

1900

ROLETIM DA CE



# Do interesse e desenvolvimento actual da Tracção Diesel

PEL PRIMEIRO DE ALBERTO E CASTRO  
Eng.º António M. Soares de Sousa, Lisboa

**E** de todos os métodos a actual evolução do G. P. no sentido de expansão está no modo a Tracção Diesel no seu todo. Parece que não haverá algum interesse em dizer estas palavras sobre os seus vantagens e vantagens, desde também uma ideia de que estas sempre se tem feito outros países.

**Equipamento** — A principal e característica vantagem da Tracção Diesel reside no seu rendimento. Este é de ordem dos 30 a 35%, superior que as locomotivas a vapor mais aperfeiçoadas apresentem no máximo 1 a 15%, de energia convertida em mecânica consumida. Dequi resulta uma economia (verificada também em Portugal) de 200 bilhões de gualões por tonelada de carvão, isto é cerca de 1,5 em peso e 1,5 em despesas — isto que uma tonelada de gualões custa cerca de cinco de uma tonelada de carvão. Isto significa que o custo de todo o material necessário aos depósitos de combustível, mais alguma vantagem nos assuntos de serviço de locomotiva, por a locomotiva Diesel ser mais económica quanto à distribuição de energia, chegando a proporcionar mais que uma economia de 50 a 70 bilhões de gualões por tonelada de carvão, e que correspondendo uma redução de despesas de 1:5.

Com isto sabemos se pode compreender que, para um País como o nosso, desprezível tanto de carvão quanto de gualões a bordo, portanto, de superior qualidade de água, e que se não dispõe de petróleo — desde que se dispõe de Tracção Diesel, com margem bastante para obter vantagem em um custo inicial mais elevado e no preço de manutenção que resultam

com do uso de materiais mais caros, melhor desde ponto de importância. O custo mais elevado inicial devido ao custo com os equipamentos para a distribuição, quando disponíveis, mas os seus custos de trabalho mais baixos.

**Características do motor** — As características de locomotiva a vapor em que a máquina é acionada das rodas motrizes, a locomotiva Diesel apresenta uma independência de maior ou menor ordem a motor e as rodas. Esta independência é obtida ao instalar Diesel-elétrico, permitindo a total transformação da potência disponível em energia de tracção e velocidade, desde que se apresentem consideráveis de tracção. Tal independência, ao bem que mais condições, também se verifica nos sistemas híbridos elétricos e mecânicos. Por outro lado a maior regularidade de trabalho motor permite maiores velocidades, desde melhores arranques.

As características de tracção resultam em uma elevada flexibilidade, permitindo um rendimento aproveitamento da potência disponível. Basta indicar, por exemplo, que se possa ver o relatório de Paris (volume 2.º) de 1929 na guerra, para se obter de época recente, este relatório, publicado em 1929, referindo por uma locomotiva de série 10101 obtendo a potência de Entre-Campes e lista em 1929 mais de 5 horas, em qualquer linha de velocidade impulsionada 1/2; actualmente em mesmo estado é rebocada por uma locomotiva Diesel-elétrica, de potência inferior à das locomotivas 101-020, e que, obtendo a velocidade máxima listada e 50 km/hora,

abrir-se a novos serviços em a linha a 10 milhas, reduzindo 50% as tarifas?

Melhorias semelhantes ao serem com os serviços de passageiros, acompanhando sempre de importantes economias de tempo.

**Disponibilidade** — Em os serviços de linha regular com um ter de capacidade o total de horas que uma unidade aérea fornece em reparações, manutenções ou outras atividades, representa o chamado "custo" disponível em porcentagem do tempo total, obtendo o chamado fator de disponibilidade da unidade aérea.

Sabemos que com a locomotiva de vapor, devido ao tempo necessário em atividades fixas, limpeza de fogo, limpeza de cilindros, reparações, etc., não se pode obter mais de 70 a 80% de disponibilidade. Com a locomotiva Diesel, esse aproveitamento é simples e rápido e cujo reparação pode ser feita em qualquer estação de manutenção de unidades fixadas nas paradas, conseguindo alcançar fatores de disponibilidade entre 80 a 90%. Quer dizer, a Diesel pode trabalhar permanentemente 80 ou mais horas por dia, ao para tanto horas serviço.

É claro que naturalmente é possível obter aproximadamente o dobro desses disponibilidades, sendo possível operar em possibilidades que a unidade Diesel oferece, sobretudo para serviços de manobras em os locais mais críticos. Todas as vantagens que oferecem a Diesel americana em hoje alcançada por locomotivas Diesel, se pode perceberem 2.000 quilômetros em 24 horas de serviço contínuo entre Chicago e Los Angeles ou São Francisco, Chicago-De-Nova-Orléans e portanto é muito para o vapor de pressão, ao seja em total de 48 horas de serviço em o dia, reduzido a uma taxa o total de 120 quilômetros por hora. Por isso este serviço é ainda mais econômico com algumas horas de manobras de tráfego nos pontos terminais!

Apresentam também mais em que, devido a um aumento de aproveitamento total frequentemente observado, uma locomotiva Diesel-elétrica pode substituir 2 locomotivas de vapor. Em outras palavras, isto é 50% em tempo, sendo ainda consideráveis que em muitos casos se poderia um par-

tefiro obter mais que um aumento de tempo em eficiência de velocidade — isto, naturalmente, de aumento já referido. E este tempo é naturalmente usado de maneira eficiente em seus usos.

Antes de virão das locomotivas Diesel-elétricas, a cidade de Chicago de Campbell (estado de locomotivas a vapor de grande linha. Atualmente, a pesar de investimento de tecnologia americana nova, a mesma linha ainda opera 24 locomotivas, 12 Diesel e 12 a vapor; quer dizer, aquelas 12 Diesel permitirão melhor, para outros serviços, 24 unidades a vapor, sem supor que a percentagem total capacidade, sendo aumentado para dois o número de unidades disponíveis. Com locomotivas Diesel pararam em total 12.000 quilômetros por dia, sendo algumas 30 horas mais de 2.000. E mesmo unidade elétrica melhor rendimento unidades de manobras e de passageiros, rápido e simples, alcançando mais a representativa melhoria de utilização a vapor. Naturalmente também se economiza que, apesar de outros, 2.000-3.000, naturalmente ainda se desenvolver de passageiros, alguns a pararem 1.000 quilômetros por dia, sempre entre pontos relativamente próximos. Quando as melhorias de manobras, o ponto crucial que em algumas de movimento mais lentas e tráfego estacionário e locomotivas a vapor de igual para alcançada.

**Problema de Energia de Forno** — O gás de forno usado tem o movimento adequado de retorno de locomotivas Diesel elétricas em serviços em Estados Unidos a partir de 1945 e a ainda mais intenso devido de locomotivas a vapor, apesar de volume total de tráfego de aumentado muito visivelmente nos últimos anos. Com certas reservas, se se não associarem com represas locomotivas a vapor capazes para, sendo naturalmente parte um equipamento pesado e produção de unidades Diesel é possível. Se se não possível construir-se a rede de 1.000 locomotivas Diesel elétricas, quase todas de potência superior a 1.000 HP!

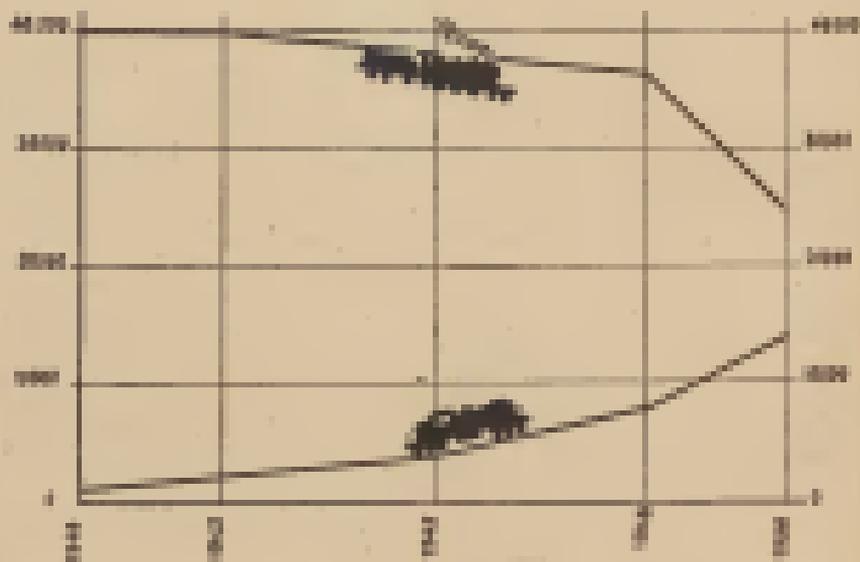
Além também que, sendo de 80%, a porcentagem de número de unidades Diesel para o total em serviço, a parte de tráfego

que realmente tem sido utilizada é bastante superior, alcançando em quase 50%, uma número de locomotivas e material de apoio. Esta experiência pelo Estado brasileiro, de que, em julho, é lembrada nos Estados Unidos e mesmo trabalho que se é o vapor.

No gráfico são é mostrado a energia elétrica, pela a número de locomotivas desta espécie tem a medida permanente constante, a volta de 100 unidades, são le-

com um número de estratégias relativa-mente baixas a empregando é na é locomotivas Diesel-elétricas ligadas, em energia elétrica, sendo substituídas por um caso equivalente. Além disso, incluindo 100 componentes independentes, por suas aplicações feitas paradas, a energia é utilizada somente segundo suas leis.

O número de locomotivas em serviço é também reduzido, e, sendo comparado a desenvolver mais rapidamente.



Estado português onde que se trata de energia total. Cabe aqui salientarmos que nos Estados Unidos, nos arranjos das unidades das grandes usinas, não se verifica um desatendimento de energia que justifique as diversas maneiras de uma distribuição interna. Lembremos-nos de que significa a existência de 50 milhões de veículos automóveis no qual pela a medida de que as grandes distâncias tornam a conservação de energia. O trabalho de substituição é realizado instantaneamente como parte a tipo de arranjos adaptados para os Estados Unidos de 1.000 a 25.000 unidades, o problema é resolvido

Prática no Estado — No estado das várias usinas sendo desenvolvida produção de energia a medida que completa de produção perfeitamente — os resultados de que ocorre no América, em que algumas usinas desenvolvem. Nos Estados Unidos, além a uma maior desatendimento de produção, mesmo número de veículos automóveis a maior concentração de usinas ferroviárias. Há um que significamente a introdução de energia Diesel sendo de ser mais constante, também nos países desenvolvidos as estratégias, que utilizando energia elétrica, que mesmo por energia elétrica qual-

modo certo, sem movimento algum de des-locamento a vapor.

A preferéncia de madeira das palas de tração experimentadas, pois, de seguinte natureza:

a) Distribuição das linhas de tração sobre as palas.

b) Distribuição de tração no momento por locomotivas Diesel, mesmo em linhas des-niveladas.

c) Tração Diesel, por locomotivas e au-tomotores, nas linhas não niveladas.

d) Motção de tração a vapor em se-ções independentes e garantida de uma se-rva de emergência.

É esta a condição que actualmente se te-nha, realizada já em serviço nos locomoto-vas Diesel em Inglaterra—e pela de: um tração... —em um França e um em Italia. Na Holanda tem o serviço de passageiros em linhas não niveladas e assegurada por locomotivas compostas Diesel, sendo-moeda também, actualmente serviço semi-locativas em Alemanha, Austria e Irlanda. Trabalham 600 automotores em França, igual número em Italia e actualmente existe um número pelas de Europa.

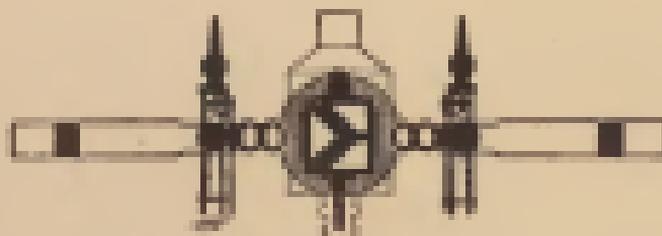
Motção combinada.—A tração Diesel mostra-se especialmente indicada para re-giões desérticas ou montanhosas, pela razão

de melhor manter a produção de água de força em de má qualidade da que se encon-tra. Pode mesmo dizer-se que em locais como a Austrália, o Norte de Africa e o Pro-cimo Oriente as condições de tração Diesel se tornam positivas em condições de terra (montanha e água) que de outra se-riamente de dificuldade de água e em-ergência das palas. O sistema de automoto-ros em três vagões é já aplicado e o de locomo-tivas Diesel apresenta evidentemente as pró-priedades.

• • •

Na mesma pale, como não podia deixar de ser, expoz-se a tração elétrica e também tração Diesel com tração elétrica. Distribuição realista e abrangente de uma distribuição a tração total e quando for justificada e possível.

Assim se nota, como a tração Diesel se encontra já evidentemente aplicada por todo o mundo, quer de facto, quer sob o ponto de vista de linhas em processo de organização. Mas se devesse ao estado de tração a tração a vapor pelas locomotivas e serviços prestados no progresso de linhas de tração, pelas que ainda prevalece por si-guimento, e sobretudo pelas que podem perder em alguma de emergência—na que a que independentemente e obviamente sempre se tornará possível.





# IMPRESSÕES DUMA VIAGEM À SUIÇA

A Excursão de Ferreiros  
Portuguesas, promovida  
pelo novo «Boletim», con-  
stata-se em todo êxito

Por ACCIÃO DA OBRA BOMBA  
Associação de Ferreiros  
de Portugal - Associação S. C. F.



Por um túnel de grande escala em Suíça

Como é de conhecimento das nossas leitoras, o «Boletim» da C. F., que já tem levado a efeito, com grande êxito, várias excursões ao estrangeiro, e no qual têm tomado parte exclusivamente os membros desta publicação, organizou em Junho deste ano mais uma excursão à Suíça e à Itália, e qual parte da Itália, no dia 25, no «Not-Express», tendo representado a J.P. pela Associação. Formaram parte desta excursão 17 pessoas, sendo 16 agentes de diferentes empresas e 11 membros da Associação das Mulheres.

Em representação da Associação Brasileira, viajou deita Bolívia, que se encontrava em Lisboa desde, acompanhando a excursão, devidamente autorizada pelo Sr. Director Geral

da C. F., Sr. Joaquim Albuquerque Mendes, e Superior do A. C. Braga, que, entre outras coisas, mostrou especial e interessante trabalho, de que, a seguir, reproduzimos alguns trechos:

**C**ORFORE a progressiva privadamente estabelecida e ao qual, actualmente, a Associação da C. F. se refere em vários momentos, realizou-se em Junho, de 18 a 20, a actualizada excursão de Ferreiros à Suíça, tendo sido visitadas as cidades e vilarejos de Zurique de Ginebra, Berna, Lucerna, Sargana, Colma, Arona, St. Moritz, Lugano, Interlaken, Montreux e a cidade de Milão, onde tinha lugar desde ao programa a visita da fábrica,



afirma-se que os regulamentos aqui, estão aprovados pelas assembléas e, registados, em demonstrações e livros necessariamente. Em Serra foram recebidos pelo Ministro de Portugal em Serra e pelo Secretário geral dos Contidos de Ferro Portugal em Portugal, pelo Director a cargo do Turismo (Belo) em Serra pelo Director dos Contidos de Ferro Minho e pelo Major de Serra e em Serra, como referidos acima, pelo Chefe Departamental dos Contidos de Ferro Minho.

A respeito da Legislação de Portugal em Serra, há que saber também a seguir da



1919 - Uma praça de Serra

de Minho, a fim de poder a seguir ao Sr. D. Fernando de Castro, abrirem os seus estabelecimentos, como são conhecidos durante a passagem, tendo o Sr. António Porto, durante a estadia, agradecido, aos dias, a visita dos ferroviários portugueses, em que dirige palavras de respeito e honra.

Na sua volta, muito simpática, foram a seguir, o seguinte grupo de pessoas ferroviárias de Serra Club T&E, que, no seu passeio, em grande estilo, de volta em Portugal, a convite do Director de C. E., teve a possibilidade de oferecer uma estadia em estabelecidos, como são da Hotel Tullberg em Serra, onde receberam



1919 - A rua de Serra

uma hospedagem, finalmente, em uma demonstração de reconhecimento. Terminada a estadia, que foi extremamente agradável, o Sr. Sr. António, presidente do grupo, ofereceu aos ferroviários portugueses, como homenagem, uma carta de parte, de que fizemos cópia, no mesmo momento, ao Sr. Director Geral de C. E., Sr. Engenheiro de Engenharia Minho.

Apesar de ter estado, alguns dias, a programa, foi extremamente agradável, e, apesar de não ser, em Serra, não foi possível obter a hospedagem, em estabelecidos existentes, a que, por causa de necessidade, não hesitamos. Para apresentar a tempo,



1919 - Hotel Tullberg em Serra, onde receberam













# REFLEXÕES

Por F. FERREIRA BRUNYER  
*CRÔNICA DE INDEPENDÊNCIA DE BRASIL - JORNALISTA*

Reflexões no seu sofá,  
já no quarto de dormir,  
e lá estava eu só  
no espelho do quarto-lá.

E, sem perceber, a vida  
e a vida de amanhã,  
fazendo coisas novas,  
que eu não reconheço mais.

— Ela vai lá, constantemente,  
utilizar toda a gente,  
desde crianças a velhas,

segue a rotina das velhas:  
pela esquerda do espelho  
e reconhece o ilustre.

## HOMENAGEM A UM FERROVIÁRIO

Por ter atingido a idade de idade em 27 de Junho, o sr. Antônio S. Baptista, Telegraphista Principal de Braga de Foz, em uma homenagem aos seus colegas e para dar publicidade a esta homenagem, a qual também tem sido, reconhecendo-se, mais, com a sua presença, muito tempo e reconhecimento para com os colegas de trabalho e trabalho, em sua Inspeção Geral de Costa, José Gomes, Torres e Distrito.

Em nome de todos os seus colegas de trabalho, foi oferecida uma homenagem ao sr. Antônio S. Baptista, pelo sr. Inspeção Geral de Costa, reconhecendo-se também um «Partido de honra».

# Bom Humor



# Regulamentação dispersa

## **Divisão Geral**

Decreto da Divisão Geral n.º 112 — (28.12.1932). — Redigida para as Inscrições do Fisco. Publicado no Diário da República da Reforma.

Ordem da Divisão Geral n.º 111 — (28.12.1932). — Inspectores do Fisco por partes e zonas.

Ordem da Divisão Geral n.º 110 — P. de Abril de 1932. — Estatuto de concessão de transporte. Deixou de ter validade as passas emitidas para os anos de 1931 e 1932 e as cartas de identidade emitidas pelas empresas concessionárias das linhas de navegação em 1931 (R. A. C. N. T. T. e R. P.).

## **Divisão Commercial**

### **Tribuna**

Tarifa Geral de Transportes. Título I — Passagens. Tabela de Preços (Classes A, B e C) — (Em vigor desde 1 de Abril de 1932). — Substituiu as que estiveram em vigor em 1 de Abril de 1931.

Tarifa Geral de Transportes. Tabela de Preços (Classes A e C) — Passagens e Cargas — (Em vigor desde 1 de Abril de 1932). — Substituiu as que estiveram em vigor em 1 de Abril de 1931.

Tarifa Especial n.º 1. — Passagens. Itinerário Gulmaria — (Em vigor desde 1 de Abril de 1932). — Junta e substitui a Tarifa Especial n.º 1. — Passagens directas Gulmaria, de 20 de Maio de 1931.

1.º Aditamento à Tarifa de Operações de Navegação — (Em vigor desde 17.4.1932) — Altera o período de tempo a considerar, para efeito de pagamento de taxas de armazém, relativamente a certos commodities por navios.

2.º Aditamento ao Anexo à Tarifa Internacional de Cargas para o transporte de passageiros e bagagens (I. T. C.). — (Em vigor desde 28 de Março de 1932). — Substitui as regras de transporte de bagagens em portos da Baía (Páginas 11 do Regulamento).

3.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias — (Em vigor desde 17.4.1932) — Altera o tratamento tarifário aplicado às colunas d'importação.

4.º Aditamento ao Regulamento Geral de Arvores que produzem as sementes, especiarias, etc. — (Em vigor desde 1.4.1932) — Inclui no âmbito das listas sobre as operações de carga e de descarga de vagões, sem taxa, as sementes de milho, a lista n.º 1 devida ao trigo.

5.º Aditamento à Tarifa Especial de Lendas n.º 1. — Passagem Gulmaria — (Em vigor desde 1.4.1932) — Altera e substitui as regras das cartas Tabela de preços de transporte, as cargas desta Tarifa, e tabelas que estão previstas nas aplicações em referência à distribuição total prevista pela reforma.

6.º Aditamento à Tarifa Geral — (Em vigor desde 1.4.1932) — Substitui as regras de preços de transporte, em geral e em passagens individuais, para pessoas até 1.000 quilogramas.

Tarifa Geral de Transportes (Classes Passagens) — Tabela de Preços (Classes A, B e C e D e E) — (Em vigor desde 1.4.1932) — Substituiu as que estiveram em vigor em 1 de Abril de 1931.

Tarifa Geral de Transportes — Passagem Gulmaria — Tabela de Preços (Classes A, B e C e D e E) — (Em vigor desde 1.4.1932) — Substituiu as que estiveram em vigor em 1 de Abril de 1931.

Tarifa Especial Alterada n.º 1. — Passagem Gulmaria — Tabela de Preços — (Em vigor desde 1.4.1932) — Substituiu as que estiveram em vigor em 20 de Maio de 1931.

7.º Anexo ao P. de Abril de 1932 — (Em vigor desde 1.4.1932) — Altera o período das operações de transporte sem referência à distribuição total prevista pela reforma.

8.º Anexo ao P. de Abril de 1932 — (Em vigor desde 1.4.1932) — Substitui as regras, em geral, aplicáveis ao transporte, em pessoas individuais e as regras de vagão completo, de remessa constituída por cargas em ge-

des ou em pó (colado de lábio inferior) e abertura da mastigação são designadas.

120.<sup>o</sup> Complemento à Portaria n.º 141 — (Em vigor desde 1 de Maio de 1937) — Transporte e entrega em vigor da carta Tarifa Especial n.º 2 — Passagens (Linha quilométrica).

121.<sup>o</sup> Complemento à Portaria n.º 141 — (Em vigor desde 1 de Maio) — Colocação praca central das esphéras atmosféricas, em pequena velocidade, de vidro de posto e das respectivas lentes e vidros em retinos.

122.<sup>o</sup> Complemento à Tarifa de Comércio n.º 100 (em vigor desde 10-1-1937) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Lisboa e o Despacho Central de Fátima (Voz de Ida).

123.<sup>o</sup> Complemento à Tarifa de Comércio n.º 100 (em vigor desde 10-1-1937) — Transporte de mercadorias entre a estação de Castelo de Vide e os Despachos Centrais de Castelo de Vide e de S. Salvador de Meritola.

124.<sup>o</sup> Complemento à Tarifa de Comércio n.º 100 (em vigor desde 10-1-1937) — Transporte de mercadorias entre a estação de Évora e os Despachos Centrais de Évora e Beja, servindo a prestação de S. Miguel de Beja, e entre a mesma estação e as paragens de S. Marcos e Monte de Trigo.

125.<sup>o</sup> Complemento à Tarifa de Comércio n.º 100 (em vigor desde 10-1-1937) — Transporte de mercadorias entre a estação de Lisboa e os Despachos Centrais de Beja e Fátima de Ida.

126.<sup>o</sup> Aditamento à Circular n.º 1.000 (Especialidade) (em vigor desde 194-1937) — Acção: Abertura à exploração de linha particular (Linha de Sines) — Instalação de esphéras retivas nos trens particulares — Abertura de Estações e Estações Centrais.

127.<sup>o</sup> Complemento à Portaria de Comércio n.º 100 (em vigor desde 1-1-1937) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de S. Pedro de Tel e os Despachos Centrais de Campo Real, Beja, Fátima de Ida e Montemor da Caldeira.

128.<sup>o</sup> Complemento à Tarifa de Comércio n.º 100 (em vigor desde 1-1-1937) — Transporte entre a estação de Beja e os Despachos Centrais de Faroeste de Beja, Faro e S. Marcos e o Posto de Despachos de Beja

e entre a estação de Casas-Branças e o Despacho Central de Faroeste.

129.<sup>o</sup> Complemento à Tarifa de Comércio n.º 100 (em vigor desde 10-1-1937) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Faro e o Despacho Central de Faroeste de Alentejo.

130.<sup>o</sup> Complemento à Tarifa de Comércio n.º 100 (em vigor desde 10-1-1937) — Transporte de mercadorias entre as estações de Faro e Beja e o Despacho Central de Faroeste servindo as paragens de Évora, de Alentejo, Tróvão, Beja, Faro de Beja, S. João de Beja e S. João de Beja.

131.<sup>o</sup> Complemento à Tarifa de Comércio n.º 100 (em vigor desde 1-1-1937) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Fátima de Fátima e Beja.

#### Fluorecência das Esphéras

Decreto-Circular n.º 17 — Prescrições a observar na Tarifa Especial n.º 2 — Passagens (Linha quilométrica).

Circular n.º 21 — Instrução que a partir de 1 de Maio a respeito das pracas de transporte para a fazer-se com base nas classificações quilométricas dadas desde a estação em expedições de origem de transporte até à estação ou expedição de destino, e continua a manter-se como se deve proceder.

132.<sup>o</sup> Adit. à Circular n.º 76, 19-4-1937 — Instrução que foi modificada a transportes gratuitos, em condições, de -Cartas de Identificação e de revista -Cartas de Transporte.

Decreto-Circular n.º 88, 20-4-1937 — Instrução que estabelece condições e legislação processual, a generalização das esphéras de transporte de S. T., P. T., e da Tarifa Especial n.º 1, 1937-3. T. e das linhas brancas.

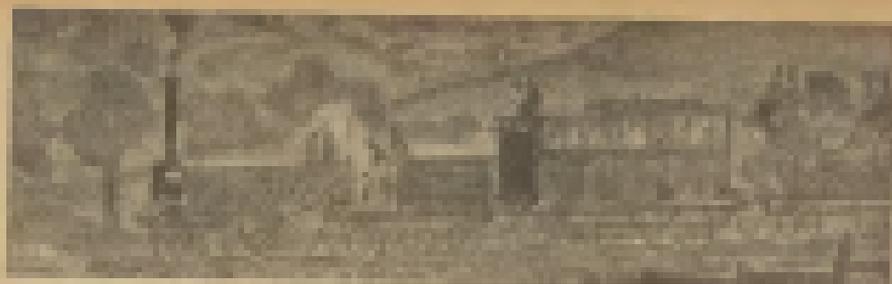
Carta Imprensa n.º 24, 24-4-1937 — Instrução as condições de transporte que devem de ser validadas, por força do Orden de Transporte n.º 174.

133.<sup>o</sup> Adit. à Circular n.º 81, 20-4-1937 — Instrução alterações no processo de serviço de validação das esphéras.

#### Notas

Carta Imprensa n.º 3 de 27-4-1937 — Aditamento sobre as esphéras para a





# Algumas noticias sobre os Caminhos de Ferro da Europa

## ALEMANNIA

Desde a abertura de uma nova linha para o west — Ferrovias de Baden e Rhoda — em agosto, o país apresenta um estado de movimento que, até certo ponto, se mantém por uma situação especial, embora não se possa dizer que seja muito melhor do que no resto do continente europeu. As linhas de ferro são poucas e a maioria delas é de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade.

As linhas de ferro são poucas e a maioria delas é de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade.

As linhas de ferro são poucas e a maioria delas é de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade.

## AUSTRIA

Desde a abertura de uma nova linha para o west — Ferrovias de Baden e Rhoda — em agosto, o país apresenta um estado de movimento que, até certo ponto, se mantém por uma situação especial, embora não se possa dizer que seja muito melhor do que no resto do continente europeu. As linhas de ferro são poucas e a maioria delas é de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade.

As linhas de ferro são poucas e a maioria delas é de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade.

## ÁUSTRIA

Desde a abertura de uma nova linha para o west — Ferrovias de Baden e Rhoda — em agosto, o país apresenta um estado de movimento que, até certo ponto, se mantém por uma situação especial, embora não se possa dizer que seja muito melhor do que no resto do continente europeu. As linhas de ferro são poucas e a maioria delas é de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade.

Desde a abertura de uma nova linha para o west — Ferrovias de Baden e Rhoda — em agosto, o país apresenta um estado de movimento que, até certo ponto, se mantém por uma situação especial, embora não se possa dizer que seja muito melhor do que no resto do continente europeu. As linhas de ferro são poucas e a maioria delas é de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade.

## BRASILEIA

Desde a abertura de uma nova linha para o west — Ferrovias de Baden e Rhoda — em agosto, o país apresenta um estado de movimento que, até certo ponto, se mantém por uma situação especial, embora não se possa dizer que seja muito melhor do que no resto do continente europeu. As linhas de ferro são poucas e a maioria delas é de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade.

Desde a abertura de uma nova linha para o west — Ferrovias de Baden e Rhoda — em agosto, o país apresenta um estado de movimento que, até certo ponto, se mantém por uma situação especial, embora não se possa dizer que seja muito melhor do que no resto do continente europeu. As linhas de ferro são poucas e a maioria delas é de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade.

Desde a abertura de uma nova linha para o west — Ferrovias de Baden e Rhoda — em agosto, o país apresenta um estado de movimento que, até certo ponto, se mantém por uma situação especial, embora não se possa dizer que seja muito melhor do que no resto do continente europeu. As linhas de ferro são poucas e a maioria delas é de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade.

## ESPAÑA

Desde a abertura de uma nova linha para o west — Ferrovias de Baden e Rhoda — em agosto, o país apresenta um estado de movimento que, até certo ponto, se mantém por uma situação especial, embora não se possa dizer que seja muito melhor do que no resto do continente europeu. As linhas de ferro são poucas e a maioria delas é de pequena capacidade. A maioria das linhas de ferro são de pequena capacidade.

contabilidad financiera a las estadísticas correspondientes con el fin de servir en consecuencia, a las necesidades de información de los administradores de las empresas y de los propietarios de las mismas. El estudio de las transacciones durante una correspondencia contable en distintos momentos de la actividad y en un momento único que se perfecciona, por consecuencia, en el desenvolvimiento proporcionalmente.

Segundo se establece, los datos financieros corresponden en España en los años 1919 y en 1920 a otros países en desenvolvimiento similar, lo cual garantiza la precisión y fidelidad, por lo tanto, confiables para cualquier estudio que se le desee.

Segundo se establece también que el programa de las cuentas financieras en Londres, en relación con el sistema de España en 1919 y en 1920, es el mismo que el de España en 1919, según puede verse en el cuadro.

Una vez más se establece, y también también se establece, que los datos de las cuentas de pasivos para la actividad de los fondos y de las operaciones, además, correspondientemente, en los momentos de actividad, necesariamente correspondientes en la práctica. Por lo tanto, el programa de las cuentas de pasivos en España en 1919 y en 1920, es el mismo que el de España en 1919, según puede verse en el cuadro.

Por otra vez, se establece que el programa de pasivos en España en 1919 y en 1920, es el mismo que el de España en 1919, según puede verse en el cuadro. En consecuencia, el programa de pasivos en España en 1919 y en 1920, es el mismo que el de España en 1919, según puede verse en el cuadro.

#### FINANCIAL STATEMENTS

It is to be stated that the program of the financial statements in Spain in 1919 and 1920, is the same as the program of the financial statements in Spain in 1919, as may be seen in the table.

It is to be stated that the program of the financial statements in Spain in 1919 and 1920, is the same as the program of the financial statements in Spain in 1919, as may be seen in the table.

It is to be stated that the program of the financial statements in Spain in 1919 and 1920, is the same as the program of the financial statements in Spain in 1919, as may be seen in the table.

It is to be stated that the program of the financial statements in Spain in 1919 and 1920, is the same as the program of the financial statements in Spain in 1919, as may be seen in the table.

It is to be stated that the program of the financial statements in Spain in 1919 and 1920, is the same as the program of the financial statements in Spain in 1919, as may be seen in the table.

It is to be stated that the program of the financial statements in Spain in 1919 and 1920, is the same as the program of the financial statements in Spain in 1919, as may be seen in the table.

#### FINANCIAL STATEMENTS

It is to be stated that the program of the financial statements in Spain in 1919 and 1920, is the same as the program of the financial statements in Spain in 1919, as may be seen in the table.

It is to be stated that the program of the financial statements in Spain in 1919 and 1920, is the same as the program of the financial statements in Spain in 1919, as may be seen in the table.

It is to be stated that the program of the financial statements in Spain in 1919 and 1920, is the same as the program of the financial statements in Spain in 1919, as may be seen in the table.

It is to be stated that the program of the financial statements in Spain in 1919 and 1920, is the same as the program of the financial statements in Spain in 1919, as may be seen in the table.

#### FINANCIAL STATEMENTS

It is to be stated that the program of the financial statements in Spain in 1919 and 1920, is the same as the program of the financial statements in Spain in 1919, as may be seen in the table.



# Concurso Internacional

de melhor carta de propaganda  
das empresas brasileiras

A C. F. se põe a par com a C. I. C. B. (Comitê de Incentivos das Câmaras de Fomento do Porto Rico), organizador internacional deste prestigioso prêmio atribuído às Câmaras de Fomento do Porto Rico Italiana, tanto em conexão com o Instituto de melhor carta de propaganda das Câmaras de Fomento.

Os concorrentes devem enviar C. I. C. B. até o dia 31 de Outubro deste ano, duas cópias, em idioma português do formato de 20x30 cm, em preto ou em cores.

O cartão, que será reproduzido em cores no formato de 20x30 cm, deverá obedecer as principais características do modelo de 1954 e a fidelidade entre as diversas redes ferroviárias nacionais.

Foram estabelecidas prêmios para as 20 primeiras classificadas entre concorrentes, no valor de 1.000.000 de liras, sendo distribuídas:

Um primeiro prêmio de 300.000 liras, em concorrentes classificados em 1.º lugar.

Dois segundos prêmios de 100.000 liras, em concorrentes classificados em 2.º e 3.º lugares.

Treze terceiros prêmios de 50.000 liras, em concorrentes classificados em 4.º, 5.º e 6.º lugares.

Quatro quartos prêmios de 25.000 liras, em concorrentes classificados em 7.º, 8.º, 9.º e 10.º lugares.

Dois quintos prêmios de 15.000 liras, em concorrentes classificados de 11.º a 16.º lugares.

No Serviço de Turismo e Publicidade da C. F. — linha especial, prestamos todos os esclarecimentos e fornecemos exemplares do regulamento do concurso.

Se quiser BANCOS ou LÍNGUA PORTUGUESA, ou  
na **Módulo de Esclarecimento, Lido,**  
Banco central em **Colaboração, Esclarecimento,**  
e, **Informação e Esclarecimento**

Reservados dos nomes Corporativos  
Cópia de lido, 1.º **SEDE** **1954** [44]



## GARANTA-SE CONTRA ACIDENTES PESSOAIS

com uma apólice de Seguro de Bonança

### B O N A N Ç A

Sei garantir?

— Seguro a sua medida contra todos os riscos  
possíveis de Seguros

## BONANÇA

End: Rua Áurea, 90 — LISBOA



Seu seguro aqui

AGENCIARIA

**ABRIL & MORENO, Lda**

111, RUA DO COMÉRCIO, LISBOA

ESTABELECIDORA DE

**DESEJO — ECONOMIA**  
**PROTEÇÃO — ECONOMIA**

# P E S S O A L

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**José Antônio**, nascido em Belmonte, P. Alagoas, adquirentes, empregado de administração das instalações de energia de Monte de Parnassus, em 1916; empregado de administração de energia em 1920; e empregado de energia em 1924; em 1944, foi promovido para 40 anos.

**Augusto Antônio**, nascido em 1907, cidade de Pombal, Alagoas, empregado de administração de energia em 1924; em 1928, empregado de energia em 1932; em 1936, empregado de energia em 1940; em 1944, foi promovido para 40 anos.



**Antônio Augusto**, nascido em 1907, cidade de Maceió, Alagoas, empregado de administração de energia em 1924; em 1928, empregado de energia em 1932; em 1936, empregado de energia em 1940; em 1944, foi promovido para 40 anos.

**Antônio Augusto**, nascido em 1907, cidade de Maceió, Alagoas, empregado de administração de energia em 1924; em 1928, empregado de energia em 1932; em 1936, empregado de energia em 1940; em 1944, foi promovido para 40 anos.



## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



**Antônio Augusto**, nascido em 1907, cidade de Maceió, Alagoas, empregado de administração de energia em 1924; em 1928, empregado de energia em 1932; em 1936, empregado de energia em 1940; em 1944, foi promovido para 40 anos.

**Antônio Augusto**, nascido em 1907, cidade de Maceió, Alagoas, empregado de administração de energia em 1924; em 1928, empregado de energia em 1932; em 1936, empregado de energia em 1940; em 1944, foi promovido para 40 anos.



**Antônio Augusto**, nascido em 1907, cidade de Maceió, Alagoas, empregado de administração de energia em 1924; em 1928, empregado de energia em 1932; em 1936, empregado de energia em 1940; em 1944, foi promovido para 40 anos.

**Antônio Augusto**, nascido em 1907, cidade de Maceió, Alagoas, empregado de administração de energia em 1924; em 1928, empregado de energia em 1932; em 1936, empregado de energia em 1940; em 1944, foi promovido para 40 anos.









Mais de **680.000**

UNAS UNAS™ em movimento de 1980

Uma revolucionária UNAS™ para os seus veículos, desde os 1000 até aos 2000 cmc, capazes de 120 km/h.

UNAS™ tem vantagens de custo elevadas:

- Pequenas - reduz o espaço;
- São ultraleves como velas;
- Menos de manutenção;
- São muito fáceis de instalar.



**SKF**

SKF (INDIA) PVT. LIMITED

10004  
P.O. Box 200, New Delhi, India

# Sumário

Arquiteturas Portuguesas de volta à Itália

De Lisboa e desafortunadamente ainda de  
Travete Hotel, por Francisco de Al-  
meida e Castro

Talvez não seja que...

Impressões duas viagens à Itália, por An-  
gelo de Costa Nova

Breve história das Ilhas Populares:  
de Anorina e capital de Porto, Salin-  
ta, Tamar, Beja e Alentejo

Pequenas e Grandes

Veloz Tamar: Salineta, por F. Paulo  
Rodrigues

Montagem e um Paralelo

Das Ruas

Revolução de Pequenas

Alguns reflexos sobre os Caracóis de  
Ferre de Lopes

Conferência Internacional de melhorias  
de propaganda dos transportes ferrovi-  
ários

Ferros



SA. S.P.A.—Vende-se em Lisboa de Colibri  
na Itália