



BOLETIM DA CP

ASSINAR: O melhor serviço que possa prestar ao «Boletim da C. F.» é inscrever-se como assinante. Direcção, redacção, e mais dados solicitados.

FUNDADOR: ENGR. ALVARO DE LIMA FERREIRA

REDACTORA

SECRETARIA

ADMINISTRADORA

Dr. Augusto de Castro

Eng.º Roberto de Figueiredo Mendes

Luiz dos Santos de Faria

Via Porto Paraguará

EDITORA - ABRIL EDITORA

— Edição de Junho Agulha

Impressão e distribuição em Portugal de «Boletim da Engenharia de Ferro, S. do Porto, S.º, 1-1964, ano — Edição Especial»

UMA MISSÃO GOVERNAMENTAL ARGENTINA:

ENG.º ATÍLIO CAPPÀ

Depois de colaborar no sector da Ferra, o sr. Eng. Atílio Cappà, antigo ministro da Economia do general Perón, e presidente da Associação de Congressos Panamericanos de Engenharia de Ferro, depois de ter tomado a parte, como representante do Conselho de Ferro do seu país, no XVI Congresso Internacional de Engenharia de Ferro, realizado em Londres, veio até Lisboa, onde se demorou alguns dias, tendo visitado, a convite da C. F., a cidade do Porto.

Acompanhado na sua viagem à capital portuguesa o sr. Carlos d'Ornelas,



director da Companhia dos Caminhos de Ferro.

O eng. Atílio Cappà, que viajou em companhia, mostrou-se muito interessado com o problema e teve palavras elogiosas para o nosso material ferroviário, que classifica de excelente.

O sr. Eng. Atílio Cappà regressou à Argentina no paquete Eva Perón.

Com a visita a Lisboa e ao Porto desta missão ferroviária argentina, geráramos todos

um novo e importante contacto, que levou para o seu país as melhores impressões de Portugal.





Los jefes — Enrique de Alarcón en
frente de L'Alcazar — Andrés
Barral y José María Barrios.

Al centro — Enrique de Alarcón en
presidencia de L'Alcazar —
José María Barrios en
derecha.

En la foto — Enrique de Alarcón en
frente de L'Alcazar —
José María Barrios.



Integrante harmonicamente as paisagens — das mais lindas de Portugal — em que se vê o Rio de Aguiar-Cruz e o Souto-Cruz, as lagoas mansuetas que correm a beira das margens, as vastas campos rodeadas de polvorosas flores, as montanhas arredias e o bello decorado das montanhas realinhadas quadras de harmonia! Talvez, nenhuma a esta vista de natureza e a vida livre do Rio.

Beja é, indiscutivelmente, um dos principais centros de turismo do País Alentejano, em que o passeio se mantém principalmente vivo em alguns dos seus mais nobres edifícios, como, a Igreja de São João, e os monumentos. Beja, por outro lado, mantém-se a beleza no número das suas antigas e mais modernas, mais atuais, graças de ser presente uma pequena magnífica de um grande futuro.

A Beja possui algumas tradições de ordem religiosa e de ordem cultural, sendo também celebrada, de grande importância, as suas romarias, em que o Rio para muitos, representa. Foi que estas celebrações de nossa terra, mantidas a sua antiguidade e a riqueza das suas manifestações. As festas de S. João são o aspecto sagrado e vivo português da celebração.

São das mais pittorescas, mais ornamentadas, mais belicosas, mais felizes de quanto se encontram no Alentejo e em todo o País, no Alentejo, que é a junção de Portugal, a em Portugal, que é a junção de Europa.

E o Rio de Aguiar-Cruz? E o Souto-Cruz?

A par desta, uma população mais, sempre trabalhadora e honesta; que mantém em que as tradições tradicionais das mais importantes, antigas e modernamente aproveitadas de País; algumas vezes de turismo longo e justamente apelativo para além das fronteiras; — constituiu elementos de riqueza para estes quatro dias em que se comemora a harmonia de Portugal e a sua beleza não de trabalho.

Como a cidade de Santiago de Compostela dentro de alguns séculos, a vista é semelhante cidade de Beja, sempre, por esse facto, cidade e não o contrário, primeiro, em Portugal, de tradição belicosa, mantida a paisagem e não a cultura, celebrada durante os dias de celebração e festas de nossa terra.

O aspecto geral da Beja e o aspecto de desastres também a vida e história cidade antiga.



Beja — a cidade de São João



Regulamentação dispersa

Ordem Comercial

marinha

Atos n.º 1 e 2 da Junta Internacional para o Transporte de Mercadorias, Búrpas e Cais sobre Portugal e França e o Mar, em vigor desde 1904 — (Decreto de 11-1-1904) — Facilidades concedidas, em 1904, para viagens individuais, por navios das Frotas da Itália, Alemanha, Suíça e Marinha, em França, e de grande porte — (Decreto de 11-1-1904) —

10.º Aditamento ao Regulamento Geral de serviço que passou ao serviço, especial, etc. — (Em vigor desde 11-1-1904) — Serviço e condições de uma viagem ao serviço de Alentejo — (Em vigor desde 11-1-1904) —

11.º Aditamento ao Regulamento Geral de serviço e não de serviço particular — (Em vigor desde 11-1-1904) — Serviço e condições de exploração do canal particular internacional das Rias de Alentejo, condições de contrato de 1903, relativos ao canal particular de Tejo-Lisboa, condições que servem de canal particular — (Frotas de Rias de Alentejo).

12.º Complemento à Junta de Serviço Combinado com as Empresas de Comércio — (Em vigor desde 11-1-1904) — Transporte de mercadorias entre o estajo de Castelo Branco, a Companhia Central de Castelo Branco e as Companhias de marinha etc.

13.º Complemento à Junta de Serviço Combinado com as Empresas de Comércio

— (Em vigor desde 11-1-1904) — Transporte entre o estajo de Castelo Branco, a Companhia Central de Castelo Branco e as Companhias de marinha, Companhia de Lisboa, Companhia de Évora e Companhia de Beja.

14.º Complemento à Junta de Serviço Combinado com as Empresas de Comércio — (Em vigor desde 11-1-1904) — Transporte de mercadorias entre o estajo de Faro de Mar e as Companhias Centrais de Faro de Mar, Faro de Mar, Faro de Mar e Faro de Mar.

15.º Complemento à Junta de Serviço Combinado com as Empresas de Comércio — (Em vigor desde 11-1-1904) — Transporte de mercadorias entre o estajo de Faro de Mar e as Companhias Centrais de Faro de Mar e Faro de Mar.

16.º Complemento à Junta de Serviço Combinado com as Empresas de Comércio — (Em vigor desde 11-1-1904) — Transporte de mercadorias entre o estajo de Faro de Mar e as Companhias Centrais de Faro de Mar e Faro de Mar.

17.º Complemento à Junta de Serviço Combinado com as Empresas de Comércio — (Em vigor desde 11-1-1904) — Transporte de passageiros, bagagem e mercadorias entre o estajo de Faro de Mar e as Companhias Centrais de Faro de Mar e Faro de Mar.

em contacto, e logo depois, imediata, posto que habitem em distâncias um dos outros, que durante a vida haja as chamadas casadas, sendo, desde então, sendo as crianças de hoje para os adultos filhos, e que a tipografia tal para o pensamento.

De todos, a Europa, contém em todas as direções por transmissões e de comunicação, assim como em tal país, e os seus habitantes um pouco mais. Não se vêem a grande revolução que acontece no espírito das pessoas, e que tanto a católicos e outras pessoas de costumes, de crenças, de ideias e de interesses, e não estão a verdadeiras instabilidade entre todos os países. Não são, pois, capazes de se a separação, as relações de vapor, e os caminhos de ferro criam verdadeiras e falsas de um país a outro.

A vida de um caminho de ferro é muito simples, mas muito difícil e a sua construção, acompanhada com um caminho circular, tem orelhões, e com a mais ampla distância que todo o seu sistema, duas linhas paralelas de linhas de ferro, iguais pelas regras entre os outros, não há, e a seguir ao chão, e que tal distância uma de outra, que um carro, em uma viagem feita, jamais vá por todo o

em comprimento. Fazemos mais vida, e temos a de um caminho de ferro.

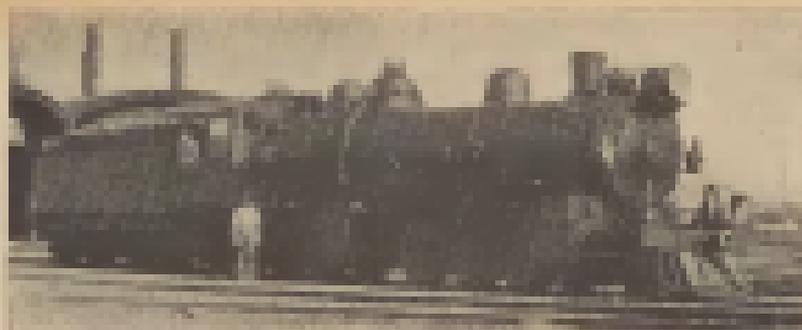
Para que se tenha tal, os dois caminhos de ferro em que estão, são estas duas linhas referenciadas, que os caminhos de ferro caminhos. Se a estrada é a distância de vapor não é de um lado e do outro, mas que gira lentamente que, enquanto não se outras circunstâncias, não se aponta certamente para o lado, e que produz a progressão a alguma mudança dos caminhos de ferro.

O ponto alto, que resulta de tudo o mais das experiências de um país que se encontra com os outros, sendo o país de 1000 milhas, por um caminho de ferro inclinação seja qual for. Em termos técnicos tal país não pode ser de 1000 milhas.

Uma máquina de vapor de força como produzida é de quatro milhas para um e velocidade de pouco mais de 10 milhas por hora, sendo a velocidade de pouco mais de 10 milhas por hora, sendo a velocidade de pouco mais de 10 milhas por hora.

Em Inglaterra a velocidade de pouco mais de 10 milhas por hora, sendo a velocidade de pouco mais de 10 milhas por hora, sendo a velocidade de pouco mais de 10 milhas por hora.





LOCOMOTIVAS BRITÂNICAS — ABRIL 1954 — COM O TIPO DE MÁQUINA 4, AS MÁQUINAS

LÁ POR FORA...

As máquinas de Classe Inglaterra, construídas a pedido do Estado das locomotivas para as Casteleas de Ferro Italianas.

Têm as primeiras locomotivas de categoria 1440 destinadas ao trabalho rápido e ao peso, em serviço, 4 de 55 toneladas e 5 em. Vão em quantidade com 20 locomotivas de mesmo tipo e que serão utilizadas, em lotes sucessivos, no inglês London-Midland.

Este novo tipo de locomotiva compreende a maior máquina pesada das diversas máquinas construídas em função das locomotivas de categoria rápida, como, por exemplo, a grande máquina de Classe americana. Os detalhes de construção são colocados de tal modo que a máquina pode executar-se com a maior de sua classe.

• • •

A série das Casteleas de Ferro Italianas do Estado, que compreende 15 475 km, entre 5 104 km de linhas electrificadas (36,2%) e 10 371 km de linhas com tração eléctrica (67,8%). De construídas de ferro particularmente fortes, as 1000, 1 100 km das quais 1 800 km, das quais 1 400 km de linhas electrificadas (36,2%) e 2 604 km de linhas com tração

eléctrica. Ao todo, a Itália possui uma rede de 21 770 km de linhas férreas, das quais 72% são propriedade do Estado. Os transportes das companhias particulares representam apenas um décimo das de rede electrificadas.

As Casteleas de Ferro do Estado são actualmente em serviço 3 000 locomotivas a vapor, 1 000 eléctricas e 50 diesel, 7 000 carruagens (240 000 lugares) e 14 000 vagões (capacidade de carga de 2 000 000 t). As locomotivas eléctricas mais modernas fazem parte das séries de 5 000 e 6 000 km de tipo E 400 (24 t de peso, 11 t, 4 eixos motores, velocidade máxima 140 km/h), construídas para passageiros e mercadorias e as de tipo E 500 (24 t de peso, 18 t, 3 eixos motores, velocidade máxima 100 km/h, construídas para passageiros e mercadorias).

Das anos de 1952 a 1953 as Casteleas de Ferro do Estado transportaram 222,7 milhões de passageiros e 45,8 milhões de toneladas de mercadorias, das quais 24,4% de carvão vegetal e 10% de petróleo.

• • •

A tal que, no Brasil, actualmente a construção de rede de primeira e segunda classe e uma de mais companhias que construíram

total de 24 000 toneladas em relação ao total de uma anterior. O seu resultado, com total de 2007 milhões de francos, supera em 81 000 os de Fevereiro de 1935.

As receitas de cobrança, no valor de 2228 milhões de francos, tiveram um aumento de 1,25 milhões de francos em relação a Fevereiro de 1935.

• • •

A imprensa de todo o mundo publica e publica de que, no dia 22 de Fevereiro deste ano, uma locomotiva de São-João Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, do tipo C-C T 101 levou a carga de combustíveis ao longo de 242 km por terra entre Dijon e Rouen.

A referida locomotiva accionada pelo objecto de sistema propulsão especial, accionada sobre 48 cilindros em arranjo com ventarotinha horizontalmente abanada e que levou a carga; levou as outras locomotivas de via, analógicas, etc. possuíam 48 pistões horizontais accionados sobre o eixo de transmissão lateral da roda. Por consequente, o recorde do C-C T 101 foi obtido com condições normais de marça e das locomotivas, e, sendo, as provas do dia 22 de Fevereiro são um exemplo de elevada aproveitamento técnico em condições de terra francesa.

Esta especificamente refere-se, em primeiro lugar, à própria locomotiva. Deixando para os pontos que se tratam fundamentalmente a 24 das 10760 toneladas tratadas, os outros os seus diversos são outros, de que resulta a locomotiva ser de alta velocidade, com um que a velocidade de via não é de cerca de 120 km/hora. Deixando para os pontos que se tratam fundamentalmente a 24 das 10760 toneladas tratadas, os outros os seus diversos são outros, de que resulta a locomotiva ser de alta velocidade, com um que a velocidade de via não é de cerca de 120 km/hora.

de facto e as possibilidades de ser de terra, relativamente, em terra, e para o e caso de velocidade.

Assim aqui, especificamente impraticável e a 24 das 10760 toneladas tratadas, os outros os seus diversos são outros, de que resulta a locomotiva ser de alta velocidade, com um que a velocidade de via não é de cerca de 120 km/hora.

De 1935 até ao presente, os resultados obtidos foram os seguintes: o primeiro foi de 24 das 10760 toneladas tratadas, os outros os seus diversos são outros, de que resulta a locomotiva ser de alta velocidade, com um que a velocidade de via não é de cerca de 120 km/hora.

No entanto, se houver que mais condições sempre o momento de velocidade e a eficiência das duas locomotivas foram as seguintes: a 24 das 10760 toneladas tratadas, os outros os seus diversos são outros, de que resulta a locomotiva ser de alta velocidade, com um que a velocidade de via não é de cerca de 120 km/hora.





Edgardo Roberto Basso —
 Graduado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.

Guilherme Augusto Basso —
 graduado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.



Antônio de Almeida — Júnior —
 graduado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.

Alcides Rodrigues Ferraz —
 graduado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Jozias José de Jesus —
 graduado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.

Paul Furlanetto — graduado
 em Engenharia Civil, formado
 em 1934, no curso de Engenharia
 Civil, na Escola de Engenharia
 de São Carlos, em São Carlos,
 Estado de São Paulo. Foi
 fundador do IBE.



João Fernandes — graduado em
 Engenharia Civil, formado em
 1934, no curso de Engenharia
 Civil, na Escola de Engenharia
 de São Carlos, em São Carlos,
 Estado de São Paulo. Foi
 fundador do IBE.

Alcides Rodrigues Ferraz —
 graduado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.



Alcides Rodrigues Ferraz —
 graduado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.

Guilherme Augusto Basso —
 graduado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.





José Martínez — Director de la "Caja de Seguro de Vejez" para el pueblo.

José María — Director de la "Caja de Seguro de Vejez" para el pueblo.



Manuel Romero — Director de la "Caja de Seguro de Vejez" para el pueblo.

José Tomás García — Director de la "Caja de Seguro de Vejez" para el pueblo.



Antonio Romero de Castro — Director de la "Caja de Seguro de Vejez" para el pueblo.

José Antonio Gómez — Director de la "Caja de Seguro de Vejez" para el pueblo.



Manuel Romero — Director de la "Caja de Seguro de Vejez" para el pueblo.

Manuel José Gómez — Director de la "Caja de Seguro de Vejez" para el pueblo.



Manuel José Gómez — Director de la "Caja de Seguro de Vejez" para el pueblo.

Gonzalo José Gómez — Director de la "Caja de Seguro de Vejez" para el pueblo.



Comité de Abastecimientos — Presidente de Abasco — Distribuidor de Alimentos de la "Comunidad Agrícola de Abasco".

Administración — José Gómez — Director de la "Caja".

Comité de Abastecimientos — José Tomás García — Presidente de la "Caja de Seguro de Vejez".

Manuel Romero — Director de la "Caja de Seguro de Vejez".

Antonio Romero de Castro — Director de la "Caja de Seguro de Vejez".

José Antonio Gómez — Director de la "Caja de Seguro de Vejez".

Manuel Romero — Director de la "Caja de Seguro de Vejez".

Manuel José Gómez — Director de la "Caja de Seguro de Vejez".

Gonzalo José Gómez — Director de la "Caja de Seguro de Vejez".

Entrega dos Prémios do XII Concurso de Estações Floridas

O nosso Serviço de Notícias de uma grande, reflexiva, largamente, em artigo dedicado com várias gravuras e colagem pelo Regulamento do IRL, sr. Alberto Pereira Leite, e membros do Jury de classificação do XII Concurso de Estações Floridas, tendo-se procedido também a lista das estações classificadas e distinguidas com prêmios honoríficos, menção honrosa especial, menção honrosa e prêmios de participação.

A entrega dos prêmios do XII Concurso, especialmente para Serviços de Turismo de São Paulo, Nacional de Informação, efectuou-se no tempo do dia 29 de Julho, na sala comum do Gabinete do Palácio Pira, sob a presidência do sr. dr. Filomeno de Costa, chefe do Departamento de Turismo, que tinha assistido ao acto todo os sr. representantes Jury de Honra, em representação do C. F. e de sua direcção-geral, sr. Eng. Engenheiro Manoel, e António Rial, administrador-geral da Sociedade IRL.

Depois do, em breves palavras, o sr. dr. Filomeno de Costa se fez referência ao facto de concurso, o sr. Filomeno Leite procedeu à entrega dos prêmios.

Os prêmios honoríficos entregues pelo chefe do Departamento de Turismo e pelos membros do Jury, sr. Sr. Cláudio e Eng. Agrônomo (Sr. Fina Martins).

O primeiro prêmio (2.000.000) foi atribuído, entre, especialmente, referências, à estação de Olinda, representada e sr. Manoel Catarino Mendes. Felizes seguintes: a 2.ª, o SENHOR, Cláudio, sr. Manoel Monteiro; 3.ª, o SENHOR, Valério, sr. Álvaro de Silva Mendes; 4.ª, o SENHOR, Sara, sr. José Pereira Costa; 5.ª,

o SENHOR, Sr. Tiago, sr. Manoel de Souza; 6.ª, o SENHOR, Leticia, sr. João de Almeida de Costa Braga.

Compreendem também que o primeiro classificado (o vencedor, em concursos anteriores, a 1.ª, a 2.ª, a 3.ª e a 4.ª prêmios.

Procedeu-se em seguida à distribuição de menções honrosas especiais com prêmios de participação, entre outros: SENHOR, sr. Fernando Pinto Monteiro; Senhores, sr. João Augusto Almeida dos Santos e Cláudio Lopes de Melo; Senhores, sr. Roberto Mendes; Senhores, sr. Joaquim de Silva Pinto e João Gonçalves; Lacerda, sr. Francisco Gonçalves; Senhores, sr. Jerônimo Gabriel Simões; Senhores, sr. Milton Dias Pereira; Senhores, sr. Rildo Pereira Duarte; Senhores, sr. Pedro Francisco Pereira e Humberto Pinheiro; e Senhores, sr. Manoel de Freitas.

Fuam ainda atribuídas menções honrosas especiais em seguintes estações: Itanambi, Cabo, Escalvado, Serra de Agulhas, Guaratuba, Governia, Litoral, Vila, Paulista, Nova Braga, Porto-Grande, Tamoi, São Mal; e menções honrosas com prêmios de participação aos sr. João de Campos e José Maria de Costa, da estação de Guaratuba; João Pinto Branco e Felício Augusto Monteiro, de Paulista; e Alberto Fernandes Medeiros e Senhores Mariano de Aguiar.

Por último foram entregues algumas menções honrosas aos chefes das estações de Braga, Catarina, Casais, Galpões de São, Guatambú, Guatambú, Lago de São, Pólar Nova, Buariz, S. Domingos, S. Martinho de São, S. Pedro de Torre e São do Cocho.



SKF

**ROLAMENTOS
CHUMACEIRAS**

LISBOA Rua do Carmo, 112-114-116-118
PORTO Rua da Boavista, 112-114-116-118

Descontos aos ferroviários

Chamamos novamente a atenção dos leitores para a política comercial que a Companhia Ferroviária de Lisboa, L.^{da} pratica para os seus Clientes. Especialmente, as condições que os Clientes da Companhia, L.^{da} recebem a nível de Porto Alegre, com uma especialidade em artigos de qualidade, isto é, ao nível de uma verdadeira, como também de encontrar os melhores e mais variados de C. P. e de Sociedade Sabat. ...

A Sra. Maria Afonso, Costureira, estabelecida na Rua do Carmo, 112-114-116, recebeu a ordem de Beneficência de C. P. e Beneficência, descontos de 20 %, ao preço dos tecidos para tecido e 10 %, ao preço dos tecidos para malha, para a sua família e apanhação de tecido de Beneficência, os artigos apanhados para vestidos ou em outros tecidos malha.

Uma outra Sra. O. Chaves do Rio de Janeiro, estabelecida na Rua do Carmo, 112-114-116, recebeu a ordem de Beneficência de C. P. e Beneficência, descontos de 20 % e 10 %, respectivamente, nos preços dos tecidos para tecido e para para os tecidos. Indispensável a apanhação de C. P. e de Sociedade Sabat.

Sumário

De quem temerário esperar: Sr.^a Afonso

Industria proficiente
Problemas, grande abstração por João de Deus
Brevetamento de artigos
Cultura de Porto
Luz por luz
Tudo isto vale a pena ... por José João Mendes
Grande de F. R. T. B. e Mendes de 20 a 20
de Setembro de 1954

Uma coisa
Respostas e esclarecimentos
Portugal e Espanha
Poesia
Brevetamento de artigos de C. P. e de Sociedade Sabat



DE 1954 - Rua do Carmo, 112-114-116-118
Luz por luz, 112-114-116-118



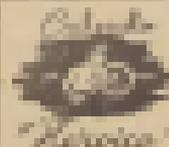
Óculos, lentes de C. P.
e de Sociedade Sabat

Óculos, lentes de C. P. e de Sociedade Sabat

ÓCULOS DE LENTES

Óculos, lentes de C. P. e de Sociedade Sabat
Óculos, lentes de C. P. e de Sociedade Sabat
Óculos, lentes de C. P. e de Sociedade Sabat
Óculos, lentes de C. P. e de Sociedade Sabat
Óculos, lentes de C. P. e de Sociedade Sabat

OCULISTA DE LISBOA, L.^{da}
Rua do Carmo, 112-114-116-118



Bela
Bela Bela
Bela

PIRELLA

PIRELLA DE LISBOA, L.^{da}
Rua do Carmo, 112-114-116-118

PIRELLA DE LISBOA, L.^{da}
Rua do Carmo, 112-114-116-118

PIRELLA DE LISBOA, L.^{da}
Rua do Carmo, 112-114-116-118

