

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; Antwerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze

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

S U M A R I O :

Um invento interessante, por CARLOS D'ORNELLAS. — Tarifas de transito e tarifas internas, pelo Engº J. FERNANDO DE SOUSA. — Viagens e Transportes. — Sociedade Comercial Phillips Portuguesa. — Viação Aérea e Ferroviária, por ALMEIDA JÚNIOR. — Caixas de agrupamento, serviço da L. M. S., pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA. — Ha quarenta anos. — Acidentes Ferroviários, por CALADO RODRIGUES. — A Previdência do Ferroviário Reformado — General Teófilo da Trindade. — Está fundada a Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional. — Engenheiro Pinto Teixeira. — O Açoreano na Grande Guerra. — Notas e Comentários, por TACITUS. — Estatutos de «A Previdência do Ferroviário Reformado» — Os Selos de Goya —

ANEXOS NESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
2.º Aditamento á Tarifa Especial N.º 8/108 — Grande velocidade — Volumes de peso não superior a 10 quilogramas. — Tarifa especial interna n.º 13 — Grande velocidade — Em aplicação desde 1 de Novembro de 1930 — Automóveis e motocicletas com carro anexo para transporte de passageiros. — Serviço directo combinado com o Caminho de Ferro Mineiro do Lena — Tarifa especial N.º 107-A — Grande velocidade — Bilhetes de Ida e Volta a preços reduzidos — Em aplicação — desde 11 de Setembro de 1930 —

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

E

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (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

UM INVENTO INTERESSANTE

Aparelho de encerramento automatico
de passagens de nível e sinais luminosos
para estradas

 Os hespanhóes estão presentemente marcando no capítulo de invenções tendentes á segurança do transito ferroviario. Ainda ha pouco tempo nos referimos á patente registada por D. Wilfredo Paulet, director do *Eco de la Industria, Comercio y Banca*, patente essa relativa a um dispositivo para evitar os choque de comboios e já hoje temos de nos referir a um outro invento interessante dos irmãos Ruiz Hernandez. Trata-se de um aparelho para cerrar automaticamente as passagens de nível e para sinais luminosos das estradas.

O aparelho consiste num motor eletrico de inversão, de tensão constante, a 31 voltios, cuja corrente é fornecida pela locomotiva, por meio de um dinamo fixado em um dos seus eixos. A corrente produzida por este dinamo passa a um terceiro carril colocado entre os da via com o comprimento de meio quilometro, cuja corrente faz funcionar o mecanismo de abertura e fecho das cancellas.

Aproximadamente a um quilometro da passagem de nível, instala-se uma luz verde, indicadora de precaução para os automobilistas e outra luz vermelha perto da passagem indicadora de paragem, funcionando ambas com a mesma voltagem ou tensão que faz funcionar o outro aparelho.

Os inventores fizeram a explição do seu invento, no dia 22 de Setembro, no salão d'actos da Associação geral de Ferroviarios, fazendo funcionar um modelo em miniatura por fórmula a satisfazer a assistencia.

No interesse da segurança do transito, fazemos votos porque se confirme a confiança dos inventores e dos assistentes.

Carlos d'Ornellas

TARIFAS DE TRANSITO

E

TARIFAS INTERNAS

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA

E' singular o frequente menospreso dos mais incontestaveis e assentes principios economicos que regem as tarifas, manifestado não raro por entidades cuja especialização torna inadmissiveis erros palmares, que fazem a publico revestidos da autoridade da pessoa e do cargo.

Debalde os economistas mais autorizados, como Picard, Colson e outros, analisam as tarifas ferroviárias e mostram a que normas devem obedecer os preços do transporte. As aberrações do espirito democratico, uma falsa noção de igualdade, junta ao desenvolvimento superficial do assunto, provocam as mais erroneas afirmações.

Ainda ha pouco vimos numa revista da especialidade um engenheiro em situação de destaque e com larga folha de serviços em exploração de caminhos de ferro, criticar e declarar inadmissiveis tarifas de transito de preços inferiores aos das tarifas internas.

Essas afirmações, formuladas em contradição com as noções correntes da sciencia económica aplicada aos transportes ferroviários, são determinadas pelas tarifas que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses estabeleceu para transportes de trigo e farinha por vagão completo entre a Castela Velha e a Galiza pelas linhas do Minho e Douro.

Como é sabido, dois itinerarios se oferecem a esse tráfego: o itinerario espanhol, Salamanca—Astorga—Orense—Galiza, e o itinerario mixto através de Portugal, Salamanca—Barca d'Alva—Ermezinde—Valença—Galiza.

O segundo é mais curto, mas tem o duplo encargo das formalidades fiscais nas fronteiras, susceptivel de redução pelo transporte de vagões selados em transito.

A Companhia das Docas, arrendataria das linhas de Salamanca, procurou sempre chamar esse tráfego ao itinerario portuguez mediante tarifas combinadas com a Direcção do Minho e Douro, cujos preços, juntos aos das despesas de fronteiras, deviam ser mais favoraveis que os do itinerario espanhol.

Desde que fossem inferiores ao custo do transporte por Astorga, havia vantagem no desvio do tráfego para aquele itinerario comum que era o mais curto.

Os preços excepcionais assim estipulados não

podiam ser aplicados pela Direcção do Minho e Douro ao tráfego interno sem quebra importante de receitas realisaveis.

Pois é exactamente essa desigualdade de preços que vemos agora incriminar!

Verifica-se que para o mesmo percurso de 515 k de Barca d'Alva a Valença, a C. P. cobra quantias que variam de 60\$25 por tonelada até 29\$27 (!) e para o trigo o maximo de cobrança não pode ser superior a 53\$805.

Comparemos: Um vagão de trigo em serviço interno paga de Barca d'Alva a Valença 548\$50, se fôr em serviço interno; se fôr em serviço internacional, pode fazer-se o mesmo transporte por 292\$70!

Se fôr um vagão de farinha, pagará no mesmo percurso em serviço interno 612\$20; em serviço de estranhos nunca poderá pagar mais de 558\$65, podendo pagar apenas 292\$70.

Estas desigualdades de preço são comentadas nos termos seguintes:

Isto é que não está certo.

Não pode, dentro do mesmo paiz, haver disparidades desta natureza e cada vez se vae notando mais a necessidade de unificar o regime tarifario actual.

As regiões que teem a seu favor um outro meio de transporte que pode concorrer com o caminho de ferro como a via fluvial ou maritima, teem preços especiais consignados nas tarifas para essas zonas.

O que é palpável é que os trigos e farinhas espanhóis podem chegar ao seu destino de Espanha para a Espanha fazendo o percurso atravez do territorio portuguez, mais baratos do que se seguissem pelo seu paiz, gosando em Portugal de um beneficio que aos mesmos generos nacionais não lhes é concedido.

E' necessário lembrar mais uma vez a doutrina corrente e incontroversa acerca dos preços do transporte em caminho e ferro, que oscilam entre o minimo, representado pela despeza que origina e o maximo pelo valor que tem o transporte para o expedidor ou consignatario do objecto transportado e que é inferior á diferença de valor deste nos pontos de origem e destino.

Se a remuneração do transporte é inferior ao seu custo, a empresa ferroviaria não tem interesse em o realizar, pois dele lhe advém prejuizo. Salvo pois circunstancias excepcionais, nunca a tarifa descerá abaixo do custo de transporte, a não ser que o Estado, por considerações de interesse publico, ocorra ao encargo resultante.

Quanto ao limite superior, se a mercadoria vale 6 na origem e 10 no ponto do destino, o valor económico de transporte é 4 e desde que custe menos ha margem para lucro e interesse em o fazer.

Outra noção corrente e fundamental é a dos dois elementos que a tarifa abrange: transporte e portagem. Seja t o preço de transporte, c o seu custo, p a portagem, que representa a remuneração do capital e o valor económico do transporte, d o limite maximo do seu preço, teremos

$$t = c + p$$

O custo do transporte pouco varia com a natureza da mercadoria transportada.

E' portanto a portagem que pode variar chegando a desaparecer para que o preço t não exceda o valor económico do transporte em relação a mercadorias pobres.

Desde que este se efectue e que a tarifa o não impêça, havendo interesse em o realizar, a diminuição de tarifa transfere para o usuário parte do lucro do transportador e representa redução da portagem.

Varia esta pois com o valor da mercadoria e a soma das portagens ocorre aos encargos do capital no todo em parte.

Só quando este esteja amortizado a redução das tarifas as poder diminuir ou eliminar, quando se não prefira aplicar a respectiva receita a fins de interesse publico.

Como regra geral, a tarifa pede legitimamente á mercadoria o que ela pode pagar, de modo que nenhum transporte seja impedido pelo seu exagero.

Como observa judiciosamente Colson, auctoridade de primeira ordem na materia, *uma boa tarificação deve satisfazer a duas condições:*

1.º, não impedir transporte algum, susceptivel de dar receita superior ás despesas que ocasiona (preço de custo parcial); 2.º, dar, no conjunto, excesso de receitas sobre as despesas de exploração, que remunere suficientemente o capital.

A multiplicidade de tarifas deriva do valor económico das mercadorias, conforme comportam maior ou menor portagem, angariando-se assim novos transportes sem prejuizo das receitas já adquiridas.

E' este o caso das tarifas incriminadas para o transito de farinhas e trigos de Espanha para Espanha pelas linhas portuguesas.

O valor económico do transporte representado pela tarifa espanhola constitue o limite abaixo do qual deve descer a tarifa de transito para atrair o trafego em linhas portuguesas. Desde que o preço exceda o custo, reduzindo-se ao minimo a portagem, convém efectuar o transporte, que em nada altera a situação do trafego interno. Ha tanta razão para aplicar a este a tarifa de aquele, sacrificando parte da portagem, como para nivelar dentro do paiz as tarifas, aplicando á mercadoria rica a de mercadoria pobre.

O capital mobilizado nos caminhos de ferro tem jus á devida remuneração, que entre nós é inferior á que devia ser, pois raras são as acções que obtem dividendo.

Em todos os paizes se dão as maximas facilidades ao trafego de transito, que beneficia os caminhos de ferro sem prejuizo do trafego interno — e permite — chamar a itinerarios nacionaes, correntes comerciaes que seguiriam outro caminho.

Assim, em França as tarifas de transito não estão sujeitas ás regras geraes de homologação e de prazo de anuncio.

O patriarca da economia ferroviaria, Picard, observa, aos que estranham que as tarifas reduzidas de transito se não apliquem ao trafego interno, que tal criterio tenderia a tomar, como regulador das taxas de determinada rede, os preços mais baixos em vigor nela, isto é arruinar as empresas com as respectivas repercussões no Estado. E acrescenta:

«Por diversas vezes observámos já que as Companhias podem ter interesse em aceitar um trafego suplementar mediante taxas inferiores ao preço total de transporte; se adoptassem as mesmas taxas para as outras mercadorias, achar-se-iam na impossibilidade de ocorrer ao juro e amortisação dos seus capitais.»

Creio ter demonstrado a inanidade da critica feita á tarifa de transito da C. P. pela inferioridade dos seus preços aos do trafego interno.

Ha porém outro erro inadmissivel nesse estudo critico. Citemos:

«Parece além disso que aqueles preços minimos estabelecidos apenas poderão ser prejudiciais á Empreza, nada lucrando o paiz com a sua aplicacão.

Se por acaso aparecesse para o transito, por Portugal, farinhas ou trigo, de Salamanca para Pontevedra, que completasse a tonelagem de um só comboio, poderemos verificar o seguinte:

Um comboio de 20 veiculos com 550 toneladas brutas e supondo que ele passaria completo em todo o perfil das linhas do Minho e Douro, levaria 20 vagões de 10 toneladas, ou 200 toneladas liquidas, que a 20 e 27 por tonelada pagaria 5.834\$00, a que é preciso deduzir o importe ferroviário (12 %), que reduz aquela importancia a 5.257\$20.

A despesa, conforme o relatorio de 1929, computa-se para o trem-quilometro a 18\$28 o que perfaz para os 515 km. 5.721\$04.

E assim, finalmente, teríamos um prejuizo por comboio de 484\$44, não contando com o pagamento do aluguer do material circulante não compensado.

Reconhecemos que a C. P. deve fazer tudo o que estiver ao seu alcance para rehaver aquele trafego perdido, mas o que reconhecemos tambem é que se não devem fazer sacrificios exagerados, que redundem em prejuizos com que a economia nacional nada tem.

E se de facto, se pode chegar áqueles baixos preços para chamar a si trafego desviado, que nada influe na nossa vida interior, tambem julgamos que as tarifas internas poderão descer, acompanhando as varias reclamações formuladas pelas associações economicas, verificando por uma vez as tarifas de modo a não se notarem anomalias como as que acabamos de apontar.

Singular distracção a que levou um engenheiro distinto a formular rosario tal a paralegismos inadmis-

siveis. Para calcular o custo do transporte tomou o custo medio do trem quilometro, esquecendo que trens suplementares creados não tem influencia nas despesas geraes de administração e exploração, nem na da conservação da via e que em taes casos é uso computar em metade do custo medio o desses comboios. Tremos assim a despesa, para o caso suposto, reduzida a 2.860\$82 e a receita liquida de 2.376\$38 em via do prejuizo de 484\$44.

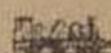
Convém citar a excelente exposição doutrinal de Colson no seu trabalho magistral *Transports et tarifs*.

No estudo do preço minimo é preciso ter o cuidado de distinguir o custo médio de um conjunto de transportes do do transporte de uma tonelada de mercadorias considerada isoladamente, que se vem juntar a uma corrente de tráfego preeexistente o que se chama muitas vezes o preço de custo da tonelada a mais, que designaremos no seguimento do nosso trabalho pelo nome de *preço parcial*.

E' só esse o limite inferior do preço total de cada transporte.

Chamando pois o tráfego de transito ás suas linhas, uma empreza pode realizar lucros apreciaveis que se vem juntar as do tráfego interno.

No caso sujeito não ha prejuizo, cahindo por terra a especiosa critica reproduzida e com ela a conclusão acerca da possibilidade e conveniencia de unificação de tarifas.



Viagens e transportes

Horário das «auto-cars» entre Vizeu, S. Pedro do Sul, Castro Daire, Lamego e Régua

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga foi posto em vigor o seguinte horário de «auto-cars» entre Vizeu, S. Pedro do Sul, Castro Daire, Lamego e Régua:

Vizeu-Régua — De Vizeu a S. Pedro do Sul — Partida de Vizeu, ás 7,20 e 16,50 sendo a chegada a S. Pedro do Sul, respectivamente, ás 8,12 e 17,40.

De Espinho e Aveiro a S. Pedro do Sul — Partida de Aveiro, ás 5,12; chegada ás 8,35. Partida de Espinho, ás 13,20, sendo a chegada ás 17,33.

De Vizeu Central à Régua — Partida ás 7,35 chegada à Régua ás 11,35.

De Castro Daire à Régua — Partida ás 8 horas; chegada ás 10 horas.

De Lamego à Régua — Partida ás 14 horas; chegada ás 14,25.

De S. Pedro do Sul (gare) a Lamego — Partida ás 18 horas; chegada ás 20,55.

Da Régua para o Pôrto — Partida ás 15 horas; chegada ás 18,1.

Da Régua para Tua e Barca de Alva — Partida da Régua, ás 12,59, sendo a chegada a Tua e Barca de Alva, ás 13,49 e 15,43. Ha uma outra carreira entre

Régua e Tua, que, partindo dali ás 12,6, chegará a esta localidade ás 13,23.

Para Vale do Corgo — Entre Régua, Vila Real e Vidago — Partida de Régua, ás 13,5, sendo a chegada a Vila Real e a Vidago, ás 14,19 e 16,44, respectivamente.

Régua-Vizeu — De Pôrto à Régua — Chegada ás 12,34.

De Barca de Alva e Tua á Regua — Partida dali ás 12 horas, e de Tua ás 13,58, sendo a chegada ás 14,50.

De Vale do Corgo — Partida de Vidago, ás 10,51 e de Vila Real, ás 13,21, sendo a chegada ás 14,29.

De Lamego a S. Pedro do Sul (gare) — Partida ás 5,5; chegada ás 7,50.

Da Regua a Lamego — Partida ás 12,45; chegada ás 13,15.

De Braga a Vizeu Central — Partida ás 15 horas; chegada ás 18,34.

Da Regua a Castro Daire — Partida ás 15,15; chegada ás 18 horas.

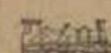
De S. Pedro do Sul a Vizeu — Partida ás 8,43 e 17,41, sendo a chegada a Vizeu, ás 9,47 e 18,37, respectivamente.

De S. Pedro do Sul para Espinho e Aveiro — Partida ás 8,5 e 17,44, sendo a chegada a Espinho ás 11,51 e 21,42, e a Aveiro ás 10,52 e 21 horas.

Serviço especial por ocasião da Feira das Mercês

Por motivo da Feira das Mercês, nos dias 19 e 26 do corrente mês, serão estabelecidos nesses dias os comboios suplementares que a afluencia de passageiros justificar.

Para esses comboios serão vendidos exclusivamente bilhetes de ida e volta, sendo aplicaveis aos seus portadores as condições da tarifa especial n.º 3, de grande velocidade, "tramways", em vigor nas linhas da C. P.



Sociedade Comercial Philips Portuguesa

Realisou-se, ha dias, com toda a solenidade, a inauguração das novas instalações da Sociedade Comercial Philips Portuguesa na Avenida da Liberdade, predio n.º 3.

Ao acto assistiram o Chefe do Estado e muitos elementos oficiais e representantes de jornais e de varias organisações economicas.

Realisada a visita a todas as dependencias o que deu motivo a que fossem endereçados aos srs. Gustow Licherman e Jacques Morfugo directores da importante Sociedade, os maiores elogios, foi oferecido um copo de agua durante o qual o sr. Licherman saudou o sr. General Carmona oferecendo-lhe um lindo ramo de flores.

O sr. Presidente da Republica agradeceu, fazendo seguidamente larga referencia elogiosa ás instalações esplendidas que acabara de visitar.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que estava representada pelo seu director sr. Carlos d'Ornellas, faz votos pela continuação da prosperidade da Sociedade Comercial Philips Portuguesa.

Viação Aérea e Ferroviária

Por ALMEIDA JÚNIOR

COM a constituição, aí por 1853, da «Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal», tiveram início, no nosso país, os primeiros organismos de viação acelerada.

Verdadeira inovação civilizadora, que o povo recebeu com visível entusiasmo, veio a ser, 77 anos decorridos, o que hoje se verifica: uma autêntica revolução no sistema de transportes, que bastante tem contribuído para o intercâmbio de todas as actividades económicas e sociais.

De etapa em etapa, de aperfeiçoamento em aperfeiçoamento, os caminhos de ferro têm, já hoje, o seu lugar marcante no concerto de todas as nações do mundo. Foram várias e bem difíceis as fases atravessadas para se chegar a um resultado prático. Os povos, servidos pelas linhas ferreas, fugiam espavoridos para lugares aonde não pudesse chegar, nem o rumor dos combóios em andamento, nem o silvo estidente das locomotivas, julgando-se que, do Inferno, o Diabo teria mandado, à terra, não um meio cómodo e acessível para nos transportarmos de um a outro ponto, rapidamente e económicoamente, mas um instrumento de morte, um sistema de destruição que aflygisse a humanidade, fazendo-lhe pagar caro os pecados cometidos à face da terra.

Vieram ingleses, chegaram cá judeus habitantes dos vários pontos do globo. Traziam libras, muitas libras esterlinas, nos seus cofres recheiados; e, na alma, no cérebro, um fim preconcebido: — estabelecer, em Portugal, o poder de absorção. Passaram-se anos. E, em 1894, podemos ter aprovados uns novos estatutos, que, muito embora permitam a infiltração de capitais estranhos, regem, todavia, uma Companhia portuguesa, para nos servirmos só, e como exemplo, da C. P., por ser a mais antiga e a mais importante Companhia ferroviária, entre nós.

Hoje, já ninguém tem medo de viajar em comboios, quere de noite, quere de dia, caminhem eles a passo de boi ou transponham distâncias a 150 quilómetros à hora.

Com a aviação aérea vão-se dando desastres sobre desastres e um dos mais importantes acaba de registrar-se com o célebre R-101, que arrebatou, na sua queda sinistra, algumas dezenas de preciosas vidas, à Inglaterra.

Lá mais para diante, quando os nossos corpos, decompostos e em átomos feitos, alimentarem a exu-

berância saudosa dos lúrios e das madre-silvas dos cemitérios, nossos bis-netos falarão de nós como nós hoje descrevemos o que foi, no início da viação ferroviária, a vida de nossos avós à aproximação da locomotiva correndo veloz à procura de novos mundos, novas terras e novos horizontes de progresso e de civilização.

Parar, porém, é morrer.

Estacionar é dar ao mundo a impressão de fraquísa, de desânimo, de retrocesso.

Por isso mesmo a viação aérea marchará também pela trajectória do engrandecimento dos povos, procurando uni-los, a longas distâncias, e levando-os a um poder de confraternização mais ampla, mais fácil e mais concêntrica com a hora que passa: — hora de estímulos, hora de novas auroras no porvir do mundo.

E' que, ao contrário da viação terrestre, a viação aérea não tem montanhas alcantiladas a subir, rampas e ráios de curvas apertadas a transpor nem barreiras que os temporais desfazem, a atravessar, dificultando a sua rota.

Mares, rios, canais, florestas, desertos áridos e perdidos no labirinto da Terra, tudo isso, para a aviação, é nada, comparativamente com o que se dá nos meios de condução terrestres.

De resto, o Progresso foi sempre, desde que o mundo é mundo, cimentado em sacrifícios, juncando em cadáveres, a sua estrada luminosa e longa.

De cadáveres e de dôres, de sofrimentos e de angústias. E só no sacrifício e na dor se compreendem as grandes ascenções da perfeição dos homens.

Há 77 anos, com os caminhos de ferro, deu-se o que hoje sucede com os caminhos do ar: indicisões, antevisões, perspectivas, lutas tremendas, tudo o que é próprio das grandes iniciativas que têm por objetivo rasgar a treva que venda os olhos do homem, arrotear o vasto campo da sua perfeição.

É para isso, pois, que tudo se encaminha, mau grado os pessimistas que, arrimados ao bordão do desânimo e da indiferença, persistem em contrariar todas as iniciativas, por mais generosas e patrióticas que elas sejam. Não. O mundo não pára. O mundo marcha, de directriz em directriz, até atingir a realização do sonho que preocupa os grandes homens de ciencia, os vultos proeminentes que aos problemas de viação teem dado o melhor do seu esforço.

CAIXAS DE AGRUPAMENTO SERVIÇO DA L. M. S.

Pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA

CONTINUANDO na série de artigos que temos consagrado à moderna exploração dos serviços de tráfego comercial da Companhia do Cami-



nho de Ferro LONDON MIDLAND SCOTTISH (Inglaterra) e tendo aparecido o último no número de 16 de Setembro; dar-se-há hoje uma descrição sucinta do que são as conhecidas «Caixas de Agrupamento».

Na fase de evolução rápida que os transportes internacionais vão tomando, fez-se sentir a necessidade da criação de um sistema, que além de garantir confiança, pudesse reduzir ao mínimo a embalagem ou acondicionamento das mercadorias em transito. Assim as mercadorias poderiam ser carregadas pelo expedidor e despachadas directamente até à porta do consignatário ou destinatário sem haver precisão de recorrer às manipulações e transbordos habituais.

De encontro a esta necessidade, apareceu a L. M. S. com a organização de um serviço de caixas de agrupamento para o transporte de remessas entre a Grã-Bretanha e os países do norte da Europa, ou no sentido contrário.

Este serviço está actualmente combinado entre a Inglaterra e os portos de Dunkerque, Amesterdão, Antuerpia, Copenhague, Gand, Hamburgo e Rotterdão.

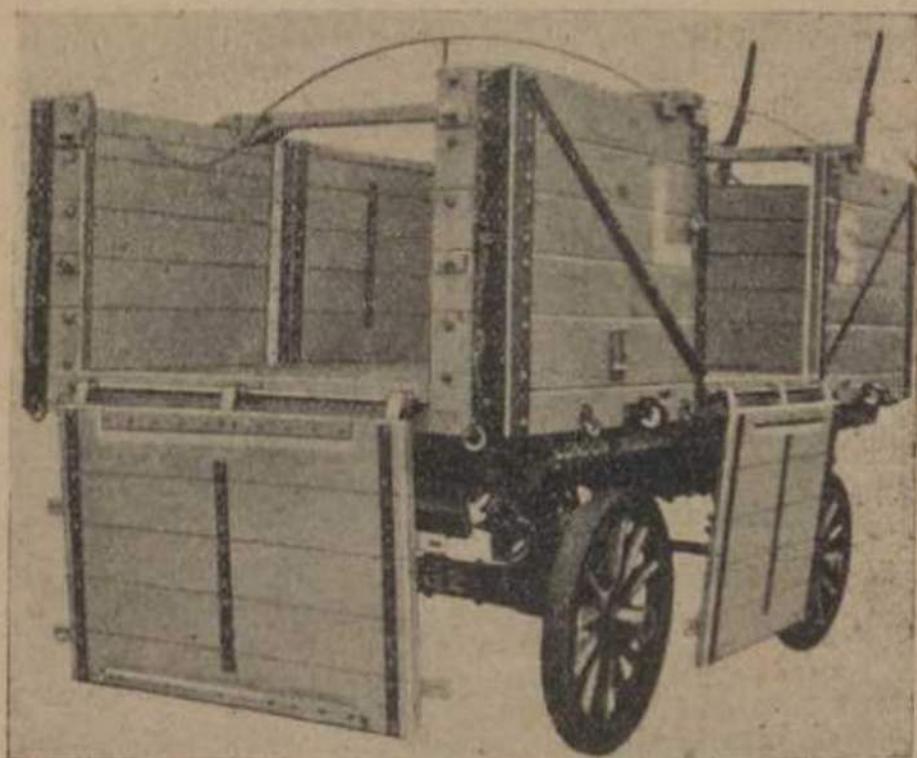
As condições que vigoram para estes transportes são as seguintes: — a caixa de agrupamento é fornecida ao expedidor, com tarifa especial, para as remessas dum a tonelada ou mais, vindas do continente ou dos portos acima indicados e destinando-se a qualquer localidade, ligada ao caminho de ferro ou serviços de camionagem, na Inglaterra, Escocia e País de Gales. No sentido oposto o transporte de mercadorias nestas caixas de agrupamento pode ser feito de uma estação da rede da L. M. S. ou da rede da G. W. (GREAT WESTERN).

A caixa segue até domicílio ou, conforme as possibilidades do local, é descarregada ou colocada sobre vagão por carregar.

As mercadorias são carregadas na caixa de agrupamento, pelo expedidor com uma embalagem leve que depois desta operação é conduzida para a estação para carregar sobre vagão e em seguida levada para o cais de embarque, onde é colocada com guindaste a bordo.

Nos portos de Inglaterra, a caixa de agrupamento é descarregada e remetida com o conteúdo intacto para o armazém do destinatário.

No caso do expedidor e o consignatário, estarem ligados às linhas ferreas por intermédio de ramais privativos, a caixa tem a facilidade de ser carregada directamente sobre vagão, transportada ao porto de embarque e depois da travessia, diri-



gida sobre novo vagão até ao domicílio do destinatário.

Algumas companhias europeias de caminhos de ferro, aplicam tarifas especiais às mercadorias transportadas em caixas de agrupamento.

Por este sistema moderníssimo de transportes os riscos reduzem-se a um mínimo; evitando-se a armazenagem de volumes separados nas estações e protegendo-os por meio da caixa, e transportados de porta a porta, evita-se igualmente estragos e furtos. De ante-mão os exportadores e consignatários tem a certeza de as mercadorias chegarem o destino no mesmo estado que quando da expedição.

Descrição das Caixas, tipo L. M. S.

A. L. M. S. emprega, cinco tipos de caixas de agrupamento, designadas pelas letras A e B (caixas fechadas), C e D (caixas abertas) e F (caixa interna). As caixas representam, sob um aspecto levemente modificado, a estrutura superior dum vagão de caminho de ferro podendo ser transportada indiferentemente sobre via ferrea, estrada ou via marítima. As caixas de tipo fechado são utilizadas pelas mercadorias que precisem de proteção completa e tem a porta no fundo lateral. As caixas abertas destinam-se ao transporte de matérias primas ou de materiais semi-fabricados que não exigem ser protegidos contra o tempo. A caixa interna, tem o uso especial de servirem para as remessas de mercadorias ou produtos deterioráveis (tais como a carne, legumes, etc.).

No quadro que segue vão designadas as principais dimensões das caixas de agrupamento com a indicação respectiva das suas capacidades e taras aproximadas.

Tipo	Compr. ^o m.	Largura m.	Altura no centro	Capacida- de tonel.	Tara aproximad. ^a quilos
Fechadas					
A	2,15	1,98	1,98	2,5	850
B	4,27	1,98	1,98	4	1250
Abertas					
C	2,15	1,85	0,91	5	500
D	4,06	1,85	0,91	4	950
Interna					
F	5,66	1,85	1,85	4	1778

As gravuras representam uma caixa de agrupamento ao embarcar no cais e uma caixa do tipo D, usado pela companhia da L. M. S.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A. Vendas de barris vazios

Esta companhia tem para vender na estação de Maugualde cerca de 327 barris vazios servidos a creosote.

Recebe propostas até ao dia 20 do corrente, dirigidas à direcção da Exploração em Figueira da Foz.

O comprador depositará 50 % do valor da transação, jogo que seja avisado; reservando-se a Companhia o direito de adiar o concurso se o maior preço oferecido lhe não convier.

Figueira da Foz, 5 de Outubro de 1930.

Pelo engenheiro Director da Exploração
Amilcar d'Albuquerque

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

— Beja a Aljustrel-Castro Verde	58 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

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Horário dos combóios

3.º Aditamento ao Cartaz Horário C. H. 20

Linha do Vale do Corgo

A partir de 16 do corrente, esta Companhia faz as seguintes alterações ao horário dos comboios em vigor na Linha do Vale do Corgo:

Combóios n.ºs 55 e 74 — Continuam a efectuar-se diariamente.

Combóios n.ºs 31 e 32 — Suprimidos.

Combóios n.ºs 29 a 30 — Suprimidos.

A partir da mesma data os combóios n.ºs 55 e 54 tem 1/2 minuto de paragem em Cigarrosa, quando houver passageiros para embarcar ou desembarcar.

Também, desde a mesma data, são considerados Mixtos os combóios n.ºs 39 e 40, indicados no 1.º aditamento ao cartaz C. H. 20, de 20 de Julho de 1930.

Lisboa, 15 de Outubro de 1930

O Administrador-Delegado
Pedro Joyce Diniz

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos C. de Ferro, de 16 de Outubro de 1890)

Apreciações do tratado Anglo-Português, por Carlos Lisboa

Estava-se no ano do ultimatum que tão vivamente tinha feito vibrar o patriotismo luso e apaixonára a opinião pública.

Por toda a parte haviam surgido manifestações de protesto contra a violência britânica, mas, como sucede a todas as paixões humanas, o tempo tinha-se encarregado de quebrar a intensidade das indignações, a tal ponto que parece ter passado sem protesto de maior o folheto cujo título serve de epígrafe a esta nota.

Não deixou, porém a Gazeta passar a publicação sem o reparo e a crítica que damos a seguir:

Um folheto de 32 páginas que o autor destinou, provavelmente, a demonstrar que o tratado de 20 de agosto é muito vantajoso, muito perfeito, tudo quanto ha de bom, começando por dizer que:

«Não perdemos siquer uma pollegada do territorio que, efectivamente, ocupamos e administrámos, tanto na província de Angola como na de Moçambique».

Ora, olhando para o mappa d'Africa, salta-nos aos olhos que na margem do Saniati ha uma colónia chamada Luciano Cordeiro, e mais acima, entre este rio e o Zumbo outras intituladas Mendonça, tudo em terrenos que, pelo tratado, ficam pertencendo á Inglaterra, e a affirmação d' sr. Lisboa deixa-nos na dúvida se o tratado que vimos no *Diario do Governo* está errado, ou se aquellas colónias sempre foram inglesas e os nomes que as designam são pura amabilidade dos filhos de Albion para comosco. Pela parte em que se lembraram do apellido de quem escreve estas linhas era caso para lhes mandar um bilhete de visita... já que se lhes não pôde enviar um tiro.

Este folheto traduzido em inglez, pode ser publicado no *Times* como prova de que somos um povo intratável e de que «entre portuguezes»... algumas vezes houve quem defendia o tratado.

Estas nossas opiniões, radicalmente adversas ás do sr. Lisboa não impedem que admiramos a sua coragem em se abalançar n'um tão rude trabalho, e lhe agradeçamos a offerta especial do seu folheto.

Como se vê, a crítica foi feita com alto patriotismo mas o que me parece mais interessante frizar é a correção usada na critica e que sobretudo se acentua no seu final.

Julgámos isto interessante pelo confronto que pode fazer-se com certos processos de combate que presentemente se usam.

Mendonça e Costa deu, daquela maneira, uma boa lição de cortezia jornalística.

A travessia da Mancha

O projecto da travessia da Mancha que, há poucas semanas, como dissemos, foi engolido por uma votação do parlamento britânico, estava então no primeiro plano dos projectos importantes que haviam despertado e conservaram accordada a atenção mundial.

Um jornal francês fazia, porém, a crítica humorística do caso, por forma a merecer o seguinte comentário da Gazeta:

O nosso collega de Paris, *Moniteur Industriel*, publica n'um dos últimos numeros, um engracadíssimo artigo, verberando humoristicamente, com um espírito satírico, incisiva e finamente intencional, as duvidas e os receios inglezes sobre a questão da travessia da Mancha, que segundo parece ficou para as kalendas gregas.

Apresenta-se agora um novo projecto do engenheiro M. Buneau-Varilla que se propõe atravessar o canal por um sistema mixto, da seguinte forma:

1.º Prolongando as vias ferreas ingleza e franceza pelo mar até um ou dois kilometros da costa, por meio de grandes viaductos metálicos.

2.º Estabelecendo na extremidade d'estes viaductos, em pleno mar, obras convenientemente protegidas contra as aguas, e tornando possível a descida dos comboios, completar até o nível d'um tunnel sub-marino, ou por meio de ascensores verticais, ou de qualquer outra maneira.

3.º Construindo um tunnel sub-marino reunindo os fundos dos poços ou galerias de descida.

Mais se acrescenta que «o custo dos trabalhos não excederá o que estava calculado para o tunnel sub-marino».

Commenta assim o *Moniteur*:

«Esta não é má! não falta mais nada a Mr. Buneau Varilla, senão fixar a inauguração do seu tunnel-ponte para d'aqui a dois annos e nove meses — sem contar os de amamentação, para ser a reprodução de M. de Lesseps, determinando o custo e o tempo de perfuração do istmo de Panamá.

Consagrariamos, com certeza, mais de trinta linhas, em descrever este projecto, fazendo d'ele sobressair a economia e alta ou profunda praticabilidade, se não tivessemos determinado propôr um modo de passagem de todos os Pas de Calais, os Sunds e outros estreitos, d'uma maneira muito mais simples: Nem ponte, nem tunnel, nem nenhuma instalação especial, e o sistema aplicável tanto aos carros e seges de todos os géneros, como aos comboios de caminhos de ferro, sem obrigação de transportar também cavalos ou locomotivas; enquanto aos jumentos, poder-se-ia pegar n'elles ao collo; pesam bem pouco.

A nossa idéa é tambem recorrer a um numero illimitado de balões dirigíveis, conjugados ou não, aos quaes se suspendariam as carruagens do comboio, e todos os mais veículos».

Muitas mais admiraveis ironias mordazes, sarcásticas o mais possível, dedica o autor do mencionado artigo, expondo assim no pelourinho do ridículo público e cosmopolita a orgulhosa reserva e os receios egoistas dos odiosos governos da patria de Dickens.

ACIDENTES FERROVIARIOS

Suas causas — Meios de reduzi-los

EM Dezembro do ultimo ano reuniu-se em Santiago, do Chile, o 3.^o Congresso Sul Americano de Caminhos de Ferro, cujas conclusões temos presentes.

De entre elas destacamos como de maior interesse as que foram assentes relativamente ao tema 13, cujo enunciado era o que serve de titulo a este artigo.

As conclusões adoptadas foram as seguintes:

* * *

O 3.^o Congresso Sul Americano de Estradas de Ferro, reconhecendo:

Que até agora os métodos exclusivamente mecânicos recomendados para evitar acidentes do tráfego nos comboios não saíram do terreno experimental; que a maior parte das empresas ferroviárias de indole comercial da América do Sul deverão tomar em consideração entre outros aspectos do problema em tudo, o custo de instalação dos sistemas que se recomendam para a protecção dos comboios; que em nenhum dos sistemas conhecidos é possível prescindir do factor homem para o manejo dos elementos de protecção, recomenda:

Com relação ao pessoal

- a) Selecção cuidadosa do pessoal que de qualquer forma intervenha na mobilização dos comboios;
- b) Exame médico periódico das condições físicas do pessoal, especialmente do sentido cromático e do campo visual normal;
- c) Conferências periódicas a todos os agentes deste serviço.

Com relação aos métodos mecânicos

- a) Recomendar o sistema de alavanca (Staff) ou outro de funcionamento similar como o mais apropriado e económico e que oferece maior segurança para as linhas simples pelo menos naquelas em que o tráfego é de importância média;
- b) A sinalização electro-mecânica com a retenção das mudanças recomenda-se para linhas de tráfego intenso;
- c) Adaptação do freio automático de ar para os comboios, sejam estes de carga ou de passageiros e o engate automático em todos os veículos;
- d) Revisão do material tanto nas oficinas como nas estações do trânsito.

Com relação aos acidentes nas oficinas

- a) Protecção das máquinas cujo manejo oferece perigo para o operador (correias descobertas, engrenagens, esmeriz, volantes, etc.);
- b) Disposições que estabeleçam o uso de óculos

especiais, polainas para fundidores, dispositivos de protecção para os ferreiros soldadores e todos os operários de oficinas mecânicas;

c) Recomenda-se o sistema adoptado pela Chile Exploration C.^o de nomear anualmente nas oficinas um comité de três membros da mesma oficina encarregados de vigiar seus companheiros de trabalho, especialmente aos recém-admitidos, para evitar acidentes.

A eficácia de tal vigilância estimula-se com um prémio a cada membro do comité.

E' igualmente recomendável a gratificação mensal aos chefes de oficinas em cuja secção não se tenha verificado nenhum acidente durante o mês.

Com relação ao público

Supressão das passagens de nível. E' conveniente para a segurança do tráfego que as passagens se estabeleçam a desnivelar os cruzamentos das vias-férreas com as ruas e caminhos onde a intensidade do tráfego o exija.

* * *

São sem dúvida, interessantes e dignas da atenção das entidades que a seu cargo tem a segurança dos transportes ferroviários, as conclusões adoptadas pelo 3.^o Congresso Sul Americano de Caminhos de Ferro e que ficam arquivadas.

Várias vezes temos frizado, com o prazer que devem sentir todos os portugueses quando lhes é dado registar alguma coisa agradável para o nosso sentimento patriótico, que os serviços ferroviários em Portugal podem já hoje, felizmente, apontar-se como serviços dum perfeição tão grande, quanta a que é compatível com as condições especiais do nosso país, desde as condições económicas e financeiras, até às várias condições da configuração do nosso território.

D'uma maneira geral se pode dizer que, à frente das várias secções dos nossos serviços ferroviários, estão tecnicamente indiscutivel competencia, servidos por pessoal com as necessárias qualidades de técnica, de trabalho, de disciplina.

Isto é reconhecido não só entre nós mas também no estrangeiro, onde a organização dos nossos serviços ferroviários merece com freqüência referência elogiosa, com eco nos congressos da especialidade. Assim, também pode dizer-se que os problemas a que se referem as conclusões que arquivámos tem merecido a atenção, o cuidadoso estudo, dos dirigentes das nossas empresas ferroviárias.

No entanto, julgámos prestar um serviço aos interessados dando-lhes as conclusões adoptadas pelo 3.^o Congresso Sul Americano.

C. R.

“A PREVIDÊNCIA DO FERROVIÁRIO REFORMADO”

Já a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, no seu último número, se referiu, ainda que ligeiramente, a tão util como simpática instituição de previdência, que um grupo de servidores de caminhos de ferro, na plena compreensão da hora que passa, de dificuldades de toda a ordem, se propôz fundar em Portugal.

Com efeito, essa generosa comissão, composta dos srs. Joaquim dos Santos Torres, sub chefe da estação de Campanhã; João Roque e Carlos Lazaro, chefes de 3.^a classe, tem envidado todos os seus melhores esforços no sentido de ver coroado de bom exito o seu belo empreendimento, como demonstra o estatuto, já aprovado pelo governo, que vai publicado noutro lugar da *Gazeta*, e o bom acolhimento que tem tido a iniciativa, que a maioria do pessoal tem recebido com todas as provas de carinho.

Quinze mil e tal são já os inscritos, e dentro em breve será de quasi todo ou todo o pessoal ferroviário do continente.

A referida comissão fez distribuir a seguinte proclamação ao pessoal, que encerra verdades flagrantes, muito dignas de atenção:

«Aos Ferroviários de Portugal

As dificuldades financeiras com que lutam os ferroviários reformados, não podendo, com os seus parcos vencimentos, fazer face às despezas da vida, que dia a dia mais se agravam, sendo o seu maior cancro a renda de casa, que absorve a muitos mais de metade do seu vencimento, levaram-nos a pensar na forma de melhorar a nossa situação future, no que vemos viabilidade, desde que todos se penetrem de que o socorro mútuo é a única arma de defesa contra o doloroso calvário que nos espera, como prémio do nosso esforço, durante 30, 40 e mais anos de trabalho.

Para que amanhã a nossa situação de reformados seja um pouco mais desafogada e ainda para garantir aos que, não podendo alcançar a reforma, se invalidem por qualquer desastre ou doença, promovo-nos organizar uma associação de socorro mútuo, que tem por fim conceder, por uma só vez, um subsídio de vinte mil escudos, quando o sócio passe à situação de reformado ou inabilitado. Para se alcançar este fim sem grandes encargos para os associados, é necessário que todos acorram a inscrever-se como sócios, de tão prestimosa associação, que nos propomos organizar e cujo Estatuto foi já aprovado por despacho ministerial de 8 de Julho de 1930 e publicado no *Diário do Governo*, 2.^a série, n.º 158, de 11 de Julho de 1930, o qual mereceu a aprovação dos Ex.^{mos} Srs. Director Geral da Companhia Portuguesa, Administrador Delegado da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e Engenheiro Director da Exploração do Vale do Vouga, os quais, pela

maneira como nos atenderam, consentindo que os descontos das cotizações sejam feitos em folhas de vencimentos, merecem de todos os ferroviários a mais profunda e indevolvível gratidão.

Sendo nós uma colectividade composta de 25 mil homens, uma vez associados, teremos um desconto diário, para entre eles apurar a importância destinada a subvencionar o que amanhã se reforma, proporcionando-lhe o descanso na sua invalidez, ao qual tem jus, depois de ter esgotado toda a sua energia, vergado ao peso enorme de um trabalho árduo e constante.

Sendo a nossa classe uma das mais presimosas, e a mais numerosa do país, cumpre-nos dar um exemplo da nossa solidariedade e dos nossos sentimentos altruístas e humanitários, organizando a nossa associação de previdência e fazendo, do mutualismo, a maior propaganda, pois só essa organização, tratada com o maior zelo e carinho, poderá atender, com os seus benefícios, às dificuldades que a invalidez nos acarreta.

Por isso esperamos que os ferroviários de todas as linhas portuguêsas do continente se inscrevam na nova associação, e lhe prestem, por todos os meios ao seu alcance, o seu auxílio, interessando-se por ela, dando-lhe o melhor do seu esforço e a assistencia material e moral que ela requere, de molde a que, do nosso trabalho, alguma coisa de útil e proveitoso resulte para a classe ferroviária de Portugal.

Confiamos que todos os ferroviários saberão cumprir o seu dever, correndo, em massa, a inscrever-se na nova associação, que precisa, desde já, de todo o concurso e de todas as dedicações, para começar a cumprir, integralmente, o fim humanitário a que se propõe: — promover a suprema solidariedade para o nosso bem-estar futuro.

A Comissão organizadora

*Joaquim dos Santos Torres
João Roque
Artur Ferraz
Carlos Lazaro.*

Estatuto

GENERAL TEOFILO DA TRINDADE

Vai ser dado o seu nome à ponte do Sorraia, em Coruche

A proposta apresentada pelo Sr. Ministro do Comércio no Conselho de Ministros de foi assim redigida:

«A quando da inauguração da ponte do Sorraia, em Coruche, foi solicitado ao Governo que aquela obra de arte fosse dada o nome do general Sr. Teófilo da Trindade, presidente da Junta Autonoma de Estradas, que então se encontrava doente, devido a um desastre de automóvel quando viajava em serviço do Estado.

«A longa folha de serviços à Pátria prestados por aquele cidadão ilustre, militar brioso e funcionário distinto, entre os quais se destacam os consagrados à grande obra realizada na rede nacional de estradas na vigência da Ditadura Nacional, determinam-me a propôr que o Conselho de Ministros ligue à ponte do Sorraia, em Coruche, o nome do general Sr. Teófilo da Trindade, presidente da Junta Autonoma de Estradas».



Mr. HIPPOLYTE MOUNIER

Fundador da «Federação da Imprensa Técnica e Profissional»

QUANDO Carlos d'Ornelas regressou, no ano passado, do V Congresso Internacional da Imprensa Técnica e Profissional, que reunira em Barcelona, todo ele era entusiasmo. Trazia no cérebro e no coração uma ideia, uma ideia grande de organização. A ideia grande da organização da Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional.

Ele ardia todo no entusiasmo que lhe vinha dessa ideia grande e generosa. Grande pela força que da sua realização adviria para a classe interessada e pela demonstração assim feita de que, também neste campo, Portugal marchava a par das nações que em todo o mundo se podem apontar como mais progressivas. Generosa pela soma de bem que da sua efectivação inteligente pode resultar para os interessados.

No entanto, apesar de todo o entusiasmo que o animava, não sabemos se Carlos d'Ornelas, tendo lançado a ideia, estaria animado de grande confiança no éxito da sua iniciativa, ao deparar com o sorrisinho de descrença, com o retraimento de muitos, com a hostilidade mais ou menos clara de alguns, o que, pelo menos, tornava lícita a dúvida a respeito da realização do projecto.

Ele, porém, não desanimou.

Continuou a pregar a necessidade urgente, a evidente vantagem, da organização da Associação e, hoje um, amanhã outro, a ideia começou a ter em roda de si, a serví-la, a acalentá-la, a defendê-la, muitos valiosos elementos no meio jornalístico.

A ideia ia tomado forma, até que, tendo atra-

ESTÁ FU

A ASSOCIAÇÃO DA IMPRENSA E PROFISSIONAL

vessado a discussão viva e alevantada dos Estatutos, a Associação surgiu organizada na assembleia geral do dia 7, resplendente no prestígio dos seus corpos gerentes e na inquebrantável fé nos seus destinos.

Façamos o relato, embora ligeiro, da assembleia geral do dia 7.

As 14 horas, na séde provisória da Associação, Rua da Horta Sêca, 7, 1.^º, encontravam-se já representadas as seguintes publicações:

Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa pelo coronel Sr. Carlos Roma Machado de Faria e Maia; *Máquina Agrícola* pelo seu director Sr. Armando Ribeiro de Oliveira; *Tenis* pelo seu director Sr. Vasco Galvão; *Revista Insular e de Turismo* pelo Sr. Dr. Manuel Veloso d'Armellim Júnior; *O Fogo* pelo seu director Sr.

José Luís Ricardo;

Dr. ARMELIM JUNIOR
Presidente da Assembleia Geral
da A. P. I. T. e P.

Boletim da Agência Geral das Colónias pelo Sr. Júlio Cayola; *Nação Portuguesa* pelo Sr. Dr. Manuel Murias; *Bandarilhas de Fogo* pelo seu director Sr. José Luís Ribeiro; *Neptuno* pelo Sr. José dos Santos; *Revista do Viajante em Portugal* pelo Sr. Dr. João Calado Rodrigues; *Portugal Exportador e Notícias da Costa do Sol* pelo Sr. Ventura Abrantes; *Revista Portuguesa de S. Paulo* por Rafael Neves; *Gazeta dos Caminhos de Ferro* pelo seu director Carlos d'Ornelas, *Magazine Ber-*



Coronel ROMA
Delegado do Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa
Presidente do Conselho F...

NDADA

PORTUGUESA A TÉCNICA SSIONAL

brand pelo Sr. Mário Silva; *O Sport de Lisboa* pelo Sr. Jaime de Aguiar; *Brasil Ferro-Carril* pelo seu correspondente Sr. Almeida Júnior; *Revista de Propaganda Agrícola* pelo Sr. A. de Oliveira; *Arquitectura Portuguesa* pelo Sr. Gaspar Pacheco de Almeida; *Radiofonia* pelo Sr. Altinino Gonçalves, *Revista Textil* pelo Sr. Henrique Cantarino; *ABC* pelo seu gerente Judah Benoliel; *Revista Internacional do Dun* representada pelo Sr. Carlos d'Ornelas.

Assume a presidência o ilustre advogado Sr. Dr. Armelim Júnior, decano dos jurisconsultos portugueses, que a assembleia acolhe com uma salva de palmas.

O Sr. Dr. Armelim Júnior, modesto como sempre, e como sempre, ver-náculo, erudito e preciso, agradece à assembleia eleita a honra da escolha do seu nome para a presidência e tem palavras de alto louvor

para Carlos d'Ornelas e para todos os outros elementos valiosos que, em sua volta, estão congregados para a realização desse empreendimento que, sem dúvida, ficará marcando como alguma coisa na história do jornalismo português.

Findos os aplausos que cobriram as palavras do Sr. Dr. Armelim Júnior, são por ele convidados, para o secretariarem, os Srs. José dos Santos representante do *Neptuno* e o Sr. José Luís Ricardo representante do *Fogo*.



CARLOS D'ORNELAS
Presidente da Direcção
da A. P. I. T. e P.

Constituída a mesa, iniciaram-se os trabalhos com a última leitura, artigo por artigo, dos estatutos, sobre os quais incidiu ainda exame demorado.

Na discussão, calma, correctíssima, feita com o objectivo único de dotar a Associação com um estatuto tanto quanto possível perfeito, intervieram muitos dos assistentes, que foram unâimes em render as suas homenagens a Carlos d'Ornelas, comissão encarregada da elaboração dos presentes Estatutos e ao Sr. Dr. Armelim Júnior, que, na presidência desta assembleia geral, mais uma vez manifestou o seu espírito imparcial, a sua extrema correcção e o saber de experiência feito com que orientou os trabalhos.

Finda a última discussão dos estatutos e aprovados definitivamente, foi nomeada uma comissão de que ficaram fazendo parte os dois jurisconsultos que haviam assistido à assembleia geral, Srs. Drs. Armelim Júnior e Calado Rodrigues, e o Sr. Almeida Júnior, seu relator, para darem aos estatutos a última redacção e a forma jurídica, encargo esse, de que a comissão se desempenhou logo no dia imediato. Em seguida passou-se à escolha dos corpos gerentes, sendo aprovada a proposta do Sr. Ventura Abrantes, representante do *Portugal Exportador*, *Indústria Textil* e *Notícias da Costa do Sol* com os seguintes nomes:

Assembleia Geral

Presidência: *Revista Insular e de Turismo*; Vice-presidência, *Arquitectura Portuguesa*



Mr. URBAIN THUAN
Secretario Geral da «Federación da Imprensa Técnica e Profissional»



MACHADO
Geog. de Lisb., eleito
da A. P. I. T. e P.

Secretários, *Neptuno* e *Radiofonia*; Vice-Secretários, *Tenis* e *Volante*.

Diracção

Presidência da Direcção: *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; Secretário Geral, *O Fogo*; Secretário, *O Brasil-Ferro-Carril*; Tesoureiro, *Revista Textil*; Bibliotecário Arquivista, *Portugal Exportador*; Vogais, *Magazine Bertrand*, *Rádio Ciência*, *Nação Portuguesa*, *Boletim da Agência Geral das Colónias* e *Ciência e Indústria*.

VENTURA ABRANTES
Bibliotecario Arquivista
da A. P. I. T. e P.



Conselho Fiscal

Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, *A B C, e Kino*; *Vogais*, *Máquina Agrícola*, *Revista Portuguesa de S. Paulo* e *Cine Teatro*.

Antes de encerrar a sessão, o Sr. Ventura Abrantes, apresentou uma proposta para que por aclamação fosse saudada a mesa na pessoa do seu presidente o que foi aprovado por unanimidade, revoando pela sala prolongados aplausos.

O Sr. Dr. Armelim Júnior agradeceu à assembleia geral a quente manifestação e a escolha do seu nome para a presidência e felicitou-se pela forma por que os trabalhos tinham decorrido.

Mais uma salva de palmas que o Sr. Dr. Armelim Júnior declara partilhar com os jornalistas que com tanta competência o haviam secretariado.

Eram 19 horas.

Estava fundada a Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional

Estava fundada a A. P. I. T. P.

Na hora feliz em que dá a notícia, assim singela, da fundação da Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional, não pode a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que, por intermédio de Carlos d'Ornelas, preside à direcção desta organização nascente, deixar de endereçar os seus cumprimentos aos membros dos corpos gerentes, cumprimentos estes em que vai envolvida a confiança plena em que do seu esforço inteligente alguma coisa de importante safrá para a nossa Associação e, portanto, para a causa do jornalismo português.

Não podem, porém, ficar por aqui os nossos cumprimentos, as nossas homenagens. Têm que ir mais além. Têm que subir mais. Têm que chegar até à Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional, presidida pelo seu ilustre fundador Mr. Hippolyte Mounier e que tem como Secretário

Geral a figura igualmente simpática de Mr. Urbain G. Thuan.

A elas apresentámos as nossas homenagens afirmando-lhes a certeza de que o novo organismo, que vai juntar a sua humildade à falange brilhante das tantas agremiações congêneres espalhadas pelo mundo inteiro, saberá pelo menos empregar todos os esforços para marcar na Federação Internacional um lugar que honre o jornalismo português e contribua, na sua medida, para firmar Portugal no lugar honroso que conquistou no concerto universal.

ESTATUTOS

DA

Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional

CAPITULO I

Denominação e fins

Artigo 1.º — Com a denominação de ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DA IMPRENSA TÉCNICA E PROFISSIONAL é constituída, em Lisboa, uma colectividade consagrada ao desenvolvimento da Imprensa Técnica e de profissões, ciências, lettras, belas artes e industrias, em todo o território nacional.

Art. 2.º — Para cumprir o seu fim social, esta Associação procurará:

a) — Agrupar as publicações, que a compõem, para a maior defesa dos seus interesses morais e materiais e difusão do labor cultural das mesmas publicações.

b) — Fazer parte de todos os organismos oficiais, profissionais e técnicos, e outros que a Associação julgue vantajosos para os seus interesses.

c) — Fazer e representar em Congressos, conferências, exposições ou outras iniciativas, nacionais e estrangeiras.

d) — Intervir junto dos governos para solicitar a aprovação de provisões que possam contribuir para o fomento e engrandecimento da imprensa técnica e profissional.

e) — Empregar os seus esforços no sentido de obter as maiores regalias e vantagens, para o exercício das suas funções; facilitar o intercâmbio entre as revistas técnicas do País e do estrangeiro; organizar congressos, exposições, conferências e viagens de carácter técnico, ou de profissões, sempre que o considere opportuno.

f) — Publicar um boletim, coordenando opiniões e assuntos técnicos e de profissões, que interessem aos seus associados e à colectividade em geral.

g) — Estabelecer uma caixa de previdência para os associados.

Art. 3.º — A Associação é absolutamente vedado versar questões políticas, religiosas ou de qualquer credo; e poderá aderir às confederações profissionais e técnicas, nacionais e estrangeiras.

Art. 4.º — A Associação pode, 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.

CAPITULO II

Dos sócios

Art. 5.º — A Associação terá cinco classes de sócios:

1.º Sócios fundadores;

2.º Sócios ordinários, (efectivos e auxiliares);

3.º Sócios correspondentes;

4.º Sócios donores;

5.º Sócios honorários.

Art. 6.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. 7.º — Sócios ordinários são de duas classes: efectivos e auxiliares.

Art. 8.º — Sócios ordinários efectivos são as Empresas ou indivíduos proprietários de revistas e publicações de carácter técnico e profissional, que contribuem com uma quota mensal não inferior a

10\$00, a contar da data da admissão e joia de 100\$00; e para que possam ser aprovados é preciso:

1.º - que as publicações sejam de carácter técnico e profissional;

2.º - que as publicações tenham, pelo menos, 6 meses de existência não interrompida, salvo se, por caso fortuito ou força maior, as mesmas estiverem suspensas, exceptuando-se as publicações que, à data da aprovação dos presentes estatutos, já existirem;

3.º - que preencham uma proposta do modelo adotado, e a façam acompanhar dos dois últimos números da publicação que dirigem ou de que são proprietários;

4.º - que as revistas associadas enviem à associação, gratuitamente, dois exemplares, um para o arquivo e outro para a biblioteca;

5.º - que 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, semestre ou ano das quotas correspondentes, podendo a joia ser paga, em duas prestações, dentro dos primeiros 60 dias, após a admissão do sócio.

Art. 9. - Sócios ordinários auxiliares: são todos aqueles que exercem funções de redactores, revisores e administradores nas publicações associadas; ou que sejam correspondentes de revistas estrangeiras da especialidade; e para que possam ser considerados tais é necessário:

1.º - que façam 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 com capacidade civil nos termos das leis em vigor.

3.º - que paguem uma quota mensal nunca inferior a 5\$00 e joia de 20\$00, podendo o pagamento ser feito nas condições do § único do artigo anterior.

Art. 10. - Os sócios ordinários auxiliares:

a) - São equiparados aos sócios ordinários, efectivos directores ou proprietários de publicações técnicas ou profissionais em que exercem sua actividade, no que re-peita a direitos e deveres, com as exceções constantes do presente estatuto.

b) - Auferem todos os benefícios colectivos e têm direito:

1.º - A voz e voto em todas as deliberações e eleições na Assembleia Geral;

2.º - A fazer-se representar, quando ausentes, por outros sócios com iguais direitos, nas sessões da Assembleia Geral;

3.º - A serem eleitos e nomeados para todos os cargos sociais, comissões e secções permanentes, nos termos e nas condições expressamente preceituadas;

4.º - A frequentar a sede e departamentos colectivos, e a utilizar todos os elementos de estudo que a Associação proporcione aos sócios;

5.º - A receber um exemplar de qualquer publicação da Associação, mediante desconto de 30 % do preço de capa;

6.º - A participação, por suas famílias, da faculdade de assistência a todos os actos de interesse público, ou colectivo que a Associação promova na sua sede;

7.º - A uma carta circular de identidade, quando em viagem;

8.º - A gozar de todas as vantagens e benefícios associativos nas condições dos Estatutos e regulamento interno.

9.º - A um diploma de sócio com as iniciais da Associação, que será assinado pelo presidente da Direcção, secretário geral e tesoureiro.

10.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.

11.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.

12.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. 11. - Podem ser sócios das classes dos números 2.º, 3.º, 4.º e 5.º do art. 5.º todos os indivíduos que satisfazem o preceituado nos estatutos no que respeita à respectiva classe e os que satisfazem as condições dos artigos 8.º e 9.º e seus números.

§ 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 três 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 n.º 5 e § único do art. 8.º.

Art. 12. - Sócios correspondentes: são os que não tenham domicílio habitual ou legal em Lisboa por mais de um ano.

§ 1.º - Exceptuam-se os membros do corpo diplomático estrangeiro em exercício, que só podem ser admitidos e inscritos como sócios correspondentes.

§ 2.º - Os sócios correspondentes contribuem com uma cota mensal de 5\$00 e joia de 20\$00 pagáveis nas condições do § único do art. 8.º.

§ 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. 1.º, 8.º e 9.º.

§ 4.º - A Direcção, quando autorizada por assembléa geral, poderá dispensar o sócio correspondente do pagamento da taxa a que se referem os art. 8.º e 9.º recebendo o mesmo, por oferta da Associação, os documentos referidos no § 1.º do art. 11.º.

§ 5.º - A admissão dos sócios correspondentes far-se-á por deliberação da Direcção.

Art. 13. - Sócios doadores: são os que, por terem feito à Associação doação importante de bens mobiliários ou imobiliários, forem pela Direcção propostos e pela Assembléa Geral aprovados.

Art. 14. - Sócios honorários: são os que forem aclamados, como tales, pela Assembléa Geral, mediante proposta da Direcção ou de qualquer sócio, por serviços eminentes prestados à Associação e especialmente ao engrandecimento da mesma.

Art. 15. - Perdem os seus direitos os sócios que deixarem de satisfazer as suas cotas durante mais de 6 meses; e serão iradiados os que caluniarem, difamarem ou injuriarem a Associação, ou concorram, de qualquer forma, para o seu descrédito.

Art. 16. - Os sócios podem constituir secções especiais dentro da colectividade, sempre que o seu objectivo não seja contrário à doutrina dos presentes estatutos, e reunam com um membro da Direcção, que acompanhárá 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 Assembléia Geral

Art. 17. - A Assembléa Geral reúne-se em sessão ordinária ou em sessão extraordinária.

Art. 18. - A sessão ordinária celebrar-se-á em qualquer dia da primeira quinzena de Março de cada ano; e a extraordinária sempre que a Direcção o julgue necessário, ou a requeiram o Conselho Fiscal ou 25 sócios, dos quais, pelo menos, 15 proprietários ou directores de publicações associadas.

§ 1.º Qualquer dessas convocações será feita com oito dias de antecedência, num jornal diário da capital, independentemente de outros avisos convocatórios.

§ 2.º Considera-se constituída a Assembléa 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.

§ 3.º Todo o sócio poderá fazer-se representar em Assembleia Geral 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.

§ 4.º Cada sócio não poderá representar mais de três.

§ 5.º Não podem ser eleitos nem fazer parte da Assembleia Geral:

1.º - Os sócios com menos de três meses de admissão;

2.º - Os que não tiverem em dia o pagamento das suas cotas;

3.º - Os que, segundo o direito civil português, não são considerados aptos para tal fim.

Art. 19. - 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 ácerca 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, um vice-presidente, dois secretários e dois vice-secretários.

5.º Eleger a Direcção e o Conselho Fiscal.

§ 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 o ter mais idade.

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

§ 3.º A maioria de todos os corpos gerentes deverá ser constituída por sócios ordinários efectivos ou auxiliares.

Art. 20. - As assembleias gerais extraordinárias apenas se ocuparão dos assuntos expressamente designados nas convocatórias.

Art. 21. - 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 IV

Da Direcção

Art. 22. - A Direcção da Associação será constituída por: um presidente, um secretário geral, um secretário, um tesoureiro, um bibliotecário-arquivista, e mais cinco vogais suplentes, residentes todos em Lisboa.

Art. 23. - Os cargos da Direcção e os das Delegações são gratuitos, e reelegíveis os seus membros.

Art. 24. - A Direcção reunir-se-á ordinariamente, uma vez por semana, em dia e hora que o presidente designará.

Art. 25.^o – As resoluções da Direcção serão tomadas por maioria de votos e o presidente terá voto de desempate.

Art. 26.^o – Compete à Direcção:

1.^o - Criar, por proposta fundamentada, delegações e sub-delegações nas localidades que julgue convenientes ao desenvolvimento associativo.

2.^o Admitir e dispensar empregados auxiliares de secretaria.

3.^o Resolver os urgentes casos omissos, resoluções que ficam sujeitas à sanção da Assembleia Geral.

Art. 27.^o Compete ao Presidente:

a) Assumir a representação da Associação;

Convocar as sessões da Direcção e presidir a elas;

Nomear, em caso de urgência, comissões e delegações especiais;

Autorizar os pagamentos, votados por maioria em reunião da Direcção, assinando com o Secretário Geral; e velar pela boa execução de todas as resoluções, assinando com o mesmo Secretário Geral as actas e todo o expediente do movimento associativo.

Art. 28.^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 sêlos.

Art. 29.^o – Compete ao Secretário: auxiliar os trabalhos da Direcção e substituir o Secretário Geral nos seus impedimentos.

Art. 30.^o – Compete ao Tesoureiro: Guardar os fundos da Associação; dar entrada às quotas dos associados e a quaisquer outras quantias que a Associação legalmente obtenha; escriturar o livro da Tesouraria; efectuar os pagamentos autorizados pela Direcção; organizar e assinar o balanço anual; informar a Direcção dos assuntos de sua competencia; abrir uma conta corrente no estabelecimento bancário que a Direcção determine, e da qual poderá retirar fundos com a sua firma e a assinatura do Presidente e do Secretário Geral.

Art. 31.^o – Compete ao Bibliotecário-Arquivista organizar a biblioteca da Associação; 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, comunicar à Direcção toda a matéria publicada que julgue de interesse colectivo, e propôr a aquisição de obras que julgue de interesse.

CAPITULO V

Do Conselho Fiscal

Art. 32.^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 relector.

Art. 33.^o – São atribuições do Conselho Fiscal:

1.^o – Examinar a escrituração da Associação.

2.^o – Requerer 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. – Fiscalizar a administração da Associação, verificando o estado da «caixa» e a existencia 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. 34.^o – A Direcção, estabelecerá as Delegações e Sub-delegações, permanentes ou temporárias, que julgue necessárias.

Art. 35.^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. 36.^o – As Delegações são compostas dos membros que a Direcção designar, em quantidade e em qualidade, conforme regulamento interno da Associação.

Art. 37. – 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. 38.^o – Compete às Delegações e Sub-Delegações:

Fazer a propaganda da Associação; angariar o maior número de sócios possível, e promover a cobrança na respectiva área.

Art. 39.^o – Até ao fim de Janeiro de cada ano, as Delegações e Sub-Delegações entregarão relatório dos seus trabalhos, realizados no ano anterior.

§ Único – Até fins de Fevereiro de cada ano as Delegações e Sub-Delegações liquidarão contas com a Direcção, recebendo uma percentagem da cobrança que realizarem, nunca superior a 10 %, para despesa de expediente.

CAPITULO VII

Receitas e fundos de reserva

Art. 40.^o – As receitas e fundos da Associação, compõem-se:

1. – Das quotas 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. 41.^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-á ao saldo de receitas de que se possa dispor.

CAPITULO VIII

Reforma de estatutos e dissolução da Associação

Art. 42.^o – A reforma dos estatutos só poderá ser feita mediante proposta apresentada à Assembleia Geral, quer pela direcção, quer por grupo de, pelo menos, 50 sócios, dos quais deverão ser 40 proprietários ou directores de publicações associadas, nos termos d'estes Estatutos, na situação de efectivos.

Art. 43.^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 a da convocação da Assembleia Geral.

§ único – As deliberações da Assembleia Geral sobre este assunto só são válidas achando-se, no acto da votação, presentes ou representados, dois terços dos seus sócios.

Art. 44.^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.

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 20\$00; um cartão de carácter pessoal e intransmissível, de associado, contendo a respectiva fotografia e assinatura das mesmas entidades, cujo custo é de 2\$50, custando o exemplar do regulamento 2\$50 e o dos Estatutos, 3\$00.

A carta circular de identidade a que se refere o n.^o 7 da alínea b) do art.º 10.^o custará 10\$00.



ENGENHEIRO PINTO TEIXEIRA

Foi autorizado pelo governo da metropole, o Governador Geral da Província de Moçambique a contratar, para o lugar de Director Geral dos Caminhos de Ferro e Portos de Lourenço Marques, o Sr. engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira, nosso estimado colaborador, ficando a exercer as funções de Director, o nosso presado amigo e capitão de Engenharia Prata Dias.



«O Açoreano na Grande Guerra»

Muito brevemente deve ser posto à venda um novo livro do nosso director Carlos d'Ornellas, intitulado «O Açoreano na Grande Guerra».

Alem da conferencia feita pelo autor em Ponta Delgada, insere interessantes referencias e documentos relativos á acção militar na primeira linha, durante a Grande Guerra.

Tambem publica uma coleccão de gravuras de açoreanos que no front verteram o seu sangue em defesa da Pátria.

NOTAS E COMENTARIOS

São sem número, espalhadas por todo o país, as estações e as terras por elas servidas a respeito das quais se conta algum sucesso jocoso e é, para certas pessoas, um prazer especial, largura de graça á passagem dos comboios nas estações.

Muitas vezes sucede não haver lá quem proteste mas também às vezes acontece irritarem-se de tal forma as pessoas que estão nas gares que o engracado se vê seriamente atrapalhado, quando não acontece receber correctivo duro pela sua gracinha a que elas não acharam graça nenhuma.

Já contei algumas dessas graças.

Hoje contarei um caso ocorrido com um chefe de estação que, por sinal, é um funcionário muito considerado por superiores, colegas e inferiores e gozando da simpatia de todos os que o conhecem.

* * *

O caso passou-se numa pequena estação proxima de Santarém, num dos locais de maior encanto poético de Portugal, pois lhe deu celebriade nas suas obras, um dos mais altos nomes da literatura patria.

Ter sido em uma ou em outra das estações de Portugal pouco importa, ainda que estou certo de que pouca gente haverá, entre os leitores da Gazeta, que não ponha o dedo na estação logo que leia a indicação que damos dela.

Aproximava-se a hora da chegada do comboio. Havia apenas dois passageiros que o aguardavam, marido e mulher, casal de lavradores que ia até Lisboa, terminadas as colheitas, visita presas de família, fazer compras de mais categoria, ir ao teatro ver a revista em voga e visitar o Jardim Zoológico.

O marido passeava, fóra da estação, em companhia dum criado a quem dava as últimas instruções para que os serviços agrícolas não sentissem a sua falta.

A mulher, ribatejana, forte, sadiça, com as faces vermelhas luzindo saude, sentava-se no banco da sala de entrada e ia-se abanando com o lenço, porque o calor apertava e a viagem ainda dura de léguas, pelos caminhos poeirentos, com o sol a pino.

Em sua frente, abria-se na parede branca o postigo da bilheteira e eis que a mulher, olhando para lá, viu emolhar-se no postigo a cara do chefe da estação.

Até aqui não havia nada de notável, pois nada ha mais natural do que estar uma passageira numa sala de espera e haver um chefe da estação olhando pelo postigo da bilheteira.

O pior, porém, foi que a mulher viu que o chefe lhe piscava o olho.

Subiu-lhe o sangue às faces de si córadas e ficou, como uma malagueta, ardendo na mais louvável das indignações.

Procurou ainda serenar.

Sim. Porque aquilo era uma coisa que ela julgava tão ofensiva, tão despropositada, que lhe custava a crer que tivesse visto bem. Naturalmente fôra confusão sua e dispôs-se a certificar-se.

O chefe andava então lá por dentro da bilheteira, no giro da sua obrigação, mas não demorou a aproximar-se da bilheteira e a olhar de novo pelo postigo.

E então a mulher sentiu desfazer se todas as duvidas. Ele lá estava a piscar-lhe o olho. Afastava-se da bilheteira, voltava de novo e a piscadela continuava.

A indignação da mulher chegara ao auge. Sentia-se ferida na sua dignidade de mulher casada, campanheira fidelíssima do seu homem e não hesitou. Ergueu-se de golpe, transpoz de galgão a porta, e, chegando-se ao marido, teve apenas este comentário:

Pouca vergonha!

Ficou o homem deveras atrapalhado ao ver a mulher naquela excitação e quando ela conseguiu recuperar um pouco de tranquilidade e contou a cena, foi o bom e o bonito.

Chispavam de furia os olhos do marido, todo ele ardia na

chama da ciúmeira, as suissas eriçavam-se-lhe como pêlo de bicho bravo e, em dois saltos, o marmeiro já preparado, entrou como um furacão na sala onde se encontrava o chefe e começou a expor-lhe a incorrecção do procedimento.

Ao alarido acudiram os outros empregados que se viram parvos para convencer o homem de que se tratava dum tic nervoso de que o chefe sofria e que acabaria de o sujeitar a essa desagradável scena que, graças a Deus, devido à intervenção dos empregados, não atingira a gravidade que a indignação do homem e a rijeza do marmeiro faziam recuar.

Devastação das matas

Por toda a parte se está desenvolvendo uma accão energica no sentido de pôr cobro á devastação criminosa das matas e de reparar os males originados por essa devastaçao que impunemente se fez durante tantos anos.

Apezar da sua enorme riqueza florestal, chegou ao Brazil a hora do alarme por essa devastaçao.

Ergueu ha pouco tempo sua voz de protesto o sr. Alves de Lima, Inspector geral de consulados, numa conferencia feita na Sociedade Nacional de Agricultura em que largamente demonstrou os variados benefícios da arborisação e a conseqüente necessidade do reflorestamento.

Segundo afirmou o conferencista, no proprio estado de S. Paulo onde o reflorestamento se tem feito embora insuficientemente, ha já regiões, como a do municipio de Gahú, que já não teem lenha para os usos domesticos, tendo de recorrer a outros municípios.

A propósito, o sr. Alves de Lima sugere ao governo a seguinte solução: — saida livre para tudo o que se quizer exportar e entrada livre para tudo o que não se puder produzir mais barato do que o estrangeiro.

Depois, pergunta: — Se o nosso carvão não se acha em situação de concorrer com o estrangeiro, por que taxar este, obrigando os caminhos de ferro a consumirem lenha em prejuizo das nossas reservas florestais?

De facto, acrescenta ele, se compulsarmos as estatísticas, veremos que o consumo de lenha orça por cinco milhões de metros cubicos, cifra verdadeiramente enorme.

Estas informações, colhidas na apreciada revista Brazil-Ferro-Carril, fazem-nos evocar o que se passou em Portugal durante a guerra e até algum tempo depois dela terminada.

Os comboios consumindo lenha, as fabricas consumindo lenha e os proprietários, na aancia do lucro facil, deitando abaixo matas inteiras e transformando regiões pitorescas e sadias em regiões desoladas, á mercê de todos os males a que a arborisação obstava.

Felizmente a febre devastadora parou e, quer por efeito de acertadas medidas governativas quer por efeito de um maior desenvolvimento da iniciativa particular, os efeitos da furia de deita-abaixo estão-se

reparando, evitando ao mesmo tempo que eles de novo venham a sentir-se.

Basta cumprir sempre, rigorosamente, a lei.

O tunel Tanna, no Japão

Conhecidas as condições do terreno no Japão que por vezes repetidas se manifestam em catástrofes terríveis, pode supôr-se o que representa em trabalho e riscos vários a perfuração dum tunel nesse império do Sol Nascente.

Está chegando a seu termo a construção do tunel Tanna que terá duas linhas com a bitola de 1,066 m, o comprimento de 7.800 metros e que tudo leva a crer que estará concluído no fim do ano corrente.

A conclusão das obras estava marcada para 1925 mas a natureza vulcânica do terreno e as solfataras que foi necessário transpor demoraram muito os trabalhos. Para se ter ideia dos riscos de tal construção, bastará dizer que foi preciso lutar contra irrupções de água e de lama que por vezes atingiam a pressão de 20 quilogramas por centímetro quadrado.

O tunel comporta no seu perfil uma abóbada de arco pleno, com 4,26 m de raio, tendo no centro do arco a altura livre de 6,80 m.

A variedade da natureza do terreno atravessado, obrigou à adoção de métodos diferentes. Numa extensão de 4.800 metros entre as duas frentes de ataque foi empregado como método o cavar uma galeria de base, abrindo na sua parte superior poços regularmente distanciados, partindo destes poços nas duas direções secções de galeria que se reunem e sendo a excavação completada descendo.

A cimentação de certas fendas foi feita partindo de galerias laterais sob pressão e foram atravessadas delimitando a secção por meio de galerias de conjunção. O tunel que terá uma galeria de drenagem é revestido de concreto sendo os pés direitos que sustentam a abóbada construídos por meio de formas no próprio logar a que se destinam sendo o revestimento da abóbada preparado fora do tunel.

Deve realmente ser uma interessante obra de engenharia mas temos a impressão de que não sentiríamos prazer nenhum em atravessar um tunel aberto assim, em terreno que tanto estremece.

A terra dos melões

São alguma coisa de assombroso os números com que a estatística designa a produção de frutos na Califórnia. O que esses números representam em riqueza e, especialmente, em serviço ferroviário, é coisa digna de nota.

Todos os anos, desde 15 de Maio até 1 de Agosto, a Southern Pacific Company transporta mais de 18.000 vagões de melões sem contar os de outros produtos da terra. No ano de 1928, a Califórnia produziu mais de 71.000 vagões de uvas, 45.000 de laranjas, 33.000 de alfaches e 25.000 de melões, dos quais 18.950 provenientes do chamado Vale Imperial (72 quilome-

tros por 56) que, situado a 15 metros abaixo do nível do mar e submetido de verão a temperaturas de 50.º C., é muito apropriado para a cultura do pequeno melão de Florença.

Para estes transportes intensivos, a Companhia dos Caminhos de Ferro é secundada por um organismo especial: a *Pacific Fruit Express Company* que divide os vagões, ordena as expedições e tem os seus escritórios instalados em Calexico, durante a estação, em El Centro e em Brawley, com 35 empregados.

Os vagões refrigeram-se antes da carga nesses três pontos e reunem-se em comboios com destino aos mercados do Este e do Oeste. As instalações para estes serviços podem refrigerar simultaneamente 145 vagões. Em Yuma, Tucron e El Paso para o Este e em Indio e Calton para o Oeste funcionam instalações de segunda refrigeração calculadas para 40 vagões. Neste serviço empregam-se 500 a 600 homens.

Antes da colheita os vagões são reparados, limpos e pintados em Tucron que tem capacidade para 500 vagões, com um pessoal de 200 operários e os que exigem reparações mais importantes são levados a Calton ou a Los Angeles, que tem capacidade para 500 vagões com um pessoal de 450 operários.

Um chefe de movimento estabelece a sua residência em Brawley no princípio da estação com um adjunto em Brawley e dois em El Centro.

Mercê desta organização de serviços chegou a fazer-se, em 1928, o precurso de Brawley a Chicago em 142 horas e meia e o de Brawley a San Luiz em 127 horas. 25.000 vagões de melões fóra as frutas restantes, temos que confessar que é alguma coisa de importante que nos mostra que a Califórnia não é só terra de milhões. E' também terra de melões.

O automobilismo

O desenvolvimento dos transportes automóveis está tomando proporções de molde a preocupar as empresas ferroviárias.

Por exemplo, na Alemanha, fazem concorrência ao caminho de ferro 433.205 automóveis e 143.952 camiões.

D'ahi resulta que as empresas ferroviárias procuram organizar serviços automóveis em ligação com os ferroviários. Ultimamente entraram em serviço na Southern Railway, camiões automóveis destinados ao transporte de cavalos. Cada camião pode transportar dois cavalos convenientemente acomodados, tendo na retaguarda um compartimento em que podem viajar dois encarregados de os tratar.

Por seu lado as companhias ferroviárias da Irlanda organizaram, em conjunto, uma empresa filial, chamada *Irish Omnibus* encarregada do transporte de passageiros por estrada em combinação com o caminho de ferro. Das 180 empresas ferroviárias dos Estados Unidos, 78 possuem omnibus e camiões para transporte de passageiros e mercadorias em serviço por estradas complementares das respectivas linhas.

O congresso de Varzovia

De dia para dia vai tornando-se mais absorvente a preocupação das nações civilizadas em face dos problemas importantíssimos da organização da circulação e desenvolvimento dos meios de comunicação.

D'ahi derivou a ideia de realizar um congresso internacional em que tomem parte os técnicos das questões de transportes e os directores das empresas, ideia essa cujo exito retumbante estava assegurado, podendo ter-se por certo que o congresso que ha-de realizar-se ainda este ano em Varzovia, será brilhante e duma evidente utilidade para a solução dos problemas em fóco.

Antes de terminar o ano de 1929 já se encontram inscritas muitíssimas empresas de transportes:— Companhias de Caminho de Ferro, de eléctricos, de autocarros, de metropolitanos, de navegação e aviação, com suas sedes em 64 países diferentes, o que dá a ideia

do carácter de universalidade do Congresso de Varzovia e do seu interesse tanto teórica como praticamente.

Por outro lado, os organisadores do congresso decidiram organizar uma exposição internacional de meios de comunicação e turismo que terá logar em Poznan, exposição que abrangerá todos os meios de transporte conhecidos, desde os carros mais rudimentares até ás bicicletas e motocicletas, automóveis de todos os géneros, autocarros, eléctricos, caminhos de ferro, barcos, aviões, etc.

Escolheu-se, para esta exposição, Poznan, para aproveitar as instalações levantadas em 1929 para a formosa exposição nacional polaca, de cujo exito e resonância todos se recordam.

O Presidente da República receberá como hóspedes de honra as personalidades, tanto polacas como estrangeiras, que compõem o comité de organização.

TACITUS

TINTURARIA Cambournac

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros
Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito desmanchado. Encarrega-se
de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

M. L. da Annunciada, 12 — 175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã,
etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos
por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

**MANUAL DO VIAJANTE
EM PORTUGAL****Fundado por L. de Mendonça e Costa****ITINERARIOS DE EXCURSÕES EM TODO O PAÍS****Madrid, Paris, Vigo, Sant'Iago, Salamanca, Badajoz e Sevilha
Acaba de sair a 6.^a Edição****Completamente actualizada por Carlos d'Ornellas****Pedidos — R. da Horta Seca 7, Redacção desta Revista — Telefone PBX 2 0158 / 2 7520****ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY**

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores tem magníficas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com

AGENTES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, 1.^o

NO PORTO: Tait & C.º — Rua dos Ingleses, 28, 1.^o

ESTATUTOS

“A Previdência do Ferroviário Reformado”

(ASSOCIAÇÃO de Socorros Mútuos)

Séde provisória – Estação de Campanhã

APROVADO POR ALVARÁ DE 8 DE JULHO DE 1950, PUBLICADO NO «DIARIO DO GOVÉRNO N.º 158
2.ª SÉRIE DE 11 DE JULHO DE 1950

CAPÍTULO I

Denominação, natureza e fins da Associação

Artigo 1.º — É pelo presente estatuto criada e regida, uma Associação de Socorros Mútuos do pessoal empregado nos Caminhos de Ferro Portugueses do Continente, denominada **A Previdência do Ferroviário Reformado**, cuja séde será na cidade do Pôrto.

Art. 2.º — O prazo da sua duração será indeterminado, e ilimitado o número dos seus sócios.

Art. 3.º — A Associação tem, por fim, o socorro mútuo entre os seus sócios, pela concessão, de uma só vez, de uma pensão denominada: *O Subsídio do Reformado*» o qual será pago quando passe à situação de reformado ou inabilitado, nos termos da legislação das Caixas de Reformas e Pensões das respectivas Companhias, e em conformidade com o artigo número 45.º do presente estatuto.

CAPÍTULO II

Condição da admissão de sócios

Art. 4.º — Serão admitidos como sócios nesta associação, os indivíduos de ambos os sexos, que, à data da sua admissão, façam parte dos quadros permanentes do pessoal das Empresas Ferroviárias do Continente, desde que estas concordem com o desconto, nas folhas dos vencimentos, de uma só importância correspondente à cotização do respectivo sócio.

§ 1.º — A admissão como sócio não dependerá de limite de idade.

§ 2.º — Os menores serão admitidos, mas com prévia autorização de seus pais, ou representantes legais, por escrito com a assinatura devidamente reconhecida.

Art. 5.º — A inscrição far-se-á mediante proposta escrita, assinada pelo candidato à admissão, na qual indicará o seu nome, idade, categoria, repartição, secção ou dependência em que presta serviço, Empresa a que pertence, datas da admissão como empregado e da entrada para o quadro permanente do pessoal, bem como a sua residência.

§ único — Se o candidato não souber escrever, poderá a proposta ser assinada a seu rogo por qualquer sócio.

Art. 6.º — Nenhum sócio poderá ser admitido sem ter previamente satisfeitos os deveres militares.

Art. 7.º — A mobilização de qualquer sócio para o serviço militar, ou decretada por qualquer motivo, determina a imediata suspensão dos seus direitos e deveres contidos neste estatuto enquanto durar a mobilização.

Art. 8.º — Deverão inscrever-se como sócios dentro do prazo de 6 meses a contar da aprovação deste estatuto, os agentes que, na mesma data, já pertençam aos quadros permanentes do pessoal.

§ 1.º — Os agentes entrados para os quadros permanentes posteriormente à aprovação deste Estatuto, deverão inscrever-se dentro do prazo de um ano a contar da data da sua entrada para os mesmos quadros permanentes do pessoal.

§ 2.º — É aplicável à admissão dos agentes o disposto no artigo 6.º.

§ 3.º — Os agentes que deixem de fazer a sua inscrição

dentro dos prazos designados neste artigo e § 1.º ficarão inibidos de o fazer posteriormente.

CAPÍTULO III

Deveres dos sócios

Art. 9.º — É dever de todo o sócio:

- 1.º — Pagar 1\$50 pela aquisição de um exemplar do Estatuto.
- 2.º — Pagar uma cota fixa mensal de 1\$00.

3.º — Pagar uma cota mensal variável em conformidade com a tabela anexa, destinada ao subsídio dos sócios que sejam aposentados nos termos regulamentados pelas Caixas de Reformas das Companhias a que pertencem e aos que se aposentem ao abrigo dos números 2 e 3 do artigo 11.º.

4.º — Participar à Direcção qualquer mudança de residência ou categoria, no prazo de oito dias.

5.º — Aceitar e servir gratuitamente com zelo os cargos para que for nomeado ou eleito, salvo quando haja legítimo impedimento, justificado perante quem o elegeu ou nomeou.

§ 1.º — As imporâncias das cotas e estatutos mencionadas nos números 1, 2 e 3, serão pagas por meio de desconto feito nas respectivas folhas de vencimento.

2.º — São causa de legítimo impedimento, para exercício de cargos:

- a) — A doença devidamente comprovada.
- b) — Idade superior a sessenta anos.
- c) — Residência oficial fóra da cidade do Pôrto.
- d) — O exercício de qualquer cargo no ano anterior.

§ 3.º — Só o nomeado ou eleito poderá alegar e justificar qualquer dos impedimentos do parágrafo anterior.

CAPÍTULO IV

Direitos da sócios

Art. 10.º — Todos os sócios admitidos, decorridos seis meses da sua inscrição gozarão do direito de receber por uma só vez o subsídio de vinte mil escudos.

Art. 11.º — O subsídio aludido no artigo anterior será concedido:

1.º — Aos sócios reformados pelas Empresas Ferroviárias a seu pedido, ou por imposição das mesmas Empresas, e em conformidade com os Regulamentos das Caixas de Reformas e Pensões.

2.º — Aos sócios que, não pertencendo às Caixas de Reformas e Pensões, tenham completado trinta anos de serviço e sessenta de idade, e deixem o serviço da Empresa.

3.º — Aos sócios que, pertencendo ou não às Caixas de Reformas e Pensões, tenham completado cinco anos de serviço e sejam declarados incapazes para todo o serviço pela Junta Médica.

§ único — A Associação poderá deixar de conformar-se com o resultado do exame, e submeter o sócio a exame médico, para o efeito de averiguar da incapacidade do sócio inabilitado, nas condições do número três anterior.

Art. 12.º — Os subsídios dos sócios falecidos, e com direito a êle, nos termos dos números 1, 2 e 3 do artigo 11.º, pertencerá aos seus herdeiros a quem será entregue mediante habilitação.

§ 1º — Aos herdeiros dos sócios falecidos sem direito ao subsídio, mas que tenha contribuído nos termos deste Estatuto durante mais de quinze anos para esta Associação, será restituída a importância sem juros das cotas com que tenha contribuído, importância que será paga pelo fundo de reserva.

§ 2º — Os subsídios dos sócios falecidos sem herdeiros, reverterão para o fundo de reserva.

Art. 15º — Aos sócios demitidos disciplinarmente pelas Empresas, por motivo de erro de serviço, serão restituídas as importâncias sem juros das cotas com que hajam contribuído até à data da sua admissão a qual, sairão do fundo de reserva.

Art. 14º — Todos os sócios farão parte da Assembleia Geral, podendo votar, eleger, ser eleitos e examinar a escrituração da Associação.

§ único. — Os avisos a que se refere este artigo devem ser feitos com antecedência de oito dias.

CAPÍTULO V

Penalidades

Art. 15º — Perdem o direito de sócio e também as importâncias com que tenham contribuído para o instituição, os que:

1º — Tenham preenchido erradamente a proposta de admissão indicando datas falsas;

2º — Derem como caução em quaisquer transações, o subsídio a que venham a ter direito;

3º — Tenham sido demitidos pelas Empresas por furto;

4º — Por factos ou actos procurem prejudicar a instituição, ou que tenham exercido nela algum cargo, e se tenham apossado de dinheiro, livros ou outros baveres, e se recusem a entregar-los;

5º — Se recusarem ao cumprimento do disposto no n.º 5 do artigo 9º;

6º — Peçam a demissão do serviço ferroviário e se encontrem aptos para exercer qualquer outra profissão, ainda que continuem a contribuir para qualquer Caixa de Reformas e Pensões nos termos da legislação em vigor, sem prejuízo do disposto nos números do artigo 11º;

7º — Concorram para o descrédito da Associação;

8º — Deixem de cumprir sem motivo justificado e atendível as obrigações inerentes ao cargo para que forem nomeados.

Art. 16º — O sócio que insultar ou difamar qualquer dos membros dos corpos gerentes ou funcionários da instituição, será suspenso pela Direcção, podendo sómente essa suspensão ir até à primeira reunião da Assembleia Geral que resolverá sobre a penalidade a aplicar-se.

CAPÍTULO VI

Fundos e sua aplicação

Art. 17º — O fundo de reserva desta instituição, é constituído por:

1º — As importâncias que excederem o subsídio resultantes das bases da tabela anexa;

2º — As importâncias provenientes da venda dos exemplares dos estatutos a que se refere o n.º 1 do artigo 9º e todas as provenientes de ofertas qualquer que seja o título;

3º — As importâncias a que se refere o parágrafo 2º do artigo 12º, artigo 46º e artigo 48º.

§ único. — As importâncias a que se refere este artigo e seus números, são destinadas a aquisição de instalação privativa da instituição e bem assim para prover os encargos dos reembolsos previstos no § 1º do artigo 12º e artigo 15º devendo ser convertidas em papéis de crédito ou títulos do Tesouro.

Art. 18º — Os fundos para despesas gerais e de administração são os constituidos pelas importâncias das cotas fixas a que se refere o n.º 2 do artigo 9º.

§ 1º — Todo o dinheiro desta instituição, será depositado na Caixa Geral de Depósitos.

§ 2º — Os levantamentos de quaisquer quantias necessárias à vida da instituição, bem como o pagamento dos subsídios ou outros documentos de despesa, só terão validade

quando assinados pelo presidente, tesoureiro e por um dos vogais.

CAPÍTULO VII

Assembleia Geral

Art. 19º — A Assembleia Geral, será composta por todos os sócios maiores, segundo a lei civil, no gosto dos seus direitos.

Art. 20º — A Assembleia Geral está legalmente constituída quando, decorrida uma hora depois da marcada, nos avisos convocatórios, que serão feitos directamente aos sócios e por anuncio em dois jornais mais lidos, estejam reunidos trinta sócios, no gosto dos seus direitos. Não se reunindo este número, funcionará oito dias depois com qualquer número de sócios presentes.

Art. 21º — A mesa da Assembleia Geral, compõe-se de três membros efectivos: Presidente, 1º e 2º Secretários.

Art. 22º — Haverá assembleias ordinárias e extraordinárias:

1º — As assembleias ordinárias terão lugar duas vezes por ano, sendo a primeira dentro do primeiro trimestre, para discutir, aprovar ou modificar as contas da gerência do ano anterior e apreciar os seus actos; e a segunda, em Dezembro para eleger a Mesa, Direcção e Conselho Fiscal, que devem entrar em exercício no dia 2 de Janeiro do ano seguinte;

2º — As assembleias extraordinárias, terão lugar quando os corpos gerentes as julgarem necessárias, ou quando requeridas ao Presidente da Assembleia Geral, por cincuenta sócios no gosto dos seus direitos, devendo nos avisos convocatórios indicar-se qual o assunto a tratar.

§ único. — As assembleias requeridas nos termos do número anterior, só poderão funcionar quando compareçam pelo menos quarenta dos sócios requerentes.

Art. 23º — As resoluções que importarem reconsideração de matéria votada ou anulação de decisão tomada em anterior Assembleia Geral, só terão valor quando forem adoptadas por um número de votos superior ao da votação que se pretende anular.

Art. 24º — Cada sócio poderá fazer-se representar na Assembleia Geral por outro sócio, por meio de carta por él assinada, com a assinatura reconhecida e entregue na sede da Associação dois dias antes do designado para a reunião da Assembleia Geral.

Art. 25º — As atribuições da Assembleia Geral, são:

1º — Eleger os Corpos Gerentes;

2º — Interpretar as leis da instituição;

3º — Discutir, aprovar e modificar os Estatutos quando tenham de ser alterados;

4º — Discutir e votar as contas e mais actos da Direcção, depois do Conselho Fiscal ter dado o seu Parecer;

5º — Dar ou negar a escusa, que qualquer sócio pedir dos cargos para que tenha sido eleito;

6º — Deliberar sobre qualquer outro assunto de interesse da Associação.

Art. 26º — As deliberações tomadas pela Assembleia Geral e os actos praticados pela Direcção contra os preceitos da lei ou do Estatuto, não obrigam a instituição, e todos os que tomarem parte em tais actos ou deliberações, ficam por elas responsáveis, salvo o caso de protesto devidamente comprovado.

Art. 27º — Ao Presidente da Mesa da Assembleia Geral, compete:

1º — Convocar as reuniões ordinárias e extraordinárias em obediência ao disposto neste Estatuto;

2º — Presidir às sessões da Assembleia Geral;

3º — Dar posse aos corpos directivos ou Comissões eleitas;

4º — Rubricar os livros da Associação e assinar os respectivos termos de abertura e de encerramento;

5º — Cumprir e fazer cumprir rigorosamente todas as disposições deste Estatuto.

Art. 28º — Aos Secretários, compete:

1.º — Ao Primeiro Secretário, redigir as actas das sessões, os termos de posse e o expediente;

2.º — Ao Segundo Secretário, arquivar os documentos que forem dirigidos à Mesa e auxiliar o Primeiro Secretário no que fôr necessário.

CAPÍTULO VIII

Direcção

Art. 29.º — A Direcção será composta de um Presidente, um Vice-Presidente, um Primeiro e um Segundo Secretários, um Tesoureiro e dois Vogais, que serão eleitos em Assembleia Geral.

Art. 30.º — Compete à Direcção:

1.º — Administrar o fundo da instituição e aplicá-lo como dispõe o § 1.º do artigo 18.º;

2.º — Apresentar no fim da gerência, à Assembleia Geral, para serem discutidas e votadas, as contas e relatório, e zelar pela conservação dos bens, não permitindo a saída para fora da secretaria de quaisquer livros ou documentos;

3.º — Pedir a convocação da Assembleia Geral sempre que julgar conveniente;

4.º — Afixar semestralmente na séde depois de visada pelo Conselho Fiscal o balancete da receita e despesa;

5.º — Mandar inspecionar os sócios, quando se dê o caso preceituado no numero 3 e seu parágrafo do artigo 11.º;

6.º — Propôr á Assembleia Geral a iluminação dos sócios incursos nos numeros 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8 do artigo 15.º;

7.º — Entregar o subsidio a que se refere o artigo 10.º mediante recibo, devidamente autenticado;

8.º — Ter sempre em dia o livro do movimento das receitas e despezas, o livro das actas das sessões e os necessários ao bom funcionamento da instituição, e bem assim arquivar todos os documentos que lhe sejam entregues.

9.º — Facultar aos sócios a escrita e outros documentos nos termos do artigo 14.º;

10.º — Dar todas as informações pedidas pelo Conselho Fiscal.

11.º — Apreciar o valor jurídico dos documentos apresentados pelas pessoas que se habilitarem como herdeiros nos termos do artigo 12.º e seu § 1.º e resolver sobre o seu pagamento;

12.º — Fixar o dia e hora das reuniões ordinárias semanais na primeira sessão, tornando pública essa deliberação;

13.º — Mandar distribuir por todos os sócios exemplares do relatório e contas anuais antes do dia fixado para a reunião da Assembleia Geral em que devem ser apreciados;

14.º — Dar posse á nova Direcção na época fixada no Estatuto de todos os objectos a seu cargo, por meio de inventário de que será lavrado auto assinado pelos membros presentes das duas Direcções;

15.º — Elaborar os Regulamentos para o serviço interno na Associação, submetendo-os a aprovação da Assembleia Geral;

16.º — Confratar empregados, dispensá-los ou demití-los.

Art. 31.º — A Direcção não poderá deliberar sem estar em maioria.

Art. 32.º — Os membros da Direcção não podem fazer por conta da Associação, operações alheias á respectiva administração, cobrar dos sócios importâncias não estabelecidas nos estatutos ou aplicar qualquer quantia para fins não designados no mesmo, sendo-lhe absolutamente vedado negociar por conta própria, directa ou indirectamente, com a Associação.

Art. 33.º — A aprovação pela Assembleia Geral dos balanços e contas da gerência, liberta os membros da Direcção da sua responsabilidade para com a instituição, passados seis meses, salvo provando-se que houve omissão ou indicações falsas com o fim de dissimular o verdadeiro estado da Associação.

Art. 34.º — Compete ao presidente da Direcção:

Dirigir os trabalhos das sessões, verificar e assinar todos os documentos.

Art. 35.º — Compete ao Vice-Presidente:

Assistir e colaborar nos trabalhos da Direcção e substituir o Presidente nos seus impedimentos.

Art. 36.º — Compete ao 1.º Secretário:

Inscriver os sócios, organizar os processos de habilitação, dirigir o expediente, registar as importâncias recebidas, corresponder-se com todas as entidades das quais a instituição careça, e dirigir todo o serviço de escrituração.

Art. 37.º — Compete ao 2.º Secretário:

Secretariar as sessões, lavrar as actas, encarregar livros que lhe sejam confiados e auxiliar o serviço do 1.º Secretário.

Art. 38.º — Compete ao Tesoureiro:

Arrecadar a receita, proceder ao pagamento dos subsídios e outras despesas, mediante recibo, nos termos do artigo 18.º e seus parágrafos, e dar parecer sobre os assuntos que interessem a instituição.

Art. 39.º — Aos vogais compete:

Assistir e colaborar nos trabalhos da Direcção, auxiliando o Tesoureiro e Secretários e substituindo qualquer destes nos seus impedimentos.

CAPÍTULO IX

Conselho Fiscal

Art. 40 — O Conselho Fiscal compor-se-á de cinco membros efectivos que distribuirão entre si os seguintes cargos: Presidente, Secretário, Relator e dois vogais.

Art. 41.º — São atribuições do Conselho Fiscal:

1.º — Examinar, sempre que julgue conveniente e pelo menos de três em três meses, a escrita e demais documentos da instituição;

2.º — Pedir a convocação da Assembleia Geral quando entenda necessário, exigindo-se nesse caso o voto unânime do Conselho;

3.º — Fiscalizar a administração e verificar a exactidão do fundo de reserva;

4.º — Dar parecer sobre as contas e relatórios apresentados pela Direcção;

5.º — Vigiar pelo rigoroso cumprimento da Lei e disposições deste estatuto;

6.º — Assistir às reuniões da Direcção, quando entender conveniente, podendo discutir sem voto deliberativo.

§ 1.º — Qualquer dos membros do Conselho Fiscal pode exercer separadamente as atribuições designadas nos números 5 e 6 anteriores.

§ 2.º — A responsabilidade dos membros do Conselho Fiscal cessa pela forma e nos prazos indicados no artigo 55.º para os membros da Direcção.

§ 3.º — O parecer de que trata o numero 4 será formulado a tempo de ser distribuído conjuntamente com o relatório da Direcção.

CAPÍTULO X

Das eleições

Art. 42.º — As eleições serão feitas por escrutínio secreto e separadamente.

As listas serão três e sob os respectivos títulos, conterão:

A da Meia da Assembleia Geral — Para Presidente, um nome. Para 1.º Secretário, um nome. Para 2.º Secretário, um nome.

A da Direcção — Para Presidente, um nome. Para Vice-Presidente, um nome. Para 1.º Secretário, um nome. Para 2.º Secretário, um nome. Para Tesoureiro, um nome. Um vogal, um nome. Outro vogal, um nome.

A do Conselho Fiscal — Cinco nomes.

§ 1.º — Tendo de eleger-se qualquer comissão em Assembleia Geral, esta resolverá sobre o modo de eleição e o número de membros de que deva compor-se.

§ 2.º — São ineligíveis os sócios que não saibam ler e escrever, os que não tiverem voto e os que forem empregados da Associação.

Art. 43.º — É necessário a maioria absoluta no primeiro escrutínio, considerando-se no segundo escrutínio eleito o sócio mais votado. No caso de empate será escolhido o sócio mais antigo.

Art. 44.º — São válidas as reeleições.

§ único — Entre os membros da Direcção e do Conselho Fiscal, não pode haver sócios com parentesco até ao terceiro grau de direito civil.

CAPÍTULO XI

Disposições gerais

Art. 45.º — O pagamento dos subsídios, será feito por ordem de antiguidade de reforma podendo transferir-se para os meses seguintes quando a importância apurada não permita a liquidação dentro do mês a que diga respeito.

Art. 46.º — O sócio que à data da sua reforma ou inabilidade não tenha contribuído durante dez anos para esta instituição, ser-lhe-há descontado no subsídio a receber, a importância equivalente ao número de meses em falta, à razão de Escudos quinze mensais.

Art. 47.º — Quando o sócio tenha recebido o subsídio de reformado e se empregue novamente em outra Empresa Ferroviária, em caso algum terá direito a segundo subsídio.

Art. 48.º — Os sócios que receberem a importância das suas cotas ao abrigo do artigo 13.º e se empreguem noutra Empresa Ferroviária do Continente, podem ser readmitidos, desde que, restituam a importância que receberam e satisfacem a importância das cotas com que deviam contribuir, durante o tempo que estiveram ausentes do serviço ferroviário.

Art. 49.º — Este Estatuto, pode ser alterado quando a Assembleia Geral o decidir. Para esse efeito deve haver uma proposta em Assembleia Geral, ouvir-se a Direcção, se a proposta não for dela, sobre a conveniência e oportunidade de ser admitida a mesma proposta e votada a sua admissão por dois terços de sócios presentes na Assembleia Geral em que se concluir a discussão do parecer da Direcção; eleger-se, depois, uma comissão que elabore o projecto de reforma de acordo com a Direcção, ou dê parecer sobre a especialidade da proposta, quando esta contiver a parte do Estatuto que

convém alterar, submetendo-o finalmente à apreciação da Assembleia Geral nos termos legais.

§ único — Nenhuma alteração do Estatuto, terá validade sem a aprovação das autoridades competentes.

Art. 50.º — Nas localidades em que se reconheça haver necessidade de ter delegados serão estes eleitos pelos sócios ou por nomeação da Direcção, podendo haver um ou mais sócios delegados a quem competirão as atribuições consignadas no Regulamento Interno da Associação.

Art. 51.º — Nenhum sócio, poderá exercer mais de um cargo dentro da Associação.

Art. 52.º — No que neste estatuto não estiver previsto regular-se-há a Associação pelas leis aplicáveis.

CAPÍTULO XII

Da dissolução e liquidação

Art. 53.º — A Associação, dissolver-se-há:

1º — Quando a Assembleia Geral especialmente convocada para esse fim reconhecer que a Associação com os sócios existentes não pode satisfazer os seus encargos.

2º — Quando se achar incursa em alguma das disposições da legislação em vigor à data da dissolução.

Art. 54.º — O remanescente depois de pagas todas as divisas reverterá a favor dos Orfanatos Ferroviários existentes à data da dissolução.

Aprovados em reunião da Comissão Organizadora de 12 de Junho de 1930.

Joaquim dos Santos Torres
Artur Ferraz
João Roque
Carlos Lázaro.

Paços do Governo da República, em 27 de Junho de 1930.

(a) Armindo Monteiro

Tabela de cotização a que se refere o n.º 3 do artigo 9.º

Existência de sócios

Cota a pagar por cada sócio reformado ao abrigo dos n.os 1, 2 e 3 do artigo 11.º

Idade dos sócios

	Até aos 25 anos	De 25 a 30 anos	De 30 a 35 anos	De 35 a 40 anos	De 40 a 45 anos	De 45 a 50 anos	De 50 a 55 anos	De 55 a 60 anos	De 60 em diante
De 500 a 600.	40\$00	40\$80	41\$60	42\$40	43\$20	44\$00	44\$80	45\$60	46\$40
» 601 » 700.	34\$00	34\$70	35\$30	36\$00	36\$70	37\$40	38\$10	38\$70	39\$40
» 701 » 800.	30\$00	30\$60	31\$20	31\$80	32\$40	33\$00	33\$60	34\$20	34\$80
» 801 » 900.	26\$00	26\$50	27\$00	27\$50	28\$00	28\$50	29\$00	29\$50	30\$00
» 901 » 1.000.	23\$00	23\$40	23\$80	24\$20	24\$60	25\$00	25\$40	25\$80	26\$20
» 1.001 » 1.200.	20\$00	20\$40	20\$80	21\$20	21\$60	22\$00	22\$40	22\$80	23\$20
» 1.201 » 1.400.	17\$00	17\$30	17\$60	17\$90	18\$20	18\$50	18\$80	19\$10	19\$40
» 1.401 » 1.600.	15\$00	15\$30	15\$60	15\$90	16\$20	16\$50	16\$80	17\$10	17\$40
» 1.601 » 1.800.	13\$00	13\$20	13\$40	13\$60	13\$80	14\$00	14\$20	14\$40	14\$60
» 1.801 » 2.000.	12\$00	12\$20	12\$40	12\$60	12\$80	13\$00	13\$20	13\$40	13\$60
» 2.001 » 2.400.	10\$00	10\$20	10\$40	10\$60	10\$80	11\$00	11\$20	11\$40	11\$60
» 2.401 » 2.600.	9\$00	9\$20	9\$40	9\$60	9\$80	10\$00	10\$20	10\$40	10\$60
» 2.601 » 3.000.	8\$00	8\$20	8\$40	8\$60	8\$80	9\$00	9\$20	9\$40	9\$60
» 3.001 » 3.500.	7\$00	7\$20	7\$40	7\$60	7\$80	8\$00	8\$20	8\$40	8\$60
» 3.501 » 4.000.	6\$00	6\$20	6\$40	6\$60	6\$80	7\$00	7\$20	7\$40	7\$60
» 4.001 » 5.000.	5\$00	5\$10	5\$20	5\$30	5\$40	5\$50	5\$60	5\$70	5\$80
» 5.001 » 7.000.	4\$00	4\$10	4\$20	4\$30	4\$40	4\$50	4\$60	4\$70	4\$80
» 7.001 » 10.000.	3\$00	3\$10	3\$20	3\$30	3\$40	3\$50	3\$60	3\$70	3\$80
» 10.001 » 12.000.	2\$00	2\$05	2\$10	2\$15	2\$20	2\$25	2\$30	2\$35	2\$40
» 12.001 » 13.000.	1\$90	1\$95	2\$00	2\$05	2\$10	2\$15	2\$20	2\$25	2\$30
» 13.001 » 14.000.	1\$80	1\$85	1\$90	1\$95	2\$00	2\$05	2\$10	2\$15	2\$20
» 14.001 » 15.000.	1\$70	1\$75	1\$80	1\$85	1\$90	1\$95	2\$00	2\$05	2\$10
» 15.001 » 16.000.	1\$60	1\$65	1\$70	1\$75	1\$80	1\$85	1\$90	1\$95	2\$00
» 16.001 » 17.000.	1\$50	1\$55	1\$60	1\$65	1\$70	1\$75	1\$80	1\$85	1\$90
» 17.001 » 18.000.	1\$40	1\$45	1\$50	1\$55	1\$60	1\$65	1\$70	1\$75	1\$80
» 18.001 » 19.000.	1\$20	1\$25	1\$30	1\$35	1\$40	1\$45	1\$50	1\$55	1\$60
» 19.001 » 20.000.	1\$10	1\$15	1\$20	1\$25	1\$30	1\$35	1\$40	1\$45	1\$50
» 20.001 » número ilimitado	1\$00	1\$05	1\$10	1\$15	1\$20	1\$25	1\$30	1\$35	1\$40

UMA COLEÇÃO INTERESSANTE
PARA OS FILATELISTAS

OS SELOS GOYA

Sem duvida por culpa dos correios, não recebemos, oportunamente, os exemplares de selos Goya com que a Espanha celebrou a Exposição Ibero-americana de Sevilha e que nos foram enviados pelo nosso camarada na imprensa da nação vizinha, o publicista D. Eduardo Navarro Salvador.

Sabedor de que não havíamos recebido os selos esse nosso camarada fez nova remessa que acabamos de receber e agradecemos, bem como agradecemos o interessante artigo que a acompanhava e que bem melhor do que as palavras com que pretendessemos exprimir a agradável impressão recebida, dá informação sobre os selos.

Desse artigo fazemos, a larga transcrição que segue:

Organismos oficiais tiveram o grande pensamento de perpetuar numa artística emissão postal os belíssimos palácios de Espanha e de todas suas filhas da América que existem na Exposição; mas, como nem todas as nações americanas puderam levantá-los, houve que desistir de tão grandiosa ideia e surgiu outro projecto não menos admirável: o de imprimir e fazer circular uma série comemorativa em honra do genial artista Goya, imendando assim o erro de não a haver emitido há dois anos, quando se celebrou o centenário da morte do insigne compatriota.

Francisco José Goya y Lucientes, como é sabido, nasceu em Aragão no dia 30 de Março de 1746 e faleceu em 16 de Abril de 1828, efemerides que ambas deviam ser tidas em conta na nova emissão filatélica.

Goya é um artista que assombra pela sua imensa produção, suas variedades e sua incomparável qualidade, que obrigava a apresentar as facetas do seu gênio pictórico e da sua arte de gravador.

A lista sintetizada dos selos para a correspondência de transporte corrente é assim: com o retrato de Goya e a legenda «1828-1928», alusiva ao centenário da morte do mestre, há três valores postais entre eles o de 25 centimos de peseta já que este é o selo de uso mais geral.

Também com o retrato de Goya e a legenda «1746-1828» anos do nascimento e da morte do grande artista, a série comprehende todos os restantes valores postais, desde o de um centímetro até ao de uma peseta, incluindo o selo de urgência para o correio. Aparece a reprodução dum quadro nos selos com valores de 1, 4 e 10 pesetas.

Correio aéreo — Goya fez 18 famosas gravuras que correspondem ao agrupamento intitulado «Los Proverbios» reputada por Bernete e outros críticos notáveis como a obra capital do impressionismo e de monumentalidade superior.

Na outra coleção chamada «Os Caprichos», igualmente celeberrima, que consta de 80 chapas todas elas de extraordinária impressão, títulos energicamente expressivos e de desenho limpo, elegante e monumental, delicado e robusto às quais o grande crítico de arte A. L. Mayer dedicou um livro de fama universal.

Para os selos do correio aéreo foram escolhidas gravuras apropriadas como a de *Volaverunt* com os valores de 1, 4 e 10 pesetas e a *Buenviage* nos selos de 5, 10, 20 e 40

centimos e o de urgência de 20 centimos; uma e outra gravação são dos *Caprichos*.

Do grupo dos *Proverbios* utilizaram-se outras duas gravuras *Manera de volar* para os valores de 50 e 50 centimos e de 4 pesetas e *Disparate Volante* para os de 5, 15 e 25 centimos.

Por esta transcrição parcial do interessante artigo de D. Eduardo Navarro Salvador, se vê o interesse que, sobretudo nos meios filatélicos, ha-de ter despertado a curiosa emissão.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço do Movimento

Repartição de Reclamações e Leilões

Leilão

Em 20 de Outubro p.º f.º e dias seguintes, às 11 horas na estação d'este Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do Aviso ao Púlico A n.º 134 de 25 de Julho de 1927, do Artigo 114.º da Tarifa Geral e do artigo 9.º da Tarifa de despesas Acessórias, proceder-se-há à venda em hasta pública de todas as remessas incursas nos respectivos prazos bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os respectivos consignatários, de que poderão ainda retirá-los, pagando o seu débito à companhia, pelo que terão de dirigir-se ao serviço do Movimento, Repartição de Reclamações e Leilões na estação do Caes dos Soldados, todos os dias úteis até 18 de Outubro p.º f.º das 10 às 17 horas.

O leilão realiza-se no Armazém situado ao fim do molhe n.º 5 da referida estação de Lisboa, com serventia pela porta existente na rampa da Calçada de Santa Apolónia, defronte do gradeamento.

Lisboa, 30 de Setembro de 1930.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Registador de Velocidades

Esta Companhia tem para vender um aparelho registador de velocidades, em grandes pendentes, sistema Richard, marcando as velocidades em ordenadas.

Este aparelho, que se acha em estado novo, pode ser examinado nos Armazéns Gerais desta Companhia, em Figueira da Foz.

As propostas para a compra devem ser dirigidas à Direcção desta Companhia, em Figueira da Foz.

Figueira da Foz, 5 de Outubro de 1930.

Pelo Engenheiro Director da Exploração
A d'Albuquerque