

NORVEGE



BOLETIM DA CP.

LOCOMOTIVAS  
ELÉCTRICAS  
**HENSCHEL**

DE 15000 CV PARA  
1500 VOLTS CA

Lançamento de S. P.  
Fev. 1954

**HENSCHEL SOHN KASSEL** CONSTRUTORES DE MÁQUINAS E FERROVIÁRIAS LISBOA

# LIVRARIA BERTRAND

70, RUA GARRETT - LISBOA

ENCONTREMS-SE À VENDA NAS SEGUINTES ESTAÇÕES:

Lisboa — Terminal do Povo  
Faro — S. Bento  
Estremoz  
Alentejo  
Coimbra  
Évora  
Fátima

Famalicosa de Matos  
Rio  
Quero  
Ponte de Pedra  
Comporta  
Vila Franca  
Aveiro

Vila Real de Santo António

JORNAL E PUBLICAÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS  
LIVROS POLÍTIOS E ROMANÇOS NACIONAIS E ESTRANGEIROS  
GILAS E MAPAS MÚLTIPLOS

**LIVRARIA INTERNACIONAL, PORTO**

Cartão: O melhor cartão que pode prestar-se ao objecto de C. F. é o que tem como assinatura, além, ainda, o nome do seu autor assinado.

PUBLICADO EM: BUREAU DE LIMA CENTRAL

SECRETARIA

SECRETARIO

SECRETARIAS

de Serviços de Contas

Eng.º Roberto de Albuquerque Mendes

Luiz de Castro de Melo

de Fidei-Jucomat

Eng.º António Mendes

Eng.º de Castro Mendes

Deposito e Impressão em Portugal de Officio dos Editores de Porto, S. do Porto, 1964 - 1964, 2000 - 2000

## Ecoss do XVI Congresso Internacional das Camiões de Ferro, realizado em Londres



Visita técnica dos delegados portugueses da Interação de Empresas e de Conservação de Camiões em Wembley, Londres, 1964. Após a visita, foi oferecido, pelas British Railways, um chá aos representantes de Portugal e de outros países.



# A «Europabus», grande empreendimento turístico dos Caminhos de Ferro europeus, entrou no seu quarto ano de actividade

Por Dr. AUGUSTO RODRIGUEZ VALENTE  
Colaboração especial de António de Fátima

## 1. Origem e evolução

EM ALGUMS Estados, considera-se essencial a existência de um serviço turístico de Caminhos de Ferro Europeus e há de ser esse o objectivo de quem se dedica ao estudo para a organização de um serviço público mais eficiente e de maior rentabilidade.

É não só essa ideia prevaleceu quando foi proclamada a criação do transporte ferroviário — e, p. ex. as linhas foram formadas de passageiros, bagagens e mercadorias das famílias para as cidades ou, inversamente, em pequenas viagens afiladas —, como também se, quando a rede, com mais rapidez, quando se verificou a existência de transporte ferroviário e do qual se aproveitou de certas possibilidades no Friburgo, que os hotéis, que os hotéis.

É, assim, desde a criação do sistema, em muitos países, de Serviços Ferroviários públicos dos Caminhos de Ferro (p. ex. na Suíça, na Suíça, na Bélgica, na Espanha, na Dinamarca e na Luxemburgo), de de várias outras empresas, entre dos Caminhos de Ferro de dois dependentes ferroviários, que permitiu uma combinação efectiva e exclusiva em Espanha, e A. T. E. S. A. C. (Autonómico Turismo Espanhol, S. A.); na França, e S. C. E. T. A. (Société de Carriage et d'Exploitation de Transportes Ferroviários); na Itália, e C. I. A. T. (Compagnia Italiana Automobili Turismo); na Holanda, e N. E. M. (Nederlandsche Reusvereeniging Maatschappij); na Alemanha, e S. T. G. (Deutscher Touring-Club).

A Suíça apresenta-nos um exemplo típico, pois embora dependa de serviços de passageiros em certas relações com os Caminhos de Ferro, os serviços dependentes da

Administração dos Caminhos, Turismo e Turismo (P. T. T.).

É qualquer que seja a forma adoptada, por diferentes que possam parecer a forma de realização desses Serviços e das Empresas Ferroviárias e se reflecte e que o todo das operações turísticas, sobretudo de passageiros, sobre os aspectos de organização.

A exploração de serviços turísticos, sobretudo, tem um carácter geral interesse, e se em 1950 apenas se tinham iniciado os estudos, como por exemplo, os de Espanha-Quadrado e de Portugal-Baleia.

No entanto, e que talvez a qual a forma a empresa? Uma exploração combinada de todas as actividades dos vários Caminhos de Ferro, uma exploração centralizada que permitisse um aproveitamento mais eficiente dos recursos disponíveis em comum.

Os Serviços Ferroviários de Turismo de França reconheceram a existência desta ideia, explorando-a, através a primeira vez, em 1950, e a partir de 1951 a exploração combinada de todas as actividades dos vários Caminhos de Ferro (S. T. G.) e por um aproveitamento mais eficiente dos recursos disponíveis em comum, e sobretudo das partes participativas.

«Europabus», palavra composta de Euro e bus — Serviço de Bus (P.) — foi provavelmente a designação escolhida para a criação de um sistema de exploração turística por parte europeia.

Realmente: «Europabus» permite responder a campo comum de acção, na criação,

(1) Como é evidente, em qualquer de momento de realização de estudos e de exploração de actividades turísticas.

dos Estados de Pernambuco participantes do referido empreendimento totalitário, a União dos Servidores Rurales dos Estados do Nordeste, abrangendo as respectivas organizações centralizadas e prioritárias.

Nesta União cada Administração municipal mantém a sua subseção florestal, mas todas elas estão ligadas entre si pelo observação de todas as áreas florestais no Estado de Pernambuco e projeto e a criação de reservas de floresta, de áreas comuns, das propriedades rurais, de fazendas, etc.

## 2. 1957 — Programa para o desenvolvimento do Nordeste

Foi a U. R. F. constituída no seu primeiro ano de funcionamento por 11 subseções territoriais: do Nordeste Oriental, do Nordeste, do Sertão, do Chocomaço, do Sertão, do Piauí, do Maranhão, do Alagoas, do Ceará, do Rio Grande do Norte e do Paraíba.

Todas estas Administrações têm como atribuição específica para o desenvolvimento do Nordeste, mas a de maior e geral importância que os Estados do Nordeste têm desenvolvido, não só no plano geográfico de criação de rede, como, principalmente, no estudo de estudos e complexos geográficos inerentes às funções que lhe foram atribuídas, na qualidade de Administração Central da U. R. F.

Foi a primeira das cartilhas que as respectivas Cartilhas e cartilhas por serem as primeiras, dão ao leitor um conhecimento da Cartilha do Nordeste — 1957, com 100 páginas, por exemplo de São Paulo, com 100 páginas, com as cartilhas, a rede Nordeste foi constituída com o objetivo de proporcionar ao leitor informações que respondam a tal fim, por isso mesmo com uma abrangência abrangente em relação a informações disponíveis com o objetivo de via mais rápida e a rapidez de distribuição das informações sobre os vários territórios.

No tempo que o leitor possivelmente deve ter uma ideia razoável da abrangência de toda Cartilha tal como foi indicada naquele dia.

Este empreendimento abrangente dos Estados do Nordeste foi com 100-



previsão pelas rotas, também verificando as rotas para as linhas administrativas, para a qual estabelecer as seguintes vantagens:

— Coordenação perfeita e central, tanto das linhas entre si, como das linhas com a via férrea;

— Regularidade de serviço, de acordo com o horário estabelecido, independentemente das interrupções ocasionais ou diminuições por cada viagem. Não há mais lugar para interrupções, ou interrupções em outras condições que possam a ser de natureza técnica com alguma independência de interrupção do serviço público;

— Segurança e conforto, sendo de notar, quanto a este último, o sempre de segurança de fato e o acompanhamento por especialistas, os quais também aplicam e controlam as medidas necessárias;

— Acelerado todo o processo que, entre outros exemplos, se situa entre os de 1.º e 2.º de 1.º classes de capacidade de ferro.

## 1. Realização e ampliação da Expropriação em 1952 e 1953

Emquanto 1952 foi ano de realização, 1953 e 1954 foram anos de realização efetiva e ampliação da Expropriação.

1. ano:

— implementação da expropriação Expropriação de Camêdros de Fumo Nicotianum, a que abrangeu de 12 para 22 o número de Administrações participantes;

— em vários Estados foram criadas entidades da empresa (autônomas independentes da Companhia de Fumo a expropriação em prática);

— criaram-se para os produtores muitas possibilidades para utilização de serviços à produção, com destaque em elementos em terras, máquinas, etc., serviços sociais, etc., totalmente limitados tanto para os produtores como para os agricultores de Vagões que tinham no modo de operar o do Sistema Expropriação;

— estabeleceram-se técnicas das várias linhas de modo a permitir a utilização integrada de alguns tipos, tal no comportamento com certas linhas técnicas (construção de grandes instalações e de grandes circuitos telefônicos, tal como foram designadas no programa de 1952);

— a extensão da rede foi consideravelmente ampliada em 1952, relativamente a 1951, sendo aumentada em 1953, não só a rede, o nível técnico;

— a constituição de sociedade e de agências de trabalho nos Estados Unidos ficou assegurada por uma agência especial em Nova York. Com grande eficiência produziram-se assim a disponibilidade das técnicas necessárias tanto à possibilidade de manter de forma os recursos que foram dados tanto às empresas privadas no campo;

— a União das Cantabeiras Brasileiras dos Camêdros de Fumo Expropriação (U. C. F.), entidade da Expropriação, via ela própria referida a 1952 (1953), passando a ser considerada toda organização aderente da União Internacional dos Camêdros de Fumo (I. C. F.), e, como tal, a operar através desta União, no caso ponto de vista em muitas questões técnicas, economicamente mas que não são por natureza pelas departamentos especializadas

de Organização dos Estados Unidos no campo das expropriações.

## 2. A rede Expropriação

No contexto de outras atividades relacionadas, estão em andamento, atualmente a ampliação da rede para permitir uma total expropriação de todo Expropriação, desde o início da constituição a época presente).

### Extensão da rede Expropriação

ano	Extensão da rede	Extensão da rede em km	
		Extensão	Extensão, a partir
1951	10	10 (10)	100
1952	15	15 (15)	1.200
1953	18	18 (18)	1.800
1954	22	22 (22)	2.500

Por este quadro pode ver-se que em 1954 a rede de linhas da Expropriação aumentou de 10 para 22 e o volume produzido de todo a 22 km por cada unidade (2).

Após 1954 o número de linhas foram que duplicou em relação ao 1953 de expropriação e a expropriação teve a extensão de 22 km.

Verificamos que os aumentos de 1952 e de 1954 em relação aos anos imediatamente anteriores foram, respectivamente, de 50% e 20%.

1953 reflecte que, no seu conjunto, a rede ficou substancialmente aumentada a 1952.

Os trabalhos em curso que nos possibilitam uma grande parte das linhas de forma abridas após o período de Expropriação — e que mostra a complexidade das atividades governamentais dos respectivos países — e que são uma boa parte das atividades de produção de trabalho são abridas em Expropriação, muitas empresas comerciais independentes dos Camêdros de Fumo — e que significam uma relação muito importante,

(1) Esta entidade que atualmente tem o objetivo, enquanto se mantém de parte por camêdros de Fumo Expropriação de uma grande extensão de linhas foram desde que começaram de expropriação Expropriação de camêdros de Fumo em 1952.

(2) Não significamos, porém, que em 1954 a rede Expropriação tem apenas os produtos, uma grande extensão, porém, e não os serviços técnicos de linha.

variadas aplicações do conceito de serviço continuado das linhas marítimas de transporte de carga internacional — como também a reconhecer quais linhas se não consideram a inclusão das Cartões de Fretos Europeus para a zona em 1954.

### 1. O Transporte no Transporte de 1954

A imagem da rede Europeia, com a sua já considerável extensão de 34 800 km por unidade área coberta, pode resumidamente ser feita da seguinte apresentação:



O seguinte é conhecido com o mapa inicialmente apresentado quanto à profundeza dos portos.

Entre os novos terminais estabelecidos em 1954 são de destacar os seguintes:

Copenhaga — Gdansk — Gdynia — Hamburgo (120 km.)

Frankfurt — Goteborg — Freetown (100 km.)

Estambul — Luxemburgo — Lyons — Liverpool (200 km.)

London — Bilbao — Varna (200 km.)  
(Circulo de Báltico) (1 000 km.)

Colaboração do Transporte, além das 12 Administrações de Cartões de Fretos que se mencionam na que são os delimita membros de U. R. P., com os seus sistemas de empresas comerciais independentes.

Dado o carácter exclusivamente nacional na Europa, impraticável em termos a elaboração dos Agências de Viação, vinculada com uma unidade de 10<sup>2</sup>, e mesmo a maioria dos países de agências de 10<sup>3</sup> milhas náuticas (aproximadamente) que também já se encontra em outros.

### 2. Alguns factos da Europa em um mapa

Da Frotta Europeia dispomos as seguintes condições em, no realidade, representamos seguintes factos:

— as linhas à vela podem ser até 10 de 100 milhas, como também de 100 a 1000 (a parte proporcionalmente mais reduzida) a circular;

— quantidade de reservas de frotta com grandes capacidades;

— as paradas em altura podem ser estabelecidas com as paradas tradicionais;

— as determinações para o transporte de frotta no tempo em linhas para paradas em altura podem ser feitas na mesma maneira por linhas de cartas de frotta para a paradas tradicionais;

— a parte de unidade das linhas à vela, em parte, de dois meses, mas se a unidade é feita fora do tempo (por exemplo, nos Estados Unidos) com parte de 10 dias mais;

— as paradas portuárias nos pontos de destino, mediante parte até 10 paradas;

— as viagens de mais de 4 mil 10 anos são realizadas de 10<sup>2</sup>;

— o transporte das viagens com o tempo de 10<sup>2</sup> kg.;

— as grupos, a parte de 10 paradas, incluindo as unidades 10<sup>2</sup>, em grupos de 10 a 10 paradas e de 10<sup>2</sup>, em grupos de 10 paradas ou mais, a parte acima a maioria da probabilidade de um bilhão (para os grupos) a parte de milhas de 10 paradas.

As facilidades de transporte de grupos incluem para as Agências de Viação um sistema adicional de condições comerciais.

### 3. Conclusões

A Europa possui uma quantidade a com ela os factos mais importantes e por





## Uma chuva de castanhas e de confeitos na estação do Rossio

Nas primeiras dias de Junho realizaram, em Lisboa, a 4.ª Semana do Fim da Escassez, durante a qual, em várias classes, se realizaram festas de gala civicas, com o objectivo de a população poder ver, de perto, os preços, em carne e ossos, e quanto aos castanheiros mais operculosos se come mais.

As primeiras e as melhores chegaram ao dia 4 de Junho, no «Jardim-Expansivo». Foi um grande acontecimento. A estação do Rossio encheu-se de uma multidão de civis. A recepção dispensou nos últimos momentos uma verdadeira epidemia, que, por consequência, muito confundiu os preços habituais. Como um momento rebelde, os castanheiros passaram a estação em estado de

na estação do Rossio, em Lisboa, a 4.ª Semana do Fim da Escassez, durante a qual, em várias classes, se realizaram festas de gala civicas, com o objectivo de a população poder ver, de perto, os preços, em carne e ossos, e quanto aos castanheiros mais operculosos se come mais.



além... Conferências que reuniram as classes e os cidadãos que queriam os melhores.

Faltava, muitas palavras. Entretanto, não duramos muito. Das bancas de cartazes, os artistas, escritores, esportistas e manifestação espontânea e silenciosa sobre aquele lema: não se gasta uma grande coisa de dinheiro e trabalho.

Os trabalhos de cartazes não ficaram à espera de A. António-Ferreira. Os artistas, sobretudo com o espírito incerto, não se esqueceram os trabalhos de natureza social, valorização, saúde, costumes de higiene, programas e, sobretudo, letras de alguns portugueses, mais uma vez, que o povo de Lisboa, como o Sol de Portugal, o dia e noite.

A iniciativa de organização de classes de Pintura (desenho) foi, na verdade, abençoada, porque, além de proporcionar a vida, pela primeira vez, ao nosso País, de artistas de nome internacional e que se mostraram encantados com Lisboa, levaram também uma equipe brilhante de artistas estrangeiros.

A propaganda de Portugal ganhou im-

berto com o dia e noite e não só de que o outro.

Das Pinturas, com os melhores, e que, na propaganda de «Nova Pátria», revelou excepcional qualidade de artista, inspirada pelas experiências dos jovens, disse que era pelo primeiro vez que tinha a Lisboa e que o dia e noite manifestava, desde de chegada de Paulo de Távora de Campos Fagundes, que via, de repente, de princípio cartazes, e outros letras e perspectivas de cidade nova e a Avenida da República. Uma outra grande obra, Ledy da Rosa, intérprete de letra «Luz de Lisboa», também se considerava encantado com a sua vida e Portugal.

Quando Lisboa, que sempre se parecia mais em Portugal, mostrava novamente vida com a sua vida e Lisboa, afirmou que quereria as melhores recordações de Lisboa português e... das lembranças de Lisboa.

As artes e esportes foram característicos pelas palavras escritas de cidade das suas colunas. A manifestação portuguesa não era só se manifestava como uma das coisas melhores do mundo.

## LINHAS FÉRREAS PORTUGUESAS



Um trem na linha de Tava de Vozes, no distrito de Castelo-Branco



# Talvez não saiba que...

BARCELONA POR JOSE FELIX BARRERA

Estado de Repùblica de Espanha de 1931 a 1939

Está conhecido em 30 línguas e sítios de  
atras que viviam, exatamente, no mundo,  
de que 40 línguas são observadas pelas  
línguas das civilizações.

• • •

O Marquês de Pombal, por já grande  
grande de natureza das coisas, chegou à  
Realidade de «Omnino»-Christus das Fábrias de  
Ande, que mais tarde se multiplicou.

• • •

Os seguintes nomes de pessoas têm a sua  
origem e significado de Cristo: Orl, com-  
pellido; Córdova, todo o dia; Córdova, todo  
pequeno; Laureano, laureado; Lucas, lúci-  
mo; De Grego; Marquês, todo; Amador,  
amoroso; Nóbis, de uma coisa; Álvaro,  
venido de fora; Amador, que nasce  
tudo de Grego; Gostoso, gostoso;  
Córdova, por de Deus; Gostoso, sempre  
cristão; Gostoso, uma palavra; Gostoso,  
cristão, todo o dia.

• • •

Os países foram sempre um dis-  
tinto no qual, não de governo, mas de  
de estado, durante os tempos, os nomes  
das coisas e que não são os de hoje.

• • •

Os seguintes por nomes de terra, de  
língua (na língua de a) e (na) de  
língua, etc.; a Espanha (Espanha), 1237 km;  
a Itália (Itália), 1481 km; a Rússia (Rússia),  
2000 km; a Alemanha (Alemanha), 1000 km;  
a Copacabana (Copacabana), 1000 km; a Yema  
Marta, 1000 km; a Bulgária (Bulgária),  
1000 km; a Grécia (Grécia), 1000 km; a  
Constantinopla (Constantinopla), 1000 km.

• • •

O ano seguinte, por de 12 nomes  
língua, de 12 ou 12 línguas, formando um  
total de 12 ou 12 línguas, e não é o mesmo  
em absoluto. Os nomes seguintes são:  
Bulgária, 10 línguas; Itália, 10; Itália 1-1, 10;  
Itália 2-1, 10; Alemanha 1-1, 10; Alemanha,  
10; Itália, 10; Alemanha, 10; Alemanha, 10;  
Itália, 10; Itália, 10; Itália, 10; Itália, 10;  
Itália, 10. O primeiro de cada um é o 1º de  
de cada um. O 2º de cada um é o 2º de  
de cada um.

O conhecimento de alguns nomes  
é um puro e simples e de determinação de  
de cada um dos línguas, e de cada um dos  
de determinação de cada um dos línguas.





# Regulamentação dispersa

## Atividade Comercial

### Tributação

15.º Aditamento ao Regulamento (geral de imposto por produtos de consumo, especiais, etc. — Decreto de 18-4-1934) — Exatidão e serviço a prestar pelo operador no Estado.

16.º Aditamento aos Quadros das atividades profissionais de aplicação nos Estados de São Paulo e São Paulo — (em vigor desde 1-1-1934) — Inicial alteração de aplicação no operador de imposto.

17.º Aditamento à Parte Especial do I — Passaportes — (em vigor desde 18-4-1934) — Altera o texto do Artigo 10.º de Texto.

18.º Aditamento à Parte Internacional de Capta para o Transporte de passageiros e bagagens (P. A. C.) — (em vigor desde 18-4-1934) — Inicialmente alteração de regras de Texto.

19.º Aditamento ao Anexo à Parte Internacional de Capta para o Transporte de passageiros e bagagens (P. A. C.) (em vigor desde 1-1-1934) — Inicialmente alteração de regras de regras pessoais estrangeira.

20.º Aditamento às Disposições Complementares Uniformes de Convenção Interamericana relativas ao Transporte de mercadorias por caminho de ferro (C. T. M.) — (em vigor desde 1-1-1934) — Exatidão do Dispositivo Complementares Uniformes ao Anexo C. T. M.

21.º Aditamento ao Anexo B. n.º 199 — (em vigor desde 18-4-1934) — Exatidão e cumprimento de Disposição Central de Armas de Fuzil.

22.º Aditamento ao Anexo B. n.º 200 — (Decreto de 18-4-1934) — Exatidão e cumprimento de Disposição Central de Armas de Fuzil.

23.º Complemento à Parte de Serviços Combinados com as Disposições de Cambrageo — (em vigor desde 18-4-1934) — Transporte de mercadorias entre o Estado de Ceará e o Despacho Central de Ceará.

24.º Complemento à Parte de Serviços Combinados com as Disposições de Cambrageo — (em vigor desde 18-4-1934) — Transporte de mercadorias entre o Estado de Ceará de Vão e o Despacho Central de Ceará de Vão.

25.º Complemento à Parte de Serviços Combinados com as Disposições de Cambrageo — (em vigor desde 18-4-1934) — Transporte de mercadorias entre o Estado de Ceará de Vão e o Despacho Central de São Salvador de Aracaju.

26.º Complemento à Parte de Serviços Combinados com as Disposições de Cambrageo — (em vigor desde 18-4-1934) — Transporte de passageiros e bagagens entre o Estado de São Paulo de São Paulo e o Despacho Central de Santos, Curitiba, Belo Horizonte, Salvador de Alagoas e Recife.

27.º Complemento à Parte de Serviços

Combinadas com as Empresas de Camiónagem — (em vigor desde 1.1.1954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias sobre a rede do SNG e as Estruturas Controladas de Salvamento de Matas, Reservas e Zonas Costeiras.

22.º Complemento à Rede de Serviços Combinados com as Empresas de Camiónagem — (em vigor desde 1.1.1954) — Transporte de passageiros e bagagens sobre a rede do Maritimo e as Estruturas Controladas de Salvamento de Matas, Reservas e Zonas Costeiras.

### **Serviços de Expansão**

#### **Estações e Agenciamentos**

Autopista n.º 1.585 — (de 1-4-55) — Estação de um nível no km 202-203 da Linha da Baixa Alta, para serviço particular do Estado de Via 4-55-54.

Autopista n.º 1.587 — (de 1-4-55) — Leva-trem para o serviço particular «Bico de Pato Branco» de 1.º 555 da Linha do Norte e substituição do serviço particular «Bico de Pato Branco» iniciado no km 544 da Linha do Norte.

1.º Adiantamento à Paragem n.º 2.471 — (de 1-4-55) — Substituição particular do serviço de Coimbra.

Autopista n.º 1.578 — (de 1-4-55) — substituição do serviço de Bico de Pato Branco particular «Bico de Pato Branco».

#### **Paragens**

1.º Adiantamento à Paragem n.º 1.579 — (de 1-4-55) — Sobre a rede de Bico de Pato Branco particular «Bico de Pato Branco» e substituição do serviço de Bico de Pato Branco particular «Bico de Pato Branco».

### **Serviços de Via e Obras**

#### **Estações**

Paragem de Via n.º 1.447 — (de 1-4-55) — Transporte a nível n.º 2200-2, 1-4-55 para Estação-Central, compreendendo a substituição dos serviços n.º 5, 7 e 8 de 1-4-55 e 1-4-55 de mercadorias, e substituição de 1-4-55 de mercadorias, na parte relativa a mercadorias.

Paragem de Via n.º 1.448 — (de 1-4-55) — 1.º Adiantamento de um nível para o serviço particular «Bico de Pato Branco».

Paragem de Via n.º 1.471 — (de 1-4-55) — Transporte a nível n.º 118 de 1-4-55 para a rede Estação-Central, compreendendo a renovação anual de mercadorias, no sentido, bem como em fins de Outubro de mercadorias e em fins de ano, especialmente, sobre para Estação de Coimbra.



Paragem de mercadorias, em Coimbra, em 1955.

**Companhia das Estradas de Caminhos** — (sem vigor desde 1-5-54) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Nago e as Estações Centrais de Refinaria de Nago, Itoyama e Sanyo Carvão.

Em Complemento à Tarifa de Serviços Contratados com as Estradas de Caminhos — (sem vigor desde 1-5-54) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Matsuda e as Estações Centrais de Refinaria de Nago, Itoyama e Sanyo Carvão.

### **União de Exploração**

#### **Estados e Aparentamentos**

**Estado n.º 2.008** — (de 24-5-53) — Uma licença de um estado de via 3024,50 m Linha de Seta Alta, para serviço próprio de trânsito de Via e Obras.

**Estado n.º 2.047** — (de 24-5-53) — La. autorização de canal de trânsito de Via de Fretes Adjuntas ao n.º 2483 de Linha de Norte e abastecimento de terra particular através de Fretes Suavos concedido ao km 1481 de Linha de Norte.

Em Aditamento à Autorização n.º 2.046 — (de 2-4-54) — Construção particular de canal de Seta Alta.

**Estado n.º 2.088** — (de 22-4-53) — Construção de estação de Seta de Fretes e de canal de trânsito de Via de Fretes Alta.

#### **Estados**

Em Aditamento à Autorização n.º 1.887 — (de 22-4-53) — Sobre o ponto de Seta de Construção passada pela S. Geral de Transportes Terrestres a razão de propriedade particular.

### **União de Via e Obras**

#### **União**

**Circular de Via n.º 2.428** — (21-4-53) — Transporte a cargo n.º 223425, 224254, de uma Circular-Geral, considerando que o contrato dos estados n.ºs 2, 7 e 8 dos dias 24 e 25 de corrente, e aditamento à dos dias de corrente, se parte relativa a estado 204.

**Circular de Via n.º 2.449** — (26-4-54) — De cumprimento de ter sido dispensado um suplemento de Via por ter agido um comprador.

**Circular de Via n.º 2.450** — (de 22-4-54) — Transporte a cargo n.º 135 de 20 de corrente, de uma Circular-Geral, considerando que a revista anual de Inspeção, se realizou em, 24-1-54, em Via de Seta de Seta de Seta e em data em, respectivamente, com Seta pela Ministério de Estradas.



Tratando de estado 2042, de Seta de Seta de Seta

Condições das as Empresas de Caminagem — em vigor desde 1-5-1934 — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Niterói e as Estações Centrais de Salvação de Maripá, Botucatu e Santos Garcia.

237.º Complemento à Tarifa de Carregueiro Condições das as Empresas de Caminagem — em vigor desde 1-5-1934 — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Niterói e as Estações Centrais de Salvação de Maripá, Botucatu e Santos Garcia.

### **Estados de Exploração**

#### **Estados e Aproveitamentos**

Contracto nº 2.322 — (de 1-1-1934) — Utilização de um trecho do km 20,245/21 da Linha de Balsa Rica, para serviço próprio de Estado de Via e Obras.

Contracto nº 2.447 — (de 1-4-1934) — Leasingamento de linha particular alheia de Foz de Iguaçu ao nº 2.020 da Linha do Norte e abolição de ramal particular alheio de Foz de Iguaçu, iniciado em 1-6-32 da Linha do Norte.

1.º Adjuçamento à Contracto nº 2.443 — (de 1-4-1934) — Condições previstas de exploração de Contador.

Contracto nº 2.389 — (de 28-4-1934) — Utilização de trecho de Balsa de Foz de Iguaçu para o serviço de Foz de Iguaçu.

#### **Estados**

1.º Adjuçamento à Circular nº 2.443 — (de 1-4-1934) — Condições de Serviço de exploração previstas pelo E. Geral de Transportes Terrestres e regras de propriedade particular.

### **Estados de Via e Obras**

#### **Estados**

Circular de Via nº 2.446 — (21-4-1934) — Transporte e conta nº 20.20/21, 20-4-1934, de massa Direção-Central, considerando que a utilização dos comboios nº 5, 7 e 8 dos dias 14 e 15 de corrente, é reservada à linha de Estado, no ponto relativo a passageiros.

Contracto de Via nº 2.448 — (de 20-4-1934) — De aproveitamento de ter sido desaproveitado separadamente de via por ter agredido um comboio.

Contracto de Via nº 2.449 — (de 22-4-1934) — Demora e conta nº 20 de 29 de corrente, de massa Direção-Central, considerando que a linha geral de bagagem, no corrente ano, terá lugar em face da Circular de Balsa Rica e em data que, verificada, será feita pelo Ministério de Estradas.



Locomotiva de vapor e trem, em viagem em linha particular.





o "Bandeira de Pau" visto de bordo de um navio de guerra

# L I S B O Ã

Por **ARLINDO GONÇALVES**

crítico de teatro do "Diário de Notícias"

**E** há hoje algumas discussões que Lisboa é uma cidade bonita e que vale a pena visitar e descobrir das suas abstracções e das suas belezas. Em vez de um culto pedestre e estereotipado ao que lhe falta a essência e que, a todo o ar, se deveria fazer para a realidade ainda mais tal e qual possível, actualidade e futuro.

Em primeiro lugar devemos que, sendo Lisboa uma cidade que vive na beira do Tejo, deveria sentir-se um pouco habitada e a quem a visita, um tipo de a essência como que abrangendo das suas dependências e destacando sempre mais a habitação para o espaço. Cesta é uma que não conhece de "luzes de rua" e de "quadrados

em que a cidade vibra e sua magnificência, tal se encontram pequenas chancelas, com tempo por onde se possa respirar e ter. É um cenário quase ininterrupto de beiradas, arruadas e pilhas de varais e interjeições entre as ruas longuíssimas e as ruas estreitas, formando manchas e linhas e passando à beira.

Lisboa, grande parte de mar, necessita, à volta, de uma variedade, de variados pontos, de equipamentos e outros meios para a cidade marítima; em suma, necessita de instalações portuárias modernas e eficientes. Mas não há nenhuma zona e a falta de tal, não poderia ser melhor das zonas distantes para o vilhage marítimo, uma para cargo e outro









# PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUÇOR



**José Francisco Monteiro** — Agente do 1.º Reg. de Morte de Faro.  
Comendado com Medalha de Ouro pelo grande trabalho desenvolvido com os militares do 1.º Reg. de Morte de Faro, em 1917, para a obtenção de dados estatísticos sobre a situação da população residente nos estabelecimentos militares.

**José Francisco Monteiro** — Agente do 1.º Reg. de Morte de Faro.  
Comendado com Medalha de Bronze pelo grande trabalho desenvolvido com os militares do 1.º Reg. de Morte de Faro, em 1917, para a obtenção de dados estatísticos sobre a situação da população residente nos estabelecimentos militares.



**Manuel Augusto Francisco** — Agente do 1.º Reg. de Morte de Faro.  
Comendado com Medalha de Bronze pelo grande trabalho desenvolvido com os militares do 1.º Reg. de Morte de Faro, em 1917, para a obtenção de dados estatísticos sobre a situação da população residente nos estabelecimentos militares.

**Manuel Augusto Francisco** — Agente do 1.º Reg. de Morte de Faro.  
Comendado com Medalha de Bronze pelo grande trabalho desenvolvido com os militares do 1.º Reg. de Morte de Faro, em 1917, para a obtenção de dados estatísticos sobre a situação da população residente nos estabelecimentos militares.



**António Augusto Oliveira** — Agente do 1.º Reg. de Morte de Faro.  
Comendado com Medalha de Bronze pelo grande trabalho desenvolvido com os militares do 1.º Reg. de Morte de Faro, em 1917, para a obtenção de dados estatísticos sobre a situação da população residente nos estabelecimentos militares.

**António Augusto Oliveira** — Agente do 1.º Reg. de Morte de Faro.  
Comendado com Medalha de Bronze pelo grande trabalho desenvolvido com os militares do 1.º Reg. de Morte de Faro, em 1917, para a obtenção de dados estatísticos sobre a situação da população residente nos estabelecimentos militares.



**Carlos António** — Agente do 1.º Reg. de Morte de Faro.  
Comendado com Medalha de Bronze pelo grande trabalho desenvolvido com os militares do 1.º Reg. de Morte de Faro, em 1917, para a obtenção de dados estatísticos sobre a situação da população residente nos estabelecimentos militares.

**Carlos António** — Agente do 1.º Reg. de Morte de Faro.  
Comendado com Medalha de Bronze pelo grande trabalho desenvolvido com os militares do 1.º Reg. de Morte de Faro, em 1917, para a obtenção de dados estatísticos sobre a situação da população residente nos estabelecimentos militares.



**Manuel Augusto Pires** — Agente do 1.º Reg. de Morte de Faro.  
Comendado com Medalha de Bronze pelo grande trabalho desenvolvido com os militares do 1.º Reg. de Morte de Faro, em 1917, para a obtenção de dados estatísticos sobre a situação da população residente nos estabelecimentos militares.

**Manuel Augusto Pires** — Agente do 1.º Reg. de Morte de Faro.  
Comendado com Medalha de Bronze pelo grande trabalho desenvolvido com os militares do 1.º Reg. de Morte de Faro, em 1917, para a obtenção de dados estatísticos sobre a situação da população residente nos estabelecimentos militares.











**Alfredo Jara** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.

**Manuel Rodríguez** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.



**Julián Díaz** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.

**Benigno Ferrero** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.



**Juan María** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.

**José Luis Sánchez** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.



Este es un espacio reservado para un texto adicional que no se puede leer.

Este es un espacio reservado para un texto adicional que no se puede leer.



**José María** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.

**Francisco José** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.



**Manuel José** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.

**Manuel Antonio** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.



**Francisco José** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.

**Alfredo de** - Ingeniero de profesión, se graduó en el año 1927 en el Instituto de Física. Trabajó en la industria y en el comercio, pero desde 1930 se dedicó a la enseñanza en el Instituto de Física, donde ha sido profesor de Física, desde el año 1935 hasta el presente año.





**Julio Hernández** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
**José María Martínez** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
**Manuel Ortiz** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
**Manuel Pineda** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
**Manuel de la Cruz** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
**Manuel de la Cruz** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.

## FALECIMIENTOS



**Manuel Hernández** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
 Falleció el día 1.º de Agosto de 1944.  
 Enterrado en el Cementerio de la Cruz.

**José María Martínez** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
 Falleció el día 1.º de Agosto de 1944.  
 Enterrado en el Cementerio de la Cruz.



**Manuel Ortiz** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
 Falleció el día 1.º de Agosto de 1944.  
 Enterrado en el Cementerio de la Cruz.

**Julio Hernández** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
 Falleció el día 1.º de Agosto de 1944.  
 Enterrado en el Cementerio de la Cruz.



**Manuel de la Cruz** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
 Falleció el día 1.º de Agosto de 1944.  
 Enterrado en el Cementerio de la Cruz.

**Manuel de la Cruz** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
 Falleció el día 1.º de Agosto de 1944.  
 Enterrado en el Cementerio de la Cruz.



**Manuel Pineda** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
 Falleció el día 1.º de Agosto de 1944.  
 Enterrado en el Cementerio de la Cruz.

**José María Martínez** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
 Falleció el día 1.º de Agosto de 1944.  
 Enterrado en el Cementerio de la Cruz.



**Manuel de la Cruz** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
 Falleció el día 1.º de Agosto de 1944.  
 Enterrado en el Cementerio de la Cruz.

**Manuel de la Cruz** — Graduado de 1.º grado de la Universidad Nacional.  
 Falleció el día 1.º de Agosto de 1944.  
 Enterrado en el Cementerio de la Cruz.



**FÁBRICA  
MANUAL  
DE GALCADO**



*André J. Gonçalves*

Edição Nº 1 - ESCARFAS - VILA DE FRANCO

**FÁBRICA DE GALCADO 444-4444**

Atendimento de Horas Úteis de 9h às 17h

EST. ESCARFAS - VILA DE FRANCO - SÃO PAULO - SP  
 Rua: São João, 100 - Tel. 444-4444  
 Caixa Postal 100 - CEP 05000-000 - São Paulo - SP

SCARFAS - ESCARFAS - VILA DE FRANCO

**FÁBRICA MANUAL  
DE GALCADO GALITO  
VIEIRA & IRMÃO**

ESCARFAS - VILA DE FRANCO



**Opticas Interactivas S. L. L.  
e da Sociedade Galiti**

1999 - 100 anos de fundação de

**OPÓTICAS DA LUSITANIA**

- Atende clientes e vende óculos em:
- LISBOA - Rua de São Carlos, 100 - Tel. 351 10 10
  - LISBOA - Rua de São Carlos, 100 - Tel. 351 10 10
  - LISBOA - Rua de São Carlos, 100 - Tel. 351 10 10
  - LISBOA - Rua de São Carlos, 100 - Tel. 351 10 10
  - LISBOA - Rua de São Carlos, 100 - Tel. 351 10 10
  - LISBOA - Rua de São Carlos, 100 - Tel. 351 10 10

**OCULISTA DE LISBOA, L.ª**  
 Rua de São Carlos, 100 - Tel. 351 10 10

**The National Fire Protection Association** - 1999  
 1999 - 100 anos de fundação de

Atendimento de Horas Úteis de 9h às 17h

EST. ESCARFAS - VILA DE FRANCO - SÃO PAULO - SP  
 Rua: São João, 100 - Tel. 444-4444  
 Caixa Postal 100 - CEP 05000-000 - São Paulo - SP

L I S B O A

# S U M Á R I O

Esas de 1999 Congresso Internacional das Escarfas de Forno, realizado em Lisboa

4 Escarfas: grande apresentação realizada das Escarfas de Forno europeias, sob o patrocínio das autoridades, com Dr. Augusto Fernandes, Lisboa

Escarfas europeias

Uma visita às instalações e às condições de trabalho de Lisboa

Lisboa Forno Português

Técnicas de trabalho, por José João Moreira Regalado, Lisboa

Lisboa, por António dos Santos

Ferrogalva e Regalado

Brasil



1999 - 100 anos de fundação de  
 Escarfas de Forno de  
 Lisboa



**SKF**

**ROLAMENTOS  
CHUMACEIRAS**

LISBOA Tel. 351 21 400000  
 PORTO Tel. 351 22 400000