

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888



REVISTA QUINZENAL

PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

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

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

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

BELLO & BRAVO

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

Acos rápidos e para ferramentas
Alumínio, em chapas, barras, etc.
Alvalades de chumbo e zinco
Araes 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 polveras
Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
Chumbo em barra e laminado
Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
Creosote para injeção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liègeoise d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço macio ITLU, barras, chapas, etc.
Forjas fixas e portáteis
Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coque, gás e óleos pesados.
Latão em bruto, laminado, tubos, etc.
Limadoras
Lixas para madeira, 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 indústrias
Material eléctrico de qualquer espécie
Materia fixo e circulante
Metal branco e anti-fricção
Óleos para lubrificação
Platina e Niquel
Pedras de esmeril
Pegamódes
Pontes e outras construções metálicas
Rails de aço de qualquer perfil
Tintas em pó e preparadas
Tornos mecânicos
Torno-revolver semi automáticos
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

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

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

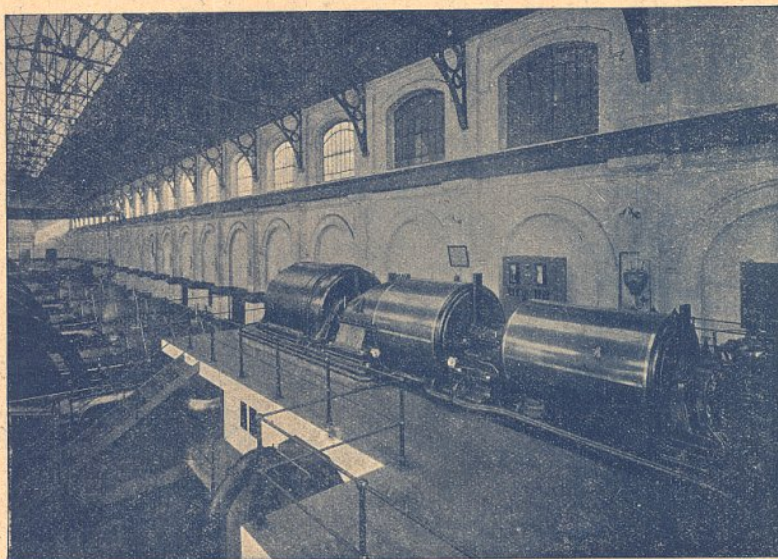
Representante geral:

EDOUARD
DALPHIN

ENGENHEIRO-
DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manuel, 491-2.º

p o r t o



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



E U R O P Ê A

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

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

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



LINHA DE CIRCUNVALAÇÃO DO PORTO—Estação de S. Gemil

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

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

S U M Á R I O

Página artística: Linha de Circunvalação do Porto-Estação de S. Gemil. — A Paz da Europa e a solução do problema do Sarre, por FELIX CORREIA. — A crise dos nossos caminhos de ferro, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Parte oficial. — Locomotivas a vapor, de fôrma aerodinâmica. — Linhas estrangeiras. — Crónica internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Esclarecimento a uma observação. — Os Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Viagens para as classes pobres. — Um comboio especial, único no género, por ALEX. FILIPE. — Imprensa. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Concursos. — Ha quarenta anos. — Os nossos mortos. — Bibliografia, pelo Dr. ALFREDO BROCHADO. — Publicações recebidas. — Humorismo. — Os Mistérios da Subjectividade, por ALEXANDRE FILIPE
:- :-: :-: SETAS :-: :-: :-:

1 9 3 5

ANO XLVII

16 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1132

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

ALEXANDRE FILIPE SETTAS

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Advogado PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £. . . 1.00

ESPAÑA () ps.^{as} 35.00

FRANÇA () fr.^{os} 100

ÁFRICA () . . . 72\$00

Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00

Número avulso. 2\$50

Números atrasados. 5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

A PAZ DA EUROPA

E A

SOLUÇÃO DO PROBLEMA

DO SARRE

Por FELIX CORREIA

Sarre voltou à Alemanha. Foi a solução natural e lógica, e só espanta que houvesse quem pensasse em dar-lhe outra. O Barão von Neurath, Ministro dos Estrangeiros do III Reich, disse-nos, uma tarde de fins de Janeiro, no seu gabinete da Wilhelmstrasse:

— Não compreendo porque não aceitou a França, no ano passado, a nossa sugestão para a entrega do Sarre sem plebiscito. Nós tínhamos a certeza de que um plebiscito nos daria uma vitória retumbante. E se achavamos preferível a solução do assunto sem ser por eleição, era apenas para evitar a excitação que um plebiscito produz sempre. Além das despesas — que não são tão pequenas como isso...

O sarre é alemão: é alemã a sua gente, como a sua língua, a sua arte, o seus costumes, as suas tradições. Pretender sujeitá-lo a outra soberania, ao fim de 17 anos duma Paz que pretendia ser duraroura, era ser inimigo da Paz, querer criar origens de novos conflitos.

O resultado do plebiscito de 13 de Janeiro adivinhavam-no todos os que estavam no Sarre antes do acto eleitoral, e previram-no publicamente aqueles que não se deixam influenciar por informações tendenciosas.

Com o regresso do Sarre à Alemanha, desapareceram tôdas as questões territoriais que interpunham, entre ela e a França uma barreira inimiga da Paz. E esta é hoje uma certeza para a Europa, ainda cheia do sangue e do luto que sôbre ela espalhou a medonha conflagração de 1914 a 1918.

A CRISE DOS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

II

FOI ultimamente distribuído o *Anuário Estatístico* de 1933, concluído há muito e demorado apenas pela Imprensa Nacional. Acha-se já concluído o de 1934, sendo para desejar que se imprima rapidamente.

É digna de louvor a Direcção Geral de Estatística, transformada na sua acção há tempos, de modo que hoje os seus trabalhos são efectuados sem delongas e se tornam assim, pela oportunidade, valiosos instrumentos de estudo.

É interessante a análise do tráfego dos caminhos de ferro como índice da situação económica.

A diminuição de receitas havida nos últimos anos não continuou; houve, pelo contrário, sensível aumento.

Assim, nos 3.468 quilómetros explorados, as receitas atingiram 293.802 contos ou mais 4.905 que em 1932.

Esse aumento deu-se principalmente no tráfego de pequena velocidade, em que houve mais 6.435 contos; em compensação nos passageiros e grande velocidade nota-se ainda diminuição.

E visto que nos temos ocupado nestes últimos tempos por forma especial, das linhas de via estreita, vejamos os resultados de 1933, em contos, acusados pela estatística:

Companhias	Receita do tráfego	Despesa	Receita líquida
Companhia Nacional			
1933.	556	7.076	7.404
1932.	556	7.055	8.676
1931.	556	7.043	7.507
Norte de Portugal			
1933.	179	6.757	7.116
1932.	179	6.299	7.178
1931.	142	5.315	6.542
Vale do Vouga			
1933.	179	5.643	4.755
1932.	176	4.785	4.543
1931.	176	4.808	4.564
Total			
1933.	714	19.476	19.252
1932.	711	18.139	20.197
1931.	674	17.166	18.615

Vemos por este mapa que as linhas do Vouga têm tido receita líquida de certo vulto, enquanto as outras duas companhias tem «déficit».

É isto porém devido principalmente às linhas que lhes estão subarrendadas: do Corgo e do Sabôr à Companhia Nacional e do Tâmega à do Norte.

Êsses «déficits» foram, em contos:

	C. N.	Norte
1933.	— 508	—256
1932.	—1.717	—285
1931.	— 615	—290

Deduzidos dos totais, ficam os seguintes resultados das linhas próprias:

	C. N.	Norte
1933.	+184	—102
1932.	+ 97	—595
1931.	+151	—937

Assim vemos que no conjunto das linhas de via estreita, as receitas do tráfego subiram gradualmente de 17.166 contos em 1931 a 19.476 em 1933, tendo aumentado 40 quilómetros a extensão explorada.

A receita líquida negativa, que foi de —1448 contos em 1931, tornou-se positiva em 1933, subindo a 224 contos.

Os «déficits» das 3 linhas subarrendadas, que somaram —905 contos em 1931, desceram a —764 em 1933.

Portanto as linhas de que são concessionárias as três companhias, que tinham tido o saldo negativo, no conjunto das linhas próprias, de —833 contos em 1931, tiveram-no reduzido a —57 em 1932 e transformando em 1933 um saldo positivo de 990 contos.

A Companhia do Vouga viu subir nesse período a sua receita líquida de 243 contos a 908. A da C. N. oscilou entre limites estreitos.

Na Companhia do Norte o momento agudo da crise, ocorrido para ela em 1931, passou, tendo desido o «déficit» das linhas próprias de —937 contos em 1931 a —102 em 1933. Sucede que o ano de 1934 teve, sobre o de 1933, aumento de receita bruta superior a 500 contos, devendo ter sido igual a despesa e que

em janeiro último houve mais 100 contos que em igual mês de 1934.

No ano findo deve ter havido saldo positivo.

É a linha nova de Trofa á Senhora da Hora a produzir os seus efeitos. E quanto maiores não teriam sido as receitas de 1934, se se tivesse aberto, mesmo com instalação terminal provisória, o trôço de Boa Vista á Trindade?

Estão portanto tôdas as três companhias com saldos positivos de exploração, devendo-se notar que as receitas líquidas são apenas do tráfego, sem se lhes terem juntado as receitas fóra do tráfego, que foram as seguintes nas linhas próprias:

C. N..	. . .	260	222	127
Norte	. . .	11	120	88
Vouga	. . .	23	20	23
Total .	. . .	294	262	238

Os «déficits» resultam apenas de contratos defeituosos de sub-arrendamento, que atiraram injustamente para cima das empresas exploradoras, como recompensa das consideráveis economias realizadas, encargo que devia pesar sobre o Estado e a C. P., que recebem os impostos e tem na linha do Douro o importante afluxo de tráfego das três linhas de via estreita suas tributárias.

Deve-se notar que a linha do Tâmega está incompleta e só quando chegar ao Arco de Baulhe, verá desenvolver-se o seu tráfego.

O mesmo devemos dizer da linha do Sabor, que terá muito maior movimento quando estiver completa até Vimioso.

Além disso a introdução das automotoras e tratores Diesel para mercadorias, com a separação do serviço destas do de passageiros, dará lugar a sensível incremento do tráfego e a considerável redução das despesas de tracção, fazendo desaparecer os «déficits» das linhas de via estreita de fortes rampas e transformando-nas até em saldos. Assim o demonstra cabalmente o distinto engenheiro Vasconcelos e Sá no parecer preparado para o Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

E todavia as linhas de via estreita ao Norte do Douro estão nas piores condições de exploração pelo seu isolamento. Tâmega, Corgo, Tua e Sabôr, descem sensivelmente paralelas, por vales afluentes do Douro e encontram-se isoladas sem possibilidade de oficinas comuns, nem de troca de material.

Ao sul do Douro está igualmente isolado o grupo

Vouga da linha de Viseu, e ao Norte o grupo do Minho: Povoa-Guimarães, incompleto, sem a ligação com o centro do Pôrto e sem a independência da via larga no curto trôço Lousado-Trófa.

No plano geral da rede foi proposta e aprovada a classificação da linha de Caniços, Póvoa do Lanhoso, Cabeceiras de Basto, Pedras Salgadas, Carrazêda, Valpassos a Mirandela. Assim se completa a linha do Tâmega e se consegue a sua ligação e a das linhas do Corgo e Tua com o grupo do Minho, podendo haver haver oficinas comuns para todas e circulação de material. Além disso a província de Trás-os-Montes é cortada pelo centro em ligação directa com a zona litoral.

Será deficitária essa grande transversal, pelo menos nos primeiros tempos? Talvez; é mesmo quasi certo, embora a transformação dos processos de exploração possa reduzir muito a respectiva despesa. A sua influência em todo o sistema será porém altamente benéfica e mais produtiva ainda para a economia nacional que outras obras, que não dão logar a receitas líquidas avultadas e são preconizadas e levadas a efeito sem se lhes regatearem as dezenas de milhares de contos que absorvem como são as dos portos. Assim pois dever-se-ia executar o seguinte plano de trabalhos:

Conclusão dos trôços contratados com a Companhia do Norte, liberta do esbulho violento de que está sendo vítima;

Construção da linha do Tâmega, de Celorico, pelo Arco de Baulhe, às Pedras Salgadas; da de Basto de Caniços ao Arco de Baulhe; do transversal de Trás-os-Montes, de Vila Pouca a Mirandela;

Conclusão da linha do Sabôr até Vimioso;

Ligação da linha do Vouga com as do Minho com construção dos trôços de via estreita entre Douro e Tejo em que se assente definitivamente, tendo em conta as considerações de ordem militar canceladas com as exigências económicas da região.

Introdução das automotoras e tratores Diesel;

Vasto plano de acção de fomento é êsse pelo incremento das linhas de via estreita, acomodadas na economia de construção às condições orográficas das regiões servidas.

Debalde os derrotistas, impressionados por factos de ocasião, condenam a construção de vias férreas e preconizam a sua substituição pelo automóvel nas estradas.

Êsse meio de transporte não dispensa a linha férrea e é destinado a coordenar-se com ela para o progresso económico nacional.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO,

Sama

**Rua do Amparo, 51
LISBOA**

Sempre Sortes Grandes!

PARTE OFICIAL

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Construção

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, tendo ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas, Administração dos Portos Douro — Leixões e Câmara Municipal de Matosinhos, que seja aprovado o projecto da Linha de circunvalação do Porto — estação de Leixões, apresentado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 28 de Dezembro de 1954. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Divisão de Via e Obras

Fundo Especial

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para a ampliação da estação de Rede, situada ao quilómetro 94,5 da linha do Douro, bem como declarar urgentes e por utilidade pública as expropriações necessárias para o alargamento da referida estação.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 28 de Dezembro de 1954. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão técnica a que se refere o decreto n.º 19.881, aprovar o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para a Construção de uma retrainha, fossa e poço na estação de Seixas, e igualmente a expropriação, por utilidade pública e urgente, de uma parcela de terreno com a superfície de 78m²,65 conforme o desenho n.º 908 apresentado pela mesma Companhia, a qual confronta, do norte e nascente com Joaquim Maria Batalha e caminho de ferro, sul e poente como caminho de ferro, freguesia de Seixas, concelho de Caminha de distrito de Viana do Castelo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Dezembro de 1954. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Portaria aprovando o projecto da linha de circunvalação do Porto — estação de Leixões, apresentado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada

Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

Tipos comuns e fantazias das mais modernas. Grande variedade de tarjas e vinhetas para todos os trabalhos. Espaços, quadros, entrelinhas e lingots sempre em depósito. Os nossos preços são os mais baratos do mercado. Peçam orçamentos e catalogos.

LOCOMOTIVAS A VAPOR DE FORMA AERODINAMICA

NAS condições actuais, as velocidades mais elevadas atingidas pelos comboios, são, verdadeiramente, uma necessidade de ordem económica e, por este facto ter sido tomado na devida consideração pelas entidades competentes é que a «Reichsbahn» convidou alguns dos construtores da especialidade a submeterem-lhe os projectos de locomotivas de expressos que fossem capazes de rebocar cargas de 250 toneladas, a velocidades não inferiores a 150 quilómetros por hora.

Nessa conformidade dois planos foram pre-



parados pela acreditada fábrica Henschel: o primeiro, relativo a uma locomotiva de expresso, do tipo 4-6-4, de construção normal, cujas peças exteriores, habitualmente salientes, ficariam encerradas em envólucros de forma aerodinâmica, para assim ficar a resistência do ar reduzida ao mínimo; o segundo, prevendo um revestimento aerodinâmico, em que conjuntamente a locomotiva e o tender ficavam envolvidos.

Neste segundo caso a cabine do maquinista fica colocada na parte anterior do veículo para permitir uma melhor visibilidade na via.

A gravura que reproduzimos mostra uma das mais recentes criações da afamada firma alemã construtora de locomotivas, a Henschel & Sohn, de Kassel, destinada ao mais eficiente êxito de velocidade atingidas por locomotivas a vapor.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA Em vista do excelente resultado obtido pela automotora que a Companhia dos Caminhos de Ferro Central de Aragón recentemente pôs a circular, a direcção da mesma resolveu adquirir mais algumas unidades, do mesmo tipo, de construção nacional, com as quais tem vindo a substituir alguns dos seus antigos serviços que, ficaram agora extraordinariamente beneficiados em effcáz conforto e rapidez.

Em 25 de Outubro criou-se um novo comboio automotor, de ida e volta, entre Teruel e Calatayud, o qual permite sair-se às 7,30 horas de Teruel e chegar a Madrid às 15 horas do mesmo dia visto que liga em Calatayud com o rápido de Saragoça.

No regresso, este mesmo comboio, entronca em Teruel com o rápido que às 9,40 sai de Madrid para Barcelona.

Desta maneira se intensificou o serviço entre Carriena e Saragoça.

Por outro lado, também o caminho de ferro de Tajuña irá pôr ao serviço análogas automotoras às da Central de Aragón o que determina sensível redução nos trajectos da sua linha.

E, visto que este sistema locomotor é o único que poderá resistir à forte concorrência de transportes por estrada, espera-se que dentro em pouco tempo mesmo as vias férreas de bitola reduzida venham a ser beneficiadas com este importante melhoramento.

NORUEGA Os caminhos de ferro noruegueses têm ao serviço 49 automotoras de tipos diversos, todas a motores de essência e a transmissão mecânica.

Presentemente mandaram construir mais 4 automotoras a 2 eixos, das quais 3 munidas de dois motores Buda, desenvolvendo a força de 540 H. P. e uma munida de 2 motores Diessel Mercedes-Benz de 300 H. P..

FRANÇA Com frequência ouvimos falar de máximas velocidades realizadas por tais e tais comboios.

Para acrescentar a essa já extensa lista de "récores", ou pelo menos registar grandes velocidades alcançadas eis mais alguns números, recentes e exactos que, possivelmente se fixarão no espirito do leitor e se reportam aos caminhos de ferro franceses.

Os comboios da rede do Norte, percorrem os 300 quilómetros que separam Paris de Calais, em 3 horas e 7 minutos, ou seja à velocidade média-horária de 96 quilómetros-hora: de Paris a Biarritz, linha do P. O. Midi, a velocidade média-horária baixa para 94 quilómetros, pois nesse percurso que é de 785 quilómetros gasta 8 horas e 22 minutos; na linha do Este e Alsa-

cia-Lorena, igualmente realizam uma velocidade notável, aliás, menor do que as já citadas, mas mesmo assim importante, pois alcança os 503 quilómetros que separam Paris de Straburgo, em 5 horas e 33 minutos, com a média de 91 quilómetros à hora, a-pesar-do acidentado do caminho, nos Vosges.

As próprias linhas do Estado e do P. L. M. se mostram detentoras de velocidades apreciáveis pois embora essas linhas tenham razoáveis rampas a vencer conseguem nos 1090 quilómetros que vão de Paris a Nice a média de 70 quilómetros, gastando em tal percurso 15 horas e 45 minutos.

ALEMANHA Em 1 de Janeiro de 1935 havia ao serviço neste país 102 automotoras e ainda mais 98 em ensaios e construção.

Destas últimas automotoras compreendem-se 90 accionadas a motores Diesel, 5 a vapor e 3 a motores de essência: 51 dentre elas são de transmissão mecânica; 43 de transmissão eléctrica e 4 de transmissão hidráulica. Todas estas automotoras são reversíveis e, por isso mesmo, estão dispostas com dois postos de comando.

DINAMARCA Desde 1925 que a Dinamarca desenvolve, muito progressivamente, os seus serviços de automotoras, sendo actualmente o seu parque de 66 unidades, das quais 56 são a motores de essência e as 10 restantes accionadas por motores Diesel.

As primeiras destas automotoras postas ao serviço não tinham senão um único posto de condução e como não eram reversíveis utilizavam-se duas em cada comboio para assim evitar o desperdício de tempo com as manobras indispensáveis para mudar a direcção do andamento dos comboios.

ÁUSTRIA Os caminhos de ferro federais austríacos têm actualmente ao serviço 48 automotoras, das quais 26 são com motores de essência e 22 a motores Diesel. Além destas automotoras estão a construir-se mais 4, com dois motores de essência, da força de 80 H. P. e com transmissão hidráulica.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Sede para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

SANCHEZ GUERRA

O maior dos adversários dessa grande figura de Espanha que foi o General Primo de Rivera era sem dúvida Sanchez Guerra, o homem que na situação ditatorial do país visinho possuía um prestígio formidável, sendo em tôta a parte alva de demonstrações de simpatia por parte do povo.

Eis os dados biográficos do grande vulto da visinha Espanha:

«José Sanchez Guerra nasceu em Cordova em 1859. Formou-se em direito, ingressando, em seguida, na política, com filiação no partido liberal. A sua acção como jornalista destacou-se logo nos violentos artigos que escreveu para «El Correo», e, a breve trecho, tornou-se um dos mais formidáveis orientadores da propaganda. Arvorado em director de «La Iberia» e de «La Revista de España», continuou a manter os seus créditos.

Nisto, deu-se o conflito entre Sagasta e António Maura, e Sanchez Guerra seguiu este último, tomando a direcção do jornal «El Español». Maura aproveitou-lhe as prodigiosas faculdades, dando-lhe uma pasta no primeiro ministério que organizou. Mas Sanchez Guerra não tinha sido fadado para ser dirigido e, pouco depois, separava-se de Maura para formar um partido seu, defendendo a política de Eduardo Dato.

Em 1917, sendo ministro do Interior, Sanchez Guerra manifestou a sua formidável energia na sufocação do movimento revolucionário socialista que rebentara em Agosto, em vários pontos de Espanha. Reunidas as Côrtes eleitas sob a actuação do Ministério Nacional, Sanchez Guerra foi escolhido para presidente do Congresso.

Em Julho de 1921, ruíu o Ministério presidido por Allendesalazar, em consequência da queda do Comandante Geral de Melilla. O momento era de ansiedade. Tôda a Espanha estava de olhos postos nêsse pavoroso Marrocos que continuava sendo o mais vasto cemitério de Espanha. O rei apelou para o patriotismo de Sanchez Guerra, já então chefe do partido conservador e encarregou-o da formação do novo Governo. Este ministério durou ano e meio. Foi ainda Marrocos a causa da queda de Sanchez Guerra. Tendo o parlamento discutido a melindrosa questão das responsabilidades pelo desastre de Marrocos, o fogoso político julgou mais acertado demitir-se.

Tentando derrubar Primo de Rivera, seguiu para Valência e ali desembarcou, a fim de cumprir o pacto sedicioso que firmara com o capitão general Castro Girona. Mas como este militar tivesse recuado na sua

decisão, Sanchez Guerra foi prêso, tendo assumido tôdas as responsabilidades. Em pleno tribunal disse aos seus julgadores: «Fui prêso com armas na mão. Sou um vencido. Podem fusilar-me...».

Mais tarde, tombado o ditador da Espanha, Afonso XIII chamou Sanchez Guerra e pediu-lhe que formasse um governo de paz entre os espanhóis. Era preciso evitar a revolução.

Isto passava-se quando na côrte espanhola o rei conspirava, contra tôdas as praxes, com D. Carlos e D. Jaime.

Sanchez Guerra saiu sereno do palácio do Oriente e dirigiu-se ao Cárcere Modelo, onde estavam prêsos Alcalá Zamora, Fernando de los Rios, Prieto e outros chefes da futura República. Foi convidá-los a colaborar no novo governo. Eles não aceitaram. Sanchez Guerra voltou ao palácio do Oriente e declinou perante o rei, o encargo de formar governo.

Poucos meses depois vinha a República.

O seu último grande gesto foi o de salvar a Monarquia... quando era tarde de mais para o fazer.

No seu famoso discurso no teatro de Zarzuela, teve o desassombro de patentear a sua atitude, uma atitude que todos os seus correligionários escondiam por comodidade e cálculo.

—Fui deputado às Côrtes quando ainda contava verdes anos — disse êle — e a minha entrada na política do meu País quasi coincidiu com a morte de Afonso XII. Comecei a ser deputado ao mesmo tempo que começava a Regência. Ante a morte do rei, apenas uma meia dúzia de pessoas de Espanha acreditaram em que a Monarquia poderia manter-se mais de seis meses...

Estavam emigrados em Paris muitos dos políticos mais eminentes da Espanha: Martos, Montero, Salmeron, todos chefiados por Zorrilla e este ajudado muitas vezes pelo Governo francês.

Em dado momento, após ter historiado a sua lealdade de monárquico e patriota, Sanchez Guerra, afirmou:

«Não sou republicano, mas reconheço à Espanha o direito de ser o que quiser.

E terminou:

«Não sou republicano, mas reconheço que há uma coisa difícil, muito difícil no regime monárquico constitucional: é assumir a chefia do Governo. O que aceitar a presidência do ministério compromete ante o trono, ao jurar — dou uma grande importância ao juramento — a sua lealdade, a sua probidade e a sua honra. No pacto tácito que ali se estabelece, recebe em troca a segurança da lealdade de quem recebe

também o juramento. Ficam comprometidas a probidade e a honra num intercâmbio de confianças. E, já agora, digo-vos que perdi a confiança na «confiança» (alusão ao rei).

«Quero aclarar e fixar dum modo definitivo a minha posição pessoal. Quero continuar guardando todos os respeitos que tenham a sua origem no meu próprio respeito. Eu, refugiando-me como sempre na literatura, paixão incurável que sempre me acompanhou, trago à vossa memória o famoso quadro de Moreno Carbonero «A conversão do duque de Gandia» e a posição do seu protagonista. E sigo o exemplo dêsse titular ao contemplar o cadáver da rainha D. Isabel, repetindo as suas famosas palavras:

«Não quero abrasar mais a minha alma num sol que possa apagar-se, nem quero voltar a servir senhores que em vermes se convertem!»

Foi êste o último arranco de Sanchez Guerra, o seu último grande gesto...

ESPAÑA

No dia 1 dêste mês foram fuzilados em Oviedo, em cumprimento das sentenças proferidas pelo Conselho de Guerra, o socialista Jesus Iglesias e o ex-sargento Diego Vasquez, que tomaram parte no célebre movimento revolucionário das Astúrias.

O primeiro, quando foi informado da hora da execução, pediu conhaque, bebendo alguns copos, e recebeu depois a família com quem conversou durante a noite.

Às 7 e 30 passeiou durante algum tempo no pátio interior da prisão, fumando um charuto e cavaqueando alegremente com os funcionários da cadeia. Às 8 e 55

foi conduzido para o local da execução, onde já se encontrava um pelotão constituído por um oficial e oito soldados do «Tércio». Na ocasião em que lhe era colocada a venda nos olhos, êle próprio ajudou o funcionário da prisão a ajustá-la.

Às 9 horas Iglesias caiu varado pelas balas.

Às 9 horas e 5 minutos foi executado no quartel de Pelayo o ex-sargento Vasquez. Quando lhe comunicaram a hora da execução, pediu a comparências de um notário, afim de reconhecer um filho que tem em Ceuta. Recebeu depois a mãe e a mulher com quem vivia, tomando café e conversando durante algum tempo com elas. Ao romper o dia, perguntaram-lhe se queria receber a visita dum padre. Respondeu que sim, pois era crente. Dois sacerdotes entraram na cela, onde celebraram missa, que o condenado ouviu religiosamente, comungando por fim e declarando-se arrependido do mal que praticara. Durante a confissão prostou-se, num pranto convulsivo, diante dum dos sacerdotes, a quem suplicou que intercedesse junto de Deus para que lhe perdoasse tôdas as suas culpas.

Ao atravessar o pátio do quartel, a caminho do local da execução, mostrou-se muito abatido. Já em frente do pelotão, vendaram-lhe os olhos, sem que oferecesse a menor resistência. O pelotão que o fuzilou era constituído por treze soldados pertencentes ao regimento de que êle fez parte e que tinham servido sob o seu comando. Momentos antes de soar a descarga que o prostrou, Diego Vasquez exclamou: «Meu Deus, perdoai-me!».

Os dois cadáveres foram transportados para o cemitério de Oviedo, escoltados por forças de assalto e entregues ali às respectivas famílias.

E assim vai terminando a tentativa revolucionária das Astúrias.

Esclarecimento a uma observação

Um leitor assíduo da nossa revista, o sr. Perfeito Castiço, enviou-nos uma carta, muito atenciosa, em que se permite elogiar com frases que bastante nos desvanecem a excelência da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Aprecia a maneira interessante como se elabora cada número, refere-se às bem escolhidas ilustrações que geralmente acompanham os artigos e, a propósito, estranha que a gravura do artigo «*Em Vitry sujeitaram uma locomotiva inglesa a exame, por ser onde há o único banco de ensaio da Europa*» aparecida no nosso último número, esteja, por falta de nitidez, a destoar de outras que se têm publicado.

Tem razão o sr. Perfeito Castiço e nós vamos explicar a causa de tal insucesso:

A gravura que ilustra o aludido artigo foi reproduzida dum periódico francês, perdendo por isso um certo e indispensável detalhe que seria mantendo, no caso de reprodução directa de fotografia.

Porém, sabendo nós que Havas, na sua agência de Lisboa possuía excelentes provas fotográficas dêsse mesmo assunto a ela recorremos na esperança de obter, por cedência, algumas dessas fotografias, aliás já retiradas do seu mostruário. Contudo, não acedeu ao nosso pedido, alegando que essa fotocópia constituindo receita da Agência só poderia ser negociada e nunca cedida gentilmente,

A esta recusa inesperada e pouco freqüente em casos semelhantes não fazemos comentários e limitamo-nos a registá-lo, simultaneamente, com a justificação que damos ao nosso leitor pelo justo reparo que nos faz.

A REDACÇÃO

OS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Lá o escrevia o clássico: *Nisi utile est quod facimus, stulta est gloria.*

Há 18 meses que verso nestas colunas, com insistência que frisa quicá para muitos a importunidade, um assunto, que — em si e pelo precedente que representa — reputo grave e de alto interesse público: a violenta substituição da legítima administração de uma Companhia de Caminhos de Ferro por uma comissão imposta e revestida da dupla função de gerência e inquérito, o que não é razoável.

É o sabido caso da Companhia do Norte de Portugal.

Sem glória, nem proveito, tenho desempenhado essa tarefa. Glória, não a podia esperar de um trabalho comesinho de crítica, sempre desagradável e a que a malignidade de uns tantos procura talvez motivos inconfessáveis, o que me é, aliás, indiferente.

Proveito, nem pessoal, que o não procuro, nem publico; porque podem mais as sugestões cavilosas que a boa razão perante a confiança imerecida e o amor próprio que julga humilhação o reconhecimento da verdade e da justiça.

Porque insisto então? Porque assim me impõe um mandato de consciência, imperativo para quem honesta e livremente — tanto quanto lho consentem — maneja a pena de jornalista.

Não deixar prescrever por comodo silêncio uma iniquidade e reclamar justiça por decôr do poder e obediência ao bem comum, é obedecer neste campo à omnimoda intimação do Apóstolo: *Clama ne cesses.*

* * *

Em 31 de Dezembro de 1864 foi publicado um decreto, derivado de autorização legislativa, que ficou sendo e ainda é, quasi sem modificações, a lei fundamental das empresas de caminho de ferro.

O art. 25.º sujeita-as aos tribunais portugueses e estatue que os seus direitos e obrigações que nesse diploma não forem expressos se regularão pelo direito civil e comercial aplicável e pelas cláusulas do respectivo contrato.

Assim ficou insofismavelmente definida a sua situação jurídica.

Quando pois uma empresa se encontra em estado de quebra presumido pela cessão de pagamentos, esse estado deve ser judicialmente declarado conforme o art. 692.º do Código Commercial.

A quebra pode ser declarada antes da cessação de pagamentos, com audiência do falido, justificada que seja previamente, a manifesta insuficiência do activo, para satisfação do passivo.

O tribunal competente para declarar a quebra é o tribunal do comércio da circunscrição onde o comerciante tiver o seu principal estabelecimento, e, na falta deste, o seu domicílio (art. 694.º).

A declaração de quebra opera imediatamente a interdição civil do falido (art. 700.º). Da administração dos bens do falido e da liquidação e gerência do seu comércio deverá o tribunal encarregar pessoa idónea, logo que declare a quebra, ficando a mesma com poderes para

os actos de administração, salvo os poderes especiaes que dependem de expressa resolução do tribunal (art. 701.º).

A declaração de quebra pode o falido opôr embargos, entre cujos fundamentos admitidos se mencionam: o estar em concordata e não ter cessado pagamentos de obrigações commerciaes e ser o seu activo superior ao passivo (art. 708.º).

O falido deve apresentar a relação dos créditos, cuja verificação e classificação serão requeridas pelos credores (artigos 713.º e 714.º).

As vicissitudes por que passou de certa época em diante a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes determinaram a promulgação da lei de 27 de Julho de 1893, que autorizou o Governo a tomar várias providências para regularizar a situação da Companhia perante os credores e assegurar o reembolso dos débitos ao Estado.

Mais tarde promulgou-se, ao abrigo da autorização dada naquela lei, o decreto de 9 de Novembro de 1893, que regulou, por forma genérica, o procedimento, para com as empresas ferroviárias em falência e suspensão de pagamentos, de modo que se evitassem interrupções da exploração das linhas e se assegurasse o pagamento dos créditos do Estado, dando-lhe participação na gerência da Companhia, assim como a representantes dos obrigacionistas.

Na comissão administrativa que se constituiria teriam pois representação o Estado, os obrigacionistas e os acionistas no caso de débitos ao Estado. Estatuiam-se regras especiaes para o processo de cessação de pagamentos declarado pelo tribunal, cuja sentença publicada no *Diário do Governo* obriga a Companhia, entre outros actos: a apresentação de um projecto de convénio com os credores.

São previstos os casos em que se declare a falência e os tramites que devem ser seguidos subsequentemente.

São assim modificados os preceitos do Código Commercial, accomodando-os às condições especiaes das empresas ferroviárias.

De 1893 até hoje, áparte o caso excepcional da C. P., que exigiu então providências extraordinárias, não foi preciso alterar a legislação, que submete à acção dos tribunais competentes os casos de falência das empresas ferroviárias mediante regras especiaes que se conjugam com a applicação genérica do Código Commercial.

Nenhum facto occorreu durante trinta annos que aconselhasse ou exigisse intervenções governativas fora da lei.

* * *

Recordemos agora a situação jurídica da Companhia do Norte de Portugal.

Por decretos de 1875-1876, foram concedidos sem auxílios do Estado os troços de linhas do Porto à Póvoa e a Famalicão, de 0,96^m.

Nas mesmas condições foi concedida a linha de Bougado a Guimarães por decretos de 1879 e 1880, ampliada até Fafe por vários decretos, o último dos quais de 1903.

Com o ramal da Senhora da Hora a Leixões entregue à Companhia da Póvoa, somavam as duas linhas 120 quilómetros com larguras diferentes construídas sem auxilio do Estado e ambas sem prazo definido de concessão.

Ambas occorriam aos encargos financeiros e davam dividendo às acções.

Surgiu em 1904 a concessão das chamadas linhas do Alto Minho com garantia de juro, que se malogrou, afinal, em 1915.

Mais tarde a fusão das duas Companhias permitiu o inicio de execução do plano da rede de via estreita de 1 metro do Minho, com aquelas duas linhas por nucleo, na extensão total de 500 quilómetros, com o Porto e Leixões por testa. Assim seriam facilitadas as relações suburbanas do Porto e dado vigoroso impulso à economia regional.

Esse plano foi maduramente estudado e deu lugar à fusão das duas Companhias e ao contrato de 8 de Agosto de 1927, logo alterado por termos adicionais de 14 de Março e 5 de Dezembro de 1929 e 28 de Janeiro de 1930, que fixaram o capital com garantia de juro em cifra muito inferior à dos respectivos orçamentos aprovados.

Assim a Companhia, obrigada já ao alargamento da via da Póvoa e à segunda via da Senhora da Hora à Boa Vista, sem garantia, tomava sobre si parte importante do custo das novas construções sem obrigações de juro garantido, ao mesmo tempo que aceitava fortes reduções do coeficiente de exploração.

VIAGENS PARA AS CLASSES POBRES

É do nosso ilustre colega Felix Correia o presente artigo que, com a devida vénia, transcrevemos do «Jornal do Comércio e das Colónias» e se refere ao *Kraft durch Frend*.

«O objectivo da referida entidade é proporcionar diversões e dar alegria aos operários e aos que, como eles, ganham pouco.

Está o referido organismo integrado na «Frente do Trabalho», chefiada pelo dr. Robert Ley, «Frente» que reúne todos os antigos sindicatos de patrões, operários e técnicos e que de todos eles recebe uma contribuição mensal descontada no acto do pagamento dos ordenados e salários.

Em cada ano a *Kraft durch Frend* faz o seu orçamento e o seu plano de viagens e diversões, consiste em percursos ferroviários não inferiores a 500 quilómetro, em passeios marítimos a portos alemães e estrangeiros, com hospedagem sempre em hotéis, em espectáculos de toda a espécie, na prática de desportos de inverno e outros, etc.

Para cada uma dessas coisas — que custam muito menos que a quaisquer, particulares, não só porque as companhias ferroviárias e de navegação fazem grandes abatimentos, mas porque a «Frente do Trabalho» paga uma importante parte da despesa — abre-se uma inscrição própria.

Um exemplo: Este ano realiza-se um viagem a Lisboa e à Madeira, além doutra a Lisboa e aos Açores. Todo o alemão que ganhar menos de 300 marcos mensais pode inscrever-se para ela. No fim de cada mês é-lhe descontado no ordenado a prestação correspondente. E quando chega á altura da viagem, realiza-se sem nada mais ter a pagar. Um particular que realize

a mesma viagem, sem ser por intermédio da *Kraft durch Frend* gastará mais do dôbro da importância total das prestações pagas daquela organização, que já tem fretados, para todo o verão de 1935, 6 paquetes alemães que antes se encontravam parados por falta de passageiros e de mercadorias — o «Saint Louis», de 16.000 toneladas, o «Oceana», de 9.000 «Der Deutsche», de 13.000; o «Cordoba», o «Monte Olívia» e o «Monte Sarmiento», de 14.000 toneladas — e ainda procura fretar mais, tantas são as inscrições recebidas.

Para se fazer um idea do que esta iniciativa tem contribuído para desenvolver o gosto pelas viagens em toda a Alemanha e para diminuir a crise das empresas ferroviárias e marítimas, basta saber-se que em 1934, a organização fez viajar por mar 80.000 pessoas, mais que toda a frota alemã em cruzeiros de turismo — e o plano para 1935 conta com 150.000, que também no ano anterior viajaram em combóios especiais, cada um de mil, cerca de dois milhões de pessoas, e que a quilometragem destas viagens ferroviárias atingiu um total de 19 vezes superior ao da volta ao mundo.

Não seria possível em Portugal — onde a C. P. já realizou as interessantes tentativas dos combóios-mistério e dos expressos populares — organizar, oficial ou particularmente, grandes cruzeiros anuais ferroviários e marítimos, a prestações, e a preços acessíveis às classes pobres?»

É de esperar que, ponderando bem nas conveniências apontadas, as competentes entidades aproveitem o alvitre que se apresenta ou, pelo menos apreciem para o preciso estudo a sugestão dada.

Era a judiciosa economia do contrato de 1927 completamente transformada por maneios ocultos, que encontraram fácil guarida. Perdeu-se tempo; agravaram-se cambios que fizeram encarecer o material contratado.

Ao mesmo tempo faziam-se sentir os desgraçados efeitos do contrato de 1928 do trespassse da linha do Tâmega, que só devia ter sido tomada com isenção dos «déficits».

Nem ao menos se fez à Companhia do Norte o mesmo que à Companhia Nacional, que recebeu do Estado 1.715 contos de participação nos «déficits» de 1929 a 1931.

Criou-se-lhe assim uma situação que de dia para dia se agravava, complicada pela quebra de receitas, resultado da concorrência do automóvel e da crise geral.

Assim, chegou aos princípios de 1933 com «déficit» de exploração, sem recursos para concluir as construções e liquidar os respectivos contratos e com dividas avultadas.

Tinha em carteira um lote avultado de acções que readquirira e cujo valor nominal representava 4.000 contos.

Ao mesmo tempo que diligenciava um financiamento baseado na venda dessas acções e na conversão das obrigações, expunha ao Governo a sua situação e pedia auxílios que lhe facilitariam o regresso a melhor situação.

Não tinha letras protestadas, nem pleitos nos tribunais. Não cessara os pagamentos, nem se encontrava no estado de falência. Nada devia ao Estado, antes era credora da participação nos «déficits» do Tâmega.

Não lhe podia pois ser aplicado o Código Comercial, nem o decreto de 1893, cujas prescrições referimos atrás.

Cumprira os seus contratos e estava sentindo as consequências das exigências que o Estado lhe fizera, a que ela cometeu o erro de aceder.

Eis a situação em Junho de 1933, que poderia ter sido razoavelmente resolvida sem cavilosas influências que então se exerciam.

Em próximo artigo relembremos a sequência estranha dos factos.

Um comboio especial, único no género

NÃO TRANSPORTA PASSAGEIROS NEM BAGAGENS; ACARRETA ÁGUA

Por ALEX. FILIPE

EMBORA por excesso de verrina, se podesse atribuir ao Sr. Carlos Pereira — pelo facto de ser o ditador absoluto das águas, no rincão onde vivemos —, a falta da preciosa linfa nos altos do Zugspitze, sua excelência nada tem que ver com o caso. Folgamos, pois sempre é um pesadelo a menos na carga de remorsos que um dia lhe há de assoberbar a alma. Mas vamos ao que importa.

As coisas, tanto como as pessoas, são apreciadas e valorizam-se na razão directa da sua raridade. Isto, que é racional, determina o desejo de se possuir aquilo de que se está totalmente privado.

Posto isto, salvo especiais ocasiões, ninguém dedica a qualquer fio de água, correndo num regato, outra importância que vá além da sua utilização de momento.

O seu valor é, pois, quasi nulo visto que nas nossas regiões temperadas esse elemento é tão vulgar que ninguém a supõe de enorme valia.

Contudo, mesmo fora dos limites escaldantes dos grandes desertos das zonas tórridas, há seres que para diminuírem os seus sofrimentos sedativos aceitariam, sem hesitar, a troca duma garrafa de água pura, por qualquer importância de reconhecido valor.

No entanto o nosso espírito não concebe sem relutância que nas regiões gélidas do norte do globo hajam tais desherdados da sorte que consumam as suas existências de mortais, nos pontos em que, durante todo um grande período do ano, vivem afastados de onde a água brota e tenham de a utilizar com excessiva parcimónia, pois é adquirida à custa de enormes trabalhos e dispêndios e transacionada a preço mais elevado do que a própria cerveja que ali se adquire por preços razoavelmente acessíveis.

Mas rendendo-vos à evidência dos factos tere-

mos ainda que acrescentar que tal facto se passa em regiões onde as precipitações atmosféricas são abundantes e freqüentes.

Tal é, em particular, o caso típico de Zugspitze, a mais alta montanha da Alemanha, onde, há uma encantadora e pitoresca paisagem mas onde igualmente, durante 8 meses do ano, pela sua inhospitalidade se regem lá os habitantes que permanecem a 3.000 metros de altitude acima do nível do mar.

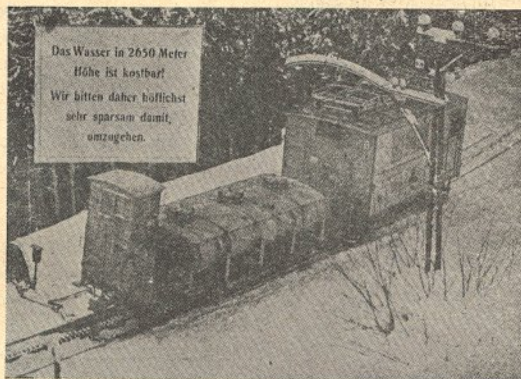
O reservatório de água-potável, mais próximo dessa terra está, com efeito, a cerca de 1.500 metros de altitude e por isso fica ainda a razoável distância do ponto a abastecer.

Ora, para se conseguir franquear um desnivelamento de terreno tão acentuado não se poderia tratar pelos meios

habitualmente empregados. Pelo motivo dos rigorosos e extensos frios registados nestas montanhas, especialmente nos invernos, ficou logo renunciada a ideia de recorrer a canalizações alimentadas por bombas a motor, obrigando, de *relais* em *relais* o líquido a ascender a esses pontos tão demasiadamente elevados.

Mesmo se quizessem tentar essa solução seria indispensável enterrar bem profundamente a canalização para a subtrair assim à gelidez do solo e abrir, de distância em distância, verdadeiras grutas, para alojar os reservatórios e instalar as bombas e motores. Mas ainda o mais difícil seria o recrutamento de pessoal disposto a adaptar-se a tão rudes e espinhosos serviços, pois tal viver, cheio de isolamento, desprovido do mais elementar conforto e sem nenhuns encantos não poderia agradar, fôsse a quem fôsse. E, mesmo que a necessidade impuzesse esse sacrificio a qualquer, não ficariam os mesmos entregues ao mais cruel abandono no caso de carecerem de qualquer espécie de socorro?

Foi, pois, ponderando em tôdas estas difficul-



Este comboio é o único no mundo pelas suas atribuições especiais, pois transporta um reservatório de água a perto de 3.000^m de altitude

dades, aliás tidas como insuperáveis que se apelou para o concurso da Companhia dos Caminhos de Ferro da Baviera. E tão boa solução se encontrou que, em breve foi construído uma verdadeira via indo de junto do depósito de água situado a 1.500 metros de altitude, até ao alto duma cisterna encerrada em espessas paredes, ao lado da *Casa das Neves*, nome pitoresco dum hotel para cura de ar e, simultaneamente, como estação de turismo para a prática de vários desportos de inverno.

Por simples efeito da gravidade escoa a água da cisterna de alimentação para o reservatório metálico e alongado que constitue o único vagão dêsse combóio-aguadeiro, único no mundo.

Depois, êsse combóio acionado a electricidade e rodando por sistema de cremalheira lá vai transportando algumas centenas de hectolitros de água até alcançar o reservatório-cisterna do hotel, onde despeja a sua preciosa carga líquida.

Para êste combóio de modesta tonelagem apenas duas pessoas lhe bastam à condução; uma, o maquinista, outra, o ajudante.

Mas, se no combóio o pessoal está limitado a dois indivíduos já outro tanto não sucede ao pessoal indispensável para uma constante verificação da via.

Ainda que esta seja única e não tenha a multiplicação de sinais semafóricos ou complicações de agulhas a manobrar, placas giratórias ou linhas de resguardo, não deixa, no entanto, de ser bem vigiada.

De facto, qualquer perturbação no funcionamento dêste curioso combóio, provocaria graves perturbações no fornecimento normal a que está comprometido.

Por isso a severidade com que é exercida a vigilância da via, exercida na inspecção dos rails, das travessas, do balastro, são extremas.

Ora tudo isto, como não pode deixar de ser, implica, naturalmente, em gastos elevadíssimos, unicamente suportados pelo rendimento, ou melhor, pelo preço da água.

Naquele letrado que reproduzimos na parte superior da gravura que ilustra o presente artigo lê-se o seguinte: «A 2.650 metros de altitude a

água é cara, por isso instantemente rogamos para a poupar».

* * *

Noutros pontos também do Zugspitze, no Hotel de Munich, a algumas centenas de metros acima da *Casa das Neves*, armazenam o gelo para as suas provisões necessárias. Amontoam-no em caves, depois de o haverem quebrado em blocos mais manejáveis e, quando têm a necessidade de água fazem-no fundir pela acção do fogo, o que nestas circunstâncias torna o carvão tão dispendioso como a própria água.

Assim sendo, nestes casos, a água torna-se muito mais cara do que a cerveja, transportada de Munich no período estival e que também é preciso armazenar para se poder garantir um racional consumo, mesmo assim moderado, dos habitantes do Zugspitze.

Por tôdos êstes motivos as condições de vida nestas regiões não são de molde a poderem-se julgar como absolutamente higiénicas, tanto pelo lado meramente corporal como pelo lado fisiológico, embora as estatísticas mélicas provem que não há nada de extraordinário acerca dêste ponto.

Antes assim, ainda que se possa julgar ser a água é indispensável. Ao menos, desta maneira, ao Sr. Carlos Pereira não se podem imputar outras culpas além das muitas que tem e legitimamente lhe cabem.



IMPRENSA

«A VOZ»

Passou mais um aniversário, entrando em novo ano de publicação o nosso prezado colega «A Voz».

A todos quanto ali trabalham tributamos as nossas mais sinceras felicitações com os desejos de longa vida e melhoras do seu director engenheiro Fernando de Sousa a quem abraçamos comovidamente.

* * *

O artigo que hoje publicamos intitulado «Os Caminhos de Ferro do Norte de Portugal» é transcrito de «A Voz» e da autoria do nosso querido director Fernando de Sousa.

Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

ECOS & COMENTÁRIOS

Por NICKLES



LIÇÕES DE MESTRE

GOSTAMOS imenso de viajar mas rala-nos o fígado quando o fazemos completamente isolados, sem ter com quem conversar, o que muitas vezes é preferível a ter pela frente um desses muitos passageiros que se instala num compartimento, ocupando três ou quatro lugares para poder dormir à vontade e engraxar as botas com as cobertas dos assentos.

Mas há compensações, e essas tivemos-las na última viagem que fizemos do Porto para Lisboa.

Viajava na nossa frente uma pessoa bastante conhecida em Lisboa, no meio comercial e também no meio militar, pois é oficial do exército.

Cara alegre, espírito irrequeto, conversador, bastante animado, o nosso companheiro conta-nos peripécias de viagem das quais salientamos uma que não podemos deixar de dar-lhe publicidade pela sua curiosidade e para que os nossos leitores possam avaliar a quanto vai a fúria de certos chauffeurs que muitas vezes não sabem onde lhes fica a mão direita.

Há muito tempo que não registámos uma lição tão bem dada como a que este nosso companheiro deu num volante com pretensões.

Vamos ao caso:

Seguia ele no seu carro para o Porto, acompanhado de sua família, quando a certa altura surge uma camioneta de passageiros que pede passagem.

O automóvel seguia pavorosamente por levar na sua frente uma mania de gado que vinha do pasto e, por tal, impossível era dar passagem ao veículo que fez segunda tentativa e até mesmo terceira, sem obter qualquer resultado.

Em dado momento o carro do nosso amigo sofreu um embate motivado por um arranço propositado por parte do chauffeur da camioneta que com o seu gesto provocou um desastre que podia ter graves consequências.

O oficial do Exército não se desconcertou, apesar de sua família sofrer ligeiros ferimentos e atrovessou o carro na estrada a fim de que a camioneta não pudesse passar e então ajustou contas com o malandrim que sofreu o correctivo preciso.

Verificou que a mala de viagem sofrera várias amolgadelas e obrigou o chauffeur a apagar-se exigindo-lhe a carta de matrícula ao que de princípio se recusou, e, só depois do nosso amigo lhe mostrar o cartão de identidade de oficial do exército é que, enraivecida, lhe foi arrancada das mãos, sendo necessário um gesto enérgico para o meter na ordem.

Houve vários pormenores que nos abstermos de contar e vamos concluir com o resultado final.

Conduzindo o seu carro, o oficial do Exército seguiu até à Mealhada não deixando nunca o outro veículo passar-lhe à frente.

Uma vez ali o engraxado foi entregue às autoridades locais a quem lhe foi entregue a carta e a participação da respectiva ocorrência.

Resultado:

Ao chauffeur foram aplicados seis meses de prisão; ficou sem a carta por dois anos e foi multado em dois mil escudos para o que xoso que por sua vez entregou esta importância para a Misericórdia.

Que tal esta lição de mestre?

T. S. F.

CHEGA a ser ridículo a série de disparates transmitidos pelos postos de tel-fonia, considerados de pequena expansão, que logo de manhã nos impingem babuzeiras autênticas dos meninos e das meninas que em casa não têm meias para cozer nem uma vassoura para limpar as teias de aranha do quarto de dormir e da escada.

A senhora Dona fulana pediu o tango que vamos transmitir, dedicado ao senhor fulano, cinéfilo afamado que mora na Rua dos Fanqueiros, n.º 15, 4.º andar direito, Lisboa. Eis o que nos impingiu, uma dessas manhas um desses postos.

Mais tarde, diz o mesmo posto:

Vão agora ouvir a valsa dos morcegos dedicada à senhora Dona Maria dos Santos Pardal, estabelecida com casa de gaiolas na Rua do Amparo, mesmo junto à Praça da Figueira, onde os nossos estimáveis ouvintes encontraram passalinhos, passarinhos e passarões de todas as cores, formas e feitios.

Depois, para finalizar a emissão diz:

O nosso concurso a que concorreram as sr.ªs D. Maria Pussilga, D. Amélia Marc'los, D. Flzira Coentre, D. Gertrudes Salsa, D. Manuela Cabeça de Vaca, D. Georgina Pevide e os srs. António Palito, João Duro, Grégorio Osso, Belarmino Barometro e Artur Zancu, foi ganho pela Ex.ª Senhora D. Manuela Cabeça de Vaca que tem à sua disposição dois fauteuils para o S. Luiz para a *matinée* de amanhã.

Estas senhoras ficam radiantes de ouvirem a toda a hora e a todo o momento (sem reclame ao padre Francisco, do Sales Ribeiro) o seu nome pronunciado através dos vários aparelhos de telefonia, sem se lembrarem que chegam ao ponto de cair no ridículo e dos admirarmos deste reclame tão disparatado como estúpido.

Ainda há dias dizia o *Rádio Luzo* ao terminar a sua emissão:

Temos recebido tantos telefonemas e tantos pedidos para dedicar músicas que nos é impossível citar os nomes das pessoas e tocar os discos solicitados. Se tivéssemos que citar estes nomes e tocar as músicas «tinhamos que transmitir até vir a mulher da «fava rica», palavras textuais.

Que fino!...

E as senilistas e os senilíticos ficaram peores do que baratas por não ouvirem os seus nomes pela telefonia.

Ai, que disparate!...

SERVIÇOS DE VIAÇÃO

A Direcção Geral dos Serviços de Viação, superiormente dirigida por um distinto oficial do Exército que honestamente tem desempenhado um dos cargos mais espinhosos dos serviços públicos no nosso país, acaba de publicar um relatório referente ao ano de 1933, fornecendo dados estatísticos bastante curiosos sobre o movimento do automobilismo em Portugal.

Dos dados mais curiosos extraímos os seguintes:

No ano de 1933 existiam 671 carreiras de camionetes, isto em Janeiro, porque, quando chegou o fim do ano verificou-se que haviam sido concedidas 143 carreiras novas, mas que 202 deixaram de existir por falência das respectivas empresas proprietárias e outros factos que não interessa mencionar.

A fechar o curioso relatório damos mais a seguinte e interessante nota:

O número de acidentes de viação de 1930 a 33 foi o seguinte: em 1930, 2.446 desastres, com 255 mortos e 5.081 feridos; em 1931, 1.782, com 235 mortos e 2.400 feridos; em 1932, 1.098, com 175 mortos e 1.156 feridos e em 1933, 1.061, com 175 mortos e 1.424 feridos. Graças aos meios enérgicos do Director dos Serviços de Viação e ao adjunto cap. Rodrigues

que de uma maneira tenaz tem conseguido dirigir e administrar os serviços de Viação em Portugal, o número de acidentes tem diminuído consideravelmente, o que é caso para nos felicitar-mos, assim como ao povo português, especialmente ao lisboeta.

TRISTEZAS DA GUERRA

HÁ já muito tempo publicámos nesta *Revista* um caso idêntico ao que hoje vamos contar, a propósito de um desgraçado demente que muitas mães julgam ser um filho considerado perdido quando da conflagração europeia.

Um telegrama de França conta-nos o seguinte:

«O tribunal francês terá de pronunciar-se brevemente sobre a sorte dum pobre demente chamado Anthelme Mongin, que foi feito prisioneiro durante a guerra e mais tarde repatriado. Quando chegou a Lyon foi internado num asilo.

Como não era portador de qualquer documento de identidade, foi batizado com o nome de Anthelme Mongin e tranferido em seguida para Rodez.

O ministério das Pensões mandou publicar o seu retrato nos jornais, a fim de descobrir a família do demente. Uma 20 famílias julgaram reconhecê-lo; entre as quais a da senhora Mazat, que habita em Cenzac (Dordogne), a qual afirmou que era seu filho, que desaparecera em 1915.

A senhora Mazat veio então viver para Rodez, visitando regularmente o seu suposto filho.

Como o inquérito continuasse, a família Mongin supôs reconhecer em 1932 um filho desaparecido em 1914, pedindo ao tribunal para estatuir e entregar o demente reclamado por diversos pais.

Vai ser difícil à justiça resolver este estranho conflito, porquanto cada família reconhece formalmente Mongin, exibindo provas em defesa de teses diferentes.

A propósito diz o *Diário do Alentejo*:

«Trata-se dum verdadeiro drama. Nele transparece o grande amor da família, que nem por se tratar dum infeliz demente deixa de se manifestar, a ponto do tribunal ter que decidir sobre ele. Trágica odisséia a destas mães que julgam ver no demente o perdido filho. Muito mais trágica do que a do próprio doído, cuja inconsciência não mede a extensão do drama que lhe gira à volta».

Ainda há quem dê vi. as à Guerra?

TRÁGICO BALANÇO

AQUELA revolução de outubro que acarretou para a Espanha uma grande quantidade de encargos é uma série de embaraços para o governo de Lerroux e que inutilizou as Astúrias, finalisou com o fuzilamento de mais dois desgraçados como noutra lugar nos referimos.

E, o governo espanhol publicou em opusculo o relato desse início de guerra civil que com o título de *Le Revolucion de Octubre* nos dá uma estatística, de que transcrevemos os dados mais interessantes:

Mortos: Civis, 1.051; guardas civis, 100; guardas de Segurança, 17; guardas de Vigilância, 2; guardas de Assalto, 51; Carabineros, 16; Exército, 98. Total, 1.355. Feridos: Civis, 2.051; exército e força pública, 900. Incêndios, explosões e deteriorações: Edifícios públicos, 63; igrejas, 58; fábricas, 26; pontes, 58; estradas, 31; caminhos de ferro, 66; edifícios particulares, 750.

Armas apreendidas: Grandes, 89.354; pistolas, 33.211; es-

pingardas metralhadoras, 149; pistolas metralhadoras, 98; outras metralhadoras, 27; canhões, 41. Munições encontradas: Para espingardas de guerra e caça, 97.322; para pistola e revolver, 255.375; para canhão, 1.777. Explosivos: Bombas, 31.345; petardos, 3.507. Dinamite e outras substâncias: Cartuchos, 50.585; quilos, 10.824. Roubos: Do Banco de Espanha, 14.000.000 pesetas; outros roubos e saques, 26.000.000. Total 40.000.000.

Como se vê, «aquilo» foi um paraíso...

Que encantador reclame, não acham?

CONCURSOS IDIOTAS

ANUNCIOU o *Diário de Lisboa* que se havia realizado em Nova York um concurso de pernas, no qual obteve o primeiro prémio a menina Leone de Sousa, portuguesa, com muita honra p'rá família.

Diz o mesmo jornal que o concurso foi sério e renhido, aparecendo mulheres de todo o mundo, até mesmo algumas com pernas de borracha e de madeira que se julgavam com direito a uma boa classificação.

Foi realmente um caso sério pois a comissão organizadora foi forçada a correr com as portadoras de pernas de alicate, pernas de aranha e pernas de grande e pequeno calibre.

Tudo isto está muito bem e ficam muito bem ao *Diário de Lisboa* esses sentimentos de propaganda das pernas portuguesas, pois já que não ganhamos nenhum concurso, venha este das pernas que é um rico e decente reclame cá para o nosso país.

É engraçado o que se passou depois desse concurso; que um príncipe (?) pediu em casamento a «dama» portuguesa, que uma emissora lhe quis registar a voz e as pernas, etc., etc..

Que fará agora a Madame Leone quando vier para Lisboa?

Que contatos e concursos fará?

COMBATENTES DA GUERRA

UMA medida acertada vai agora ser posta em prática a fim de evitar abusos que têm trazido sérias consequências às autoridades e só servem para desprestígio da nação e dos combatentes verdadeiros que querem andar sempre de cabeça levantada.

Por todos os lados aparecem cavalheiros que se dizem combatentes da Grande Guerra, ostentando muitas vezes insignias para demonstrarem a veracidade das suas afirmações e assim extorquem dinheiro e géneros aos incautos.

Medida acertada foi pois a do Governo que fez publicar a seguinte nota:

«Convindo assentar sobre o que se deve entender por «combatentes», a fim de ser concedida uma rigorosa e justa de ignação de «Combatentes da Grande Guerra» aos indivíduos que tomaram parte na Grande Guerra, na Europa e na África, foram nomeados o capitão de fragata sr. Fernando Branco, capitão-tenente sr. Oliveira Pinto e o 2.º tenente sr. António de Oliveira, para, colhendo as informações e opiniões individuais que julgarem convenientes, elaborarem, no prazo de 30 dias, um relatório com as conclusões dos pareceres acerca de quais são os indivíduos a quem rigorosamente cabe aquela designação».

Esta notícia passou despercebida a grande parte da imprensa o que é para admirar e... lamentar.

Medidas assim são sempre acertadas.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

CONCURSOS HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Fevereiro de 1895)

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Junta Autónoma de Estradas

Direcção dos Serviços de Construção

Encontram-se abertos os seguintes concursos públicos, cuja realização se efectua no dia 27 de Fevereiro de 1955, das 15 às 15 1/2 horas, perante a respectiva comissão.

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

Estrada Nacional, n.º 17-1.ª — Tróço entre Estremoz e a estação do caminho de ferro de Portalegre e seus ramais para a mesma estação. (8.ª Secção).

Arrematação da empreitada de reparação e betuminização do tróço e ramais acima indicado, cuja

Base de licitação é 2.168.000\$06
Depósito provisório 54.200\$00.

Estrada Nacional, n.º 48-2.ª — Lanço entre a Porteira da Arrancada e Vale do Lobo. (14.ª Secção).

Arrematação da empreitada de construção do empedrado e alargamento de terraplanagem do tróço de estrada acima indicado, cuja

Base de licitação é 1.019.110\$00
Depósito provisório 27.278\$00.

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

ADJUDICAÇÕES

Estrada Nacional, n.º 6-2.ª — Entre a estação do caminho de ferro de Tâmega e Balugães (Quilómetro 36,838) e seu ramal para a estação de Tâmega. (11.ª Secção).

Adjudicada a Pinto Lopes & C.ª, por 420.000\$00.

Estrada Nacional, n.º 32-2.ª — Ramal para S. João da Madeira — Lanço de Gandra a Carro Quebrado. (2.ª Secção).

Adjudicada a Adelino Soares de Pinho, por 357.780\$00

LINHAS PORTUGUEZAS

Distinção merecida — A sociedade dos engenheiros civis de França, na sua sessão de 4 do mez passado, por proposta da sua direcção, nomeou membro correspondente da mesma sociedade, em Lisboa, o sr. H. E. Boyer, actual administrador-director da companhia real.

Ascensores de Lisboa — Tem funcionado muito bem o novo carro que a companhia dos ascensores poz em circulação na linha Camões-Estrela.

E' aberto, com cortinas lateraes e bem arejado.

A direcção da companhia, com a sollicitude que a caracteriza, tem mandado pôr este carro sempre de noite quando vê que o thermometro marca os maiores frios do nosso clima ou a chuva cae em torrentes, o que, especialmente á sahida dos theatros, tem sido de grande utilidade... para os medicos e pharmaceuticos que estão reconhecidissimos á benemerita direcção da companhia.

Estação central do Porto — Acha-se quasi concluida a demolição da parte do extinto convento da Ave-Maria onde deve edificar-se a estação central dos caminhos de ferro.

As obras do tunnel da Ave-Maria proseguem tambem com toda a regularidade. Na extensão de 100 metros o alargamento da galeria conta 8 metros por 7 de altura.

Começou tambem já o desaterro para se fazer a bocca do tunnel do lado de S. Bento.

Estação dos wagons-leites — Desde 20 do corrente a actual estação da companhia dos wagons-leites, junto á estação central do Rocio e ao Grande Hotel Avenida-Palace, passa a funcionar sob a responsabilidade da companhia real, continuando a fazer o mesmo serviço, como até aqui, isto é, a vender os bilhetes para o sud-express e logares de luxo nos comboios correios e os respectivos supplementos, marcando os logares, etc..

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

DESERTA

Estrada Nacional, n.º 2 e 6-2.ª — Lanço entre Balugães e Ponto do Lima. (9.ª Secção).

Adjudicada a Joaquim da Fonseca, por 1.568.800\$00.

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

Adjudicada a Bénard Guedes, & C.ª, por 810.000\$00.

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

Adjudicada a António Monteiro Alves Cerdora, por 220.000\$00.

BIBLIOGRAFIA PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

«MOUSINHO DE ALBUQUERQUE»,

por *Eduardo de Noronha*

Falar de Mousinho é evocar toda uma epopeia vivida e sofrida pela conquista da África para Portugal. A ocupação e o exercício da soberania portuguesa estendida a toda a África Oriental, à espada de Mousinho são devidos, tal como as descobertas são devidas aos grandes descobridores de quatrocentos e de quinhentos.

Sem a sua acção certa e grande risco teriam corrido os nossos domínios moçambicanos, talvez a estas horas, em grande parte, em outras mãos.

O livro de Eduardo de Noronha que à história pátria consagrou todo o seu labor de português apaixonado pelas nossas glórias passadas e presentes, é, como o seu nome indica, inteiramente dedicado à exaltação da figura moral e de guerreiro de Mousinho de Albuquerque.

Todas as campanhas em que tomou parte, desde Coolela até à campanha dos Namarrais, perpassam ante os nossos olhos, em atitudes de espanto, de emoção, sacrifício e de glória.

Nada se perde ao ler aquelas páginas, desde os ensinamentos colossais, até ao relato minucioso da preparação e execução dos feitos de armas em que Mousinho tomou parte.

Dentre todas essas páginas, destacaremos as que se referem à prisão do régulo Gungunhana, pelo quadro que nos traça da sua herocidade sem limites.

Todas as figuras das campanhas de África e que colaboraram com Mousinho, ali estão presentes, vivas, a valorisar a obra comum.

De página em página, o livro prende todos aqueles que se interessam pela história das nossas colónias.

Ali vive e palpita o sacrifício de todos, desde o soldado que tomba ao formar quadrado, até ao do chefe incontestado que é o fulcro de toda a obra.

Distingue-se também o livro pelo carinho que dedica e o cuidado com que trata a obra administrativa de Mousinho, filha mais da experiência, do que de abstratas teorias, lidas em velhos livros, que é todo o armazém de conhecimentos que, sobre o assunto, têm muitos dos nossos colonialistas — que nas colónias nunca puzeram pé.

O fim do livro é dedicado ao que se pode chamar a tragédia de Mousinho.

Trata o assunto com a discreção de um artista e a máguia que nos deve causar o ter desaparecido tão cedo, quem tão útil poderia ter sido ainda à Pátria que tanto amou e serviu.

Não entra em explicações como tantos outros, profanamente, têm procurado fazer acerca do suicídio deste soldado.

Como os grandes homens, na vida e na morte de

«LA ROUTE ET LE RAIL»

Nos últimos vinte anos poucas publicações têm aparecido de interesse geral e especial para a engenharia.

Aparece-nos sobre a nossa mesa de trabalho, editado como documentos da Câmara de Comércio Internacional, um volume de 490 páginas de texto e alguns mapas elucidativos das bases jurídicas de organização das empresas de transportes por via férrea e de transportes automóveis pela estrada.

Esta obra — «La Route et le Rail» — é uma publicação utilíssima que descreve e difere as diferentes soluções possíveis do problema, difícil hoje em todos os países, entre a estrada e o carril.

Estes dois importantes problemas foram, depois de um aturadíssimo estudo, versados no último congresso de Washington, que teve lugar em 1931, discutidos e analisados debaixo de todos os pontos de vista, com um interesse especial pelo desenvolvimento do tráfego do automobilismo sobre o tráfego ferroviário dentro das suas diferentes categorias de mercadorias, cujos efeitos são sempre de empresa, devido à falta de estabilidade das tarifas de camionagem.

Hoje, o problema da coordenação da estrada e do carril constitui um ponto de grande importância dentro da economia de uma nação.

Difícilmente demonstra esta importante obra a segurança de qualquer mercadoria transportada por camionagem que, não oferece ao expedidor ou destinatário uma garantia segura como no caminho de ferro possuidor de condições de maior estabilidade e interesse para quem não quer ver desvalorizar-se essa mercadoria.

Apreciada a obra da Câmara de Comércio Internacional «La Route et le Rail» — podemos dizer que os assuntos versados nela, demonstram bem um êxito notável dentro dos quarenta países onde estes problemas se estão debatendo com certa gravidade, e é assegurada uma venda garantida não só pelos técnicos de engenharias, como também por todas as pessoas que se interessam pelo desenvolvimento dos problemas do turismo em geral.

O preço desta obra é de 60 francos, mas beneficiam do desconto de 15 francos os membros da C. C. I.

Mousinho, tudo aconteceu por altos desígnios desconhecidos, e a mesma voz que o chamou à vitória, foi de certo a mesma que o levou à derrota e o fez tombar, cheio de desilusões.

Grande figura a deste português, que com os anos não perde nada do seu encanto, mas antes mais avulta ante os nossos olhos, como se fora uma lenda.

Este livro de Eduardo de Noronha consagrado à vida do herói das campanhas de África, bem merece ser lido por todos os portugueses, para quem a Pátria é alguma coisa mais do que uma palavra vã, ou um motivo de discórdia.

Dr. ALFREDO BROCHADO

Os nossos mortos

SILVEIRA RAMOS

Acabamos de perder uma figura dominante pelas suas qualidades militares e pela sua valentia também um dos homens em quem podíamos depositar uma confiança absoluta.

Essa figura é o tenente-coronel Fernando Coutinho Silveira Ramos falecido no dia 7 do corrente, pelas 16 horas, num quarto particular do hospital de S. José.

Homem de uma só fé, possuidor de uma coragem inegalável Silveira Ramos foi um sacrificado e um perseguido por só professar uma opinião política, mas uma só durante toda a sua vida de nobre cavaleiro, o que foi desde tenra idade.

O seu registo biográfico é glorioso.

Vamos resumir-lo:

Antes de 1910 dedicava-se aos problemas do hipismo desportivo e, foi, durante muito tempo, um «leader» notável, obtendo trofeus honrosos em vários certames internacionais, como por exemplo, em S. Sebastião e Madrid.

Foi director da Sociedade Hípica Portuguesa em anos sucessivos, e ao seu impulso e iniciativa se devem os grandes progressos do hipismo português.

Quando rebentou o movimento político que havia de dar lugar ao regime vigente, Silveira Ramos era tenente de lanceiros 2. Ao lado de Estevam Wanzeler, Masquez de Belas e outros em absoluto desacôrdo com as ideias democratas triunfantes, lutou até à última hora. Ao lado do nome sempre glorioso do insigne comandante Paiva Couceiro, o seu nome figura entre os mais denodados lutadores.

Foi, pela sua atitude, separado do Exército, deliberação iníqua que Sidónio Pais veio a reparar em 1917, entregando-lhe o comando de lanceiros 2.

Quando as vicissitudes políticas levaram os monárquicos à Serra do Monsanto em 1919, Silveira Ramos,

fiel, destemidamente fiel aos seus princípios, lutou novamente.

A sua acção, como comandante militar nesse acontecimento político, estrelou de rara expressão a sua coragem e a sua convicção política, de modo tal e tanto que desde logo e sempre Silveira Ramos foi designado pelos seus companheiros, vencidos como êle, pelo «Comandante Silveira Ramos», título de bravura e lealdade que recebeu, sentiu e respeitou em fé e coerência política até à hora lamentável da sua morte.

Demitido durante muitos anos manteve um honrado, nobre e patriótico isolamento, tendo sobretudo em frente e alto a ideia da pátria.

O actual estado político reintegrou-o na situação de reforma, no posto que ocupava, de tenente-coronel.

Sempre equilibrado em todos os actos da sua existência, Silveira Ramos vivia actualmente uma vida modesta, longe dos lucos materiais, confinado apenas no ambiente afectivo dos seus muitos admiradores que nunca deixaram de ver nele o chefe de altiva nobresa, de inconfundível lealdade, de impecável moral.

O comandante Silveira Ramos morreu aos 55 anos, rodeado dos amigos.

* * *

Era filho do general Silveira Ramos, que durante anos comandou a divisão do Porto e da sr.^a D. Helena da Silva Ramos; irmão dos srs. capitão reformado da Marinha Pedro Coutinho da Silveira Ramos, capitão reformado do Exército Francisco Silveira Ramos e de D. Maria Manuela Ramos Steglich, e tio dos srs. dr. Alberto Coutinho, Pedro António e Felizardo Silveira Ramos e do engenheiro Silveira Ramos.

O seu funeral teve uma emoção profunda de tristeza vendo-se os seus amigos e companheiros acompanhá-lo a pé de cabeça ao léu, até ao cemitério dos Prazeres, como preito da última homenagem, não a um vencido mas sim a um vencedor.

A *Gazeta* fez-se representar pelo seu amigo e companheiro Carlos d'Ornellas.



Mala Real Ingleza (Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2323-5-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Intante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

H U M O R I S M O

UM francês querendo sustentar diante de um espanhol que os combóios do seu país andavam com muito mais rapidez do que os de Espanha, afirmava descaradamente:

— Os combóios expressos, em França, chegam a andar a mais de 500 quilómetros à hora!

— Não me admira isso — replicou tranquilamente o espanhol. — Quer o senhor saber o que me aconteceu uma vez?

— Querendo eu sair de Madrid no expresso do Norte, entrei na estação quando o combóio estava já prestes a partir. Subi para a carruagem, apressadamente e, quando me debruçava da portinhola para a fechar, dirigi-se a mim o chefe da estação, censurando a minha imprudência e inactivando-me com palavras que eu julguei insolentes e injuriosas.

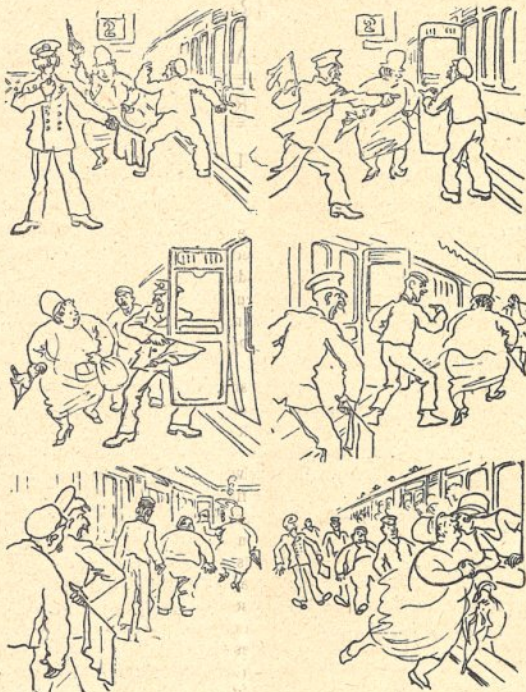
— Perdi a cabeça e... zás, despedi-lhe uma bofetada; mas, imediatamente me arrependi do meu impulso de furor, porque, enquanto a minha mão se levantava no ar traçando a trajectória agressiva daquela tremenda bofetada, o combóio poz-se em marcha e quem apanhou o tabefe foi o pobre chefe da estação imediata!

— ? ! ? ! ? !

EM viagem. Já no combóio: A senhora — Tens a certeza de que não esqueceu nada, Maria?

A criada — Deixe-me vêr, minha senhora... vão as duas malas grandes, os dois sacos, as duas chapeleiras... Ah! Minha senhora! Esqueceu-se do seu marido que ficou fechado na casa do banho.

À PARTIDA DO COMBÓIO



(Do «Punch»)

Uma senhora anafada
Chega ao combóio atrasada,

Detém o chefe a partida
Ao vê-la tão 'sbaforida,

E, por ter delicadeza,
Manda com toda a presteza,

Procurar-lhe um bom lugar
Para nele se instalar.

Porém, não qu'ria seguir
E, tamanha correria,

Era p'ra se despedir
Duma amiga que lá fá!

J E A N P E R S O N N E

Explicavam a um sujeito o maquinismo das locomotivas:
— Eu compreendo tudo isso perfeitamente, disse o homem, mas há só uma coisa que não sei explicar.

— O que é?

— É como tudo isto pode andar sem ser puxado por cavalos!

EM certa casa de velhos fidalgos havia morrido a Maria, velha cosinheira que entrara como criada aos 17 anos e morrera com perto de 70.

Com pouca vontade a dona da casa tomou outra cosinheira, aparentando os seus 40 anos, que lhe pareceu assim mais geitosa e por ter obtido boas informações.

Certa noite — isto quando a roda da loteria da Misericórdia passou a funcionar à noite — a cosinheira aflita grita pela patrão:

— Minha senhora, minha senhora!...

— O que é, respondeu a patrão.

— Saiu-me a sorte grande, na loteria!

— Sério? Nesse caso, suponho que nos quer deixar?

— Sim, respondeu a nova cosinheira. .. isto é... a não ser que a senhora queira entrar ao meu serviço.

CONSELHEIRO Antunes volta duma viagem pela Itália e gaba-se de ter visitado completamente a cidade de Roma em dois dias...

— Isso não é possível, diz-lhe um dos seus amigos.

— É tal. Minha mulher visitava as igrejas, minha filha as casas de modas, minha sogra as ruínas romanas e eu percorria os restaurantes e os cafés.

À noite reuniamo-nos todos os quatro, e, cada qual comunicava as suas impressões aos outros. Claro que eu era sempre quem ficava com mais impressões pelas liras que era forçado a largar depois, pelo menos à minha filha.

FOLHETIM DA "GAZETA"

OS MISTÉRIOS DA SUBJECTIVIDADE

2.º

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

Por ALEXANDRE FILIPE SETTAS

Só bem tardiamente, quando se estabeleceu o inquérito à responsabilidade da ardilosa espíã é que se veio a saber como as informações prestadas aos outros agentes da rectaguarda eram encaminhadas. Sem conhecimento dos próprios transmissores dessas notificações, eram os licenciados ou convalescentes, saídos da ambulância com alta ou licenciados para convalescer fora da zona de guerra que as transmitiam, pois serviam de portadores de bilhetes e cartas recebidas da enfermeira com a inocente incumbência de os deitar nas caixas postais de Paris, a-fim-de apressar a sua distribuição — dizia ela — ao destinatário.

Porém, apertando o rigor das suas malhas em que a haviam começado a inspecionar de certa vez em que desembarcava em Paris um soldado, convalescente, saído dessa ambulância, creio na Argonne prenderam-no e conduziram-no à Secção de Segurança dos Exércitos, organismo dependente da 2.ª Repartição.

Imediatamente, pela vista das cartas que o detido nem sequer esboçara vontade de ocultar a posse, veio a descobrir-se todo o ciclo da grave traição.

As cartas de aparência inofensiva, eram todas dirigidas a um dentista da capital francesa, mas no interior do seu sobrescrito, sob o papel do fôrro, tinham sido inscritos diversos sinais convencionados, feitos com o vulgarizado auxílio do sumo de limão.

Assim desta maneira a mesma mulher que sabia cuidar dos feridos nas ambulâncias sanitárias com maravilhoso interesse onde era apreciada auxiliar, não hesitava em ser, ao mesmo tempo — que enredo, o do Destino! —, a própria causadora de tantos sofrimentos, para os quais talvez houvesse contribuído com as suas informações.

Descoberta a malévola acção da enfermeira foi esta detida e, sob a indignação geral de todo o pessoal e doentes da ambulância que a isso se opunham, quasi enérgicamente, foi então manietada e remetida para uma prisão da rectaguarda.

Quando a interrogaram logo se constatou que a sua consciência não tinha a

compressão nítida da terrível realidade. Parecia apática, enternecida, demente.

Durante horas seguidas, enquanto durou o interrogatório a que a submeteram, apenas respondeu por monossílabos ou frases entrecortadas por palavras de sentido desconexo.

Como fôsse bem visível a fadiga moral e mental em que o seu espírito estava mergulhado, o que francamente acusava pelo semblante abatido e ainda por se haver queixado de incriveis dores de cabeça, deixaram-na, por fim, repousar.

Manteve-se nesse estado de torpor ainda por bastante tempo mas, subitamente e como que impulsionada por enérgica mola em breve se realentou e, tomada por incrível crise nervosa, chorando e predispondo à comiseração dos seus inqueridores, confessou:

— «Façam de mim o que entenderem. Amo a minha pátria idolatradamente e os seus filhos, os nossos soldados, mas, no entanto, à voz dele que oiço no meu intimo e me ordena o seu extermínio, eu, embora reagisse, nunca conseguia resistir a tamanha força misteriosa, à vontade dele que, como uma louca me impelia para o mal. Ah, castigai-me, eu sei que bem o mereço, a-pesar de tudo!»

Depois, mais acabrunhada, contou entre soluços o seguinte:

«No decorrer duma viagem das que eu costumava fazer a Paris, fui certa vez incomodada por uma arrelhadora dor de dentes. Procurei, em vista disso, um dentista qualquer que, por acaso, era de nacionalidade estrangeira. Em rápida conversação veio a saber que eu prestava serviço numa ambulância do front e, então, sob o protesto de que escasseando anestésicos me poderia evitar o sofrimento com a aplicação da sua influência magnética, permiti-lhe que me efectuasse uns passes, que me fixasse com o seu olhar rijo, penetrante, gélido, enfim, que fizesse de mim tudo o mais que entendesse para me mergulhar nas delícias do torpor hipnótico.

Quando acordei estava bem disposta, sem dores de dentes, mas ficava desde esse momento à mercê dele, do dentista

magnetizador, do dominador dos meus pensamentos e que me dera a ordem infame de por todos os meios ao meu alcance eu vir a prejudicar a querida Pátria que servia nitidamente compenetrada dos meus deveres, deixando-me para sempre, mesmo em perfeita vigília, sob essa influência que tanto me persegue e faz sofrer».

Examinada clinicamente após esta confissão, facilmente se poud constatar a sua verdadeira passividade, sujeita aos transe medianímicos e por esse facto ficou a responsabilidade moral da delinquente muitíssimo atenuada.

De resto era compreensível. Subjugada desde o tal momento pela vontade tirânica de quem lhe havia profundamente impressionado o seu subconsciente, a desgraçada mulher não tivera forças para se libertar de tão irresistível empresa.

Por isso ela traíra, a despeito da sua débil reacção e, como se o destino lhe ironizasse as acções, trocava depois esses instintos felinos de grande traidora pelos brandos desvelos de caridosa enfermeira, sempre atenta às cabeceiras dos seus doentes.

Depois, perturbada e sofrendo a ideia de em breve ser presente a um conselho de guerra, para responder pela falta inconsciente que cometera e era gravíssima, essa misteriosa mulher absorveu uma dose de veronal tão excessiva que, pela morte provocada para sempre se furtou à justiça dos homens.

Quanto ao dentista estrangeiro, obedecendo não se sabe se a qualquer presentimento ou conveniente aviso, desapareceu para parte incerta e, quando logo passados poucos dias a polícia o ia procurar tinha já abandonado o consultório sem deixar o mínimo indício da sua permanência e pessoa.

Quem era Jack, o estripador

Quando há cerca de trinta anos a literatura do género policial se desenvolveu entre nós, fizeram época as obras de Sir Arthur Conan Doyle e as principais personagens ao redor de quem giravam

as enfabulações descritas, atingiram então foros de grande vulgaridade. Eram elas o detective Scherlock Holmes e o seu inseparável auxiliar Harry Taxon que, julgados pela apaixonada apreciação dos leitores, passavam por seres verdadeiros, dispondo de incriáveis habilidades e argúcia e os únicos capazes de descobrirem os mais emaranhados enredos dos feitos criminológicos.

Se, noutra época já distante, a imaginação ardente de Ponson du Terrail criara a aventureira vida dum «Rocambolo», Conan Doyle, escritor londrino, nascido noutra época, mais realista e científico, transplantara para o campo romanesco o produto das suas locobrações científicas, utilizando-as com agradável amenidade nas novelas policiais que foi escrevendo e lhe renderam dinheiro a ródos. Espírito muitíssimo culto, gozando duma criadora inteligência, plena de excepcionais faculdades de observação e dum raciocínio profundamente deductivo, punha tais predicações ao serviço da sua pena, apresentando em vários assuntos novelescos, do mais empolgante interesse, o produto duma tal imaginação fértil e inexgotável, que conseguia assim agradar ao grande público, pelo qual era admirado, não só pela lógica das deduções apresentadas e encadeiadas com notável êxito, como também pelos entrechos em que fazia desenrolar as acções a suceder.

Nessas obras onde se equilibram a lógica analítica dos factos com as circunstâncias judiciosamente premeditadas dos entrechos convenientemente escolhidos, conseguiu Conan Doyle manter em constante interesse a curiosidade dos leitores, sem que nunca viesse a falhar a razão admissível dos factos urdidos, pela impossibilidade de qualquer solução menos viável no campo racional das circunstâncias demonstradas.

Porém, das obras autênticas desse autor (*), muitas outras derivaram, mais ou menos interessantes, apócrifas, ou absurdas e, justo é confessá-lo, algumas com absoluta carência do genial engenho do seu percursor.

Apresentavam-se, então, em folhetos de 24 páginas, vendidos ao acessível preço de 60 réis, (\$06) cada número, os quais constituíam, invariavelmente, um episódio completo e eram parte integrante da colecção «A Novela Popular» que tinha como sub-título o nome de «Aventuras Policiais».

Do seu autor, nesses folhetos de frívola literatura policial, havia desaparecido a garantia do nome de Conan Doyle, que lhe era atribuído no início da publicação, e, o do tradutor, que não se indicava nem por pseudónimo, era igualmente desconhecido do grande público.

Contudo sabia-se que um antigo jornalista, recentemente falecido, o inteli-

gente G. H., à custa do seu esforço mental conseguia manter por habilidoso artificio a regular produção dessa literatura barata, puéril, mas muitíssimo difundida, e que alcançara empolgar o espírito dos seus inúmeros leitores com a reprodução ousada dos processos de Conan Doyle, utilizando a tal ponto a semelhança de processos na movimentação das novelescas figuras que até — em 1910 — nos chegou a dar uma das acções de Scherlock Holmes, como desenrolada em Lisboa, na praça de touros do Campo Pequeno.

Mas, como era indispensável restringir ou desenvolver os assuntos de que tratava, ao espaço limitado da publicação e de forma a sujeitar-se o episódio às 24 páginas do texto, alteravam-se as bases, suprimindo elementos acessórios indispensáveis e outras vezes, desprezando mesmo factores de importância capital para o conveniente desenrolar das acções descritas.

Estavam neste caso as façanhas do criminoso Jack, o estripador, que, focadas apenas sob o conveniente aspecto duma novela policial deixavam no campo do obscurantismo o que de mais interessante esse caso poderia constituir — a sua razão psicológica —.

E, porque na essência o assunto é proximamente similar dos outros dois casos que abordamos, vamos referi-lo aqui aos nossos estimados leitores, ainda que rezumidamente, mas baseados em tópicos da garantia para demonstrar que a pernicioso influência sofrida por Matuscka, o descarrilhador de comboios, era irmã gémea da mesma força que noutros tempos levou Jack, o estripador, a cometer o seu 17.º assassinato.

*

É do domínio público que o melhor núcleo das polícias especializadas em vários ramos, desde o administrativo até ao que se conjuga com os serviços secretos da espionagem internacional é o que funciona em Londres e está subordinado ao nome consagrado de *Scotland Yard*.

Mas, embora o seu funcionamento seja exemplar não ficam por isso anulados os insucessos dos seus profissionais, considerados como os melhores do mundo.

Se não vejamos:

Na história do crime houve um tristemente celebrado assassino que ficou para a posteridade cognominado com o epíteto de Jack, o estripador.

Pois bem, durante muito tempo o povo londrino andou inquieto, verdadeiramente alarmado, com as mortes nimbadas de completo mistério que, de quando em vez eram anunciadas pelos grandes rotativos ingleses.

Os cadáveres das vítimas apareciam cientificamente mutilados, denotando a perícia dum retalhamento anatómico, pela mão hábil do autor de tão hediondos crimes.

A polícia inglesa, sagaz e justamente considerada, poz-se muitíssimas vezes em campo, mas jamais conseguiu encontrar o criminoso ou, pelo menos, a almejada pista.

Por fim, conjuntamente com os mais experimentados *detectives* franceses, alemães, holandeses, italianos, espanhóis e americanos, foram empregados esforços incalculáveis para descobrir o monstro assassino, mas tudo baldado.

Depois, assentando noutra tática, resolveram oferecer 30.000 libras de prémio, acrescido da pensão de 1.500 libras anuais, a quem denunciasses o criminoso, mas nem mesmo dessa maneira aguçaram o furo dos investigadores.

E a sombra negra, horrível, tenebrosa, de Jack, o estripador, continuava a passear lugubrememente nas sórdidas ruas de Whitechapel, cruzando o bairro como um fantasma inacessível aos olhares prescutores dos agentes de *Scotland Yard* que, segundo instruções recebidas, deveriam rondar por esses recessos lóbregos e mal afamados, onde os crimes se praticavam.

No entanto, o tempo ia decorrendo e as vítimas continuavam a aparecer com rigorosa e sistemática frequência. O próprio assassino, com inextinguível audácia ia avisando a polícia de que em tal data mais um crime idêntico se perpetraria. E assim era, na realidade, pois essas terríficas promessas cumpriam-se diabólicamente.

Sobre estes acontecimentos criminológicos muitas hipóteses se admitiram e bastantes suposições se fizeram. Nessa época o escritor inglês Conan Doyle, para não fugir à tentação de tão colossoal assunto e também para dar margem ao aproveitamento actualizado do que empolgava a opinião pública, judiciosamente escreveu algo sobre o triste caso. Porém, como escrevera por hipótese, enganou-se, demonstrando dessa maneira a falência da sua capacidade para bem historiar a personagem do estripador que continuou sempre mergulhado no mais absoluto sigilo até que em 1951 o «DAILY EXPRESS» — de onde extraímos parte destas notas — veio a esclarecer que Jack, o estripador, era um tal Doutor Jekyll e simultaneamente Mr. Hyde, isto é, de dia, um médico respeitável e de bondade inconfundível, de West End, e, de noite, o diabo afigurado de humano dos mais terríveis.

Mas, para melhor tratarmos da personalidade do tenebroso Jack, devemos retroceder à época dos crimes e falarmos de Roberto James Lees, o seu único descobridor, falecido há cerca de quatro anos, o qual era a pessoa que conseguia interessar a rainha Vitória, de Inglaterra, nas ciências psíquicas e recebera, durante anos, uma pensão do COFRE PRIVADO, com a condição de nunca revelar o verdadeiro nome de Jack, o estripador.

(Continua)

(*) Quasi todas estas obras foram traduzidas por Oldemiro Cesar





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

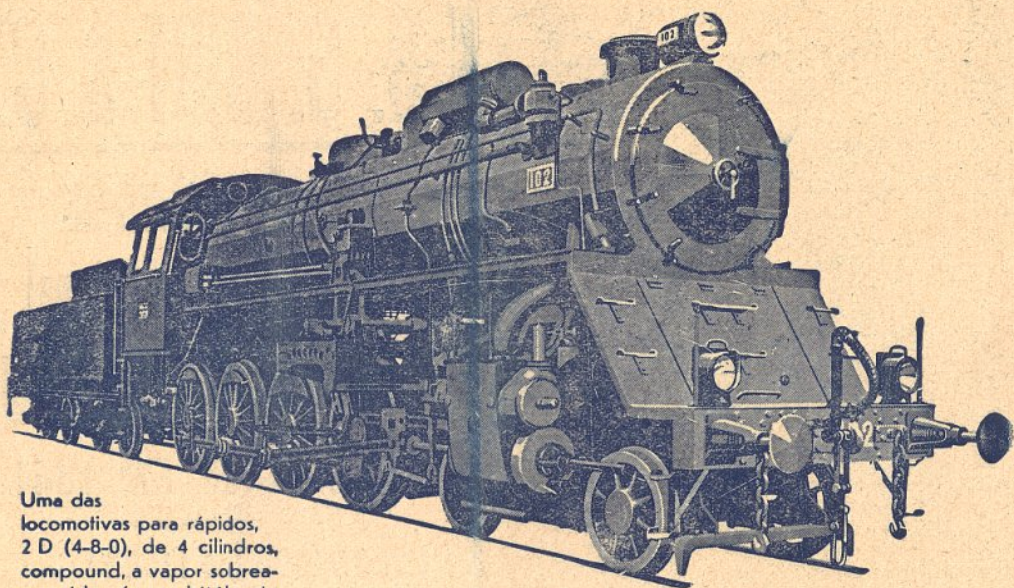
LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de agua, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterraneas eléctricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

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

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



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

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

Há já mais de meio seculo

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

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA