados improcedentes. Tendo apelado para a Relação, esta revoou a sentença.

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

Com este acórdão requerida a Companhia à Inspeção do Comércio Bancário a restituição da multa, e este, o Sub-Secretário de Estado das Finanças, antecessor do actual Dr. António Monteiro, proferiu despacho, ordenando a restituição e a reposição à Fazenda da parte da multa recebida pelo participante da infracção (80 por cento).

Coisa porém este participante (o director adjunto que levantava o ato), notificado para depositar à ordem do Ministério das Finanças e parte da multa que recebera, viu-se em resposta fazer várias considerações sobre a falta de legalidade da decisão definitivamente julgada no Supremo Tribunal de Justiça, proferida o actual Sub-Secretário de Estado das Finanças, Dr. Álvaro de Oliveira, o despacho recorrido, em sentido contrário, como se fosse de seu antecessor.

Entende a Companhia recorrente que este despacho impõe maxilista incorrida, excesso de poder e violação da lei, esperando por isso que seja anulado, deixando-se provando ao recurso.

Foi ouvido o Ministro recorrido, que entende que o despacho que aplica 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 falando o Ministério Público, que é de parecer que o Conselho de Ministros não tem poder para anular o primeiro caso julgado e que os outros casos julgados não são de respeito.

Tudo visto e devidamente ponderado:

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

Como se vê dos autos, a decisão recorrida manda o despacho que impõe a multa à recorrente, não reconhecendo validade nem à resolução do Conselho de Ministros que anulou este despacho nem às decisões dos tribunais superiores, decididas em matéria da sua competência, nem mesmo ao despacho ministerial em que se reforçou a validade destas decisões, razões estas que a recorrente alega.

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

Assenta-se na decisão recorrida que o despacho que impõe a multa passou em julgado e que desde esse momento nada quanto se fez em contrário não tem valor jurídico. Por esta razão não devia ter sido admitido as embargos à execução com base na resolução do Conselho de Ministros, não devia ter sido rejeitada na Relação a sentença que no Tribunal das Execuções Fiscais julgou improcedentes os embargos, não devia ter sido negada a revisão no Supremo Tribunal de Justiça, confirmando desta forma a sentença da Relação, não devia existir ter sido proferido o despacho ministerial que —

bassando-se nas decisões judiciais — raras resultar a multa à recorrente.

É certo porém que o tribunal judicial pode adotar embargos à execução por parte do executado, com fundamento em violação da dívida exequenda, desfavorável ao proprietário (Código das Execuções Fiscais, artigo 290º, 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 pris adotado das atribuições do Poder Judicial.

Não deveria portanto ter-se dado validade à mencionada resolução do Conselho de Ministros? O caso é definitivamente, dado 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 julgamento o princípio despacho não obsta talvez a que o Conselho de Ministros, por seu próprio, o julgue, se entendesse, como certamente entendeu, que dessa utilização poderiam advir vantagens para o serviço público.

Poderá objectar-se que a resolução do Conselho de Ministros veio ferir interesses de terceiros — o inspetor adjunto do comércio bancário, a quem pertencia parte da multa, que a lei atribui aos participantes desse espécie de infrações. Parecerá-nos ser velho o argumento.

Penso de parte a questão de saber se o inspetor é titular do comércio bancário, tendo por lei de tomar certa cimeira de tais infrações, daria-se 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 estaria em embargo, tendo nisso mesmo direito 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 transito em julgado, não resta que deixar respeitar-se, de mais a mais quando apesar disto em oposição a um despacho administrativo de validade duvidosa e este em confronto com

outros despachos administrativos da mesma origem daquela. É esta a jurisprudência definitivamente seguida em França pelo Conselho de Estado, como pode ver-se em Albert (*Le contrôle judiciaire de l'administration*, Paris, 1925, p. 306), 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 redimir a multa as decisões definitivas daquele Poder, quando tudo o contrário lhe compete prestar todo o auxílio para que essas decisões se cumpram.

Per alios fundamentos, e os mais de direito dão provimento ao recurso, por ter sido o despacho recorrido protegido com excesso de poder. Sendo assim de pé o despacho material anteriormente proferido em cumprimento das decisões judiciais.

Sem causar nenhum selo por não serem decididas.

Lisboa e Sais das Sessões do Supremo Conselho de Administração Pública, 22 de Julho de 1932 — A. Osório de Castro Ribeiro Costado — Crispim — Sarpasso e Melo (sobr. a decisão apesar de, como na execução fiscal, ter proferido nos embargos à execução da sentença, sustentando o ponto de vista do despacho ora recorrido. Mas tendo a mesma sentença sido negada pelos representados acedentes da Relação e do Supremo Tribunal de Justiça, que tinha maior competência para julgar os embargos às execuções fiscais, está definitivamente decidida a questão pelo Poder Judicial, que me obriga respeitar e já não pode ser objecto de discussão alguma) — Miranda Monteiro. — Fui presente, Pereira e Soares.

Está conforme. — Secretaria do Supremo Conselho de Administração Pública, 15 de Julho de 1932 — O Secretário-Diretor Geral, Nuno Soárez.

Está conforme. — Lisboa e Inspeção de Comércio Bancário, 14 de Outubro de 1932 — O Encarregado, Artur Duarte Pichardo e Silveira.

### PORUGAL

#### Restaurante do Entroncamento

Sob a direcção de  
**FRANCISCO MERA**  
Ótimo serviço de mesa.  
**ALMOÇOS E JANTARES**  
por encomenda  
**ENTRONCAMENTO**  
(ESTAÇÃO)

### PORUGAL

#### VISITAE

Caldas da Rainha

e o seu melhor hotel:

**HOTEL CENTRAL**

### PORUGAL

#### Nova Pensão «Camões»

**Praga Luiz de Camões, 22**  
Telefones 22465

**LISBOA**

Diretor — **José Quim Basto Romano**

Quartos todos o maior conforto.  
Casas de banho, Escritórios, serviço de mesa. Meals especiais.

**Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,  
Automotrices. Camions automobiles &c.  
Chaufrage & 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 trôço do Metropolitano daquela capital e que tem pouco mais de quatro quilómetros, de extensão.

O total da obra projectada compreende um traçado de 20 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 trôço construído ficam seis estações compreendidas, a saber: Constituição, São João, Independência, Moreto, Avenida de Maio e Diagonal.

De todas 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 dessa nova linha ferroviária é a da atenção especial que se conferiu a cada uma das estações, pois foram embelzeadas 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 Gant-Saint Pierre a qual foiposta ao serviço na passada primavera.

Todas estas automotoras são reversíveis e comportam, por essa razão dois postos de comando. Além destas automotoras já estão encaminhadas 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 trôço que vai bientem ser electrificado nesse país.

Um consórcio italiano propunha-se construir para o efeito grandes fábricas geradoras e a «Light and Power», que despois 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 canção de 1000 coelhos 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 extinção é, aproximadamente, de 14 % do total da rede explorada pelo Estado, extensão esta que se cifra em 38.400 quilómetros.

**ESPAÑHA** Vai construir-se brevemente no país vizinho 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 Estia e é destinado às linhas do caminho de ferro de Zamora 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, dispõe 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 Piougastel, 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; 25 a motores de espinha e 8 de motores Diesel, tendo todos estes motores uma potência vizinha 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

**3º**

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

Por ALEXANDRE FILIPE SETTAS

O jornal a que nos referimos, o *Daily Express*, extraia os dados da sua notícia de sensacional reportagem sobre Joclo, um 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 homem médio e visivelmente teve a sua primeira visão, por ceticismo, na época imediatamente do 5.º assassinato do estripador.

Estava no seu gabinete de estudo, quando se cortou a luz, e o estripador se cometer um novo e bárbaro delito. Julgou ver um homem e uma mulher que constituíram ao longo de dias os principais de Londres. Seguiu-os com os olhos de alma, viu-os desaparecerem, entrarem num pátio, juntamente com armazéns de gêneros. Lhe o nome do pátio, olhou para dentro, através dos janelas, e viu que possuíam quarenta minutos de距a a saída, hora a que fechavam as portas e bocinas. Depois, viu o par engatinar-se por um canto do pátio. A mulher já bastante embriagada, o homem perfeitamente apurado e com barba comprida. Este trouxe traço um sobretudo de tecido escocês e os seus olhos azuis brilhavam à sua maravilhosa fisionomia que formava, pitidamente, o escuro retrato...

A cena foi rápida. Um bicho que se arrepia, uma bala que se arrepende... Depois, uma faca que sai do bicho, cintila e corta uma grega. O sangue corre, em borbotões, solpicando a casca do faca que, não contente com o acto nefando que praticara, correu a vias enfiadas a estes sobre a inocente vítima. Consumado o seu infame trabalho, o assassino deixa deliberadamente a porta aos videntes da mulher e guarda-a no sobretudo escocês que abriga, de alto a baixo, como para ocultar o peitilho da cunha, perfeitamente salpicado de sangue. Seguidamente abandonou tranquilamente, o local da tragédia e desapareceu.

James Lees que figura impressionantemente com aquela visão grotesca dirigiu-se ao Comissariado da Polícia onde narrou os efeitos de investigação o que via, em resumo. Claro que foi imediatamente levado por um médico, visto que

conscientemente não adotaram a hipótese de enxergar em festejo dum loiro farido. No entanto, para lhe fazerem a tortura, o surgiu de dia bonito nota do pátio em que o maldito diabos teria dado o assassinato, mencionando também a hora (0,40) em que o estripador ia entrar com a vítima.

Com efeito soube-se depois, que tal noite imediata no dia anterior alarme, quando passava meia hora da meia noite entrou no referido taberne e pediu uma bebida alcoólica com mulher que por ir em tumulto estado de embriaguez nadiante renderam. Essa mulher saiu pouco depois a proaguejar a 10 minutos mais tarde virando entrar no pátio, em companhia dum indivíduo de fato escuro, com um sobretudo escocês no braço, indivíduo que foi tornado por americano, devido ao chapéu de feltro de forma especial e ao aspecto geral duma verdadeira distinção que o caracterizava.

Era essa a informação da Polícia de Investigação Criminal, dada no dia seguinte ao da visão de Roberto Lees. O corso da mulher não acontecido no sítio indicado, roupas a gengasta cortada, dava nenhuma a indicação de que o estripador

O vidente ficou nervosíssimo com a notícia do assassinato. Visitou o local da horrível cena e sentiu-as, por reflexo, qual exemplo do ocorrido. Voltando a casa não pode esconder o ódio. E tão grande foi o choque recebido que teve de abandonar o ambiente com a família, e conseguiu o seu médico assistente.

Poucos dias depois e o fantástico Jack continuava a sua série de mortes presuntivas etc que em dia James Lees, perfeito médium vidente, voltou a Inglaterra.

Nesta ocasião em que este regressava de Shepherd's Bush, num carro eléctrico, reparou num sítio que entrara no exterior de Nettieg Hill. Era a pesar da observação um indivíduo de estatura alta, vestindo fato de tecido escocês e com chapéu mole de tipo antigo e escocês. Nessa ocasião o maldito, embora admirado pelo desenho, inclinou-se para a esposa que o acompanhava e dis-

se-lhe em voz baixa, apostado e recorrendo:

— Olha, aquela noite que agora estou é Jack, o estripador!

A senhora não se da observação e não replicou, mas tanto formalizada:

— Não estás enganado, sei bem o que digo.

Quando o passageiro saiu, James Lees seguiu-lhe no percurso até Park Lane e apresentou-o a um oficial da polícia 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 saiu para um cabriole e dirigiu-se a Picadilly.

Pouco depois Lees, que o seguia, encontrou outro agente da polícia a quem relatou a informação, mas como resposta obteve a mesma desconcertante dúvida com que primeiramente lhe acolhido.

Nessa mesma noite, James Lees teve a premonição do outro assassinato. Desta vez porém, a visão era mais nítida, aliada: uma orelha inteiramente separada da face e a outra segura apertada por um bucal de pele, assinalando a macilência do crime.

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

«Amanhã a noite apanharei eu, rotineiramente, tudo quanto o mundo ouvo falar a auto classe de mulheres que pretendem auxiliá-lo.

Jack, o estripador

P. S. — Parece provável que noutra, realmente, o estripador, cortou as orelhas a esta vítima última.

J. o. E.

O inspetor, que era religioso, teve a estranha coincidência como um ato do céu e quis evitar mais essa tragédia, mandando vigiar Whitechapel por conta de 3000 policiais à paisana e mais de 1500 agentes disfarçados de trabalhadores das

dous. No entanto isto foi inútil, porque o criminoso subrepticiamente respeitava a barreira de agentes, matou a mulher, como tinha prometido e desapareceu.

De fato a desgraçada que aparecera morta tinha uma orelha arrancada e a outra pendente apenas por um botão de pele.

James Lees ficou outra vez passado de tal nervosismo que notadamente abanava o cintilante, e-fim de tentar esconder a sua实情, abalada profundamente por sensacionais corações. Entretanto, Jack, o estripador consumaria o 12º assassinato, prometendo só cessar o seu feito de assassinar quando atingisse o vigésimo sétimo cometimento.

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

Um dia, já de volta da sua segunda viagem de cara, James Lees estava a jantar no Criterion, com dois amigos antigos acólitos. De repente, voltou-se para os dílos e exclamou:

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

Um dos amigos apontou pelo relógio a hora exata: 10 horas e 45 minutos. Pouco depois de 11 horas e 30 minutos o polícia deu a notícia de ter encontrado o cadáver dessa mulher em Crown Court, Whitechapel, com a gengiva cortada de orelha a orelha. A marca especial do estripador evidenciava os cortes que atingiram todo o corpo da moça.

Os três amigos fizeram imediatamente ao Comissário e, enquanto James Lees mergulhava a história, chegou um telegrama notificando o suicídio.

A voz de bala provou o comissário não esperou mais tempo. Chamou logo dois oficiais encarregados à polícia, e seguiram todos com James Lees e mais os dois acólitos, para Crown Court, aí dada a pressa. Apenas lá chegaram, James Lees exclamou:

— Olhem para o casto da parede. Ali devo haver alguma coisa escrita.

O inspector riscou um folheto e leu: *Divino salvo, faz o estripador.*

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

Pai nosso! Alguém que oficialmente se recusou a credor, que James Lees possuía extraordinárias faculdades de medicina e por isso se lhe pediu que se punesse

em prática a-fim-de descobrir o criminoso.

O médico recônduo prontamente e entrando em automóvel transveu rapidamente as ruas de Londres, na companhia do inspecteur. Os ajudantes seguiram um pouco atrás.

Eram 4 horas da madrugada, quando o médico parou, ficou pálida, e os olhos congestionados, em frente duma casa na residência de West End. Dejou, a-ostou para um medir espécie, onde uma luxuosa luxuosa e dourada.

Ali é local onde o assassino se escondeu — o horário que a polícia fundamentalmente tinha procurado.

Mas o inspecteur respondeu a essa afirmação que era impossível a verdade do que havia porquanto aquela residência pertencia a um dos mais célebres médicos londrinos, o Dr. Jebell.

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

James Lees não beijou e conseguiu descrever o que lhe fora pedido:

A casa tem à direita uma grande caldeira de corválho escuro, ao fundo, há um jardim de vidros partidos. Neste momento um corpulento mestre dorme no fundo da escada.

Esperou uns seis horas da manhã para poder entrar em casa do doutor. A criada que os recebeu informou-lhe de que o doutor ainda estava deitado. Pregou-lhe pela espécie do médico e, enquanto a criada o foi chamar, certificou que todo estava disposto como o médico James Lees descrevera. Só o tal cão não estava no lugar indicado.

Quando a senhora chegou notando-se-lhe a fome do cão bateu logo por ela informados de que o animal continuava dormindo no fundo da escada, mas que todas as manhãs saia para o jardim.

Apartada com preguiça a espécie do médico confessou, muito reticentemente, que o marido tinha momentos de interior desequilíbrio mental, chegando a tentar o autocílio da morte a seus filhos que, para lhe evitarem a eletrificação das artérias, se fechavamalgumas depressões para assim escaparem a esses impelos de desequilíbrio.

Notou, também, com tristeza que sempre

que ocorria um assassinato em Whitechapel o marido nunca estava em casa.

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

Mais tarde, interrogado por dois dos mais célebres polícias ingleses, o médico que vivia era o próprio estripador, declarou que admitia a acusação que lhe impunha, explicando ter soado em si um certo transtorno mental, com interrupções de perfeita lucidez, mas das quais não guardava a menor lembrança plena. E quando lhe disseram que costumava, em Whitechapel, vários assassinatos todos latentes, mostrou pelo facto o maior terror e repugnância, absolutamente sinceros.

Entraendo, à verdade, em confidências entre os especialistas que, por uma ou duas vezes se surprenderam vedado ao seu quarto, disse-se haverem desgostado desse corpo pesado. Numa dessas ocasiões enotrou sangue na cutícula e que atribuia a qualquer derramamento nasal. De outra vez vir a caro encontro a preocupado com bastante com essa circunstância, pois prova foi capaz de conseguir saber qual o causa desses surtos.

As provas eram contundentes. Lá estava, com complemento das provas do crime, o fato escocês, o chapéu de feltro e a sobrancelha clara, descritas pelo diligente. E, quando tristemente se converteu do seu delito, o médico pediu que o matasse, pois não podia viver sem conviver com o monstro que dentro de si albergava.

Como epílogo deste caso duplo de criminologia e medicina psiquiátrica foi o doutor Jebell, a mesma personagem que Jack, o estripador, informado nessa casa de saúde, em ligar, tendo depressa se transformado no foco mais perigoso e terrível do estabelecimento.

Uma junta de especialistas que o examinou atado, disse que na verdade verdadeiramente normal o médico-doutor era um homem bondoso, inteligente, honesto, e respeitável, sob todos os pontos de vista, mas fato disso era da verdadeira ignorância.

## A SEGUIR:

MAIS CIRUNSTÂNCIAS SIMILARES

# PORTO-VAMAR

Vinhos AUTÉNTICOS do Porto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

**A. D. MARQUES**

Estrada de Benfica, 749 — LISBOA-Norte

Endereço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: Benfica 336

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da S. A.**

**Tarifa especial n.º 14 — Grande Velocidade**

**Bilhetes especiais, simples e de ida e volta, para o transporte de famílias**

**Em aplicação desde 1 de Março de 1935**

As famílias compõem-se por 3 ou mais membros que viajam em conjunto nos bilhetes desta Companhia, não facultando 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**

30% de redução sobre os preços da Tarifa Geral, para as famílias compostas por 5 ou mais membros.

**CONDICIONES**

1.º — **Constituição de família** — Considera-se família para o efeito da aplicação deste tarifa:

a) — Um casal quando acompanhado por três ou mais filhos ou netos. Os genros e as noivas são considerados como filhos, para este efeito. Caso cheles de família, considera-se qualquer dos cônjuges, neste terão havido segundas núpcias.

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

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

d) — Considera-se como pertencente à família os avós que abeltem os convidados filhos ou netos de idade inferior a 4 anos.

2.º — **Percurso** — O percurso mínimo será, para os bilhetes simples 50 quilómetros e para os de ida e volta 90 quilómetros.

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

Esta requisição será acompanhada das competentes cartões de identidade ou cédulas pessoais das pessoas nela incluídas e mais documentos oficiais comprovativos das situações

deles da família, se que os cartões de identidade e cédulas presentes sejam certos.

A requisição e suas documentações necessárias serão apresentadas, conjuntamente com os bilhetes, aos agentes da Companhia que os solicitem, em trânsito entre as estações.

A Companhia poderá exigir quaisquer provas em que de certifique que as crianças não aquelas a que respeitam as cédulas pessoais apresentadas.

4.º — **Validade dos bilhetes** — Os bilhetes ao abrigo desta tarifa terão a seguinte validade, funda a qual se consideram os dias:

— 8 dias imprestáveis para os bilhetes simples.

— 15 dias imprestáveis para os bilhetes de ida e volta. Estes prazos são contados desde as 24 horas (estaio nomeado dia de venda, considerando-se como tal o dia do carimbado da estação).

A viagem de regresso, nos bilhetes de ida e volta, deve iniciarse dentro do prazo da sua validade, podendo contudo terminar-se horas depois, desde que não seja tardio interrupção do regresso.

5.º — **Paragem em trânsito** — É permitida a paragem em trânsito, em qualquer estação de passageiro, dentro do prazo de validade e nem que este seja suspenso por esse facto, sendo obrigatória a apresentação dos bilhetes para carregar, gratuitamente, à chegada do combóio e anexo ao regresso.

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

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

8.º — **Comboios** — 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 selecção e suplementares de luxo, quando utilizado um combóio rápido ou de luxo.

9.º — **Bagagens** — É concedida a grandeza ao transporte de 30 quilos de bagagem registrada por cada passageiro adulto e de 15 quilos por cada passageiro com bilhete a meio preço.

10.º — **Disposição Geral** — Em tudo que não for contrário ao que é previsto estipula, vigorarão as condições da tarifa geral.

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1935.

O Administrador Delegado

Visconde da Marco

**COMPREM O «MANUAL DO VIJANTE EM PORTUGAL»**

à venda em todas as livrarias.

# Rocha & Oliveira

Importadores de óleos as qualidades de carvão de gás para máquinas, fogos de ladrilhos e arandelas

TELEFONES

P. B. X-2862, 2865 e 2874

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

ARMAZÉM

DOGA DE ALCANTARA

Sociedade Anónima  
**BROWN, BOVERI & C.<sup>TM</sup>**

**BADEN** (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

A firma que instalou o maior número de kilovatios nas Centrais Eléctricas Portuguesas—  
A firma que montou o maior número de tardilhas a vapor em Portugal.

Representante geral:

**EDOUARD  
DALPHIN**

ENGENHEIRO-  
DELEGADO

encarregado R. Pessis Estrela, 191-21

P O R T O



O comboio traçado e criado de 1.000 toneladas da Central de Massarua  
da Companhia Geral do Porto do Funchal

**Companhia do Caminho  
de Ferro de Benguela**

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (louro) 13.500.000\$00  
CAPITAL OBRIG.—Esc. (louro) 44.105.070\$00

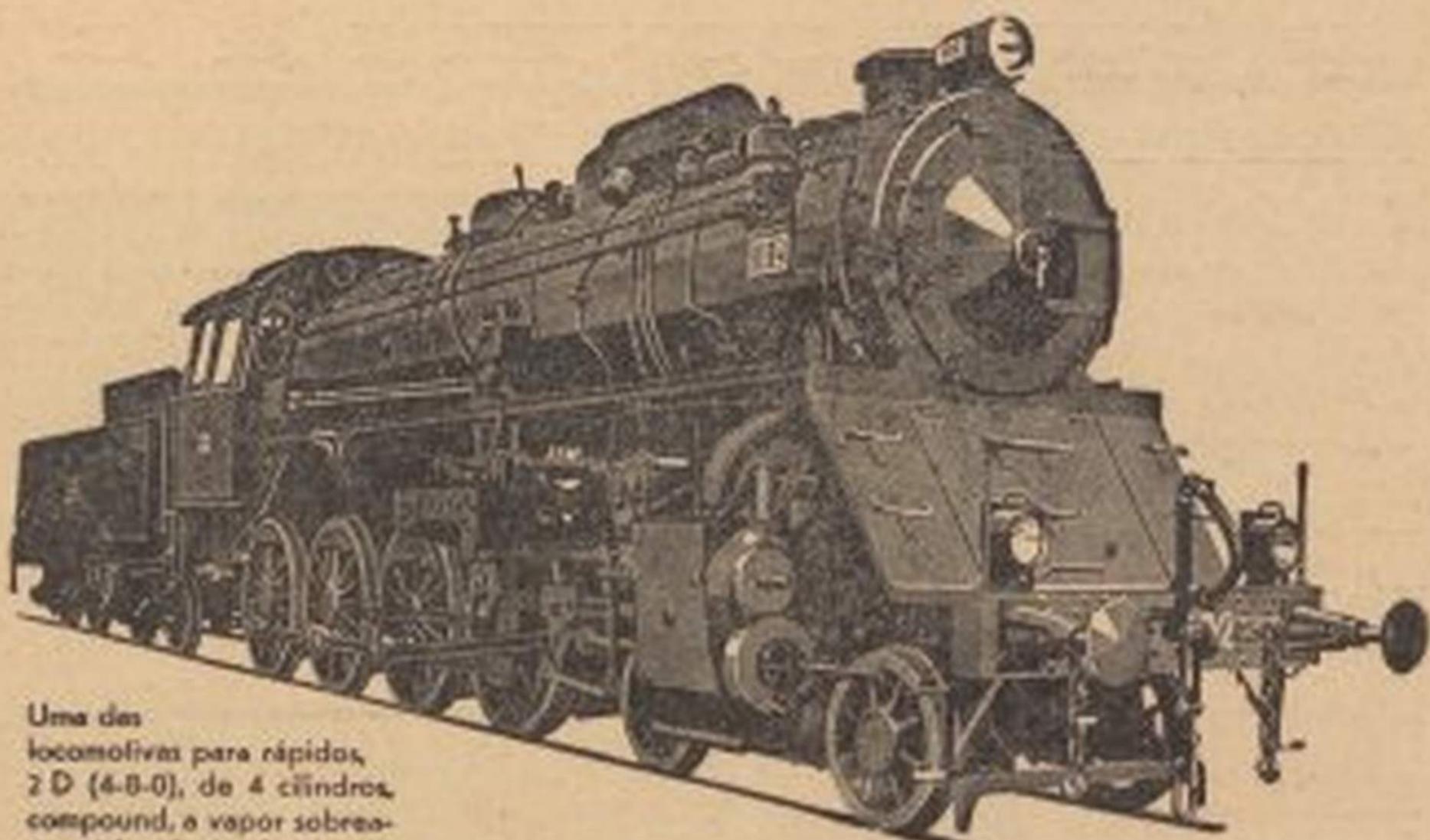
SÉDE EM LISBOA  
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:  
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:  
Desde o Lubito à Fronteira, quilómetros  
1.347. Distância de Lubito à região mi-  
niera da Katanga: Quilómetros 1.800

**MAYBACH**

UNICO AGENTE  
CARLOS CUDELL GOETZ,  
PR. DA ALBURIA, 16  
L I S B O A  
TELEFONE: F 5451  
TELEGRAMAS: CARDELETZ



Uma das locomotivas para rápidos, 2D (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 século**

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 Metrópole e Ultramar.



**REPRESENTANTE GERAL**  
para Portugal e Colónias:

**CARLOS EMPIS**  
Rue de S. Julião, 23, 1º

**LISBOA**