



BOLETIM DA C.P.

HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DE 60
COM TRANSMISSÃO MECÂNICA
TRABALHANDO EM SERVIÇO
DE MANOBRAS NAS FERRIAS

TOLEMANCO
— WEGE



REPRESENTANTES

INDUSTRIAL S.A. - SÃO PAULO



**GARANTA-SE CONTRA
ACIDENTES PESSOAIS**

com uma apólice da Companhia de Seguros

B O N A N Ç A

Por que viajar
— Segure a sua apólice contra todos os dan-
gamentos de Seguros

BONANÇA

Sede: Rua Janga, 100 - I I B O R A

**CIMENTO
«TEJO»**



EM BARRIS DE 50 kg.
E SACOS DE 25 kg.
EM JETA E EM PAPEL

DEPÓSITO GERAL DO CIMENTO

1000 - RUA VENEZA, 22 - B'

L I B E R T A

REVISTA DE ECONOMIA, 1954, ANO 10, Nº 100, 100 P.

REVISTA DE ECONOMIA

REVISTA DE ECONOMIA

REVISTA DE ECONOMIA

de Lisboa de Lisboa

Eng.º Roberto de Figueiredo Marques

de Lisboa de Lisboa

de Lisboa de Lisboa

de Lisboa de Lisboa

de Lisboa de Lisboa

de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa

de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa de Lisboa

O Problema da Índia Portuguesa

O PROTESTO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA C. P.

A inábil e impolítica agressão aos territórios portugueses da Índia — que nunca foi uma Índia, como pretende o Primeiro-Ministro, segundo Estado — não representa apenas uma manifestação de odio à Índia Portuguesa mas constitui directamente um novo ataque à Civilização Ocidental. Com efeito, há de ser uma grande Índia da Ocidente.

Na mesma Índia onde se acotovelam tantos povos, cada um falante de uma língua, onde se praticam tantas religiões, não há uma unidade perfeita. A unidade pela qual tanto se celebra o sr. Sá Carneiro passando de uma Índia, que bem carece de ser um dia. Ora o Estado da Índia Portuguesa, que tem uma tradição de mais de quatro séculos, nunca constituiu uma ameaça para os povos hindus, antes foi sempre uma presença pacífica, ordeira e amiga. A próxima representação do Paquistão em Lisboa, vem encerrar

a legitimidade da nossa posição na Índia.

Mais, que, aliás, se considerava um mito da Ocidente e do Oriente, mostra agora, com a sua agressão a Portugal, que não compreende já mais o espírito ocidental. Ainda mais querendo servir a paz e contribuir para a unidade da Índia, há de ser, como a sua atitude, um dia apolítico mas talvez da vida internacional, como a sua posição, há de ser, um jornal ocidental.

A agressão dos voluntários, apelada pelo Primeiro-Ministro da União Indiana, tem o intuito de provocar o protesto geral não só dos portugueses mas também de todos os países amigos.

O novo Boletim não pode deixar de tomar parte neste protesto e levantar publicamente, nesta semana, as páginas seguintes, a resolução do Conselho de Administração da C. P. em um resumo de 25 de Julho de 1954.



O Conselho de Administração da C. P., em sua sessão de 29 de Julho findo, aprovou unanimemente uma proposta do seu illustre Presidente no sentido de ficarem encaradas na respectiva acta o veemente protesto daquele Conselho contra a insólita e vil agressão perpetrada contra a soberania nacional por parte da União Indiana e um voto de plena confiança na acção do Governo para a defesa dos direitos de Portugal.

Associaram-se àquele protesto e àquele voto os sr. Comissário do Governo, Presidente do Conselho Fiscal, Director-Geral e Secretário-Geral.

O Estado da bella Portugalia representa uma tradição millesimar e uma cultura. Essa tradição e essa cultura lançaram e consideram raizes profundas e a tal ponto que a muitos das suas melhores valores humanos foram dados, na Metrópoli, altos cargos. A União Indiana, pelo contrario, está constituida há apenas 7 annos. É muito pouco para um Estado criar as suas raizes históricas, a sua personalidade, as suas tradições. No entanto, a União Indiana apressou-se logo, pelas vias diplomáticas, a obter do Governo portugual o reconhecimento da sua independência. Portugal, que tem a sua sêde na Europa, não lhe negou esse reconhecimento. Desde então as relações de amizade e de vizinhança entre o Estado Portugual

da India e a União Indiana firmam estabelecidas. Foram extremamente cordadas essas relações.

Todavia—acaba de saber-se agora—são foram sinceras e leaes da nossa parte. Sabia, estendo de representar uma confidênça, tirar a máscara. A União Indiana não quer a nossa amizade nem a nossa vizinhança; pretende, intencionalmente, aborrecer-nos.

Mas não de quatro séculos de tradição e de cultura não se apagam assim tão facilmente. O povo portugual defende a vida e as personalidades e a consciência da sua independência.

A esperança que Sabra prestado dar-lhe seria a sua sobrevivência. O sentimento nacional está cada vez mais vivo. E assim um dia nosos grandes titulos de gloria.

A Índia Portuguesa

PORTUGAL D'ALÉM-MAR

Desde as eras distantes em que andámos
À vastidão do Mundo descobrindo;
Em saber e bravura demonstrando
Que até onde era Mundo, lá chegámos;

Desde esse longo tempo em que trilhámos
Ignotas regiões sem lei nem mando,
De inculta gente que se foi tornando
Tão portuguesa como lhe ensinámos;

— Que sentimos nas veias latejar
O sangue dos heróis que em seu ideal
Nos deram Portugal unido e forte.

E assim sempre haveremos de provar
Que nunca cedemos Portugal,
Nem por medo da força, nem da morte!

José Régis



Ferrovários que marcharam para a Índia em defesa da Pátria

Um grupo de agentes do C. F. pertencente à Brigada dos Comandos de Fuzilamento da Índia, ao serviço da Filarm, embarcou no Port Said (Egito) uma tarde, dia 16 de 22 de este mês, por onde passava, por intermédio do Gabinete do C. F., sendo todos os seus membros, amigos e subordinados, informados no mesmo dia, que o dia 16 de agosto de 1918, a bordo do navio, foram enviados a bordo do navio.

O grupo completo dos agentes desta unidade que figuram na fotografia, que se encontra, está no papel de colaboradores:

João António Dias Pereira, 1918 MT, chefe de 1.ª — Coimbra;

João António Barros, 1918 MT, chefe de 1.ª — Faro;

Manuel Fernandes, 1918 MT, chefe de 2.ª — Setúbal;

Miguel das Neves Silva, 1918 MT, chefe de 2.ª;

Manuel Joaquim Moreira, 1918 MT, chefe de 2.ª;

Nestor Gomes, 1918 MT, chefe de 2.ª — Campolide;

Francisco de Costa Lopes, 1918 MT, chefe de 2.ª;

António das Neves Pereira, 1918 MT, chefe de 2.ª — Delegação do Setúbal de Foz;



Linhas férreas portuguesas



Em Coimbra, junto à estação: Coimbra, de centro, de esquadra; a esquerda: Coimbra; à direita: Coimbra; a esquerda: Coimbra; a direita: Coimbra.

A estação de Coimbra, na linha de Guimarães, serve uma população ísta. Pertence ao Esquadro de Viseu, embora seja com D. João, este estância, com Esquadro de toda a região, está sujeito melhoramento imperioso. A gestão governa, que também está pronta, para dar ao leitor uma ideia precisa da importância de Coimbra e da linha a C. E. prazos relativos de uma linha e de uma estação.



A nova escola, do Hotel Atlântico em expansão, logo depois da sua inauguração

R I O M E ã O

O antigo edifício do Rio Hotel, na Ilha de Tinguá, foi demolido e reconstruído de novo.

No dia 11 de Julho deste ano, inauguramos as respectivas instalações, após a que concluímos as melhorias feitas, a fim de proporcionar aos hóspedes melhores condições para as suas férias. O edifício foi construído de acordo com o plano, desenvolvido pelo S. P. e a sua sede.

A (Direção Geral) da Companhia de Engenharia de Obras, Engenharia e Construção de Edifícios, com o Director Geral, do Rio Hotel e do Rio Hotel, respectivamente, pelas Drs. E. Tereza Toledo, Engenheira-Agrônoma, do Hotel Praia-

de, Companhia de Engenharia e Construção de Edifícios, e do Rio Hotel.



A escola é uma escola de ensino integral



O Sr. Eduardo do Hotel Atlântico, filho do Sr. João do Hotel Atlântico, construído em 1950, em 1951, quando se encontrava em construção, no S. P. A. construído em 1950, em 1951.



Monumento da República

LAMEGO

Julio Peres, poeta de expressão lapidária que veio proclamar a liberdade política do Brasil há pouco mais de um século, em visita aos seus ancestrais fez referência aos poetas e prosadores de Lamego. O poeta, que era um jovem e ainda estudante que só, se habituou, em salubres conversações, com os melhores, enquanto viveu, e sempre sempre com estímulos e respostas de mestre-mestre, pois, também, a inúmeras corações-humanos, se é que, James Joyce, não se detinha sobre os giros de certos olhos, demais olhos que tudo pensavam, ali e ali, quando, afinal, o para o futuro que nos oferece, não se despende pelo Peres, tanto quanto, aqui, igualmente, para quem de todos os poetas brasileiros, o mais novo e o mais português. Que natureza humana — isto é, dizer os indivíduos que vivem de estranhos e de si mesmos.

Uma lángua maravilhosa, sem precedentes, nada disso. Os versos são poetas não sabem a que mais palavras significam. Os seus

olhos de Fala, é isso que os homens, não se encontram como estranhos para quem a vida, era a vida de Marquês, forte e alegre, que contrastavam. É, Eugénio de Castro, um dos últimos grandes poetas, era ditado por longos, ... É isso não se impõe de ser um dos melhores portugueses que foram.

Mas, certo homem, Lamego não é apenas, pelo olhar dos olhos de todos e dos poetas de expressão e português-estilo-palavras, uma deliciosa oficina de poeta e prosador, é um dos olhos mais maravilhosos, de mais beleza, talvez tradicional e, sem falar, uma das mais belas em valores e atrações de ordem humana.

Lamego, que tem parte do distrito de Viana, mas não pertencendo ao Distrito de Vila-real, é uma cidade maravilhosa por ser uma paisagem original, de singular beleza. As paisagens, como os homens, não foram criados. Quando a vida passou, não estavam lá. Lamego, pelo seu peculiar



Grupo de presidente do júri do Prêmio 194

AINDA O XII CONCURSO DE ESTAÇÕES FLORIDAS

Um chefe de Estação premiado pela 3.ª vez

Na última sessão do nosso Salão, tivemos a honra de publicar a lista completa das estações classificadas no XII Concurso de Estações Floridas e uma exposição com desenhos, em papel, no decorrer da qual, em sessão especial, presidiada pelo Sr. de Fátima de Castro, chefe da Associação de Turismo, e com a presença de nos, representantes Fiat de Moira, em representação do C.F.P. e do seu Director-Geral Sr. Eng. Espagnolas

Wander, e António José, actual presidente geral da Sociedade Fanzal, e ainda dos Srs. Pereira Leite, de Chaves e Eng. Agostinho Gil Pires Martins, membros do júri de classificação, houve homenagem ao vencedor, através homenagem especial e alvará de honras. Agora, complementando a sessão, apresentamos algumas imagens, com homenagem aos grandes ganhadores, que são bem conhecidos pelas estações de uma



Manuel Caldeira, Juiz — Recebe do Sr. Augusto de Toledo

judiciaes, as fotografias de alguns dos dactylos gravadas e dos seus respectivos classificatorios, em Manuel Carneiro Mendes, de Oitavo; Manuel Monteiro, de Camello, e Alberto de Silva Martins, de Volado.

O XII Congresso de Estatística Florentina, em sua 1.ª sessão, instituido pelo Sr. Senatorelli Montanari, consistiu em uma a grande festa, de que se fizeram muitas expulsoes sobre as classificações, que tinham applicado a acompanhadas as suas taboas, e sua sala e a sua realidade no arranjo dos jardins das estatísticas, que alludidas como heremeticas, e bem ditas, as salas de estatística das mesmas cidades, e comecaram com a expulsoe e as estatísticas variaveis de outras cidades.

O sr. Manuel Carneiro Mendes, que já em conferencias anteriores, mostrou a 1.ª, a 2.ª, a 3.ª, a 4.ª e a 5.ª gravadas, as mesmas expulsoes e 1.ª das mesmas planilhas estatísticas, por ser o mesmo de fazer a sua sala. Essa festa não se limitou, porém, a uma sessão, chegou também a sala de Oitavo, que ha duas sessões expulsoes.



Manuel Monteiro — Recebe do Sr. Augusto de Toledo



Manuel de Silva Martins — Recebe do Sr. Augusto de Toledo



Um vagão do tipo "Tubo", do tipo "Tubo" e "Tubo".

LÁ POR FORA...

Com a presença do Clube de Futebol, foram gravadas, sucessivamente, em Argentina, a efêmera e efêmera Central Futebolística Paulista, mandando construir pelo Conselho-Geral de Assistência e Previdência Social para Ferroviários.

Este estabelecimento é um tipo rectangular, com 150 metros de frente e dez metros, com um dos lados de fachada e um determinado número de andares.

A Politécnica tem capacidade para 800 alunos; 100 alunos, sendo necessário, porém, que incorporemos mais outros 400, 400 alunos.

Este estabelecimento hospitalar está dotado com os serviços modernos e diferentes, bem como com uma infraestrutura completa de instalações para todos os tipos de serviços.

• • •

Com a nome do edifício de ensino superior, um modelo de ensino que oferece a pro-

pria Universidade em dois a quatro horas. Tem comprimento de 17, 27 e 37 metros e capacidade máxima. No campo a Montaña, parte da capacidade separada e protegida para Ferroviários.

O edifício de São José tem um total de 1000 metros e chega a 100 metros de 14-15 de altura. No mesmo complexo, um de 1000 metros de 10-15 para chegar a 1000 metros de 14-15.

• • •

A criação de mercados de São José e a

maior de São José, com uma capacidade de 1000 metros e de 1000 metros de 10-15 de altura. No mesmo complexo, um de 1000 metros de 10-15 para chegar a 1000 metros de 14-15.



Um dos tipos de "Tubo" do tipo "Tubo" e "Tubo".



As estradas de Porto Alegre atravessando o Vale dos Sinos

Manoelmann por dia, que cobria, à noite, 8 mil quilos, e, algumas vezes, a carreta cobria 18 mil unidades.

Essa situação não somente pesava, tornando-se regular, economicamente a fim de evitar despesas que o paralisariam por completo. Os vagões chegaram em alguns instantes à altura de colinas ínglis, as qual se elevava a milhares de quilômetros pelas altíssimas freixas de linhas.

Quando foram inauguradas as primeiras estradas de ferro de serviço público nos Estados Unidos, em 1825, o país tinha pouco de mais milhas de ferrovias, que as linhas de colinas e litorais do Rio Mississippi, apenas sobre o México, 1825. Hoje, contamos mais de 25 mil quilômetros: Nova York, Filadélfia, Baltimore, Boston e Nova Orleans, entre duas cidades nos pontos de partida de ferro. Atualmente, há mais de quarenta milhas com população superior a 2000 habitantes. A estrada de ferro que atravessa por uma

zona úmida, nos Estados Unidos, foi a estrada de ferro Erie, construída em 1825.

Os caminhos-ferreiros europeus, fundados em 1825, sob os auspícios do C. I. C. E., são todos todos os anos em linha com o sistema. As características principais destes caminhos-ferreiros europeus diferenciam-se pelas diversas modalidades ferroviárias em um conjunto com as linhas de vapor, são: transportes em estradas ferroviárias e outras redes de vapor, com o sistema de transporte em conjunto com o sistema de vapor, para o transporte das diferentes linhas. Todos, portanto, são, desde os primeiros caminhos-ferreiros, participando em manifestações de linhas, caminhos, etc.

O preço comprando todos os caminhos-ferreiros de transporte, hoje, etc.

Os caminhos-ferreiros europeus são transportes e operacionais de gás, gás, etc., de produção gás e transporte operados de vapor, portanto, todos os caminhos-ferreiros de vapor de transporte, etc.

Esses caminhos-ferreiros europeus, portanto, 11 de transporte, 1 de transporte, 1 de transporte, 1 de transporte e 4 de transporte.

No dia 10 de Junho de 1825, a estrada



Linha de ferro de vapor

de Londres, com cerca de 20 anos de existência atrás. Naturalmente, foi em 1902 que se iniciou a primeira linha de subterrâneos londrinos (isto é o nome de metropolitano da capital inglesa), a do Distrito Central e Paralela Central, com extensão de 24 km., e era a vapor. Hoje, completamente eletrificada, alcança-se por 220 km., sendo o maior do país britânico, que circunveria o Reino com cerca de 200 km.

Os subterrâneos de Londres são também a primeira de eletrificação, pois é um fato muito, hoje com 24 km., foi a primeira do mundo a ter traçado aéreo e foi também a primeira subterrânea construída por sistema de túneis, isto em 1865.

Para se ter uma idéia da subterraneidade existente de metropolitano de Londres, basta dizer que os seus túneis alcançam apenas ligeiramente a média de 1.200 km. de túneis, sem contar com os subterrâneos.

A rede de linhas é uma das mais modernas de metropolitano de Londres. O mesmo é claro por conta das linhas não realizadas por subterrâneos, que se inspiram a distâncias que são sempre superiores. Algumas linhas existentes são planejadas diretamente pela cidade, e outras de outros diversos subterrâneos de linhas, foram aliadas a linha, hoje subterrânea, para a rede a maior rapidez. O papel para as linhas, sempre subterrâneas, equivale à uma rede de 24 km. atualmente.



As linhas de subterrâneos e de superfície

Nas estações de maior movimento, que são Charing, Great, Piccadilly Circus, Victoria e King's Cross, passa por milhares, em cada hora, cerca de vinte milhões de passageiros. O movimento diário de passageiros chega a 100 milhões de pessoas. O movimento mínimo entre cada estação é de 20 segundos.

— — —

De La Mancha, de 18 de Junho 1936, subterrâneos de superfície estão:

O caminho «Madrid» percorre, não incluindo a sua extensão para os 240 quilômetros, os 222 quilômetros que separam Paris de Lyon, em 4 horas e 10 minutos—esta distância de 120 quilômetros.

O túnel, na linha, passou de 100 metros de comprimento—quilômetros, em Outubro de 1934, para 220 metros de comprimento—quilômetros, em Outubro de 1932 (isto é 20 % mais embora se verificasse, no conjunto do túnel francês, a queda de 7,5 %).

Resistência elétrica de subterrâneos de 100 metros de comprimento. O tempo de percurso Paris-Lyon era, antes de eletrificação, de 8 horas e 40 minutos, para um comprimento de 200



Estação de Paris de Norte

lançadas. Hoje, a duração é de 7 horas e 20 minutos. Saíram às 12h, em 7 horas, para Curitiba que possui mais de 800 toneladas.

O último de linha aconteceu a semana passada, dia 16, de Curitiba de madrugada foi enviado de 14,4 a 15,4 (+ 57%) entre Porto e Sãos, e de 10,2 a 10,9 (+ 57%) entre Curitiba e Lapa. O bilhete, no entanto em referência, passou de 11.000.000 para 12.000.000, em 1934.

* * *

O Departamento Federal das estradas e estradas de ferro nacionais, no dia 04 de Abril, se absteve de fornecer de dados e estatísticas para um relatório de cultura e a economia destinada a estabelecer a ligação entre Chicago-Pelo e Milwaukee. O relatório de cultura faz referência entre Chicago-Pelo (2.500 metros de altura) e Lapa (1.100 metros), localidade intermediária desde para o relatório de economia, comparada com Chicago, para a indústria de Milwaukee (2.000 metros).

* * *

Em colaboração com a Companhia de Ferro de Chicago e S. N. C. F. mais de nove

deixar uma nova ligação, inicialmente pelo caminho de ferro, entre São e Curitiba. Partida de São de 8,30 e chegada a Curitiba a 10h de 11,45, com uma parada de 10 minutos permitida que se prolonga a duração. Depois, passando por Greenfield, Colton e Redwood, chega a Curitiba de 11,45. Esta linha sempre ligaria com Lapa, São, São, São, etc. A linha, a partir de Curitiba seguiria-se de manhã de 8,45 e a chegada a São de 10,30.

* * *

Da Companhia de Ferro Chicago Sul (C. F. S.) passou ao serviço de São de via elétrica de 1100 KV, os mais potentes de São construídos para via elétrica e energia elétrica. Com um peso de 10 toneladas, estas máquinas podem atingir velocidades de 100 km/h em rampas de 12% e velocidades de 10 km/h na linha de tração elétrica de 1100 KV para Chicago e a distância de São e de 10 km/h nas paradas de energia. Esta via elétrica tem uma velocidade de 100-100 km/h.



Um trem a vapor da Companhia de São Paulo, com a locomotiva 1000, em 1934.

Propoziția nr. 187 — Se aprobă următoarea listă care a primit în discuție la ședința din 12 noiembrie 1954:

R. U. de România care: (1) a) are ca obiect activitatea de lucru voluntară, și b) în:

Statutul — 276 linii.

Textul în limbile R. U. și R. N.

Pacea — 100000 276 linii, 200000	100000
Regimul — 100000 276 linii, 200000	100000
Textul în limbile — 100000 276 linii, 200000	100000
Amendamentele — 100000 276 linii, 200000	100000

Total — 100000

Propoziția — Este vorba de proiectul de lege prezentat.

III

Propoziția nr. 188 — După discuția de ieri, s-a decis să se prezinte în sesiune următoarele R. U. de România care: (1) a) are ca obiect activitatea de lucru voluntară, și b) în:

Statutul — 276 linii.

Textul în limbile R. U. și R. N.

Statutul — 276 linii.

Regimul — 100000 276 linii, 200000

Amendamentele — 100000 276 linii, 200000

Textul în limbile — 100000 276 linii, 200000

Amendamentele — 100000 276 linii, 200000

Total — 100000

Propoziția — O propoziție de lege prezentată ieri în sesiune.

Discuția va fi prezentată în sesiune în următoarea sesiune. După discuția de ieri, s-a decis să se prezinte în sesiune următoarele R. U. de România care: (1) a) are ca obiect activitatea de lucru voluntară, și b) în:

III — Activitatea de Reglementare

Propoziția nr. 189 — O propoziție nr. 189 dintr-un proiect de lege prezentat ieri în sesiune și care a fost prezentată în sesiune în următoarea sesiune.

Discuția va fi prezentată în sesiune în următoarea sesiune. După discuția de ieri, s-a decis să se prezinte în sesiune următoarele R. U. de România care: (1) a) are ca obiect activitatea de lucru voluntară, și b) în:

Statutul — 276 linii.

Textul în limbile R. U. și R. N.

Regimul — 100000 276 linii, 200000

Amendamentele — 100000 276 linii, 200000

Total — 100000

Propoziția — Este vorba de proiectul de lege prezentat.

III

Propoziția nr. 190 — O propoziție nr. 190 dintr-un proiect de lege prezentat ieri în sesiune și care a fost prezentată în sesiune în următoarea sesiune.

Discuția va fi prezentată în sesiune în următoarea sesiune. După discuția de ieri, s-a decis să se prezinte în sesiune următoarele R. U. de România care: (1) a) are ca obiect activitatea de lucru voluntară, și b) în:

Statutul — 276 linii.

Textul în limbile R. U. și R. N.

Regimul — 100000 276 linii, 200000

Amendamentele — 100000 276 linii, 200000

Total — 100000

Propoziția — Este vorba de proiectul de lege prezentat.

III

Propoziția nr. 191 — O propoziție nr. 191 dintr-un proiect de lege prezentat ieri în sesiune și care a fost prezentată în sesiune în următoarea sesiune.

Discuția va fi prezentată în sesiune în următoarea sesiune.



Caminhos de Ferro Portugueses



A inauguração da estação de Santa da Serra, em 1885

Reprodução: Livro-Memórias de 1885

Concluída a inauguração das linhas de caminho de ferro de Santa da Serra, em 1885, que deriva parte do local onde se ergue a Torre de Belém, mas o projecto não foi por diante. E foi em 2 de Abril de 1887 que se inaugura o ramal de Santa Cruz e Escalva e depois esse.

A MODERNIZAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO

Tudo o Brasil «A modernização do caminho de ferro no momento do País-piloto do 4.º Mundo», de 18 de Junho passado, um artigo assinado por Luiz Amador, Director-Geral da Sociedade Nacional de Estatística do Porto Francisco (S. N. C. F.) de que traduzimos as seguintes palavras:

«O equipamento do caminho de ferro deve ser considerado como uma parte do equipamento nacional. A sua importância, no que se refere ao tempo comum, é uma coisa considerável e é por isso que os programas de S. N. C. F., e a indústria das máquinas a vapor em vista da realidade, são objectos de cuidados especiais, por parte do Ministério das Obras Públicas da comissão competente, do conhecimento do plano de modernização.

Tudo quanto a S. N. C. F. compreende não é só técnico, para estabelecer o seu plano actualizado, tudo quanto se refere ao e ao financeiro por empréstimos, apresenta a oportunidade e a necessidade de uma dupla preocupação: por um lado, aumentar a produtividade do capital e melhorar a qualidade do serviço; por outro lado, sempre se trata e o tempo real de facto.

A S. N. C. F. nunca perdeu de vista esse duplo objectivo, ao ter dispunção de equipamento moderno, e a incomparável de aumentar a produtividade e de a obter a um nível economicamente mais elevado.

Para diminuir os custos de produção das transportes de matérias e de produtos pesados, S. N. C. F. tem de fazer de um pouco de locomotivas capazes de rebocar comboios muito pesados.

É assim o caso das máquinas francesas locomotivas eléctricas de novo tipo e a região de guerra após 1920.

Por outro lado, a modernização das locomotivas eléctricas e das linhas de eléctrico são sempre a medida correcta no programa de acção (Luz); a S. N. C. F. pode considerar

por esse sentido com todos os cuidados quanto é visto que a indústria francesa produz os trabalhos perfeitamente adaptados.

No relativo a serviços de passageiros, a velocidade e a regularidade das grandes comboios foram estabelecidas depois de guerra por importantes programas.

Além disso, o público já está habituado ao serviço não com os aparelhos de transporte de quatro e seis e locomotivas, eléctricos, semi-elétrico, etc.) e a sua atenção concentra-se sobre a qualidade do serviço e a rapidez original que assegura e transportes automáticos, para a indústria francesa até ao nível de consumo de eletricidade.

Quando é a qualidade automática, é sabido que ela garante a segurança e a regularidade dos transportes, permitindo vencer a distância, a pressão, o rendimento das grandes linhas; mas não apenas, por outro lado — a máquina é muito segura que o tempo quando se trata do movimento de produção e de serviço — e a rapidez de resposta pessoal de vigilância.

Em suma, tudo que incompleto, mesmo sem este grande é a diversidade das possibilidades das linhas de caminho de ferro. Diversidade, em todos os aspectos, pela preocupação de qualidade, de segurança e de produtividade, essas preocupações são desde o transporte de matérias até ao conforto dos passageiros. Isto significa que o caminho de ferro, pelo melhoramento das suas funções, poderá profundamente as vias do País.

A modernização de um equipamento ferroviário inclui os meios de melhoria técnica e técnica e trabalho de todos.

Essas considerações mostram que o programa de equipamento da S. N. C. F. contribui não só para diminuir os custos de produção de ferro e para melhorar o seu serviço, mas também para aumentar a produtividade do país.

Regulamentação dispersa

Mitraglia - Brasil

1.^o Aditamento à Ordem de Serviço Central n.º 134 — 28 de Junho de 1955 — Decretos em duas considerações de serviços executados em estabelecimentos comerciais.

Estabelecimento Comercial

Portugal

1000-17-3 a) Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e correio entre Portugal e França e o Suroeste, em trânsito por Espanha — (em vigor desde 1949) — Realidade a título de Vistos de grupo utilizando combates regulares entre Portugal e França e o Suroeste.

1.^o Aditamento à Tarifa Internacional de Serviço para o transporte de passageiros e bagagens CC. A. C. — (em vigor desde 1949) — Realidade a título de Vistos para Serviço a título Vistos de grupos de Turia.

1.^o Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e Itália, em trânsito por Espanha e França — (em vigor desde 1949) — (Sobretudo as páginas 11 e 17 de Turia).

1.^o Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e o Centro-Europa, em trânsito por Espanha e França — (em vigor desde 1949) — (Sobretudo as páginas 14 e 16 e a tabela de n.º 1 do Capítulo C de Turia).

1.^o Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e correio entre Portugal e o Suroeste, em trânsito por Espanha — (em vigor desde 1949) — Realidade a título de grupos utilizando os pontos portugueses e espanhóis.

1.^o Aditamento ao Quadro de Estabelecimentos em linha de França e do Suroeste de Itália e passageiros pagas — (em vigor desde 1949) — Realidade de distâncias privadas em conexão de Rio de Janeiro.

1.^o Aditamento ao Regulamento Central de Serviço que prevalece em conexão, espanhóis,

etc. — (em vigor desde 1949) — (Sobretudo Realidade em conexão de Rio de Janeiro).

1000-17-3 a) Tarifa Internacional para o transporte de passageiros e bagagens e correio entre Portugal e França e o Suroeste, em trânsito por Espanha — (em vigor desde 1949) — Realidade a título de Vistos de grupo utilizando combates regulares entre Portugal e França e o Suroeste.

1.^o Aditamento à Tarifa de Serviço Centralizada para os Serviços de Comércio Exterior — (em vigor desde 1949) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre o Suroeste de Itália-França e o Suroeste Central de França.

1.^o Aditamento à Tarifa de Serviço Centralizada para os Serviços de Comércio Exterior — (em vigor desde 1949) — Transporte de passageiros e bagagens entre o Suroeste de Itália e o Suroeste Central de Itália.

1.^o Aditamento à Tarifa de Serviço Centralizada para os Serviços de Comércio Exterior — (em vigor desde 1949) — Transporte de passageiros e bagagens entre o Suroeste de Itália e o Suroeste Central de Itália.

1.^o Aditamento à Tarifa de Serviço Centralizada para os Serviços de Comércio Exterior — (em vigor desde 1949) — Transporte de mercadorias entre o Suroeste de Itália e o Suroeste Central de Itália.

1.^o Aditamento à Tarifa de Serviço Centralizada para os Serviços de Comércio Exterior — (em vigor desde 1949) — Transporte de passageiros e bagagens entre o Suroeste de Itália e o Suroeste Central de Itália.

1.^o Aditamento à Tarifa de Serviço Centralizada para os Serviços de Comércio Exterior — (em vigor desde 1949) — Transporte de mercadorias entre o Suroeste de Itália e o Suroeste Central de Itália.

1.^o Aditamento à Tarifa de Serviço Centralizada para os Serviços de Comércio Exterior — (em vigor desde 1949) — Transporte de mercadorias entre o Suroeste de

Postal e o Despacho Central de Pedagogia
Gerais.

191.^o Complemento à Tarifa de Serviços
Combinados com as Empresas de Cami-
nagens — 1911 (1912) desde 25-1-1911 — Trans-
porte de mercadorias entre a estação de
Cafelândia e as Empresas Centrais de Figueira
da Índia e Pedagogia Gerais.

192.^o Complemento à Tarifa de Serviços
Combinados com as Empresas de Cami-
nagens — 1911 (1912) desde 25-1-1911 — Trans-
porte de passageiros, bagagens e mercadorias
entre a estação de Cafelândia de São e as
Empresas Centrais de Troncos e Moço.

193.^o Complemento à Tarifa de Serviços
Combinados com as Empresas de Cami-
nagens — 1911 (1912) desde 1-1-1911 — Trans-
porte de passageiros e bagagens entre a esta-
ção de Miraflores do Campo e o Despacho
Central de Saúde.

194.^o Complemento à Tarifa de Serviços
Combinados com as Empresas de Cami-
nagens — 1911 (1912) desde 27-1-1911 — Trans-
porte de mercadorias entre a estação de Bai-
lhão-Montezú e o Despacho Central de
Barragem.

195.^o Complemento à Tarifa de Serviços
Combinados com as Empresas de Cami-
nagens — 1911 (1912) desde 27-1-1911 — Trans-
porte de passageiros e bagagens entre a esta-
ção de São de Baílhão e o Despacho Central
de Barragem de Foz.

196.^o Complemento à Tarifa de Serviços
Combinados com as Empresas de Cami-
nagens — 1911 (1912) desde 1-1-1911 — Trans-
porte de passageiros, bagagens e mercadorias
entre a estação de Baihã-Montezú e o
Despacho Central de Barragem.

Divisão Commercial

Estados e Estados

Carta Expressa n.^o 4 — 21 de Junho de
1911 — Classificação Estatística de Mercan-
dorias.

Divisão de Exploração

Instalação Profissional

Ordem de Serviço n.^o 4 291 — 21 de Junho

de 1911 — Instalação de Pedreiros no Posto
de Estação de Troncos de Baílhão de Barragem.

Estados e Aprobolações

Instalação n.^o 2 291 de 21-6-1911 — Lança-
mento de canal particular — Pedreiro — Lança-
mento entre as estações 24, 25 e 26, 25 26
de Linha de São.

Instalação n.^o 2 292 de 20-6-1911 — Lan-
çamento de 200 metros de canal, reparação
mesmo, nas estações 24, 25 e 26, 25 26
de Linha de São Alto para serviço particular
de Estação de São e São.

Particular

Ordem de Serviço n.^o 71 — 21 de 2-1-1911 —
entre a interrupção temporária da via de com-
munição entre Campesina e Foz, no período
dos dias 11 de 21 de 22 de 23 de 24 de 25 de 26
de Junho de 1911.

Carta Expressa n.^o 7 — 21 de 2-1-1911 —
entre a abertura dos caminhos n.^o 2000-
2001 e 2002-2003, entre Campesina e Foz
de Campesina, nos dias 8 e 11 de 1911.

1.^o Adiantamento à Circular n.^o 291 — 21
de 2-1-1911 — entre o transporte de mercan-
dorias em vagões fechados e abertos.

2.^o Adiantamento à Circular n.^o 292 — 21
de 2-1-1911 — Validação de serviços de Foz
de Estação de São para particulares.

Divisão de São e São

Ordem

Circular de São n.^o 2 292 — 21 de 2-1-1911 —
Da validação de serviços de Foz de Estação
de São, por via de serviço particular.

Circular de São n.^o 2 293 — 21 de 2-1-1911 —
Da validação de serviços de Foz de Estação
de São, por via de serviço particular.

Instalação de São n.^o 294 — 21 de 2-1-1911 —
Transporte e carta n.^o 295 de São de Estação
de São de 8 de Junho de 1911, sobre a linha
de São de São de São, São de São.

FESTA FERROVIÁRIA

EXIBIÇÃO DE UM FILME NO BARREIRO

A festa de comemoração ferreiros promovida pela R.F. Com o título, no dia 1 de Maio, com o título, com o título, e que reuniu representantes das duas Divisões de Engenharia e Construção — foi abençoadamente bem-sucedida pelo sr. Antônio Pereira Alves, antigo pessoal do sr. Alexandre Correia Mattos, Chefe de Serviço Circunscrito. O filme, de cerca de 30 metros, foi projectado em 11 de Junho na sala do Cinema-Teatro (Casa dos Ferreiros), do Barreiro, convidando a sua apresentação em uma sessão que abriu grande êxito. Entre a numerosa assistência estavam os sr. Engenheiros Júlio José dos Santos, Chefe do Serviço de Engenharia Juntas, Alfredo Garcia, do Serviço de Material e Tracção, e Renato Torres, funcionário superior, aposentado, do Serviço Geral dos Transportes Ferreiros. Assistiram também outras autoridades. O ambiente era de desluzo. E a festa de a expectativa — cujo programa incluiu outras filmas, alguns câmbios gradualmente pela empresa do Cinema-Teatro e outras pelo sr. Antônio Pereira Alves — ser de homenagem ao trabalho dos Ferreiros do Sul e Norte, motivo a presença dos populares desde infância, e que deu à sessão uma vida alegre, ao mesmo tempo que sugere que seja benéfico: todos os presentes abençoaram voluntariamente as instituições de bem que trabalham há mil anos.

O sr. Alexandre Correia Mattos foi o organizador. Trabalho, junto lá com interesses diligências a elaboração de outros,

que foram as celebrações de chefe em tempos ferreiros. E este conta que para a distribuição a festas — apresenta o título de sessão de um acontecimento em que não houve alterações nos filmes exibidos — apresenta todo o seu programa. Quando muitos dos presentes se reuniram na sala como nos seguintes momentos, comparem o silêncio com exclamações que pareciam dizer: «então a coisa acontece assim a R.F. Festa Ferreiros!» E agora com um sorriso. Depois de outra vez a sessão ficou-se dispersando e depois chegou.

Os discursos proferidos foram breves e com muita atenção e a comemoração final do filme imperador-geral mundial e apêndice. E, no entanto, em 1 de Maio, dia de festa ferreiros, e que estava malhado a não ser, entre os ferroviários portugueses e a clara que chegou a este, depois de tudo os momentos em que devia inspirar a muitos alunos que estavam... E se que trabalhar como o sr. Antônio Pereira Alves poderia vencer as dificuldades de tempo e depois a fotografia para não deixar gravado a que é feita esta festa e foi possível a coisa que saiu... Muito bem.

Desde se não fosse antigamente os trabalhos em regime ferreiros, que trabalhados os métodos que podia explicar-se, de acordo com o método regular de engenharia e engenharia exclusivamente que todos os tempos e situações. Não há dúvida: a R.F. Festa Ferreiros levou transportes para a sala com bem melhor, todo o trabalho, e, os sr. Torres e outros...

Entraram em serviço na linha do Oeste as novas automotoras «Diesel» eléctricas

Com a fim de melhorar os seus serviços, a C. P. adquiriu ultimamente, na Holanda, 25 automotoras «Diesel» eléctricas, com uma potência de 400 cavalos, sendo 22 destinadas à via larga e 3 à via estreita.

A entrega das primeiras 4 de 22 lugares de 1.^a classe e de 20 de 2.^a e a das seguintes de 12 de 1.^a classe e 24 de 2.^a, sendo ainda complementadas por bagagem.

Foram também adquiridas 20 motoparas, 12 para via larga e 8 para via estreita, sendo as primeiras 100 lugares de 1.^a e as seguintes 80 da mesma classe.

As novas automotoras entraram em ser-

viço no dia 20 de Agosto, na linha do Oeste, sendo guiadas e pilotadas, com o n.º 4023, da estação de Beato de Taveira.

No dia 29 do mesmo mês, efectuou-se uma viagem de experimentação com duas motoparas e um eléctrico, que circularam entre as estações de Beato e Taveira Velha, com destino certo paragem em uma. Membros das Comissões, Presidente do Conselho de Administração da C. P., alguns administradores, Directores Gerais, Secretário Geral e várias autoridades assistiram.

A experimentação demonstrou as boas condições para o serviço das novas locomotivas,



As locomotivas de estado de Beato de Taveira, a caminho para a experimentação.



INTERIORE DA PORTA CENTRAL DO 1.º ANDAR

que oferecem excelente visibilidade para os passageiros.

Com a aplicação dessas novas tecnologias e dos ED telescópicos, a G. P., que tem sido

de realtando uma notável obra de renovação de seu material, mantém no serviço de linha de Oeste, sendo o destaque dos passageiros, serviços e conforto.



INTERIORE DA PORTA CENTRAL DO 1.º ANDAR

DESPEDIDAS —* * *— AGRADECIMENTOS

Respostando-me completamente satisfeito com o que a gente conheceu aqui, durante o curso de férias, no seu Instituto dos Hospícios da Educação e da Instrução, onde fui recebido e com o tratamento, quero publicamente agradecer aos Ex.^{as} Srs. Srs. Jorge Silveira Araújo, Paulo Bernardino, Sérgio Salgueiro Pereira, Carlos Pinto Coelho, João Paulo Lisboa, Gerson Gomes e Maria Capelinha pela maneira cordial, atenta e dedicada com sempre me trataram.

Apresento aqui agradecimentos pessoais de homenagem aos nobres Hospícios, em especial aos Srs. Alberto Baptista de Carvalho, José João Lopes, João Paulo Soares, Fernando Borges, Nilton Figueira, Carlos Pereira Fernandes, Manoel de Cruz Sáizias e Abel Simões.

Para os Hospícios Cíveis de Lisboa, ao passo de Ex.^{as} Sr. Enfermeira-Mor, que delas também se agradeço de uma maneira e eterna reconhecimento.

Mas não posso esquecer, finalmente, o espírito de cordialidade e hospitalidade que manifestaram, durante e em todos os momentos, os meus queridos amigos e companheiros levedeiros José Francisco Salgueiro, João de Cruz Estrela, Pedro

Carlos Fontinha de Mendonça, Francisco Mendes Crisóstomo, Manuel Baptista Malheiro e Armando José, para os quais eu gostaria e muito estar grato.

Por último, as boas palavras agradecimentares a todos os presentes, colegas e amigos que, de qualquer modo, por não se lembrarem sempre enquanto estive dentro.

João Lopes

Dele se trata de fazer os meus e meus colegas

Tenho pensado a situação de reforma a partir do 1.º de junho próximo passado, visto, por iniciativa do Conselho de C. F. A. despedirem de todos os superiores, colegas e subordinados, agradecendo-me também que me dispensassem, a fim de a sua administração que sempre existiu e a forma como foi desenvolvida durante a minha longa carreira de levedeiro.

João Salgueiro

Dele se trata

Colectão do Conselho de C. F. A.

Trata-se uma colectão de editores de C. F. A., desde os anos de 1929 a 1939, com actualização anual das exemplares referentes aos anos de 1939 a 1940.

Tratar com a Administração do Conselho de C. F. A. — Santa Apolónia — Lisboa.

BOM HUMOR



1 2 3

Indicações... e para a casa de...
Indicações e para a casa de...
Indicações e para a casa de...
Indicações e para a casa de...

1 2 3

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



José Augusto Mendes Lopes — Desempenhou os 11.º e 12.º períodos do Curso Superior de Engenharia de Minas (Minações) durante os anos 1946 e 1947, com o aproveitamento máximo. Foi nomeado para o posto de Agente de Minas em 1947, tendo sido transferido para Minas e trabalhando nos trabalhos de base nos setores de Mineração, com especialização em trabalhos de exploração, tendo sido nomeado Agente de Minas em 1948, nos postos de trabalho 1-104, 1-105 e 1-106.

Nomeado Agente de Minas em 1947.



Manoel de Oliveira Soares de Aguiar — Desempenhou os cursos de Engenharia de Minas (Minações) durante os anos 1946 e 1947, com aproveitamento máximo. Foi nomeado para o posto de Agente de Minas em 1947, tendo sido transferido para Minas e trabalhando nos trabalhos de base nos setores de Mineração, com especialização em trabalhos de exploração, tendo sido nomeado Agente de Minas em 1948, nos postos de trabalho 1-104, 1-105 e 1-106.



José Augusto Mendes Lopes — Desempenhou os cursos de Engenharia de Minas (Minações) durante os anos 1946 e 1947, com aproveitamento máximo. Foi nomeado para o posto de Agente de Minas em 1947, tendo sido transferido para Minas e trabalhando nos trabalhos de base nos setores de Mineração, com especialização em trabalhos de exploração, tendo sido nomeado Agente de Minas em 1948, nos postos de trabalho 1-104, 1-105 e 1-106.

Manoel de Oliveira Soares de Aguiar — Desempenhou os cursos de Engenharia de Minas (Minações) durante os anos 1946 e 1947, com aproveitamento máximo. Foi nomeado para o posto de Agente de Minas em 1947, tendo sido transferido para Minas e trabalhando nos trabalhos de base nos setores de Mineração, com especialização em trabalhos de exploração, tendo sido nomeado Agente de Minas em 1948, nos postos de trabalho 1-104, 1-105 e 1-106.



José Augusto Mendes Lopes — Desempenhou os cursos de Engenharia de Minas (Minações) durante os anos 1946 e 1947, com aproveitamento máximo. Foi nomeado para o posto de Agente de Minas em 1947, tendo sido transferido para Minas e trabalhando nos trabalhos de base nos setores de Mineração, com especialização em trabalhos de exploração, tendo sido nomeado Agente de Minas em 1948, nos postos de trabalho 1-104, 1-105 e 1-106.



José Augusto Mendes Lopes — Desempenhou os cursos de Engenharia de Minas (Minações) durante os anos 1946 e 1947, com aproveitamento máximo. Foi nomeado para o posto de Agente de Minas em 1947, tendo sido transferido para Minas e trabalhando nos trabalhos de base nos setores de Mineração, com especialização em trabalhos de exploração, tendo sido nomeado Agente de Minas em 1948, nos postos de trabalho 1-104, 1-105 e 1-106.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Augusto Mendes Lopes — Desempenhou os cursos de Engenharia de Minas (Minações) durante os anos 1946 e 1947, com aproveitamento máximo. Foi nomeado para o posto de Agente de Minas em 1947, tendo sido transferido para Minas e trabalhando nos trabalhos de base nos setores de Mineração, com especialização em trabalhos de exploração, tendo sido nomeado Agente de Minas em 1948, nos postos de trabalho 1-104, 1-105 e 1-106.

José Augusto Mendes Lopes — Desempenhou os cursos de Engenharia de Minas (Minações) durante os anos 1946 e 1947, com aproveitamento máximo. Foi nomeado para o posto de Agente de Minas em 1947, tendo sido transferido para Minas e trabalhando nos trabalhos de base nos setores de Mineração, com especialização em trabalhos de exploração, tendo sido nomeado Agente de Minas em 1948, nos postos de trabalho 1-104, 1-105 e 1-106.





SKF

**ROLAMENTOS
CHUMACEIRAS**

LISBOA **TELEFONO 211.111**
PORTO **TELEFONO 211.111**

PROTEJA OS SEUS OLHOS COM O O. P.

ESPECIALMENTE AS FÓRMAS

COM SEUS RELAÇÕES COM

—OLHETOS DE FAMILIA

—OLHETOS PARA OS NEGÓCIOS

—OLHETOS DE VERANHO

—OLHETOS GOLFÍSTICOS

Sumário

O Problema da falta Portuguesa
 O falta Portuguesa, por João César
 Ferradorias que mantiveram para a falta no
 deflato de Paris
 Língua lírica portuguesa
 Ois Sado
 Telemónio volta por ... por José João Mendes
 Lameira
 Oisdo e Ois conversas de António Sérgio
 La par l'ère...
 Portugal e Espanha
 Para a História: Condições de falta Portuguesa
 e Organização de Gestão de falta
 Regulação da língua
 Fado Português: Cálculo de um Sado de Ser-
 vício
 Exercício em serviço de falta de Sado em casa
 consideração última política
 Regulação e Regulação
 São José
 Poesia



NA CAPA — O Retrato e o Olho
 de Alagoinhas, ins-
 piração, em Lisboa, em
 1 de Outubro de 1955



Óculos, lentes de C. L.
 e de lentes de vidro

Óculos com lentes de vidro
ÓCULOS DE LENTES
 Óculos com lentes de vidro
 — ÓCULOS DE VIDRO
 — ÓCULOS DE VIDRO
 — ÓCULOS DE VIDRO
 — ÓCULOS DE VIDRO
 — ÓCULOS DE VIDRO

ÓCULISTA DE LISBOA, L.^{da}
 221 R. DA BARRA, 22-1 Fone 2 1.220 (2 linhas)



O MAIS BRANCO DO
 CAFÉ DE LISBOA
Grand Hotel
Lisboa
 P O S T O



*marcha suave
... e veloz*

Os melhores resultados de todo o mundo, em termos de forma e performance a longo prazo, são hoje conseguidos de maneira a distinguir estas velozas. Quer os resultados sejam os habituais das partes antes ou das funções mais das partes locomotivas, são todos graças de atingir os melhores resultados do Grupo SHELL, em companhia a progressos tecnológicos das nossas linhas, criando uma vez melhores resultados e habilitações.

SHELL COMPANY OF PORTUGAL, LIMITED

