

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

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

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

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

BELLO & BRAVO

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

Aços rápidos e para ferramentas
Alumínio, em chapas, barras, etc.
Alvaiades de chumbo e zinco
Arames diversos, crú, queimado, galvanizado, co-
 breado
Ascensores e monta-cargas
Batelões e rebocadores
Caldeiras e pertences de locomotivas
Carruagens de caminho de ferro para passageiros
Cartuchos «Bachmann» para caça, com tôdas as polvoras
Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
Chumbo em barra e laminado
Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
Creosote para injeção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Ma-
 nufacture Liègeoise d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço macio **ITLU**, barras, chapas, etc.
Forjas fixas e portáteis
Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por
 combustão de carvão, coque, gás e óleos pesados.
Latão em bruto, laminado, tubos, etc.
Limadoras
Lixas para madeiras, ferro, etc.
Locomotivas a vapor, gasolina ou eléctricas
Máquinas-fixas, semi-fixas e locomóveis
Máquinas frigoríficas
Máquinas ferramentais

Máquinas para lavar roupa e instalações completas
 de lavandarias
Máquinas de rectificar e afiar
Máquinas de atarrachar
Máquinas de fresar, universais, horisontais 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 Porto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Oficinas" a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para ondê deve ser dírígida tóda 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 1885

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888; — MEDALHAS DE PRATA: Brastav, 1889; — Liège, 1889; — Rio de Janeiro, 1897; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^o Rivero, 6 — Madrid

Delegado no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 505

S U M Á R I O

A Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. —
«O problema da defesa nacional», pelo Eng.^o F. FER-
NANDO DE SOUZA. — Rio Tinto, Nova estação
em construção. — O caminho de ferro e a agricultura,
pelo VISCONDE DE ALCOBACA. — Os progressos
das Caminhos de Ferro da África, pelo Coronel
de Eng.^o LOPES GALVÃO. — Há quarenta annos. —
O que o dia deve saber. — Paris oficial. — Lendas
espanholas. — Os Ministros da Subversão, por
ALEXANDRE FILIPE SETTA. — Caminhos de
Ferro Portuguezes da Beira Alta.

1 9 3 5

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.^o FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIAS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.^o ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.^o M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO DESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

ALEXANDRE FILIPE SETTAS

EDITORS

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.^o ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.^o MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URKUTEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.^o JAIME GALOCoronel de Eng.^o ABEL URBANO

Dr. ARMEZIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Advogado PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1,00
ESPAÑA () ps. ^{as} . . .	35,00
FRANÇA () fr. ^{as} . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, L.^a
Telefones P B X 2.0128
DIRECÇÃO 2.7320

A 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 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 apodadas em rodas com bandagens de borracha entrepostas 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, 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 férrea é ouvir falar dentro dalgum tempo, à gente dos caminhos de ferro, na embalagem, 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 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 revigoramento... Venha a vitalidade... Venham as automotoras se aí 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 expor 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 ilusões 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, veio a realidade sombria.

Os conflitos de interesses egoístas e de paixões emancipadas da moral cristã e dos seus princípios de justiça e caridade fazem reatar nova conflagração geral 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 Haia, 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.

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 re-
diz 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, quando nos permitam os nossos meios, a liberdade de acesso aos reabastecedores 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 elucidativa 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 rede ferroviária encarada sob o ponto de vista militar escrevi na *Voz* de 20 e 23 de Fevereiro.

De breve transcreverei o período seguinte:

«Assim, na zona do norte do Douro falta por completo uma ligação transversal apropriada para as diversas tropas de que se revestida 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.

Excerregada, como foi, pela comissão técnica de 1927, de que foi rejeitar, de estudar e propor o plano ferroviário ao norte do Douro, incluíu-se essa transversal de Caniços por Povoa de Lanhoso, Cabeceiras de Basto, Arco de Baúlhe, Pedras Salgadas, Vulpões e Miranda e Mogadouro.

Placava-se esta ligação as quatro linhas transversais: Tâmega, Coorgo, Tua e Sabôr, o que daria lugar à fácil troca de material e à utilização das oficinas comuns. Conectava-se pelo centro a província de Trás-os-Montes, facilitando-se as relações internas e com a região litoral.

Com essas quatro linhas ficariam também ligadas as de via estreita do Minho, e todo o sistema estenderia-se ao Pôrto-Leixões.

Da transversal derivaria uma linha que fosse por Torre de D. Chama a Vilaria 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 trecho a que dera o nome de *transversal do Chaveir*, entre Maco de Cabeceiras e Mogadouro, ficando assim a linha do Sabôr isolada das outras transversais.

A rede secundária ao Norte do Douro ligar-se-ia com as linhas ao Sul do mesmo rio pelo trecho 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 às de mesma bitola ao Sul do Douro.

Terminou assim uma rede 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 rede e o elevado custo das novas linhas de via larga e de via estreita nas zonas norte e central do país.

O sr. coronel Esteves confessa o prolongamento da linha de Chaves além da fronteira por Verim e Ourense por motivos de ordem militar.

Tendo-se desistido em costa, pôde-se prescindir do prolongamento além de Chaves e deixar a commoção função complementar da linha.

O mesmo se pode dizer, tanto do trecho 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, proposta para servir as minas de ferro de Quadrante e ser possivelmente construída em Espanha e igualmente excluído do plano aprovado.

Se estes pontos concordam com o illustre official, ao qual deu razão o Decreto n.º 18.100 de 1 de Abril de 1900, não dirá o mesmo acerca da ligação de via larga das linhas do Douro e Beira Alta, que é efectivamente necessária.

No plano da rede complementar ao Norte do Mondego, aprovado por decreto de 15 de Fevereiro de 1903 foi incluída a ligação dessas duas linhas, do Pórtico a Vila Franca das Neves, que a respectiva comissão técnica não propusera substituído-a pelas de Fox-Tua a Viseu de via estreita e da Régua a Vila Franca das Neves. 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 comissões consultivas, foi

afinal substituída no plano decretado em 1900, por uma linha de via estreita do Pórtico a Idanha-a-Nova, por Placel, Guarda, Sabugal e Penamacor a ligar esta a linha da Nazaré por Tomar, Ceril e Castelo Branco à Marinha, da mesma bitola.

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

O decreto de classificação de 27 de Novembro de 1902 previa 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 as de 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 desse plano e afinal o Governo eliminou dele os trechos de Portalegre a Fratel e de Vila Viçosa a Elvas.

Assim foi eliminada do plano decretado em 1900 essa linha fronteiriça, que em primeiras fases de uma guerra defensiva pode ser extremamente útil à defesa e fechar a as grandes linhas da rede 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 Matagorda e Gouveia, alijando-se o seu prolongamento com a mesma bitola, por Arganil e Tomar, ao Estremoz.

Na manifestação conveniencista 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 da Paciência e Vila Franca, posta de parte por estar demasiado próximo da fronteira, só há duas soluções, ambas de construção difícil.

Foi uma já estudada em 1855, para via larga, de Viseu a Chaves, pelos vales do Paiz e do Tâmega. Tão quíntos eram, porém, as dificuldades de construção, que se fez, segundo a mesma directriz, outro estudo de via estreita. Essa mesma foi posta de parte e substituída, ao Norte do Douro, pela linha saída do 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 Congo, não oferece as condições convenientes. A subida para Lamego foi já bastante difícil com a linha de via estreita, em construção, de planta abortada. Quanto mais difícil não seria com a via larga?

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

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

Que propõem a comissão?

Das 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 fazia parte de um sistema de linhas secundárias, úteis sob o ponto de vista económico e de grande valor militar em conjugação com a rede ao Norte do Douro.

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

É que se começou o erro de abandonar a via de 1.º, inicialmente adoptada, e que teria evitado o recurso à via estreita, deixando-a, para mais, liberta dos perigos da continuidade de linhas em Espanha, recorre-se em larga escala,

nas linhas secundárias, o um tipo ecotético, acomodado nos poucos recursos. É inferior a sua capacidade de transportes à de via larga, sem deixar de ser grande. E como o oposto é inimigo do bom, uma boa rede secundária económica vale mais que linhas complementares curvas de via larga... que se não continuam e tão reclamadas são.

Assim, mercê dos conflitos de interesses e opiniões, ficou mal delimitada parte da rede complementar na zona central. Nas mapas do decreto n.º 18.990 vemos as seguintes linhas:

Travessia de Castro Daire - dependente de estudos.

Linha de Gouveia - linha a determinar.

Linha de Argente - idem.

Entre o decreto de 15 de Fevereiro de 1900 e o de 1 de Abril de 1930 apenas se construiu a linha do Vouga, com 176 quilómetros, e se concluiu o trecho da Coimbra a Serpa, com 56 quilómetros. É pouco para tão longo período. Em 30 anos, 232 quilómetros na zona central! Nem ao menos se assentaram linhas, em relação a algumas linhas, sobre directrizes e linha de via!

O livro do sr. coronel Estêvão dá-nos, a cada passo, impressões desastrosas, 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 dispendios enormes. E em matéria de caminhos de ferro fazemos de desprezar as soluções mais equilibradas pela relativa modicidade de custo, para exigirmos condições de larga circulação à custa de dispendio excessivo?

Pela minha parte, continuo convencido que uma rede complementar económica de via estreita, com ligação das diversas grupos de linhas, seria instrumento precioso e asfi-

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

Centram-se, por troços excessivos, e sem delongas injustificáveis, o grande transvessão de Trás-os-Montes.

Ficaria logo utilizado um grupo de muitos centos de quilómetros com a fácil concentração do material circulante e o bom aproveitamento de officinas comuns. E, extinto, melhor-se-ia as linhas existentes e junta-se, aos 30 anos decorridos, mais alguma, até se assentarem as 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 infelizmente 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».

Pelicitamos o distinto official 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 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 arborícola 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 assentimento das Companhias exploradoras, poderiam ser, nesses espaços, estabelecidos uns *previsíveis 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 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, succede a boa ordem e o acio nas mesmas.

Velhos edificios de estações, durante anos sem um simples retoque ou calção, encontram-se agora reformados; muitos completamente e outros que não eram capazes de levar reforma satisfactoria, foram substituídos 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 à 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 frequência 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 *Viveiros de variedades americanas*, das variedades mais adaptáveis 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 destes pequenos viveiros na Regua, 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 destes, poderiam reservar-se outro pequeno espaço de terreno, bastando um simples talhão, de variedades de castas já enxertadas, das legítimas castas *tradicionalis do generoso do Douro*, daquelas que como a Touriga, tiveram antigamente e juntamente a fama e a reputação do *genérico 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 das Encostas*, procurariam a matéria prima para porta-enxertos.

A C. P. na nítida compreensão de todos os problemas congêneres à indústria de transportes, tem organizado 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 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-modelos* da Região 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 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 à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, podendo ser que as Companhias a tomem em atenção.

Os progressos

DOS

CAMINHOS DE FERRO

Sul Africanos

Pelo circulo de Esp.^o 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 regimen ouro, facto que veio dar à exploração mineira extraordinário incremento ao mesmo tempo que permitiu um sensível velleamento 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 23 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 incluído 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 déficits acumulados.

c) Porque entraram em conta com os déficits 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 desinfetada por um shelm.

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 sentir-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 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 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:

RECEITAS

Classificação	Importância em Lib.	%
Passageiros	4.833.000	19,12
G. V.	555.000	2,34
Malas de correio	150.000	0,76
Mercadorias	13.335.000	55,99
Carrão	2.965.000	12,51
Animais	751.000	3,21
Armazenagem e aluguel	395.000	1,65
Diversas	551.000	2,29
Total	33.705.000	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 Lib.	%
Encargos gerais	446.000	2,64
Via e Obras	2.330.000	13,77
Tração	4.265.000	25,44
Officinas	3.489.000	13,53
Telêgros	3.407.000	21,32
Penalidades e indemnizações	573.000	3,63
Entrega aos beneficiários	246.000	2,35
Depreciações	1.778.000	10,51
Total	21.519.000	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 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 nos 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 Lib.	Despesas em Lib.
Caminhos de ferro e estradas	25.277.000	24.553.000
Portos	1.341.000	1.314.000
Navios	323.000	99.000
Aviões	3.000	6.000

Só o serviço de aviação deu prejuízo à administração. De resto, tem elle 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 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 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. As 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 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 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 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 220 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 1/2" conservado a mesma distância das travessas.
- 6.º — As locomotivas e os veículos em circulação podem ser muito mais pesados, reduzindo-se conseqüentemente 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 3.041. A economia de 289 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 Tuinplanta, tendo-se dispendido com a construção da superestrutura 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-ia 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 Kestmanhop, 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 seguindo 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 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 de 1 de Março de 1905

Linhas Portuguezas

Interrupção na Beira Baixa. — Desde hoje até novo anno são suspensos os serviços correos da noite, entre Abrantes e Castello Branco, e pelos próximos do dia, que continuam circulando em toda a linha, o serviço é feito com transbordo, só se accellando por uma expedição de grande velocidade em que haja volumes (e peso) não superior a 50 kilogrammas e as mercadorias de pequena velocidade, com reserva pelos prazos de transportes.

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

Mr. Ullrich, um rico e distinto especulador americano, esteve aqui um dia, vindo a bordo de um seu fidei-jate 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 aquella valle e a cidade, estranho não sei em que detalhes a tal respeito. Parece que foi isto o bastante para se dizer pelos imprensa que Mr. Ullrich construhia a mesma via ferrata, permitindo-lhe apenas o governo licença para instalar rails nas estradas publicas, isenção de direitos do material importado e longo prazo de exploração. Seria magnifico se se realisasse isto.

De Queluz-Bellas, Mafra e Ericeira. — Já está approvada a concessão para esta nova linha ferrea e trata-se agora de obter dois pedidos do governo que são o carta chorographica da região, que tiver de ser atravessada pe'a nova linha, e a planta geral das estradas em que se pretende construir a linha. Obtidas estas duas coisas, 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 Lousa, Noite, Cistm Torres, Figueira, Alfaiellos e Ullana, e ramos de Caceres, Coimbra e Cistm, vê-se que estas linhas atravessam 9 districtos administrativos, 51 concelhos e cerca de 200 fregalias.

O QUE TODOS DEVEM SABER

A CAUÇÃO DOS MILITARES LICENCIADOS QUE ANDEM EMBARCADOS

A «Ordem» do Governo Militar de Lisboa, lheria uma determinação do sr. Ministro de Guerra, de interesse para a classe maritima. Até agora, os embarcados que fossem militares como tripulantes de barcos estrangeiros ou nacionais, que fossem em partes estrangeiras, perdiam o direito de suas cauções, por motivo do serviço militar, decorrido o prazo de um anno. De vez a vez, passado esse periodo e uma vez que se apresentem ás autoridades competentes e requirerem a prorrogação do prazo da caução, ser-lhes-á deferido o pedido, fazendo-se a devolução da importância depositada, caso não embarquem de novo.

PARTE OFICIAL

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

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

Portaria aprovando o projecto de terrepleneiros e expropriações para a primeira fase da ampliação 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 metélica sobre o rio Ave, ao quilómetro 24,66,82 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 503, 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 jurisdictional deriva da lei (artigo 85.º do decreto n.º 10071), constatado a existência de uma infracção, por exercício ilegítimo do comércio bancário e cambial, e aplicada a respectiva penalidade — tal decisão constitui, depois de ter transmitido o lapso indispensável, caso julgado, com força de verdade legal, incumbido a todos os actos, e as autoridades operem tal-la cumpre, atendendo todos os seus consequências.

Desta decisão, nos termos da lei, havia apenas recurso para o Supremo Tribunal de Justiça, o qual não foi usado. Portanto, dadas 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 castiga os actos jurídicos inexistentes.

Em consequência, anulou-se as galias puestas a favor da Fazenda Nacional contra o Dr. Teixeira D'Alto e manteve-se na posse do Tesouro tudo quanto, definitivamente e em tempo, foi recebido por multa e adicional.

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 amada 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, informando logo depois pelo comendador 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 pela Companhia para pagar, opôs-se ela em requerimento, aos termos do artigo 84.º do Código das Execuções Fiscaes, juntando certidão da resolução do Conselho de Ministros, mas o juiz não a fez.

Dezida então embargos de execução, que foram recebidos, mas a final julgados improcedentes. Tinha apurado para a Relação, esta revogou a sentença.

Recorreu por vez a Ministério Público para o Supremo Tribunal de Justiça, que negou a revista por cinco coadjuvantes, ficando assim definitivamente julgado que a recorrente não tinha que pagar a multa que lhe fora 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. Américo Monteiro, proferiu despacho, ordenando a restituição e a reposição à Fazenda do 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. Agostinho de Oliveira, o despacho recorrido, em sentido contrário, como se vê, ao de seu antecessor.

Entende a Companhia recorrente que este despacho importa manifestação incompetente, excesso de poder e violação da lei, esperando por isso que seja anulado, dando-se preferência 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 releva a Companhia da multa não tem nenhum valor jurídico; alegou a recorrente, juntando nas razões em que se baseou o seu recurso, o tal acórdão do 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 respeito.

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 impõe a multa à recorrente, não reconhecendo validade nem à resolução do Conselho de Ministros que anula este despacho nem às decisões dos tribunais superiores, decidindo em matéria de sua competência, nem mesmo ao despacho ministerial que, reconhecendo a validade destas decisões, mandou restituir à recorrente a metade da multa.

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 manter-se?

Afirmase na decisão recorrida que o despacho que impõe a multa passou em julgado e que desde esse momento não quanto se fez em contrário não tem valor jurídico. Por esta razão não devem 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 Fiscaes julgou improcedentes os embargos, não devia ter sido segredo a revista ao Supremo Tribunal de Justiça, confirmando desta forma a sentença da Relação, não devia então ter sido proferido o despacho ministerial que —

baseando-se nas decisões judiciais — não deva resultar a multa à recorrente.

É certo porém que o tribunal judicial pode adotar embargos à execução por parte da executada, com fundamento em violação da dívida exigida, deslidamente comprovada (Código das Execuções Fiscaes, artigo 20.º, n.º 4), e foi isto o que fez o Tribunal das Execuções Fiscaes quanto à execução da multa imposta à recorrente, dando para este efeito, bem ou mal, validade à resolução do Conselho de Ministros. Tal o quanto respeito à execução se passou pois dentro das atribuições do Poder Judicial.

¿Não deveria portanto ter-se dado validade à mencionada resolução do Conselho de Ministros? O caso é de uma natureza malindrosa, 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 obsta talvez a que o Conselho de Ministros, por seu alvará, o anule, se entendesse, como certamente entendem, que dessa anulação poderiam advir vantagens para o serviço público.

Poderá objectar-se que a resolução do Conselho de Ministros veio levar interesses de terceiros — o inspector adjunto do comércio bancario, a quem pertencia parte da multa, que a foi atribuir aos participantes dessa espécie de infracções. Parece-lhe sem valor o argumento.

Pondo de parte a questão de saber se o inspector a fazer do comércio bancario, 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 embargo, tendo nos mesmos termos a julgar-se a final que ela não era devida e portanto que lhe não pertencia a parte que recebesse.

Mas, como quer que seja, desde que sobre o caso há decisões dos tribunais judiciais superiores com trânsito em julgado, não seria que devesse 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 daquelle. É esta a jurisprudência ultimamente seguida em França pelo Conselho de Estado, como pode ver-se em Albert (*Le contrôle juridictionnel de l'administration*, Paris, 1926, p. 300), 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 redar a nada as decisões definitivas daquelle Poder, quando muito ao contrario lhe compete prestar todo o auxilio para que essas decisões se cumpram.

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

Sem custos nem selos por não serem devidos.

Li-bon e Sala das Sessões do Supremo Conselho de Administração Pública, 22 de Junho de 1952. — A. Osório de Castro — Ribeiro Costello — Crispiniano — Sarmento e Melo (sobre a decisão apesar de, como juiz das execuções fiscaes, ter proferido nos embargos à execução do sentença, sustentando o ponto de vista do despacho ora recorrido. Mas tendo a mesma sentença sido revogada pelas venerandas acórdãos da Relação e do Supremo Tribunal de Justiça, que então tinham competência para julgar os embargos às execuções fiscaes, está definitivamente decidida a questão pelo Poder Judicial, que ao cumpre respeitar e já não pode ser objecto de discussão alguma) — Miranda Monteiro. — Foi presente, Pereira e Souza.

Está conforme. — Secretaria do Supremo Conselho de Administração Pública, 15 de Julho de 1952. — O Secretário Director Geral, Nuno Simões.

Está conforme. — Li-bon e Inspeção do Comércio Bancário, 14 de Dezembro de 1954. — O Escrivão, Artur Duarte Pinheiro e Silva.

PORTUGAL	PORTUGAL	PORTUGAL
Restaurante do Entroncamento Sob a direcção de FRANCISCO MERA Ótimo serviço de massa. ALMOÇOS E JANTARES por occasião ENTRONCAMENTO (ESTAÇÃO)	VISITAE Caldas da Rainha e o seu melhor hotel HOTEL CENTRAL	Nova Pensão «Camões» Praça Luiz de Camões, 22 Telefone 22965 LISBOA Director — Joaquim Busto Romero Quartos com o maior conforto. Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menus 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 comprehende 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 comprehendidas, 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 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.

BÉLOICA A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, dispõe de 27 automotoras, assegurando actualmente os serviços *auxiliares*, 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.

Todas 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 brevemente 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 sufficiente garantia do respectivo trabalho.

CANADA 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 35.400 quilómetros.

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

Trata-se d'um viaducto em betão armado, de 475 metros de comprimento total, que atravessa o vale de Esta 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 199 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 francez 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; 25 a motores de essência 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 esplendidos, 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 CIRCUNSTÂNCIAS SIMILARES

Por ALEXANDRE FILIPE SETTAS

O jornal a que nos referimos, o *Daily Express*, extrai os dados da sua notícia de sensacional reportagem sobre Jack, 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 famoso médico vidente teve a sua primeira visão, por coincidência, na época aproximada do 3.^o assassinato do estripador.

Entra no seu gabinete de estudo, quando se contenciona de que o estripador ia cometer um novo e bárbaro delicto. Julga ver um homem e uma mulher que existiram ao longo das duas primeiras décadas de Londres. Segue-os com os olhos de alma, viu-os abraçarem-se, entrarem num quarto, junto a um armário de madeira, Leu o nome do quarto, olhou para dentro, através das janelas, e viu que possuíam quarenta minutos da meia-noite, hora a que fechavam as tabernas e bocconas. Depois, viu o par esgarçar-se por um canto do quarto. A mulher lá dentro embriagada, o homem perfeitamente aguçado e com sua compostura. Este trilha no braço um sobretudo de tecido escocês e as suas mãos negras brilhavam à luz murcha das candeeiros que iluminam, pálido, o escuro retiro...

.. A coisa foi rápida. Um braço que se ergue, uma mão que se estende... Depois, uma face que sai do bôco, cacha e corta uma garganta. O sangue corre, em borbotões, salpicando a coriza do facinoroso que, tão contente com o acto nefando que praticara, começa a vibrar estalladas a dentro sobre a indefesa vítima. Comamada a sua infame tarefa, o homem lança deliberadamente a arma aos vestígios da mulher e guarda-a no sobretudo claro, que abotôa, de alto a baixo, como para ocultar o peitinho da camisa, provavelmente 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 sonho. Claro que foi imediatamente tomado por um lunático, visto que

condescendentesmente não admitiram a hipótese de encetar em frente das loucas variadas. No entanto, para lhe fazerem a vontade, o argumento de dia tomou nota do pátio em que o médico dissera ter-se dado o assassinato, mencionando também a hora (11,40) em que o estripador lá entraria com a vítima.

Com efeito soube-se depois, que em noite imediata ao dote estranho alarme, quando passava meia hora da meia-noite entrava no referida taberna e podia uma bebida alcoólica certa mulher que por um tumultuoso estado de embriaguez nada lhe venderam. Essa mulher não pouco depois a pagar e 10 minutos mais tarde virava-se entrar no pátio, em companhia das indivíduos de facto 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 da verdadeira distinção que o caracterizava.

Era com a informação da Polícia de Investigação Criminal, dada ao dia seguinte ao da visão de Roberto Lees. O corpo da mulher foi encontrado no sítio indicado, com a garganta cortada, duas orelhas a outro, e horrivelmente mutilado.

O vidente ficou nervosíssimo com a notícia do assassinato. 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 convívio com a família, e conselho do seu médico assistente.

Passaram-se tempos e o fantástico Jack continuava a sua série de mortes prometidas até que um dia James Lees, perfeitamente saudável, voltou a Inglaterra.

Nessa ocasião era que este regressava de Shepherd's Bush, num carro eléctrico, reparou num sujeito que entrara no extremo de Nitting Hill. Era a pessoa em observação um indivíduo de estatura mediana, entregado farto de fazenda escocesa e com chapéu mole de tipo altivamente escocês. Nessa ocasião o médico, 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 entra é Jack, o estripador!

A senhora riu-se da observação e não replicou, tão pouco formalizada:

— Não estou enganada, sei bem o que digo.

Quando o passageiro seis, James Lees seguiu-lhe no pátio da Park Lane e apontou-o a um oficial de 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 saltou para um cabriolet e dirigiu-se a Piccadilly.

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

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 apenas por um pedaço de pele, assustaram 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 de trabalho e era assim concebido:

"Amaldi a sua alma e o seu nome, vosso nome, todo o seu nome e o nome do filho a esta classe de mulheres que pretendem Amaldi."

Jack, o estripador

P. S. — Para provar que nos era, realmente, o estripador, cortarei as orelhas a esta última vítima.

J. o E.

O inspector, que era religioso, teve a estranha coincidência como um aviso do céu e quis evitar mais uma tragédia, mandando vigiar Whitechapel por perto de 500 polícias e mais de 1500 agentes districiais de trabalhadores das

dacos. 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 apparecia morta tinha uma orelha serrada e a outra pendente apenas por um pedaço de pele.

James Lees ficou outra vez possuído de tal nervosismo que novamente abandonou o consultório, a fim de restabelecer a sua saúde, abalada profundamente por semelhantes ocorrências. Entretanto, Jack, o estripador continuava o 12.º assassínio, pretendendo só cessar o seu fútil e estúpido quando atingisse o vigésimo simularo cometido.

Aqui principia o mais misterioso episódio da história mística 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, volta-se para um deles e exclama:

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

Uns dos amigos apontou pelo relógio a hora exacta: 10 horas e 45 minutos. Pouco de 11 horas e 30 minutos a polícia deu notícia 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 um corte que atingia todo o corpo da lesada.

Os três amigos ficaram, imediatamente ao conhecimento e, enquanto James Lees narrava a história, chegou um telegrama noticiando o sucedido.

À vista de tais provas o comissário não esperou mais tempo. Chamou logo dois oficiais vestidos à polízia, 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 riboteu um idaloro e leu: *Devido ao furo, Jack o estripador.*

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

Foi nesse altura que oficialmente se reconheceu, que James Lees possuía extraordinárias faculdades de mediunidade e por isso se lhe pediu que se pusesse

em prática a-lira-de descobrir o criminoso.

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

Em 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:

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

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

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 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 ovelha escura e, ao fundo, há uma janela de vidros pintados. Neste momento um corpulento mastim dorme no fundo da escada.

Esperámos pelos 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. Perguntaram pela esposa do médico e, enquanto a criada o foi chamar, verificaram que todo estava disposto como o médium James Lees descrevera. Só o tal cão não estava no lugar indicado.

Quando a senhora chegou notando-nos a falta do cão fomos logo por ela informados de que o animal continuava dorme no fundo da escada, mas que todas as manhãs saia para o jardim.

Apertada com perguntas a esposa do médico confessou, mais naturalmente, que o marido tinha momentos de verdadeira desequilíbrio mental, chegando sem motivo a ameaçá-la de morte e aos filhos que, para lhe evitarem a elevação das angustias, se fechavam algumas depressões para estes escaparem a fortes impetus de desequilíbrio.

Notou, também, com medo que, sempre

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

Nessa altura aproximou-se o médico que ficou logo detido pelos dois agentes que procuravam a deligência.

Nessa tarde, interrogado por dois dos mais hábiles psicólogos ingleses, o médico que aliás era o próprio campador, declarou que admitia a occasião que lhe impetavam, explicando ter noado em si um certo transtorno mental, com intervallos de perfeito lucidez, mas dos quais não guardava a mínima lembrança posterior. E quando lhe disseram que cometera, em Whitechapel, vários assassinatos nos intervallos, mostrou pelo facto o maior terror e repugnância, absolutamente sinceros.

Entrando, à vontade, em confidencias acerca dos especialistas que, por uma ou duas vezes se suppunham vestidos ao seu quarto, como se houvessem desportado das longas pesadellos. Numa dessas occasiões encontrou sangue na cama o que atribuiu a qualquer derramamento nasal. De outra vez viu a cara arredada e preocupada-lhe bastante com essa circumstancia, pois nunca foi capaz de conseguir saber qual a causa desses arrebatados.

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

Como epílogo deste caso dispõe de criminologia e morbidez psíquica foi o doutor Jellic, a mesma pessoaagem que Jack, o estripador, internado numa casa de saúde, um dia, cada depressão se transformou no homem mais perigoso e terrível do estabelecimento.

Uma lista de especialistas que o examinaram então, disse que no estado verdadeiramente normal o médico-doutor era um homem bondoso, inteligente, ilustre, e respeitável, sob todos os pontos de vista, mas logo 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

Endereço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. F.**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 compostas por 3 ou mais membros que viajem em conjunto nas linhas desta Companhia, são facultados transportes aos seguintes preços e condições:

CAPÍTULO I**BILHETES SIMPLES**

Famílias compostas por 3 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 VOLTAS**

30% de redução sobre os preços da Tarifa Geral, para as famílias compostas por 3 ou mais membros.

CONDIÇÕES

1.ª — **Constituição da família** — Considera-se família para o efeito da aplicação 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 cônjuges, mesmo tendo havido segundas núpcias.

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

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

d) — Consideram-se como pertencentes à família as unhas que alitem ou coadjuvem filhos ou netos de idade inferior a 4 anos.

2.ª — **Percursos** — O percurso máximo será, para os bilhetes simples 50 quilómetros e para os de ida e volta 90 quilómetros.

3.ª — **Requisição de bilhetes** — Para se obterem bilhetes de família, deve o requerente 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 das seguintes cartões de identidade ou cédulas pessoais das pessoas nela inscritas e mais documentos oficiais comprovativos das afiliações

das da família, no que os cartões de identidade e cédulas pessoais sejam certezas.

A requisição e mais documentos intermédios serão apresentados, conjuntamente com os bilhetes, aos agentes da Companhia que os solicitem, em trânsito entre as estações.

A Companhia poderá exigir quaisquer provas em que se certifique 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 imprescritíveis para os bilhetes simples.

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

Estes prazos são contados desde as 24 horas (meia noite) do dia de venda, considerando-se como tal o 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 depois, desde que não tenha havido interrupção 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 atenuado por esse facto, sendo obrigatória a apresentação dos bilhetes para carimbar, gratuitamente, à chegada do comboio e novamente ao retornar.

6.ª — **Mudança de classes e excesso de percurso** — As mudanças de classes e excessos de percurso são pagas 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 comboio de serviço público que transporte passageiros da classe correspondente, pagando-se as sobretaxas de velocidade e suplementos de luxo, quando utilizando um comboio 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 for contrário ao que a presente estipula, vigoram as condições da tarifa geral.

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1935.

O Administrador Delegado

Visconde da Marco

COMPREM O «MANUAL DO VIAGANTE EM PORTUGAL»

à venda em todas as livrarias.

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, fogão de fundição e antecelas

TELEFONES

P. B. X.—2862, 2865 e 2874

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZÉM

DOCA DE ALCANTARA

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

BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

*A firma que testou o maior
número de kilowatts nas Cen-
trais Eléctricas Portuguesas—
A firma que montou o maior
número de turbinas a vapor
em Portugal.*

Representante geral:

**EDOUARD
DALPHIN**

ENGENHEIRO-
DELEGADO

Endereço: R. Passos Manuel, 191-2.

p o r t o



O turbo-grupo e caixa de 3.000 kilowatts da Central de Matosinhos
da Companhia Caminhos de Ferro do Porto

**Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela**

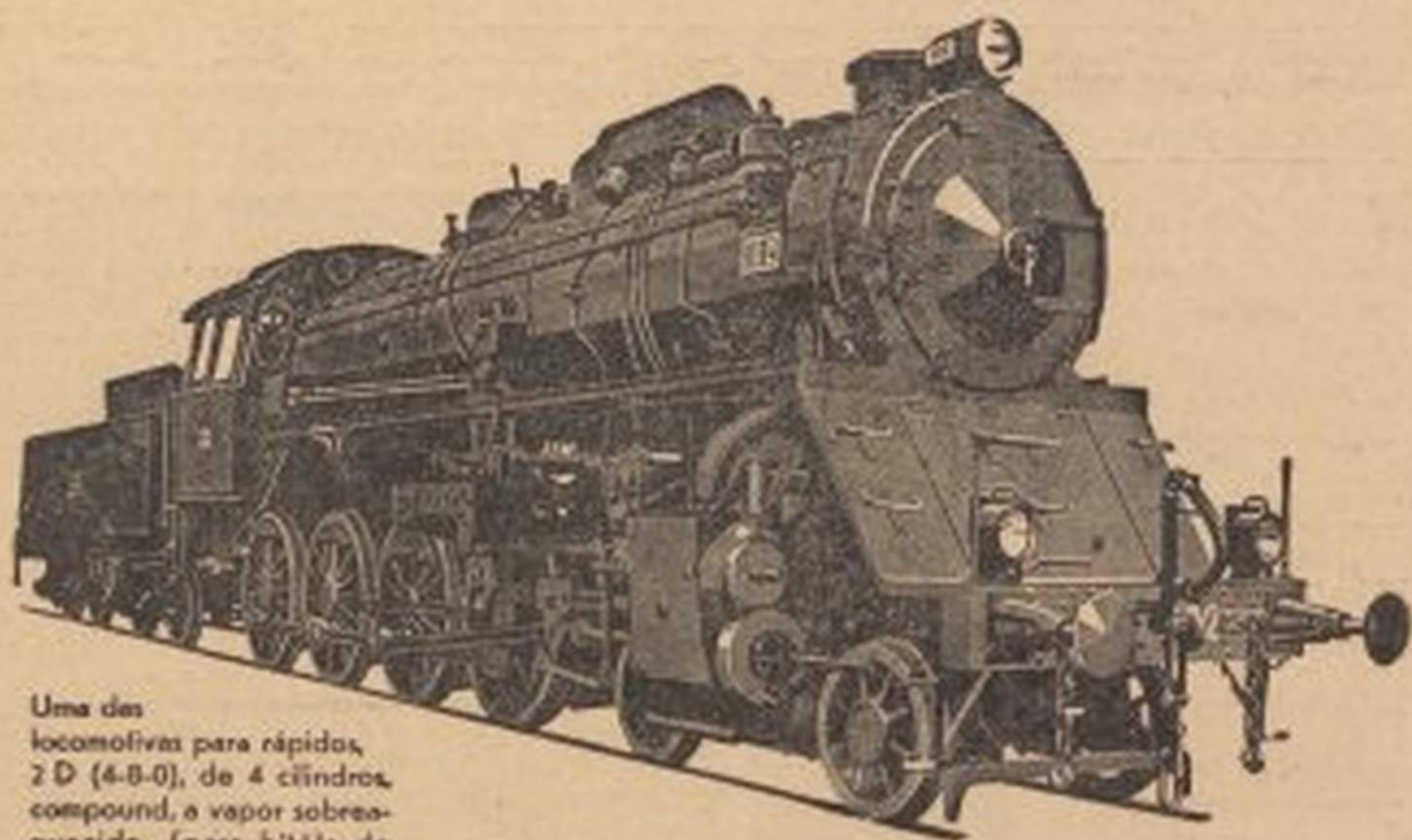
CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00
CAPITAL OBRIG.—Esc. (ouro) 44.165.070\$00

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 Labito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Labito à região mi-
neira da Katanza: Quilómetros 1.800

MAYBACH

UNICO AGENTE
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALBURIA, 15
L I S B O A
T E L E F O N E: 33881
T E L E G R A M A S: 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,
conhecidas 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 leem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL - ALLEMANHA