

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liège, 1905

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luis, 1904, medalha de bronze

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O :

Viagens e Tarifas. — O Plano de agrupamento das linhas classificadas, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — O Metropolitano de Lisboa, por CALADO RODRIGUES. — O seu desenvolvimento ferroviário após a grande Guerra. — Supressão de passagens de nível, por CARLOS D'ORNELLAS. — Associação da Imprensa Técnica e Profissional. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Ha quarenta anos. — O desvio de tráfego por estrada, em Espanha. — Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional. — Viagens e transportes. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, pelo Eng.^o PINTO TEIXEIRA. — Imprensa :— :— : Técnica e Profissional :— :— :

ANEXO NESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Aviso ao Público. — (3.^o Aditamento ao Aviso ao Público A n.^o 57). — Serviço combinado com o Caminho de Ferro Mineiro do Lena. — Troço em — exploração de Martingança a Porto de Mós —

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO AMPAO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel de Eng. JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

Portugal . (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha () pesetas. .	35.00
França () francos. .	100
Africa ()	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrazados.	5\$00

RÉDACCÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7
Telef. P B X 2 0158
DIRECCÃO: 2 7520

Viagens e Tarifas

EXISTE, de ha muito, uma utilissima tarifa de transportes a domicilio, nas duas capitais do país, a qual vem prestando ao público assinalados e importantes serviços, sob o ponto de vista de comodidade e de economia na condução de mercadorias.

E' para lamentar, apenas que esse vantajoso sistema de transportes não se alargue a outras terras, aliás já hoje muito desenvolvidas e em constante desenvolvimento, como Braga, Evora, Beja, Aveiro, Coimbra, Figueira da Foz, Santarem, etc., e mais para desejar seria que essa tarifa de camionagens domiciliarias tivesse a necessaria divulgação, aperfeiçoando-se, ao mesmo tempo, os meios de condução por tal sistema.

Com efeito existem muitas estações, por esse pais fóra, cujos transportadores a não conhecem, e sabemos até que a maior parte das expedições deixam de ser feitas ao seu abrigo por falta da necessaria propaganda, por quem de direito, junto dêsses mesmos transportadores.

Já em números anteriores da *Gazeta* nos referimos a tais anomalias, que era mais que tempo de remediar, por isso que as mercadorias, despachadas directamente ao domicilio dos consignatários, teriam a vantagem, muito para considerar, de serem sempre conduzidas sob a responsabilidade idónea da Companhia expedidora e da Empresa Geral de Transportes, à companhia agregada para tal fim, evitando-se os prejuizos a que dão sempre lugar as baldeações e transportes por veículos particulares que, não só cobram um preço de frete mais elevado mas, e sobretudo, quasi nunca são responsabilisadas pelas avarias ou faltas a que dão origem.

Como o problema é de interesse geral, dêle nos ocuparemos mais de espaço e sempre que o entendâmos oportuno, pois à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não são alheias questões desta transcendencia e está no seu programa — velho programa, por sinal! — trata-los com carinho e com o necessário desenvolvimento que reclamam os interesses gerais da nação.

O PLANO DE AGRUPAMENTO DAS LINHAS CLASSIFICADAS

(Continuado da Gazeta de 16 de Agosto de 1930)

Pelo Eng.^o FERNANDO DE SOUSA

Conforme aírás se ponderou, poder-se-iam dividir as linhas de via estreita (com exclusão dos pequenos grupos do Lena, de Loures e de Tejo-Oceano-Sado), não em dois, mas em três grupos.

O primeiro seria o das linhas do Minho, definido já no Dec. n.^o 12.568, tendo por nucleo as da Companhia do Norte de Portugal, a que se acrescentaria a do Corgo para melhor organização dessa linha em possível concorrência com a do Tamega para certas relações.

Estão incluídas na primeira fase da construção prescrita no Dec. n.^o 18:190: a transversal do Minho dos Arcos de Val de Vez, concedida já de Braga a Guimarães à Companhia do Norte; a linha do Lima, com o primeiro lanço de Viana a Lanhezes em construção pelo Estado; o troço da Trindade á Boa Vista, da linha de Guimarães, concedido á mesma companhia; a linha do Ave, de Caniços ao Arco de Baulhe; os troços da linha do Tamega de Celorico á do Corgo; a transversal do Minho em Crespos; o troço da linha de Famalicão, d'essa vila, á linha do Ave; toda a linha litoral do Minho, Povoa a Viana, da qual está concedido o troço de Povoa a Espozende á Companhia do Norte.

Está pois prevista para futuro proximo a construção de quasi todas as linhas secundárias do Minho e a sua ligação com a do Corgo.

Por varios decretos com força de lei já promulgados, tem existencia legal o grupo das linhas secundarias do Minho, em via de realização rapida e quasi integral.

Quanto ás de Traz-os-Montes, de via estreita, que nele devem ser incorporadas, fariam parte do grupo previsto ao norte do Douro, mas só gradualmente se completaria essa incorporação, de que é condição essencial a construção da transversal de Traz-os-

Montes, que liga as linhas transmontanas existentes, ao menos até Mirandela.

* * *

O segundo grupo seria o da Beira litoral, compreendendo 226 km. de linhas em exploração, do Vouga e de Santa Comba a Vizeu, e as linhas classificadas de Crestuma, Cantanhede, transversal de Castro Daire, de Gouveia, de Arganil, de Penacova, de Entroncamente a Miranda e parte da linha da Certã de Tomar a Castelo Branco, a transversal de Figueiró e a parte da linha do Côa de Castelo Branco ao Sabugal.

O troço da Regua a Lamego deve tambem fazer parte da transversal de Castro Daire.

Somaria tudo cerca de 1.000 km., possivelmente reduzidos pela passagem de alguns troços á via larga.

O terceiro grupo asseguraria as relações de Traz-os-Montes com as Beiras e compreenderia todas as linhas daquela província, com excepção da do Corgo, somando 185 km. em exploração na do Tua e do Sabôr e 241 km. por construir: total 426 km. a que se juntariam nas Beiras a parte da linha de Lamego dessa cidade a Pinhel, a de Vizeu a Foz-Tua e a parte da do Côa do Pocinho a Pinhel, somando 307 km. A extensão total do grupo seria pois de 733 km. aproximadamente, ligando-se em Vizeu, Lamego e Sabugal com o grupo litoral, em Vila Pouca ou Pedras Salgadas com o do norte e no Pocinho e Tua com a linha do Douro.

E todas essas linhas, tanto ao norte como ao sul do Douro, embora de incontestavel utilidade, serão deficitarias ou, pelo menos, de exiguo trafego, quasi exclusivamente regional.

As produções das Beiras e de Traz-os-Montes são analogas, não dando logar a grandes correntes de trafego entre as duas

zonas. As relações comerciais são quasi todas com o Porto por intermedio da linha do Douro.

Ficaria, pois, esse grupo, todo de linhas pobres, tendo por nucleo as de Vizeu e Bragança, enquanto o outro exploraria a zona litoral, mais populosa e rica.

Na hypothese de dois grupos, ha quatro estações de transmissão entre linhas de via estreita: Senhora da Hora, Regoa, Tua, Pocinho, coincidindo esse serviço nas ultimas tres com as transmissões de ou para a via larga.

No caso dos tres grupos, as estações de transmissão seriam; Senhora da Hora e Regua, entre os grupos do Minho e Beira litoral; Vila Pouca ou Pedras Salgadas entre as do Minho e das Beiras interiores; Lamego e Vizeu entre os dois das Beiras; total 5 em vez de 4.

E não se objecte a improbabilidade da construcção das transversaes de Traz-os-Montes, sem as quais ficariam desligadas das outras as linhas do Tua e Sabôr.

O plano de agrupamento tem por base legal imposta pelo Dec. 13.829 o plano da rede aprovado pelo Dec. 18.190, no qual figuram aquelas transversais. Esse plano de agrupamento é distinto da forma e época da sua realização. Demais, a transversal de Valpaços, de manifesta importancia económica, liga a linha do Tua ás outras, ficando pois isolada apenas a do Sabor.

Parece pois solução mais larga e simplificadora a das duas grandes zonas, uma ao norte, outra ao sul do Douro, ambas com mais de 1.000 km.; a primeira com 1.700.000 habitantes e a que fica ao sul 1.800.000 aproximadamente. Se uma tem nos distritos de Viana, Braga e Porto densidades de populações que vão de 102 a 212 (excluindo a cidade do Porto), a outra tem nos de Coimbra e Vizeu de 81 a 124, a compensar a exigua densidade dos distritos de Vila Real e Bragança na primeira (56 e 25), Guarda e Castelo Branco na segunda (47 e 36). Em cada grupo haveria linhas ricas e de intensa circulação unidas a outras deficitarias ou, pelo menos, de escassa receita liquida.

Considera-se portanto preferivel essa solução dos dois grandes grupos.

Ao sul do Tejo estão apenas classificadas as linhas de via estreita de Cacilhas a Cezimbra e Setubal, a que se juntará possivelmente um ramal para a Costa de Caparica, formando pois um pequeno grupo distinto dos outros de igual bitola.

* * *

Ficariam assim as linhas da via estreita divididas em dois grupos de extensão superior cada um a 1.000 km., com unidade de exploração, separados pelo Douro e tendo ligações na Senhora da Hora, Regoa, Tua e Pocinho.

Além desses haveria três pequenos grupos de interesse local: o do Lena, o de Loures e as linhas Tejo-Oceano-Sado, respectivamente com 203, 57 e 60 km.

III — Plano proposto

Segundo o plano delineado, a rede nacional seria portanto dividida por três grandes grupos: um abrangendo todas as linhas de via larga e os outros dois, separados pelo Douro, aos quais se juntariam os três pequenos grupos da Lena, de Loures e do Tejo-Oceano-Sado.

VIA LARGA:

As extensões aproximadas do grupo seriam as seguintes:

em exploração.....	2.713 km.
por construir	1.129 "
	<u>3.842</u> "

Se atendermos apenas aos troços atribuidos á primeira fase, que somam 307 km. essa extensão imediata provavel reduzir-se-á a pouco mais de 3.000 km.

VIA ESTREITA:

a) Ao Norte do Douro

em exploração.....	422 km.
por construir	<u>730</u> "
abatendo Crestuma á Senhora da Hora.....	<u>25</u> "

Tendo em conta a extensão a construir na primeira fase, que é de 401 km., a das linhas do grupo atingiria em futuro proximo 823 km., o que basta para constituir uma importante unidade de exploração.

b) *Ao Sul do Douro*

em exploração.....	274 km.
por construir.....	1.242 "
	<hr/>
	1.516 "
a juntar Crestuma á Se-	
nhora da Hora.....	25 "
a deduzir o grupo do	
Lena	203
a deduzir o grupo de	
Loures	57
	<hr/>
	1.281 "
	<hr/>
	1.281 "

Figuram na primeira fase 347 km.; juntando-lhes 274 em exploração, fica a extensão imediata reduzida a 621 km., que será certamente acrescida de outros troços em futuro proximo, pois as linhas de Gouveia e Cantanhede não podem ficar por completar.

c) <i>Na região do Lena</i>	
em exploração.....	18 km.
por construir	185 "
	<hr/>
	203 "

d) <i>Na região de Loures</i>	
por construir	57 km.

e) <i>Na peninsula de Setubal</i>	
por construir	60 km.
	* * *

Em resumo e conclusão, o plano de agrupamento das linhas para efeitos de exploração deve compreender os seguintes grupos:

- 1.º — Todas as linhas de via larga;
- 2.º — Todas as de via estreita ao norte do Douro, excepto o troço de Crestuma á Senhora da Hora;
- 3.º — Todas as linhas de via estreita ao sul do Douro, acrescentando-se-lhe a de Crestuma á Senhora da Hora.

Além desses haveria os pequenos grupos do Lena, de Loures, das linhas concedidas á Campanhia Tejo-Oceano-Sado.

REPRESENTAÇÕES OFICINA LECEA

NACIONAIS E
ESTRANGEIRAS
—MADRID—
SAN BERNARDO, 13 E AVE-
NIDA DATÓ, 14—TEL. 17.640

Relógios "LYM" — Aparelhos para freios — Cadeados para wagons — Coxinetes para carris — Acessorios de caldeiras — Travessas, postes, madeiras para minas sistema impregnação "RUEPING" — Travessas de Asbeston — Utensilios para caminhos de ferro e minas — "TRUCKS" — Alcatrão para tirafundos — Cones e cânros es- triados — Maquinas de soldadura electrica "GEFEI" — Desincrustadores — Casquilhos de reforço

PEDIR INFORMAÇÕES E PREÇOS!

O Metropolitano de Lisboa

De vez em quando surgem em Portugal grandes projectos, projectos grandiosos em que tem ensejo de se expandir, mais talvez do que a nossa ação natural de progressos, aquela aspiração para a grandeza que nos ficou dos tempos remotos de ha 4 e 5 séculos em que os portugueses esboçaram á vontade o maior imperio do mundo, á custa de esforços heroicos de toda a especie.

Vinham abarrotadas de ouro, de pedrarias, de tecidos ricos, de especiarias; de opulências de toda a classe as naus que regressavam das terras maravilhosas.

Eramos bem os senhores do mundo, não só no conceito puramente material dos centros mercantes mas no conceito mais alto, mais refinado, das chancelarias mais potentes.

Desse poderio mercantil e desse não menor poderio político, derivou, para os espíritos da generalidade dos portugueses, uma febre ardente de grandezas que, passada, á força de dissipações e à falta de gente, a época da realização possível do sonho em toda a sua grandeza, entrou de traduzir-se em projectos grandiosos mas de inevitável irrealização.

Surgiram assim, os projectos esplendidos da ponte sobre o Tejo, do tunel sob o Tejo, do Metropolitano, etc.

Note-se que o surgir destes projectos não nos apouca.

Esses projectos surgiram quando por toda a parte, por todo o mundo, surgiam projectos semelhantes.

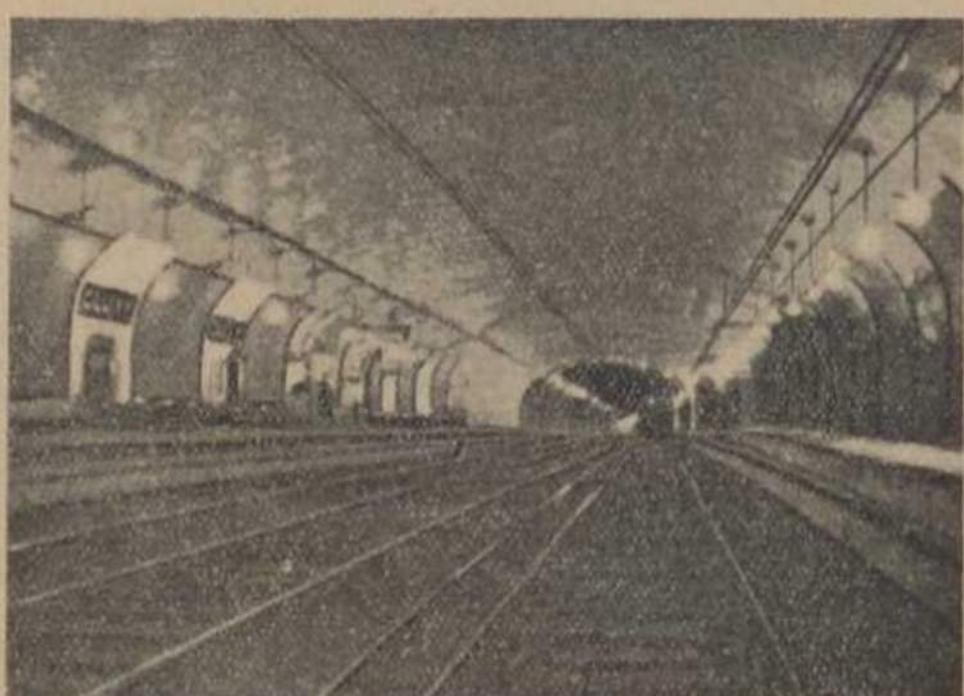
Frizei já, mais duma vez, a coincidencia do aparecimento desses projectos em varios países. Por exemplo: O aparecimento, entre nós dos projectos da ponte sobre o Tejo e do tunel sobre o Tejo, é contemporâneo do aparecimento do projecto da construção de uma enorme ponte lançada sobre o canal da Mancha, a ligar a França e a Inglaterra e do projecto do tunel sob a Mancha, que mais uma vez acaba de ser engolido pelo Parlamento britânico sob a pressão de altas razões militares.

Tal como aconteceu com os projectos ingleses, também os projectos portugueses, se teem erguido e teem caído numerosas vezes acompanhando nessas quedas e resurreições os projectos similares que lá por fora surgem.

Não nos apoucâmos, pois, com a referencia a êsses projectos. O mais que pode dizer-se é que fazemos assim a demonstração de que também Portugal, como não podia deixar de ser, sofre a acção desses movimentos febris mundiais propícios ao aparecimento desses projectos grandiosos.

• • •

Veiu isto a propósito do projecto do Metropolitano que parece estar novamente no primeiro plano da discussão.



Vista da estação de Cluny do Metropolitano de Paris

Já não é a primeira vez que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se ocupa d'este importante assunto que não nos atráe por qualquer interesse que não seja o do progresso da cidade e o da curiosidade natural em todos os jornalistas que sentem prazer em tratar assuntos importantes.

Em um dos artigos que a *Gazeta* dedicou, há anos, ao Metropolitano, escrevia-se o seguinte:

«Lisboa sem um sistema de esgotos conveniente; com as suas arterias, na maioria, mal iluminadas ou completamente às escuras; sem agua bastante para as necessidades dos seus munícipes e falta quasi absoluta no verão para as regras das ruas; com um serviço de limpeza que tudo deixa a desejar e que pela forma como está sendo feito dá lugar a que muitas vielas, pela acumulação do lixo proprio e do que nelas os moradores depositam, se transformem dias e dias, em verdadeiras estrumeiras; com o péssimo estado em que se encontra o pavimento das ruas que, excepção feita das principais arterias do centro da cidade, quasi estão intransitáveis; Lisboa onde a grande maioria das habitações modestas não tem retrete, onde o grande numero de bairros e arruamentos novos se encontram por concluir, onde não ha casas suficientes para alojar todos os seus habitantes, onde não há a higiene nem o conforto de que já hoje desfrutam todas as principais cidades dos outros paizes da Europa, não pensa em se lavar, em se compor de forma a apresentar, ao menos, um aspecto decente aos olhos dos estrangeiros que nos visitam. Não: Lisboa sonha com um Metropolitano; Lisboa quer uma ponte sobre o Tejo».

Este era, realmente, o quadro lastimável que a cidade oferecia então aos olhos de nacionais e estrangeiros com consequências desgraçadas para o crédito de Portugal lá fóra.

E é evidente que, em face deste quadro, traçado com tanta verdade, dando, de forma tão intensa, uma impressão tão exacta, tão nítida, do estado em que a cidade se encontrava então, as considerações da *Gazeta* não podiam ser feitas senão no sentido de apontar o projecto do Metropolitano como um projecto a pôr

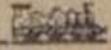
em segundo plano, um projecto que não era lícito, que não era decente pôr no campo qas realizações imediatas, enquanto não se mostrassem modificadas favoravelmente as desgraçadas condições da cidade que deixámos apontadas.

Forçoso e agradável é reconhecer que essas condições desagradaveis se modificaram desde então duma maneira profunda. O esforço desenvolvido desde 1926 pela actual edilidade tem sido alguma coisa de notável que tem profundamente modificado, duma maneira favoravel, a maior parte dos aspectos desagradaveis que ficaram apontados.

Penso, pois, que o projecto do Metropolitano já não deve ter-se como projecto inoportuno. Pelo menos, já não devemos considerá-lo como projecto irritante no seu confronto com outras aspirações irrealisadas da cidade.

O recente indeferimento de um requerimento relativo ao projecto veiu despertar o desejo de tratar do assunto, o que farei em um dos proximos numeros, procurando arquivar na *Gazeta* as razões aduzidas tanto pelos que defendem a construção como por aqueles que lhe são adversos.

Calado Rodrigues



O seu desenvolvimento ferroviário após a Grande Guerra

Por toda a Europa culta se acentuam, de ano para ano, os progressos da viação acelerada, quer por caminhos de ferro, quer por estradas de rodagem.

E estas tem tomado um tal incremento, nos últimos tempos, que estão colocando os caminhos de ferro em sérios embaraços e dificuldades.

Não é só em Portugal que isso se verifica. Lá fóra, e por todos os países, as companhias e empresas ferroviárias queixam-se desse fenômeno da vida social e comercial moderna, e a tal ponto que não cessam de estudar, aturadamente e com afinco, a solução de tão transcendente problema, que ha-de vir a ser resolvido de maneira a unificar os interesses de uns e de outros, porque tal prática se impõe a bem da economia geral, e de cada nação, em particular.

Desde os países baixos, que entraram na guerra, até aos peninsulares, de à quem Perineus, se verifica uma grande confusão originada no desenvolvimento que o automobilismo ultimamente tem tomado.

O Estado da Letónia, nos caminhos de ferro que diretamente explora, soube, entretanto, contrabalançar essa concorrência com o estabelecimento e exploração de novas linhas, no exercício de 1928-29, e com o acréscimo do número de combóios de passageiros, pelo menos para ocorrer ao tráfego local; pois que, apesar do aumento do número de passageiros ter sido, neste ano, de 2,5 %, e o percurso quilométrico de mais 3,7 %, não lograram os caminhos de ferro do Estado letão, devido à concorrência por estrada, vêr ultrapassada a percentagem do seu movimento de viajeros.

Por outro lado, o que constitue um reflexo de boa administração, deve notar-se que, apesar da criação de novas linhas e novas estações em linhas antigas, os mesmos caminhos de ferro viram diminuidas as suas despesas de exploração, em 4 %, em 1928-29, comparadas com as de 1927-28.

Outro tanto sucedeu na Jugoslávia, que não só aumentou o seu número quilométrico de 45k,200 em 1926 e de 56k,600 em 1927, em comparação com 1925, mas ainda viu

subir de 109,96 % para 114,32 % as receitas da exploração, de 1926 para 1927, com uma diminuição de pessoal que vai de 3.587 agentes de 1925 para 1926 e de 1.247 de 1926 para 1927, ou seja, em dois anos, um decréscimo no total de 4.834 pessoas.

E' para notar, também, e em especial, a boa organização dos caminhos de ferro alemães, a braços igualmente com a concorrência automovel, como o acentua, num soberbo relatório que temos presente, o comissário dos caminhos de ferro da *Deutsche-Reichsbahn-Gesellschaft*, referindo-se aos últimos cinco anos de exploração daquelas linhas, findos em 31 de Dezembro do ano passado, apesar do novo regime em que entraram os caminhos de ferro alemães depois dos acordos estabelecidos na Haia, como é público e notório.

Assim, o comissário alemão, que bem revela a sua grande mentalidade e a sua superior competência na matéria, atribue a dois importantes factores a diminuição do tráfego de mercadorias: um, à flexão das actividades económicas que se acentuou no fim do ano de 1929, sobretudo nos primeiros meses do ano corrente; o outro, ao desenvolvimento automobilista, sempre crescente, que exerce a sua acção, não só no tráfego de passageiros, mas ainda no de mercadorias de classes superiores que, encontrando as tarifas ferroviárias um pouco elevadas, devido à natureza da sua composição, são estas transportadas por estradas de rodagem com manifesto prejuízo para as linhas ferreas.

Desde 1915, porém, e à excepção do ano de 1926, a *Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft* viu crescer, sucessivamente, as suas receitas de exploração, de 3.057,7, em 1915, para 5.353,8, em 1929, ao mesmo tempo que via diminuído os seus funcionários e operários, de 732.961, em 1925, para 700.665, em 1928, os quais, todavia, foram aumentados de 12.456, em 1929, ou seja um acréscimo de 14.237 operários e uma diminuição de 1.781 funcionários de todas as categorias.

Se considerarmos as despesas extraordinárias a que foram obrigadas certas companhias ferroviárias da Alemanha, da Áustria, da Hungria, da Polónia, da Sérvia, da Lituânia, da Tchecoslováquia, da própria U. R. S. S., tôdas em concordância de tráfego com a Alemanha e com a Jugoslávia, muitas delas totalmente destruídas durante a guerra, acharemos facilmente o enorme sacrifício que tem sido necessário fazer para normalizar as coisas sem considerável diferença na arrecadação dos lucros gerais ou, pelo menos, na sua estabilização apreciável.

As breves considerações que ai ficam, sem nenhuma presunção de trabalho perfeito ou estudo completo, podem aplicar-se muito bem ao nosso país, que está quase em igualdade de circunstâncias, especialmente no que respeita a uma administração honesta e competente, embora um pouco àquele no que se refere a medidas tarifárias e de tráfego, aliás ainda um pouco descuradas, entre nós.

Mas o tempo é bom conselheiro e tudo cura radicalmente...

Almeida Júnior



Cambios

PRAÇA	Compra	Venda
Londres	108\$20	108\$50
Paris	\$87,5	\$88
Madrid	2538	2545
New-York	22\$15	22\$25
Zurich	4\$50	4\$32
Roma	1\$16	1\$17
Bruxelas	\$62	\$62,5
Amsterdão	8\$90	9\$87,5
Berlim	5\$30	5\$32
Praga	\$65,5	\$66,2
Rio de Janeiro	2\$25	2\$32

EM TODA A PARTE ESTÁ MERECENDO
VIVA ATENÇÃO O PROBLEMA DA

Supressão de passagens de nível

ORIENTAÇÃO QUE ESTÁ SEGUINDO
O ESTADO DE NOVA YORK

UM dos problemas cuja solução se apresenta como mais imperiosa á opinião publica e ás empresas, em materia ferroviaria, é, sem duvida, o das passagens de nível. Não se trata dum problema que apenas interesse a Portugal. E' um problema que interessa a todo o mundo e que está merecendo a maior atenção ás entidades a quem cabe a regulamentação desses assuntos.

Justifica-se plenamente a preocupação. Diariamente se registam acidentes gravíssimos resultantes da insolução do problema, embora de dia para dia se vão registando tambem providencias das empresas ferroviarias no sentido de se diminuirem as probabilidades de ocorrências sinistras.

O aumento crescente dessas ocorrências tem a sua explicação no desenvolvimento do comercio e das industrias, acarretando um extraordinario aumento da circulação pelas estradas e no aperfeiçoamento constante dos serviços ferroviarios, especialmente pelo que respeita á frequencia e velocidade dos comboios.

Na America do Norte, em todos os estados se tem desenvolvido uma accão energica no sentido de obviar a esses inconvenientes gravíssimos para a segurança de pessoas e fazendas. Os metodos empregados teem variado de estado para estado, com exito variavel.

Aquele que, porém, parece ter realizado mais progressos é o estado de Nova York, que adoptou uma serie de providencias tendentes a assegurar o cumprimento do programa estabelecido, a financiar as operações com o seu concurso e a evitar dilações inuteis na execução dos trabalhos, providencias essas que vão produzindo seus resultados.

Vamos fornecer alguns interessantes dados estatisticos relativos ao estado de Nova York:

O numero total de veiculos automoveis matriculados em 1928 no estado de Nova York era de 2.083.942, excedendo o de qualquer outro estado da União.

Fóra da cidade de Nova York, existem actualmente 7.371 passagens de nível em linhas principais. Sob outro ponto de vista, a gravidade do problema pôde ser apreciado pelo facto de que, desde 1 de Janeiro de 1925 a 1 de Agosto de 1928, se produziram neste estado 632 acidentes graves nas passagens de nível, dos quais 321 foram mortais. Nos oito primeiros meses de 1928, ocorreram, nas passagens de nível 47 acidentes mortais e 67 de que resultaram ferimentos.

No estado de Nova York, ha, desde 1897, leis em vigor a respeito das passagens de nível. Compreende-se que essa legislação, destinada a satisfazer necessidades restritas, visto que, nesse tempo, eram em pequeno numero as passagens de nível consideradas excepcionalmente perigosas, passou a breve trecho a ser julgada insuficiente, e, em 1920, a opinião publica começou reclamando uma intervenção mais rigorosa em reforço da legislação vigente.

As antigas prescrições da chamada *Lei de Caminhos de Ferro* tinha produzido resultados escassos sob o ponto de vista da supressão definitiva das passagens de nível dentro do Estado, isto devido principalmente á falta de fundos disponiveis para estes trabalhos, visto que, estabelecendo aquela lei que a despesa seria suportada 50 % pelas Companhias, 25 % pelo Estado e 25 % pelos Municipios, o certo é que os ultimos creditos votados pelo Parlamento remontam a 1923 e não passaram, por parte do Estado, de uma quantia insuficiente.

Estas dificuldades tiveram por consequência não se avançar grande coisa nesse sentido. A agitação originada pela supressão das passagens de nível, limitava-se ás localidades essencialmente interessadas.

Esta situação ter-se-ia prolongado indefinidamente se em 1923 não houvesse ocorrido, numa passagem de nível, um acidente que custou a vida a nove pessoas e em que houve trinta feridos.

Foi enorme a impressão sentida, principalmente porque a supressão dessa passagem de nível tinha sido ordenada 17 mês antes do acidente mas que subsistia por efeito de um pleito com as Companhias.

Desenvolveu-se uma grande campanha sobre o assunto e, em 1925, o povo aprovou uma emenda que autorisava a emissão de um emprestimo do Estado até 300 milhões de dólares, destinado ao provimento de fundos necessarios para a supressão das passagens de nível e mantendo a já referida proporção na distribuição do encargo pelo Estado, pelos Municipios e pelas Companhias.

A Comissão Parlamentar encarregada de estudar o assunto, declarou, em 1926, no seu relatorio, que existiam naquele momento 7504 passagens de nível de linhas principais no Estado e pelo menos 4.000 dessas passagens seviam ser suprimidas, segundo a opinião do presidente da Comissão de Serviços Publicos. Dividia-se as passagens de nível em tres categorias: A,

B e C, segundo a importancia e natureza do trafego das linhas e estradas.

Os estudos feitos foram sancionados por uma lei votada em 1926, que prescreveu as modalidades da supressão e logo se estabeleceu o programa inicial compreendendo 108 projectos relativos a 174 passagens de nível espalhadas por todo o territorio do Estado.

Aconteceu, porem, que o encargo que ficava pesando sobre os Municípios, excedia, em muitos casos, as suas capacidades de pagamento, apesar das condições vantajosas estipuladas para o reembolso das quantias adeantadas pelo Estado e, assim, votou-se em 1927 uma nova emenda constitucional, que está actualmente em vigor, que liberta as povoações de todos os encargos da supressão das passagens de nível, passando para o Condado a parte da despesa que não cabe ao Estado e ás Companhias.

Promulgada a nova lei sobre passagens de nível, abriu-se novo inquerito sobre 60 projectos referentes a estradas do Estado e dos Condados, mas estes trabalhos preliminares sofreram consideravel atrazo, não só pela incerteza da nova emenda que fizera passar para os Condados os encargos dos Municípios mas, principalmente, pelas dificuldades na adquisição dos terrenos e servidões necessarias para a realização de certos projectos.

Estas dificuldades e outros obstaculos que se opunham á execução rapida dos trabalhos foram removidos por uma lei de Março de 1928 conhecida pelo nome de Grade Crossing Elimination Act., em virtude da qual, e da emenda de 1927, se está procedendo á verificação de todos os trabalhos de supressão das passagens de nível no estado de Nova-York.

Nos termos da emenda, 50 % das despezas são suportados pelas companhias e os 50 % restantes pelo Estado e pelo Condado (pagando este 10 %).

A primeira operação para as supressões consiste em estabelecer um programa de supressões a realizar no ano seguinte.

A Repartição de Obras Publicas é obrigada a remeter á Comissão de serviços uma lista das passagens de nível cuja supressão projecta para o ano seguinte.

As Companhias e os Municípios teem competencia para apresentar, se o desejarem, listas analogas.

Todas as listas conteem os nomes das passagens de nível, das linhas atravessadas por estradas, dos Condados, cidades e povoações onde as passagens estão situadas e um calculo aproximado das despezas da supressão de cada uma das passagens, baseado no metodo mais pratico de efectuar a supressão.

Depois de ter dado conhecimento á Repartição de Obras Publicas, assim como ás Companhias, Condados e Municípios interessados, a Comissão de Serviços publicos realiza audiências publicas sobre as passagens de nível em questão Todos os interessados teem o direito de fazer-se ouvir, sendo as Companhias e os Condados convidados a declarar se pretendem utili-sar-se do concurso do Estado.

Terminadas estas audiências e, o mais tardar em 1 de Outubro do mesmo ano, a Comissão, servindo-se dos dados colhidos, torna publico o programa definitivo das passagens de nível cuja supressão se projecta para o ano seguinte.

Depois, a Comissão estabelece quais as supressões mais eficazes, fazendo ao mesmo tempo distribuição equitativa de trabalhos pelo territorio do Estado e pelas diverssas Companhias, podendo a Comissão alterar a ordem estabelecida sempre que o julgue conveniente.

Distribuida a ordem-programa geral, celebram-se ainda audiências sobre cada projecto.

Estes são, em resumo, os trámites seguidos, no Estado de Nova York, para a supressão das passagens de nível, assunto importantissimo que, segundo nos informam, está merecendo também, entre nós, desvelada atenção.

Carlos d'Ornellas.



Associação da Imprensa Técnica e Profissional

ASSEMBLÉA GERAL

A fim de deliberar definitivamente sobre a criação d'este organismo, reune, nas nossas salas, no proximo dia 7, a respectiva assembléa geral, pelas 14 horas.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede — Calçada do Duque, 20 — LISBOA

2.º Sorteio de Obrigações de 7 3/4 por cento (Minho e Douro e Sul e Sueste)

São prevenidos os Srs. portadores de Obrigações de 7 3/4 por cento (das rôdes do Minho e Douro e do Sul e Sueste), de que, em harmonia com a Condicão 4.^a do Contracto de emissão d'estas Obrigações, se vai proceder ao sorteio de 445 Obrigações para serem amortizadas em 15 de Outubro de 1930, conforme o respectivo quadro de amortização, sorteio que se realizará em sessão pública, na sede da Companhia, na proxima sexta-feira, 3 de Outubro de 1930, pelas 12 horas.

Lisboa, 26 de Setembro de 1930.

O Vice-Presidente do Conselho de Administração
Antonio de Vasconcellos Correia

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos C. de Ferro, de 1 de Outubro de 1890)

Portugal e as Colónias

Nesse número publicou a Gazeta o último dos interessantes artigos em que Ferreira do Amaral tratou en todos os seus aspectos o caminho de ferro de Mossamedes, fazendo considerações e fixando principios que revelam claramente o seu patriotismo e a competência indiscutível para tratar de tais assuntos. Do artigo dêsse número julgamos interessante fazer as seguintes transcrições:

Perdida a esperança do reconhecimento dos direitos historicos completos, representados no mapa côn de rosa, porque, apesar de todos os reconhecimentos de direito de expansibilidade, feitos pela França e pela Alemanha, taes actos representaram, não uma afirmativa de aliança contra intrusos, mas uma designação de não auxiliar directamente pretensões contrarias, essa abstensão deu a esses contrarios toda a força, que deriva da certeza dos nossos fracos recursos militares, principalmente quando desacompanhados de alianças offensivas e defensivas de nações militares importantes.

Na Europa estabeleceu-se o principio de que só tem o direito de exercer soberanias em África, quem tenha recursos em pessoal e material para as tornar efectivas, e por isso não só os nossos concorrentes ingleses tem, na opinião da Europa, mais elementos de sucesso, na civilisação do continente africano, mas as nossas reclamações historicas, ou por meio de abstensões prudentes, ou por insinuações directas, são pouco apoiadas pelas grandes nações europeas que, na época actual, em vez de se fazerem guardas de direitos constituidos se constituem, de preferencia, em promotoras de conveniencias imediatas e sucessivas.

Um paiz atravessado por um caminho de ferro é, inquestionavelmente, uma região, que pertence a quem o manda fazer.

Se as estações civilisadoras do Congo foram motivo para sobre elles se constituir uma nova naciona-lidade, é facil de ver, e não precisa demonstração, que as estações d'um caminho de ferro de penetração, feitas pela nação dominadora de direito, são a melhor e a mais incontestável prova do domínio de facto.

Se, como condição alimentar d'esse caminho de ferro, se obtiverem não só os interesses do trafico, representados nas respectivas tarifas, mas ainda os d'um imposto de transito importante, é inquestionavel que reciprocamente se completam ainda, sob o ponto de vista financeiro, as condições do reconhecimento do hinterland até ao Zambeze e Cabompo, com as do taxamento do transito, e construção do caminho de ferro, que entestando com o que venha de leste, seja o verdadeiro caminho de costa a costa, represen-

tativo do antigo ideal das travessias, que a America do norte realizou no seu grande continente, como uma das mais notaveis maravilhas do mundo.

Todo este prospecto facilmente perceptível de progressos futuros, deixará, para nós, de ter a importancia real, que deve ter, se uma barreira fixa natural, entre a província de Angola e os territorios de que os ingleses se teem apossado, não ficar como isolador das tendencias de expansão da Inglaterra na África Central, apoiadas na sua força, e na grande necessidade de collocação de productos da sua colossal e aventureira industria.

Destruída essa barreira, a expansão continuará, e difficilmente, passando o Zambeze para oeste, deixará de chegar até ao Atlântico.

E' esta uma verdade que repugna confessar, mas que, como verdade, deve dizer-se, para que não alienemos illusões sobre os factos, e sobre as previsões que d'elles derivam.

Estas transcrições dão-nos a exacta medida do patriotismo de Ferreira do Amaral e da competência que ele punha no versar dos assuntos mais interessantes da vida nacional.

Côte d'Azur e Costa do Sol

Nesse número da Gazeta publicava Mendonça e Costa mais uma das suas interessantes Notas de Viagem em que ia apon-tando, num estilo cuidado, as mais interessantes impressões dos seus frequentes jornadeios.

No Nota de Viagem dêsse número, fazia Mendonça e Costa a descrição da Côte d'Azur de que damos o seguinte trecho:

Passado um pequeno viaducto de pedra sobre o valle de Gaumes, eis-nos em Monaco, o original principado das margens do Mediterraneo.

Monaco é uma outra estação invernal das mais frequentadas, pelo seu clima, pelas distracções que oferece aos visitantes de 15 de novembro a fim de março, bailes, concertos, jogo, tiro aos pombos, theatro lyrico, etc.

Desde Monaco o paiz que atravessamos é um paraizo.

As flores vicejam por toda a parte, as grandes palmeiras, os katus, os limoeiros, as laranjeiras embalsamam o ambiente; as plantas tropicaes acompanham-nos á direita; as verdes aguas do mar ora quasi veem beijar os carris da via ferrea, ora se afastam quando esta, em fortes muros de supporte lhes corre sobranceira, seguindo todavia os contornos d'aquella bacia enorme.

Sete tunneis se atravessam até chegar a Villefranche, elegante cidadesinha cujo casario se recosta em amphiteatro na falda da montanha, espargindo os multicos reflexos do sol, que lhe dá de frente, por sobre o valle onde a linha se estende.

Mais alguns minutos de marcha, dois tunneis sendo o segundo de 600 metros, uma ponte, e eis que en-

tramos na garrida patria do general Massena, de tão triste memoria para nós.

Nice é ainda outra cidade de grande frequencia pelos franceses e estrangeiros, como estação d'inverno.

A linha incide então pela beira do rio para evitar os contrafortes do Esterel. O panorama é lindo quanto pôde imaginar-se.

Em breve atravessamos o Var sobre uma ponte de 6 vãos de 330 metros de extensão.

Depois vem Cannes, ainda outra cidade do clima temperado, toda ella flores e verduras, e como tal frequentadissima no inverno. Em frente, no mar, aparecem como dois ramos de flores as ilhas de S. Margarite e Lérins.

Naquele tempo, ainda a Costa do Sol estava vivendo a vida burgueza das suas praias em progresso nem elegancia. Estava-se então ainda bem longe dos esplendores com que a Costa do Sol se põe a par das mais afamadas estâncias marítimas.

Projectos caídos

De entre os projectos que ha quarenta anos por ahí surgiam e que passavam à categoria das fantasias, registava a Gazeta o da ligação da Avenida à Rua da Escola Politécnica por meio dum elevador:

Em sessão da camara municipal foi aprovada a transacção com o sr. conde de Moser (Henrique), para a concessão d'um elevador da Avenida da Liberdade á rua da Escola Polytechnica, recebendo o municipio gratuitamente o terreno necessário para a construção d'uma rua de 22 metros de largura, entre a dita Avenida e o jardim Botanico, sem despesa alguma de expropriações, e desistindo o dito sr. conde de Moser do direito nas acções intentadas no valor de 11 contos de réis.

As expropriações que a camara teria a realizar para a projectada ligação da Avenida com o jardim Botanico, estavam orçadas em 90 contos.

Em virtude d'esta transacção, effectuar-se-ha a referida ligação por meio de uma rua de 22 metros de largura, com jardins dos lados, vencendo-se a diferença de nível entre esta projectada rua e o jardim Botanico, por meio d'uma escadaria, não tendo a cidade a fazer outras despezas do que as que fôrem necessarias com a construção do pavimento da rua e da escadaria e da competente canalização de esgoto.

O concessionario terá além d'isso de dar uma indemnisação de 20.000\$000 réis, que o conselho da Escola Polytechnica exige, visto que o elevador tem de atravessar o jardim da mesma escola.

Caso o governo esteja de acordo com o parecer do conselho da escola, ultimar-se-ha este negocio, ficando o concessionario obrigado a começar as obras dentro do prazo de trez mezes depois de assignado o contrato.

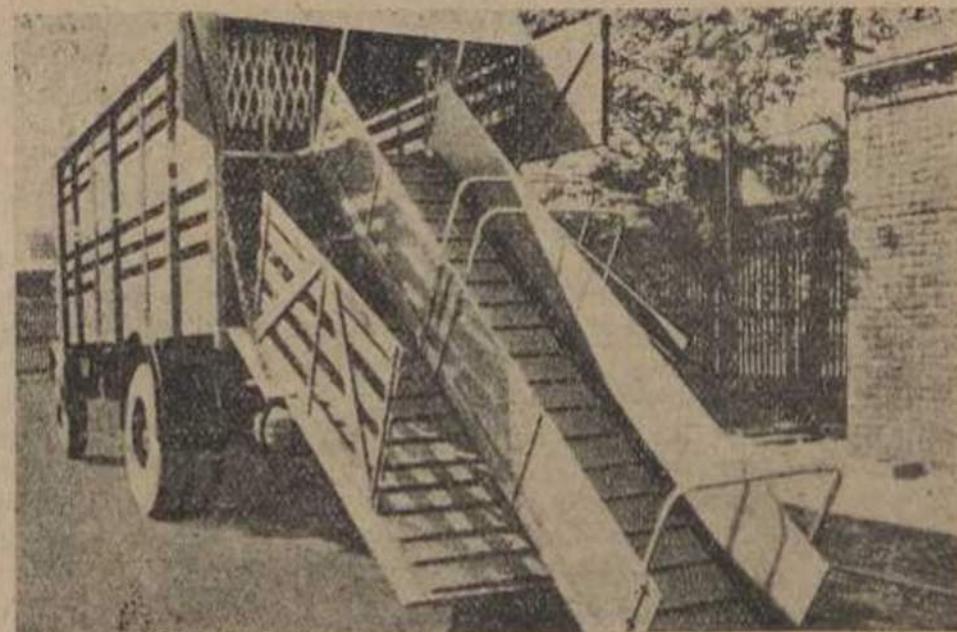
E' mais um aforrooseamento e uma commodidade para a capital.

O desvio de tráfego por estrada, em Espanha

Ha muito que se estão transportando por estrada, em camiões *ad hoc*, os touros de lida, dos campos de Salamanca aos diferentes pontos em que teem lugar as corridas.

Como estas são muitas, no país vizinho, e dada a importancia que teem, na região salmantina, as ganaderias, perde assim, o caminho de ferro, uma das suas principais e, por consequência, a mais apreciavel fonte de receita, porque quasi todo o tráfego d'aquele género tem sido desviado para a via ordinaria, por meio automovel.

Se é certo, porém, que o transporte do gado, por camion, se faz mais rapidamente, chegando aos locais onde é lidado, em sofríveis condições, o que é incontestavel é que sofre a economia da condução, porque o preço tarifario é mais elevado do que por



Um dos camiões para o transporte de gado miúdo, posto ao serviço por uma Companhia de Caminhos de Ferro, em Inglaterra, o que demonstra que não quer deixar arrebatado o seu tráfego pela concorrência da estrada

caminho de ferro e ainda oferece o inconveniente de o gado não viajar com tanta segurança, estar na contingencia de sofrer vários e imprevistos acidentes, como o que ocorreu, ha pouco tempo ainda, perto de Jaén, cujo triste acontecimento custou a vida aos condutores do gado, a perda do camion e a morte dos seis touros que eram transportados.

Urge que as companhias de caminhos de ferro olhem bem para estes factos. E em Espanha, aonde o assunto tem especial interesse, bastaria acelerar um pouco mais a marcha dos comboios nas regiões em que tal qualidade de tráfego prepondera, baixando um pouco mais as tarifas correspondentes.

Na Inglaterra também já algumas companhias ferroviárias estão luctando com a concorrência do transporte de gado por camiões, e, para lhe dar remédio, algumas delas apressavam-se a mandar construir camiões especiais para condução de gado miúdo, como se vê da gravura que inserimos, afim de não deixar que as receitas provenientes do tráfego dessa natureza sejam arrebatadas pelas empresas automobilistas.

E em Portugal? — Não será mau ir-se pondo o problema em equação.

Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional

PROJECTO DOS SEUS ESTATUTOS

CAPITULO I

Denominação e fins

Artigo 1.º—Com a denominação de ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DA IMPRENSA TÉCNICA E PROFISSIONAL é constituída, em Lisboa, uma entidade consagrada ao desenvolvimento da Imprensa Técnica e de profissões, em todo o território nacional, agrupando as publicações que a compõem, para a maior defesa dos seus interesses morais e materiais e a difusão do alto labor cultural de que as mesmas publicações são objecto.

Art. 2.º—Para cumprir o seu alto objectivo a ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DA IMPRENSA TÉCNICA E PROFISSIONAL, procurará fazer parte de todos os organismos oficiais, profissionais e técnicos, que julgue vantajoso para os interesses dos seus associados e da colectividade em geral e:

- a) far-se-há representar em Congressos da sua especialidade; conferencias nacionais ou internacionais, que possam interessá-la, bem assim exposições e feiras que julgue interessantes para a sua expansão e desenvolvimento.
- b) intervirá junto dos governos para solicitar as disposições que possam contribuir para o fomento e engrandecimento da Imprensa Técnica e Profissional.
- c) empregará os seus esforços no sentido de obter as maiores regalias e vantagens, para o exercício das suas funções; facilitará o intercâmbio entre as revistas técnicas do País e do estrangeiro; organizará congressos, exposições, conferências e viagens de carácter técnico, sempre que o considere oportuno.
- d) publicará o seu boletim, coordenando opiniões e assuntos técnicos que interessem aos seus associados e à colectividade em geral.
- § único à Associação é absolutamente vedado discutir ou tomar parte em questões políticas, religiosas ou de qualquer credo, e poderá aderir às confederações profissionais e técnicas, nacionais ou estrangeiras.

Art. 3.º—A Associação pôde, por deliberação da Direcção e voto do Conselho Fiscal, editar uma ou mais publicações de carácter técnico e profissional, além do boletim associativo que será distribuído «gratuitamente» aos sócios, quando se publique.

CAPITULO II

Dos sócios

Art. 4.º—A Associação divide-se em cinco classes de sócios:

- 1.º Sócios fundadores;
- 2.º Sócios ordinários, (efectivos e auxiliares);
- 3.º Sócios correspondentes;
- 4.º Sócios doadores;
- 5.º Sócios honorários.

Art. 5.º—**Sócios fundadores** são os que, em 1930, fundaram a Associação.

§ único—Os sócios fundadores terão todas as regalias colectivas direitos e deveres consignados nos estatutos e os seus nomes inscritos em quadro de honra, na sala da Associação.

Art. 6.º—**Sócios ordinários**: os sócios ordinários dividem-se em 2 classes efectivos e auxiliares: são as Empresas ou indivíduos proprietários de revistas ou publicações de carácter técnico ou profissional, que contribuem com uma cota mensal não inferior a 10\$00 a contar da data da admissão e a joia de 100\$00 e para que possa ser aprovado é preciso que:

- 1.º— a publicação seja de carácter técnico ou profissional;
- 2.º— a publicação tenha, pelo menos, 6 meses de existência não interrompida, salvo se, por qualquer motivo público, a mesma estiver suspensa;
- a) exceptuam-se as publicações que, á data da aprovação dos presentes estatutos, já existirem.
- 5.º— preencha uma proposta do modelo adotado, e a faça acompanhar dos dois últimos números da publicação que dirige ou de que é proprietário;
- 5.º— as revistas associadas enviem á colectividade, gratuitamente, dois exemplares, para o arquivo e biblioteca;
- 6.º— exarem, em lugar bem visível, a nota de: *Inscrito na Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional.*
- § único É facultativo o pagamento antecipado por trimestre, se-

mestre ou ano das cotas correspondentes, podendo a joia ser paga, em duas prestações dentro dos primeiros 60 dias, após a admissão do sócio.

Art. 7.º—**Sócios ordinários auxiliares**: são todos aqueles que exercam funções redactoriais ou de administrador nas publicações; associadas e para que possa ser considerado como tal é necessário que:

- 1.º— Faça acompanhar a sua proposta de uma credencial do director ou proprietário da revista, em que confirme o exercício das suas funções, tomado o proponente inteira responsabilidade pela informação prestada;
- 2.º— Que sejam indivíduos de capacidade civil nos termos das leis em vigor.
- 3.º— Que paguem uma cota mensal nunca inferior a 5\$00 e joia de 20\$00, podendo o pagamento ser feito nas condições do § único do artigo anterior.
- 4.º— Os sócios ordinários auxiliares são equiparados aos sócios ordinários, efectivos directores ou proprietários de publicações técnicas ou profissionais em que exercam sua actividade, no que re-peita a direitos e deveres, com as excepções constantes do presente estatuto.

Art. 8.º—Os sócios ordinários auxiliares auferem todos os benefícios colectivos, tendo voz e voto em todas as deliberações e eleições na Assembleia Geral e tem direito:

- 1) A fazer-se representar por outros sócios com iguais direitos quando ausentes, nas sessões da Assembleia Geral;
- 2) a ser eleitos e nomeados para todos os cargos sociais, comissões e secções permanentes, nos termos e nas condições expressamente preceituadas;
- 3) a freqüentar a sede e departamentos colectivos e a utilizar todos os elementos de estudo que a Associação proporcione aos sócios;
- 4) a receber um exemplar de qualquer publicação da Associação, mediante desconto de 50% do preço de capa;
- 5) à participação, por suas famílias, da faculdade de assistência a todos os actos de interesse público, ou colectivo que a Associação promova na sua sede;
- 6) a uma carta circular de identidade, quando em viagem;
- 7) a gozar de todas as vantagens e benefícios associativos nas condições dos Estatutos e regulamento interno.
- 8.º— A um diploma de sócio com as iniciais da Associação, que será assinado pelo presidente da Direcção, secretário geral e tesoureiro.
- 9.º— A um cartão de carácter pessoal e intransmissível, de associado, contendo a respectiva fotografia e assinatura das mesmas entidades a que se refere o número anterior.
- 10.º— A uma carteira, que se denominará «Carteira de identidade profissional da A. P. I. T. e P.», a qual será apenas concedida, nos termos legais, aos sócios ordinários efectivos, directores de publicações associadas, e aos sócios ordinários auxiliares que exercam cargos redactoriais ou de administrador nas mesmas publicações.
- 11.º— A carteira a que se refere o número anterior, para ter carácter oficial, terá de ser concedida por quem de direito, e nos termos da lei respectiva.

Art. 9.º—Podem ser sócios das classes dos 2.º, 3.º, 4.º e 5.º do art. 4.º todos os indivíduos que satisfaçam o preceituado nos estatutos no que respeita à respectiva classe e os que satisfaçam as condições dos artigos 6.º e 7.º e números que correspondem.

§ 1.º—Dentro do prazo máximo de 30 dias, a contar da data em que lhe tiver sido notificada a admissão, os sócios ordinários devem adquirir o seu diploma, um exemplar dos estatutos, o bilhete de identidade e regulamento interno da Associação, mediante o pagamento, por uma só vez, do custo dos tres documentos.

§ 2.º—Os sócios sómente se consideram em plena efectividade do título e qualidade respectivas, quando tenham satisfeito os preceitos estatutários e especialmente o estipulado no art. 6.º com referência ao seu § único, 5.º do art. 7.º e § 1.º do art. 9.º.

Art. 10.º—**Sócios correspondentes**: sócios correspondentes são os que contribuem com uma cota mensal de 5\$00 e joia de 20\$00, pagável nas condições do § único do art. 6.º.

§ 1.º Só podem ser sócios correspondentes os indivíduos que não tenham domicílio habitual ou legal em Lisboa por mais de um ano

§ 2.º Exceptuam-se os membros do corpo diplomático estrangeiro

em exercício, que só podem ser admitidos e inscritos como sócios correspondentes.

§ 3.^o Dentro do prazo máximo de 30 dias, a contar da data em que lhe tiver sido notificada a sua admissão, o sócio correspondente deve satisfazer o preceituado nos Art. 6.^o e 7.^o

§ 4.^o A Direcção, quando autorizada por assembleia geral, poderá dispensar o sócio correspondente do pagamento da taxa a que se referem os art. 6.^o e 7.^o recebendo, o mesmo por oferta da colectividade, os documentos referidos no § 1.^o do art. 9.^o

Art. 11.^o A admissão dos sócios correspondentes far-se-há por deliberação da direcção.

Art. 12.^o - **Sócios doadores:** Sócios doadores são os indivíduos que, por terem feito à colectividade qualquer doação importante em obras ou em fundos, bens ou quaisquer objectos de uso e utilidade social, forem, pela Direcção, propostos, e aprovados em Assembleia Geral.

§ único. Sómente depois da colectividade se encontrar na plena e regular posse da doação feita, se torna efectivo o título e a qualidade de sócio doador.

Art. 13.^o - **Sócios honorários:** Sócios honorários são os que forem aclamados, como tal, pela Assembleia Geral, mediante proposta da Direcção ou de qualquer sócio, por serviços eminentes prestados à colectividade e especialmente ao engrandecimento da mesma.

Art. 14.^o - Perdem os seus direitos os sócios que difamem a colectividade ou concorram, de qualquer forma, para o seu descrédito e os sócios que deixarem de satisfazer as suas cotas durante mais de 6 meses.

Art. 15.^o - Os sócios podem constituir secções especiais dentro da colectividade, sempre que o seu objectivo não seja contrário à doutrina dos presentes estatutos e relinham com um membro da Direcção, que acompanhará os trabalhos da secção e dos quais fará um relatório que será presente à Direcção que o apreciará devidamente e lhe dará expediente ou não.

CAPITULO III

Da Direcção

Art. 16.^o - A direcção da colectividade será constituída por :

Um presidente, um secretário geral, um secretário, um tesoureiro, um bibliotecário-arquivista, e mais cinco vogais suplentes, residentes todos em Lisboa, excepto os que formarem as Delegações e Sub-Delegações, fóra da Capital.

Art. 17.^o - Os cargos da Direcção e das Delegações são gratuitos, e reelegíveis os da Direcção.

Art. 18.^o - A Direcção reunir-se-há, ordinariamente, uma vez por semana, em dia e hora que o presidente, ou quem suas vezes fizer, designará.

Art. 19.^o - As resoluções da Direcção serão efectivas por maioria de votos e reunida, em pleno, o presidente terá voto de desempate.

Art. 20.^o - Compete ao presidente :

- Assumir a representação da colectividade;
- Convocar as sessões da Direcção e presidir a elas;
- Nomear, em caso de urgência, comissões e delegações especiais;
- Autorizar os pagamentos, assinando com o Secretário Geral; velar pela boa execução de todas as resoluções, assinando com o mesmo Secretário Geral, as actas e todo o expediente do movimento associativo.

Art. 21.^o - Compete ao Secretário Geral :

- Assistir a todas as sessões da Direcção; redigir as actas; legalizá-las com a sua assinatura, guardar os livros e os sélos da Associação, dirigir o Boletim e dar seguimento à correspondência.
- Estar à testa das oficinas técnicas quando as tiver próprias; organizar, dirigir e cuidar do labor administrativo das oficinas e da Secretaria Geral; realizar o estudo dos problemas que possam interessar à finalidade da Associação, cuja responsabilidade de acção será comum à Direcção.

Art. 22.^o - Corresponde ao tesoureiro: Guardar os fundos da Associação; dar entrada às cotas dos associados e a quaisquer outras quantias que a Associação legalmente obtenha; encriturar o livro da Tesouraria; efectuar os pagamentos autorizados pela Direcção; organizar e assinar o balanço anual; informar a Direcção dos assuntos de sua competência; abrir uma conta corrente no estabelecimento bancário que a Direcção determine e da qual poderá retirar fundos com sua firma e a assinatura do Presidente e do Secretário Geral.

Art. 23.^o - Ao Secretário compete: auxiliar os trabalhos da Direcção

Art. 24.^o - Ao Bibliotecário-Arquivista compete organizar a biblioteca da Colectividade; elaborar os verbetes; organizar um cadastro de todas as publicações de carácter técnico e profissional ou publicações de qualquer género que deem entrada na biblioteca; organizar estatísticas e comunicar à Direcção toda a matéria publicada que julgue de interesse colectivo e a propor a aquisição de obras que julgue de interesse.

§ único À biblioteca poderá dar-se carácter de pública quando se julgue oportuno.

Art. 25.^o - A Direcção criará, por proposta fundamentada, Delegações e Sub-Delegações nas localidades que julgue convenientes ao desenvolvimento colectivo e cujo raio de acção se fixará de comum acordo.

CAPITULO IV

Da Assembleia Geral

Art. 26.^o - A Assembleia Geral reunir-se-há em sessão ordinária em qualquer dia da primeira quinzena de Março de cada ano, e extraordinariamente sempre que a Direcção o julgue necessário, o conselho fiscal o solicite, ou que 25 sócios, dos quais, pelo menos, 15 proprietários ou directores de publicações associadas, a convóquem, devendo qualquer dessas convocações ser feita com oito dias de antecedência, num jornal diário da capital, independentemente de outros avisos convocatórios.

§ 1.^o Considera-se constituída em primeira convocação, quando esteja presente ou representada a quinta parte dos sócios em pleno gozo dos seus direitos; em segunda convocação funcionará com qualquer número, devendo esta realizar-se no prazo máximo de 15 dias após a primeira convocação.

§ 2.^o - Todo o sócio poderá fazer-se representar em Assembleias Gerais por outro sócio, desde que assim o comunique por escrito ao Presidente, com 5 dias de antecedência, entregue na sede ou mediante carta com aviso de recepção.

§ 3.^o - Cada sócio não poderá representar mais de três.

§ 4.^o - Não podem ser eleitos nem fazer parte da Assembleia Geral:

- Os sócios com menos de três meses de admissão;
- Os que não tiverem em dia o pagamento das suas cotas;
- Os que, segundo o direito civil português, não são considerados aptos para tal fim.

Art. 27.^o - A assembleia geral ordinária, compete:

1.^o - Discutir e aprovar o relatório anual e contas da Direcção, bem como o respectivo parecer do Conselho Fiscal, entendendo-se, para todos os efeitos, que o ano social é o ano civil.

2.^o - Apreciar os actos dos corpos gerentes.

3.^o - Deliberar acerca das propostas da Direcção, especialmente sobre as que digam respeito à aplicação do fundo de reserva.

4.^o - Eleger a mesa da Assembleia Geral cujas funções são anuais, devendo as listas designar: um presidente, dois secretários e três vogais cujos cargos são incompatíveis com os restantes corpos gerentes.

5.^o - Eleger a Direcção e os membros do Conselho Fiscal que hão de substituir os que houverem terminado o seu mandato.

§ 1.^o - Nas eleições a que se referem os números 4.^o e 5.^o, sempre que haja empate, será motivo de preferência: em primeiro lugar a antiguidade do sócio e em segundo lugar a sua maior idade.

§ 2.^o - As vagas que se verificarem antes de terminar o mandato serão providas em conformidade da votação da Assembleia Geral.

§ 3.^o - A maioria de todos os corpos gerentes deverá ser constituída por sócios ordinários efectivos, designados no numero 2.^o do art. 4.^o.

Art. 28.^o - As assembleias gerais extraordinárias apenas se ocuparão dos assuntos expressamente designados nos avisos convocatórios.

Art. 29.^o - Trinta dias antes do marcado para a reunião da assembleia geral ordinária, devem estar patentes, na secretaria da Associação, todos os livros e documentos da gerência fina.

CAPITULO V

Do Conselho Fiscal

Art. 30.^o - O Conselho Fiscal é composto de três membros efectivos e três suplentes, eleitos pela Assembleia Geral, escolhendo os efectivos, entre si, o respectivo presidente, secretário e reitor.

Art. 31.^o - São atribuições do Conselho Fiscal:

1.^o - Examinar a escrituração da Associação.

2.^o - Solicitar ao presidente da Assembleia Geral a convocação extraordinária da mesma, quando o julgue conveniente.

3.^o - Assistir às sessões da Direcção ou fazer-se representar nas mesmas, pelo presidente ou por um dos seus vogais.

4.^o - Fiscalizar a administração da colectividade, verificando o estado da «caixa» e a existência dos títulos ou valores de qualquer espécie pertencentes à Associação.

5.^o - Dar parecer sobre o balanço, inventário e relatório apresentados pela Direcção, bem como sobre qualquer consulta que, pela mesma, lhe seja dirigida.

CAPITULO VI

Delegações e subdelegações

Art. 32.^o - A Direcção, em conformidade com a alínea c) do art. 20.^o e do art. 23.^o, estabelecerá as Delegações e Sub-delegações permanentes ou eventuais que julgue necessárias.

Art. 33.^o - As Delegações e Sub-delegações a que se refere o artigo anterior, darão, anualmente, conta à Direcção, em relatório minucioso, dos trabalhos realizados.

Art. 34.^o - As Delegações são compostas dos membros que a Direcção designar, em quantidade e em qualidade, conforme regimento interno da Associação.

§ único - As subdelegações são constituídas conforme parecer e

proposta das Delegações correspondentes, à Direcção, que resolverá em conformidade.

Art. 35.º — As Delegações e Sub-Delegações exercerão a sua acção de acordo com a Direcção da Associação, de maneira que se mantenha a unidade de pontos de vista e a orientação comum dos trabalhos associativos.

Art. 36.º — Compete às Delegações e Sub-Delegações:

§ único — Angariar o maior número de sócios possível e promover a cobrança na respectiva ária.

Art. 37.º — Até ao fim de Janeiro de cada ano, as Delegações e Sub-Delegações entreguerão relatórios dos seus trabalhos, realizados no ano anterior.

§ Único — Até 30 de Fevereiro de cada ano as Delegações e Sub-Delegações liquidarão contas com a Direcção, percebendo uma percentagem da cobrança que realizarem, nunca superior a 10 % para despesas de expediente.

Art. 38.º — Nas localidades em que não haja Delegação ou Sub-Delegação e quando as circunstâncias o aconselhem, poderá ser nomeado representante um sócio idóneo.

§ 1.º — Nos países estrangeiros a Associação poderá ter representantes e postos de informação nas condições que se juquem convenientes.

§ 2.º — Os representantes nos países estrangeiros desempenham, tanto quanto possível, as funções das Delegações e Sub-Delegações.

CAPITULO VII

Receitas e fundos de reserva

Art. 39.º — As receitas e fundos da Associação, compõem-se:

1.º — Das cotas dos sócios e demais receitas consignadas nestes estatutos.

2.º — Do rendimento dos valores possuídos pela Associação, legados, donativos, festas e de receitas não especificadas.

Art. 40.º — A fixação do valor do fundo de reserva, assim como de qualquer aplicação ou alteração de parte do mesmo fundo, é da exclusiva competência da Assembleia Geral.

§ 1.º — O valor do fundo de reserva será, em geral, garantido por

imóveis ou fundos em carteira, cuja escolha por proposta da Direcção, fica sujeita à aprovação da assembleia geral e do Conselho Fiscal.

§ 2.º — Quando se pretenda aumentar o fundo de reserva, recorrer-se-há ao saldo de receitas de que se possa dispor.

CAPITULO VIII

Reforma de estatutos e dissolução da Associação

Art. 41.º — A reforma dos estatutos só poderá ser feita mediante proposta apresentada à assembleia geral, pela direcção, ou quando requerida à mesma assembleia geral por, pelo menos, 50 sócios, dos quais deverão ser 40 proprietários ou directores de publicações associadas nos termos destes estatutos, na situação de efectivos.

Art. 42.º — O projecto de reforma dos Estatutos só poderá entrar em discussão depois de decorrido o prazo mínimo de 90 dias, entre a data da sua distribuição e o da convocação da Assembleia Geral, que o deve apreciar.

§ único — As deliberações da Assembleia Geral sobre este assunto só são válidas achando-se, no acto da votação, presentes ou representados, dois terços da sua população associativa.

Art. 43.º — A dissolução da Associação só poderá ser resolvida pela Assembleia Geral especialmente convocada para esse fim por, nunca menos, de três quartos do numero de sócios efectivos e só poderá ser aprovada por igual proporção de sócios com direito a voto.

Disposições gerais

São criados: um diploma de sócio com as iniciais da Associação, que será assinado pelo presidente da direcção, secretário geral e tesoureiro, mediante o custo de 2000; um cartão de carácter pessoal e intransmissível, de associado, contendo a respectiva fotografia e assinatura das mesmas entidades, cujo custo é de 250, custando o exemplar do regulamento 250 e o dos estatutos, 500.

A carta circular de identidade a que se refere a 6) do art. 8.º, custará 1000.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Concurso para a admissão de um professor e uma professora destinados à Escola Primária da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no Entroncamento

Carecendo esta Companhia de admitir um professor e uma professora para ministrarem instrução primária na Escola que possue no Entroncamento, faz-se público que está aberto concurso documental até o dia 15 de Outubro próximo futuro.

Qualquer candidato para ser admitido ao concurso terá de provar, por documentos autênticos ou autenticados, que satisfaz os seguintes requisitos:

- 1.º Ser português;
- 2.º Não ter idade inferior a 25 anos nem superior a 35;
- 3.º Estar de posse de todos os seus direitos civis;
- 4.º Ter bom comportamento moral e civil;
- 5.º Não sofrer de doença contagiosa;
- 6.º Possuir as habilitações exigidas para o exercício do magistério primário oficial e prática qualificada desse exercício.

O contracto será por dois anos, podendo ser sucessivamente renovado por igual período, se convier às duas partes.

Os candidatos que forem escolhidos terão vencimentos iguais aos que percebem os professores das escolas primárias elementares oficiais, bem como habitação conveniente fornecida por esta Companhia no próprio edifício da Escola. Além disso, ser-lhes-há facultada a inscrição na Caixa de Pensões de Reforma da Companhia, a partir da data da primeira renovação do contracto, nas condições estabelecidas pelo Regulamento de 1 de Janeiro de 1927.

Os candidatos deverão apresentar todos os seus documentos, devidamente autenticados, na Secretaria desta Direcção Geral, na estação de Santa Apolónia, em Lisboa, até às 17 horas do último dia do prazo.

Lisboa, 15 de Setembro de 1930.

Viagens e transportes

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

1.º ADITAMENTO

Á

Tarifa especial n.º 101 — Grande velocidade

Bilhetes de Excursão

com itinerários escolhidos pelos passageiros

Para aplicação desta tarifa a itinerários que compreendam troços de linha abertos à exploração depois da sua publicação, devem ter-se em conta as seguintes distâncias:

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Linhas do Sul e Sueste

— Peja a Aljustrel-Castro Verde	38 Km.
— Aljustrel-Castro Verde a Aljustrel-Vila	9 »
— Aljustrel-Castro Verde a Funcheira .	27 »
— S. Bartolomeu da Serra a S. Tiago do Cacem	10 »

Linha da Louzã

— Louzã a Serpins	7 Km.
-----------------------------	-------

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Linha do Vale do Sabôr

— Pocinho a Mogadouro (<i>em vez de Pocinho a Lagoaça</i>)	75 Km.
--	--------

Porto, 15 de Setembro de 1930.

O Engenheiro-Director da Exploração

A. A. de Vasconcellos Porto

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

O Porto e os Caminhos de Ferro de Lourenço Marques

Relatório n.º 21 da Direcção, referente a Dezembro de 1929

Pelo Engenheiro PINTO TEIXEIRA

a) Situação financeira

Durante o mês de Dezembro de 1929, as receitas e as respectivas despesas do Porto e dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, tiradas do balancete de Caixa e Bancos, comparadas com as do mês de Dezembro do ano anterior, analisam-se no quadro seguinte:

Receitas aproximadas:

Em 1928	£ 88.706
Em 1929	» 74.297

Decrescimo : 14.409

Despesas aproximadas:

Em 1928	£ 85.049
Em 1929	» 71.555

Decrescimo : 11.516

Desde o inicio do ano economico corrente, as despesas segundo o caixa; atingiram a quantia de £ 463.996, importancia esta que, comparada com £ 473.192 (total das despesas efectuadas em igual periodo do ano económico anterior), representa uma diferença para menos de £ 90.196. As receitas subiram a £ 402.404, isto é, menos £ 90.863 do que em igual periodo do ano económico findo.

As receitas brutas do trafego, durante o mês, foram de £ 57.940 ou sejam mais £ 6.794 sm comparação com £ 51.146 em igual mês de 1928.

Desde o princípio do ano económico as receitas brutas do trafego elevaram-se a £ 357.750, em comparação com £ 312.295 em igual periodo do ano anterior, ou sejam mais £ 45.455.

A conta de Exploração neste mês mostra o seguinte resultado:

Dispensido na exploração . . .	£ 187.707
Contribuição para a Fazenda . . .	» 7.652
Idem para Renovação . . .	» 54.325
Idem para Melhoramentos . . .	» 50.452
Idem para Fundo de Reserva . . .	» 8.248
SALDO	» 64.295
Cobrado até á data	£ 352.677

b) Trafego de passageiros

A totalidade de passageiros transportados durante o mês de Dezembro de 1929, foi de 29.393, em comparação com 29.114 em Dezembro de 1928 e desse total tira-se a seguinte conclusão:

1.^a — Houve um aumento de 279 passageiros em relação a Dezembro de 1928.

2.^a — A diminuição de passageiros em serviço interno foi de 2.018.

3.^a — Esta diminuição deu-se nas linhas de Ressano Garcia e Gaza, verificando-se porém um aumento nas restantes linhas.

4.^a — O número de passageiros em serviço interno, durante o mês de Dezembro de 1929, excedeu o do serviço combinado em 3.925 passageiros.

5.^a — O número de passageiros em serviço interno acusa um decrescimo de 2018 em comparação com Dezembro de 1928.

6.^a — Os passageiros em serviço combinado excederam em 2.297 os do serviço combinado em relação a Dezembro de 1928.

7.^a — Os passageiros em serviço combinado, na 1.^a classe, foram 5 vezes mais do que os que viajaram em serviço interno.

8.^a — Em serviço combinado os passageiros de 2.^a classe foram cerca de 4 vezes menos que os do serviço interno.

9.^a — Os passageiros de 3.^a classe em serviço interno excedem os do serviço combinado em 1.758.

O resultado obtido desde o inicio do ano económico em comparação com igual periodo do ano económico findo, foi o seguinte em globo:

1928	157.540
1929	153.151

A discriminação por classes é a seguinte:

1928	
1. ^a	6.721
2. ^a	55.949
3. ^a	116.670
1929	
1. ^a	6.626
2. ^a	50.853
3. ^a	115.652

O numero de passageiros em trafego interno diminuiu, acusando uma percentagem de 3,3 %. No trafego combinado, nota-se tambem uma diminuição no numero de passageiros, percentagem que atingiu 1,6 %.

(Continúa)

IMPRENSA TÉCNICA E PROFISSIONAL

Como se verifica pela publicação, que fazemos, noutro lugar da *Gazeta*, do projecto dos estatutos para a fundação, em Portugal, da *Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional*, este organismo associativo está prestes a ser um facto, entre nós.

Ao contrário, porém, do que possa julgar-se, a ideia da criação desta colectividade pertence, única e exclusivamente, ao nosso director, Sr. Carlos d'Ornellas, que, desde que assistiu, o ano passado, ao V Congresso da Imprensa, organizado, em Barcelona, pela *Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional*, não mais deixou de trabalhar para que, entre nós, fosse fundada a respectiva associação de classe.

E até, para que o Congresso, de tal atitude, tivesse conhecimento, o Sr. Carlos d'Ornellas ao assunto se referiu, no discurso que pronunciou, como representante, embora particular, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e da *Revista Insular e de Turismo*, tendo, sobre a fundação, em Portugal, da *Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e profissional*, feito as seguintes considerações, que reproduzimos da *Gazeta*, n.º 1008, de 16 de Dezembro do ano passado:

«...Entusiasmado com o belo acolhimento da maravilhosa cidade de Barcelona, não posso também de deixar de fazer sinceros votos pelo seu progresso, pelo engrandecimento da gloriosa Espanha e pelo seu Rei, merecedor das maiores homenagens.»

E continuou: «... A minha maior demonstração da simpatia extraordinária que tenho pela «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional», consiste na organização, que vou procurar conseguir, no meu País, da «Associação da Imprensa Técnica e Profissional Portuguesa».

E a *Gazeta* comentava a iniciativa do nosso director, Carlos d'Ornellas, nos seguintes perfodos: «Trouxe o nosso camarada Carlos d'Ornellas, de Espanha, o encargo espontaneamente assumido, de organizar a *Associação da Imprensa Técnica e Profissional Portuguesa*.

Sabemos que foram já iniciadas as diligências para essa organização, que dentro de pouco tempo será um facto».

Sabemos agora que se pretende atribuir a fundação da colectividade a outro jornalista e que o nosso distinto colega *Indústria Portuguesa* aplaude o parecer de que a fundação da Associação deve sair do Congresso da Imprensa Técnica a reunir, um dia, em Lisboa.

Por nossa parte manteremos o firme propósito em que nos encontramos: tornar realidade, em breve a *Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profis-*

sional, da iniciativa do Sr. Carlos d'Ornellas, e estamos mesmo habilitados a afirmar que isso se dará, porque nos estão acompanhando valiosos elementos da especialidade, não só dando-nos a honra da sua comparência, sempre que são convocados para reunir, mas ainda as desenas de adesões que temos recebido e que a seu tempo serão tornadas públicas.

Por agora, resta-nos continuar os nossos trabalhos, que aliás vão adiantados, encontrando-se já elaborados os respectivos estatutos, que, por estes dias, serão submetidos a uma assembleia geral, para aprovação e remessa à auctoridade competente.

Cabe aqui agradecer ao nosso ilustre e já citado colega, *Indústria Portuguesa*, a transcrição que, em seu número de Julho último, fez das seis fotogravuras que a *Gazeta* havia publicado no seu número 1005, de 1 de Novembro de 1929, acompanhando-as da transcrição das conclusões a que chegou o Congresso de Barcelona, também por nós publicadas, e de que veio a sair, certamente, para o nosso estimado colega, a ideia da realização do Congresso, que preconiza no seu número de Agosto p. p., e para o qual desejamos o melhor éxito, porque, sendo um assunto diferente do nosso objectivo, não deixará, todavia, de ser também interessante.

A reprodução que a *Indústria Portuguesa* teve a amabilidade de fazer, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, referem-se aos nossos confrades e amigos: M. Teodoro Colomina, presidente da Federação I. T. e P., em 1929; M. César Ancey, presidente do Sindicato da I. T. e P., de França; Mr. Hippolyte Mounier, fundador da F. I. da I. T. e P.; M. Urbain J. Thunian, Secretário Geral da F. I. da I. T. e P.; M. Carbonell, Secretário Geral da Associação Espanhola da I. T. e P.; M. Karminker, Delegado-Intérprete Oficial de IV e V Congresso I. da I. T. e P.

Em nome dos nossos amigos, o *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, embora tardivamente, agradece, penhorada, à *Indústria Portuguesa*.

Sociedade "Estoril"

Caminho de Ferro de Cais do Sodré-Gascais

AVISO AO PÚBLICO

HORÁRIO

A partir de 15 do corrente, o combóio n.º 802 a que se refere o cartaz de 23 de Agosto último (SERVIÇO COMBINADO COM O COMBÓIO SUD-EXPRESS) passa a fazer serviço de passageiros de 1.ª e 2.ª classes entre as estações do Estoril e do Cais do Sodré, onde chegará às 10,46 horas (combóio 804 entre Alcantara e Cais do Sodré).

Lisboa, 11 de Setembro de 1930,

O Engenheiro-Director
M. Bello