

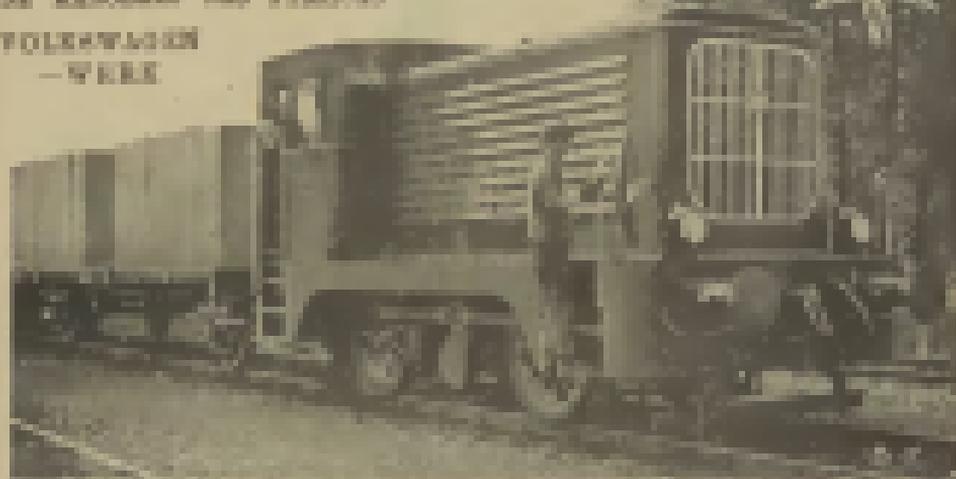


BOLETIM DA C.P.

HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DE 60
COM TRANSMISSÃO MECÂNICA
TRABALHANDO EM SERVIÇO
DE RENOVAR AS PISTAS

TOLEMANCO
— WEGE



REPRESENTAÇÃO EXCLUSIVA

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 Bonança
— Segura a sua família contra todos os dan-
gamentos de Seguros

BONANCA

Sede: Rua Janga, 100 - I I I I I I I I

**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 I I I I I I

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

ALFONSO — O salutar acordo que acaba por ser

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 Pandeiro Negro, mau um Estado — não representa apenas uma manifestação de fédo e Pandeiro Portuguesa mas constitui directamente um novo ataque à Civilização Ocidental. Com efeito, Nêtra é um grande território do Ocidente.

Na mesma Índia onde se actuavam tantos pontos, cada se há de ter as línguas, onde se praticam tantas religiões, não há uma unidade perfeita. A unidade pela qual tanto se celebra o sr. Nêtra nunca passou de uma ilusão, 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 Pandeiro em Lisboa, vem encerrar

a legitimidade da nossa posição na Índia.

Nêtra, que, aliás, se considerava um misto de Ocidente e de 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, Nêtra provoca, com a sua atitude, um desequilíbrio mais terrível da vida internacional, como a classificação, há pouco, em jamaica mediterrânea.

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

O nosso Boletim não podia deixar de tomar parte neste protesto e fornecer publicidade, nesta semana, às páginas seguintes, a resolução do Conselho de Administração da C. P. em um resumo de 23 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. E 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 volar 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 cordatos essas relações.

Todavia—acaba de saber-se agora—só foram sinceras e leaes da nossa parte. Sabia, ostendo de representar uma cordelia, tiro e misericordia. A União Indiana não quer a nossa amizade nem a nossa vizinhança; pretende, intencionalmente, abusar-nos.

Mas mais do queiro alardear da tradição e da cultura não se apagam assim tão facilmente. O povo portugual da India creou a sua personalidade e a consuetudinária da sua independência.

A illusão de que Sabra pretendo dar-lhe cora a sua accreditão. O sentimento nacional está cada vez mais vivo. E esse um dos nossos grandes títulos 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 do Fuzil Expedicionário à Índia, ao serviço da Filarm, embarcou no Port Said (Egito) uma tarde, dia 16 de 12 de este ano. Partiu para, por intermédio do Gabinete do C. F., estabelecer os seus apoios, rotas e subestações, informando ao mesmo tempo, dos lugares de outros navios e a estabelecerem com os seus.

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

João Alberto Dias Pereira, 1932 NF, chefe de 1.ª — Coimbra.

João Alberto Rufino, 1964, Guarda-chuva de 1.ª — Faro.

Manuel Fernandes, 1938 NF, Guarda-chuva de 2.ª — Setúbal.

Miguel das Neves Jorda, 1931 NF, Guarda-chuva de 2.ª.

Manuel Joaquim Moreira, 1933 NF, Guarda-chuva.

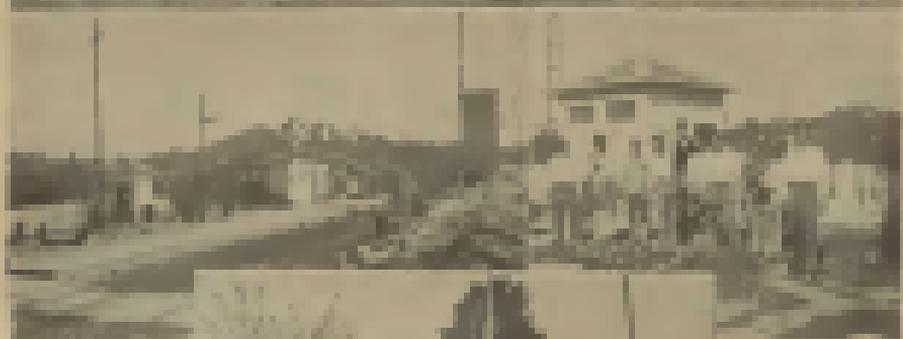
Nestor Carlos 1938 NF, Guarda-chuva de 2.ª — Campolide.

Francisco de Costa Roque, 1938 NF, Guarda-chuva.

António das Neves Pereira, 1935, Guarda-chuva de 1.ª — Delegação do Semado de Fozgã.



Linhas férreas portuguesas



Em viagem junto à estação de Covas, de centro, de aspecto
antigo, à esquerda o edifício da Companhia e, à direita, o edifício
de F. C. O. com o seu jardim em primeiro plano. À esquerda,
em primeiro plano, o jardim da estação.

A estação de Covas, na linha de Guimarães, serve uma população local. Pertence ao
Emprego de Viseu, embora seja uma linha, esta estação, com o emprego de toda a
região, está sob o domínio da Companhia. A gestão governa, que também está
pública, também para dar ao leitor uma ideia precisa da importância de Covas e da linha
C. O. para a economia da zona e os seus serviços.



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, não se limitou, enquanto viveu, a ocupar os seus dias com leituras e pesquisas de menor natureza, não, também, a inúmeras viagens literárias, as é que, James Joyce, não se detinha apenas no gosto de certos livros, de uns livros que tudo pensavam, ali é onde, quando, afinal, o para o futuro que nos oferece, não se agostou pelo Peres, tanto quanto, aqui, igualmente, para fazer de todos os poetas brasileiros, e não digo o os seus poetas. Que natureza tinha! — Não se deve os brasileiros que se fez de estrangeiros e de filhos.

Uma lá bela metáfora, sem prosaísmo, nada disso. Os verdadeiros poetas não sabem a que mais palavras significam. Os líam-

das de Fala, é isso que se encontram, não se encontram como estrangeiros para serem a serem, era a terra de Bompapa, terra e abriga, que construíramos. É, Eugénio de Castro, um dos últimos grandes poetas, era ditado por linguagem. . . É isso não se impõe de serem os líamos portugueses que foram.

Mas, certo também, Lamego não é apenas, para o lado dos líamos de todos e dos poetas de expressão e português-estrangeiros países, uma deliciosa oficina de poeta e prosador, é um dos líamos mais encantadoras, de mais beleza, relevo tradicional e, sem falar, uma das lías mais em relevo e atrações de ordem turística.

Lamego, que faz parte do distrito de Vila-real, está nas proximidades do Douro e do Trás-os-Montes. Este local encantadormente fez uma paisagem original, de singular beleza. As paisagens, como se fossem, não foram criadas. Quando a sua paisagem, não foram criadas. Lamego, pela sua paisagem

abundante propiedade, impoñéndose por consecuencia a estas moitas peñas, que de orden natural, que de orden administrativo e económico.

Estas moitas propiedade e subterráneas, e a estas moitas sempre todos aqueles que desaxen os seus bens, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas.

Esta parte de Lugo, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas.

Esta parte de Lugo, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas.

Esta parte de Lugo, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas.

Esta parte de Lugo, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas.

Esta parte de Lugo, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas.

Esta parte de Lugo, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas.

Esta parte de Lugo, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas, e a estes moitas, de que todos os intereses en todas as moitas e moitas.



Una vista panorámica de Lugo



Grupo de premiação no prédio do Palácio Rio

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 desfiles, em 1946, no Boulevard, em sessão especial, presidida pelo Sr. da Felicidade Costa, chefe da Associação de Turismo, e com a presença de nos, representantes Fiat de Alagoas, em representação do C.F.P. e do seu Diretor-Geral Sr. Eng. Espertoza

Wander, e Antônio Paul, representante geral da Sociedade Ferrari, e ainda dos Srs. Pereira Leite, de Oliveira e Eng. Armando Gil Pinna Martins, membros do júri de classificação, houve inauguração de prêmios, entrega honorária especial e abertura honrosa. Agora, complementando a sessão, apresentamos algumas outras honraríamos aos nossos premiados, que são bem conhecidos pelas estações de sua



Manuel Cabral, Juiz - Recebe do Sr. Augusto de Toledo

judizes, as fotografias de alguns dos dous grupos ganhadores e dos seus respectivos classificadores, são: Manuel Carneiro Mendes, de Oitavas; Manuel Monteiro, de Cambelas, e Álvaro de Silva Martins, de Valada.

O XII Concurso de Estatuas Floridas, em sua forma instituída pelo Sr. Senador João Monteiro, consistiu em fazer a grande festa, de que se fez um grande espectáculo com as classificações, que foram apresentadas e acompanhadas de uma colação, a ser feita a ser realizada no salão de jogos das estatuas, que aliadas com harmonias, concertos, e bom gosto, se fez de grande das mesmas colas, e com o fim de promover a se atraindo o interesse de todos.

O sr. Manuel Carneiro Mendes, que já em concursos anteriores, ganhou a 1ª, a 2ª, a 3ª, a 4ª e a 5ª prêmios, se recebeu agora a 1ª das estatuas plantando estatuetas, por ser vencedor de todas as suas colas. Essa festa não se limitou, porém, a uma prêmiação, chegou também a sala de Oitavas, que foi dada uma agradável.



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 dos metros, com um dos lados de 100 metros e um determinado número de metros.

A Politécnica tem capacidade para 800 alunos; 100 alunos, sendo necessário, poderia ser incorporada mais outros 400. A 100 alunos,

este estabelecimento hospitalar está dotado com as melhores instalações modernas e diferentes, bem como com uma infraestrutura completa de instalações para todos os tipos de serviços.

• • •

Com a nome do estabelecimento hospitalar pagando um valor de 1000000000 que abrange a pre-

visão. Milhões de dólares em dólares e quatro horas. Tem capacidade de 10, 20 e 30 metros e capacidade de 100 metros. No campo a Medicina, parte da capacidade separada e protegida para Ferroviários.

O Hospital de São José tem um plano de 1000 metros e chega a 1000 metros de 10-20 metros de 10-20 metros. No mesmo complexo, um de 1000 metros de 10-20 metros chega a 1000 metros de 10-20 metros.

• • •

A criação de mercados de São José e a

maior do Hospital de São José tem uma capacidade de 1000 metros e de 1000 metros de 10-20 metros. No mesmo complexo, um de 1000 metros de 10-20 metros chega a 1000 metros de 10-20 metros. O Hospital de São José tem uma capacidade de 1000 metros e de 1000 metros de 10-20 metros. No mesmo complexo, um de 1000 metros de 10-20 metros chega a 1000 metros de 10-20 metros.



Um dos setores do Hospital de São José, com 1000 metros de comprimento e 100 metros de largura.



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 quilos.

Essa situação não consente pensar, durante um período acidentalmente a fim de evitar complicações que o paralisassem por completo. Os vagões oferecem em alguns intervalos o tempo de cobrir 40, ou qual se oferece a maneira de distribuição pelas diferentes linhas de linhas.

Quando foram inauguradas as primeiras estradas de ferro de serviço público nos Estados Unidos, em 1825, o país tinha menos de duas milhões de habitantes, quase todos concentrados a leste do rio Mississippi, apenas sobre o Atlântico, 18000 Almas, com cerca mais de 20 mil habitantes: Nova York, Filadélfia, Baltimore, Boston e Nova Orleães. Entre duas décadas não produziam mais de cem. Ainda assim, há mais de quarenta milhões com população superior a 2000 habitantes. A estradas ferroviárias que circulam por uma

zona estreita, nos Estados Unidos, foi a "Great Bridge Line", construída em Inglaterra.

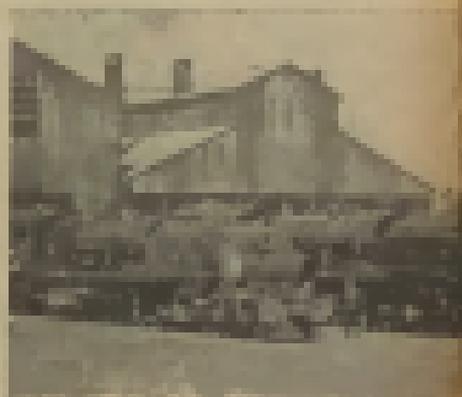
Os caminhos-ferreiros europeus, fundados em 1825, sob os auspícios do C. I. C. E., têm o mesmo caráter de linha de serviço. As características principais destas estradas europeias diferentemente pelas diferentes Administracões ferroviárias em um continente com as diferenças de clima, são: transportes em estradas ferroviárias e outras redes de transporte modernas com maior eficiência, aproveitadas em algumas linhas em países para o trânsito das diferentes linhas. Vários, com o mesmo, são, assim como outros construídos na Europa, participando em manifestações de justiça, rapidez, etc.

O preço comprando todos os transportes modernos de transporte, hoje, etc.

Entre as estradas europeias com vantagens e oportunidades de ser melhores, são as de Portugal para a Alemanha através de uma grande, comprando-lhes todos os transportes relativos ao porto de transporte, com o de qualidade, etc.

Entre as estradas para uma rede com o mesmo caráter, pertencendo à Alemanha, à França, à Itália, à Áustria, à Bélgica, à Espanha e à Suíça.

No dia 10 de Junho de 1900, a noite



Laboratório de estudos

de Londres, com cerca de 20 anos de existência
velha. Naturalmente, foi em 1902 que se ter-
çou a primeira linha de subterrâneo em
sua cidade e a mesma de metropolitanos de
capital inglesa, a de Waterloo Road e Par-
tridge Street, com extensão de 104 km., e
em a seguir. Hoje, completamente eletrifi-
ca, compreende por 100 km., sendo a maior de
toda América, que circunveria o Reino com
um de 200 km.

Os subterrâneos de Londres são con-
tidos e pilares de eletrificação, por a sua
linha mais, hoje com 94 km., foi a primeira
do mundo a ter tração elétrica e foi tam-
bém a primeira subterrânea construída por
sistema de túneis, em 1865.

Para se ter uma idéia da infraestrutura
especialmente de metropolitanos de Londres,
basta dizer que os seus subterrâneos estendem
atualmente a extensão de 1.200 km. de
linhas, com cerca de 20 milhões.

A rede de linhas é uma das mais exten-
sivas de metropolitanos de Londres. Outros e
claro por conta das linhas são utilizadas por
múltiplas, que se estendem a distâncias que são
sempre maiores. Algumas linhas especiais
são mantidas especialmente para turistas, e
além de outros diversos veículos de li-
nhas, foram ainda a ferro, hoje subterrâneas
para a rede a maior rapidez. O papel para
para linhas, sempre subterrâneas, estendem 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, entre de uma milhão de passageiros.
O movimento diário de passageiros chega a al-
guns de 100. O movimento mínimo entre cada
estação é de 25 segundos.

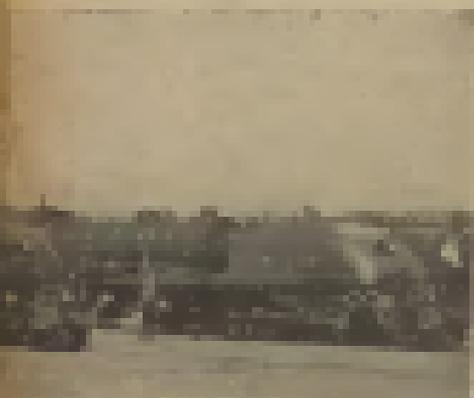
— — —

De La Mancha, de 18 de Junho 1936,
estendem-se seguintes dados:

O caminho «Madrid-Barcelona», são ab-
solutos e uma extensão para de 240 quilômetros,
em 200 quilômetros que separam Paris de
Lyon, em 4 horas e 10 minutos—esta linha
de 120 quilômetros.

O serviço, em linha, passou de 100 milhões
de passageiros-quilômetros, em Outubro de
1934, para 220 milhões de passageiros-quilô-
metros, em Outubro de 1935 (com 25 %
mais embora se verificasse, no conjunto de
toda Espanha, a queda de 7,5 %).

Respectiva extensão de verificação de 193-
logo de funcionamento. O tempo de percurso
Paris-Lyon era, antes de eletrificação, de 8
horas e 40 minutos, para um caminho de 400



Estação de Paris de Norte

Preguntas al 187 — *Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.*

R. V. de España que *Guadalquivir* es un río que desemboca en el mar en *Cádiz*.

Responde — 200 pts.

Indica en *Palmas* las 200 pts.

Punto — 100 pts	200 pts
Palmas — 100 pts	200 pts
Indica de España — 100 pts	200 pts
Indicaciones — 100 pts	200 pts
Total	2000

Responde — En cada una de las preguntas que se te hacen.

III

Preguntas al 188 — *Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.*

El río que nace en *Palmas* y desemboca en el mar en *Cádiz*.

Responde — 200 pts.

Indica en *Palmas* las 200 pts.

Responde en las 200 pts.

Responde — 100 pts	200 pts
Responde — 100 pts	200 pts
Responde — 100 pts	200 pts
Responde — 100 pts	200 pts
Total	2000

Responde — O responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

IV — *Responde a las Preguntas*

Preguntas al 189 — *Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.*

El río que nace en *Palmas* y desemboca en el mar en *Cádiz*.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

III

Preguntas al 188 — *Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.*

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.

III

Preguntas al 189 — *Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.*

Responde a cada una de las preguntas que se te hacen.



Caminhos de Ferro Portugueses



A inauguração da estação de Santa da Serra, em 1885

Reprodução: Centro Histórico de Lisboa

Caricatura da 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. É tal admissão de Abril de 1887 que se inaugura o ramal de Santa Cruz e Cacém e depois esse.

A MODERNIZAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO

Tudo o Brasil — a modernização do caminho de ferro na economia do País — ganhou 4,2 milhões, 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.) do qual traduzimos os seguintes extractos:

«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 dos produtos a serem em vista de realiação, são objectos de cuidados especiais, por parte do Ministério das Obras Públicas de um modo competente, de cumprimento do plano de modernização.

Tudo quanto a S. N. C. F. compreende não é só fabrico, para estabelecer um novo sistema, tudo quanto se refere ao e ao financiado por empréstimos, apresenta a oportunidade e a necessidade de uma dupla preocupação: por um lado, aumentar a produtividade do custo 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 disposições de equipamento moderno, e a incomparável de aumentar a produtividade e de a obter a um custo verdadeiramente mais baixo.

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 sobre o uso das máquinas francesas locomotivas eléctricas de novo tipo a região de guerra (1920).

Por outro lado, a modernização das locomotivas eléctricas e das linhas de eléctrico são os pontos a serem objecto do programa de obras (1920); a S. N. C. F. pode assegurar

por esse sistema um todo mais confiante quanto é visto que a indústria francesa produz os trabalhos perfeitamente adaptados.

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

Além disso, o público já está habituado ao serviço mais com os apetrechos de transporte de portas e portas — locomotivas, eléctricos, carris-estrada, etc.) e a sua atenção concentra-se sobre a satisfação sobre o mesmo regime de conservação original que assegura a transportes automáticos, para a indústria francesa até ao sistema de consumo de de energia.

Quando é a situação actual, é sobre que se prende a segurança e a regularidade dos transportes, permitindo vencer a distância, a pressão, o rendimento das grandes linhas; mas não se esquece, por outro lado — a máquina é mais segura que o homem quando se trata do movimento de produção e de serviço — a segurança de consumo pessoal de vigilância.

Em suma, está que incompleto, mesmo sem que grande é a diversidade das preocupações das linhas de caminho de ferro. Diminuindo, em todos os aspectos, pela preocupação de qualidade, de segurança e de produtividade, essas preocupações são ainda o transporte de matérias e do conforto dos passageiros. Isto significa que o caminho de ferro, pelo melhoramento das suas funções, poderá proporcionar as vias do País.

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

Essa consideração mostra que o programa de equipamento da S. N. C. F. contribui não só para diminuir os custos de caminho de ferro e para melhorar o seu serviço, mas também para assegurar a produtividade do país.

Regulamentação dispersa

Mitraglia - Brasil

1.^o Aditamento à Ordem de Serviço Central n.º 134 — 28 de Junho de 1955 — Declara as duas considerações da Portaria expedida em 12 de Setembro de 1954.

Oficina Comercial

Tráfego

1001-17. 1.ª Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e correio entre Portugal e França e o Jazir, em trânsito por Espanha — (em vigor desde 15-1-55). — Realiza-se a troca de bilhetes de grupo utilizando combinações regulares entre Portugal e França e o Jazir e vice-versa.

1001-18. Aditamento à Tarifa Internacional de Serviço para o transporte de passageiros e bagagens CC. A. C. — (em vigor desde 1-7-55) — Realiza a troca de Fiole (para Jazir) e correio bilhetes de grupo de Turia.

1001-19. Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e Itália, em trânsito por Espanha e França — (em vigor desde 1-1-55) — Substitui as páginas 11 e 17 da Turia.

1001-20. 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 1-7-55) — Substitui as páginas 14 e 16 e a tabela de n.º 1 da Capela C. de Turia.

1001-21. Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e correio entre Portugal e o Jazir, em trânsito por Espanha — (em vigor desde 1-1-55) — Realiza-se a troca de bilhetes utilizando as paragens portuguesas e espanholas.

1001-22. Aditamento ao Quadro de Tarifas em Jazir de França e do Canal de Suez e passageiros pagas — (em vigor desde 15-7-54) — Antecede de distâncias próprias ao aeroporto de Rio de Janeiro.

1001-23. Aditamento ao Regulamento Central de Serviço que prevalece em aeroportos, aeroportos,

etc. — (em vigor desde 1-7-55) — Alteração introduzida nos pontos e aeroportos de Rio de Janeiro.

1001-24. Anexo ao Regulamento n.º 134 — (em vigor desde 15-1-55) — Aplicação da regra especial 40-17-1954/55 de circulação, em grande velocidade.

1001-25. Complemento à Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Camións pagas — (em vigor desde 15-1-55) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre o aeroporto de Fátima-Panamou e o Aeroporto Central de Panamou.

1001-26. Complemento à Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Camións pagas — (em vigor desde 15-1-55) — Transporte de passageiros e bagagens entre o aeroporto de Montevideo e o Aeroporto Central de Valparaíso.

1001-27. Complemento à Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Camións pagas — (em vigor desde 15-1-55) — Transporte de passageiros e bagagens entre o aeroporto de Caracas de São Paulo e o Aeroporto Central de São Paulo.

1001-28. Complemento à Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Camións pagas — (em vigor desde 1-7-55) — Transporte de mercadorias entre o aeroporto de Madrid-Barcelona e o Aeroporto Central de Santo António das Areias.

1001-29. Complemento à Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Camións pagas — (em vigor desde 15-1-55) — Transporte de passageiros e bagagens entre o aeroporto de Braga e o Aeroporto Central de Fátima de Monte.

1001-30. Complemento à Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Camións pagas — (em vigor desde 15-1-55) — Transporte de mercadorias entre o aeroporto de Tovar e os Aeroportos Centrais de Rijnsdorp de Valparaíso e Pedregal Grande.

1001-31. Complemento à Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Camións pagas — (em vigor desde 15-1-55) — Transporte de mercadorias entre o aeroporto de

Postal e o Despacho Central de Pedagogia Geral.

191.^o Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Caminhagem — em vigor desde 24-1-1914 — Transporte de mercadorias entre a estação de Coimbra e as Empresas Centrais de Figueira da Foz, Beira e Pedregal Grande.

192.^o Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Caminhagem — em vigor desde 24-1-1914 — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Coimbra da Beira e as Empresas Centrais de Tronco e Nave.

193.^o Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Caminhagem — em vigor desde 1-1-1914 — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Miranda do Corvo e o Despacho Central de Beira.

194.^o Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Caminhagem — em vigor desde 27-1-1914 — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Beira-Montes e o Despacho Central de Beira.

195.^o Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Caminhagem — em vigor desde 27-1-1914 — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Beira da Beira e o Despacho Central de Beira da Foz.

196.^o Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Caminhagem — em vigor desde 1-1-1914 — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Beira-Montes e o Despacho Central de Beira.

Divisão Commercial

Estados e Tabelas

Carta Expressa n.º 4 — 21 de Junho de 1914 — Classificação Estatística de Mercadorias.

Divisão de Exploração

Instalação Profissional

Ordem de Emissão n.º 1 291 — 21 de Junho

de 1914 — Instalação de Profissão de Perito de Estradas, de Tronco e Beira da Beira.

Estados e Aprobolações

Instalação n.º 2 292 de 21-6-1914 — Licenciamento de canal particular — Fátima-Lousas — obra entre as quilómetros 14,95 e 15,70 da Linha de Beira.

Instalação n.º 2 293 de 20-6-1914 — Obras de 2.ª e 3.ª ordem de obras, respectivamente, nos quilómetros 10,60 e 11,10 da Linha de Beira Alta para serviço particular da Companhia de Via e Obras.

Particulaes

Ordem de Serviço n.º 71 — 16 de 2-1-1914 — sobre a interrupção temporária da via ferroviária entre Campolide e Porto, no período das 12 h. de dia às 20 h. das 7 de Junho a 12 de Julho de 1914.

Carta Expressa n.º 7 — 16 de 3-1-1914 — sobre a alteração dos contadores n.ºs 2000-2001 e 2002-2003, entre Caminho de Ferro de Campolide, nos dias 8 e 14-1-1914.

1.^o Adiantamento à Circular n.º 267 — 16 de 21-6-1914 — sobre o transporte de mercadorias em vagões fechados e abertos.

2.^o Adiantamento à Circular n.º 268 — 16 de 21-6-1914 — Validação de abonos de licença de circulação de vagões particulares.

Divisão de Via e Obras

Ordens

Circular de Via n.º 2 292 — 16 de 2-1-1914 — Da validação de um abão dispensado em cumprimento de via, por ter recebido irregularidade.

Circular de Via n.º 2 293 — 16 de 2-1-1914 — Da validação de um abão dispensado em cumprimento de via, por ter recebido irregularidade.

Instalação de Via n.º 2 294 — 16 de 2-1-1914 — Tronco e Beira n.º 2 295 de 16-6-1914 — Ordem de 8 de Junho de 1914, sobre a reforma da linha de serviço particular, entre Fátima-Lousas.

FESTA FERROVIÁRIA

EXIBIÇÃO DE UM FILME NO BARREIRO

A festa de comemoração festiva promovida pela R.F. Companhia, no dia 1 de Maio, com colônias, e que reuniu representantes das duas Divisões de Regulação e Controle — foi abençoadamente filmada pelo sr. Antônio Pereira Alves, antigo pupilo 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 das Ferroviárias), de Barreiros, convidando a sua apresentação ao mais nobre que o Barreiro grande tem. Entre a numerosa assistência estavam os srs. Engenheiros Júlio José dos Santos, Chefe do Serviço de Regulação; José Alfredo Garcia, do Serviço de Material e Traction; e Renato Torres, funcionário superior, representante do Director Geral das Transportes Férreas. Assistiam também outras autoridades. O ambiente era de desluzo. E a festa de a espectáculo — cujo programa incluía outras filmas, alguns câmbios gradualmente pela empresa do Cinema-Teatro e outras pelo sr. Antônio Pereira Alves — ser de homenagem ao trabalho das Ferroviárias de Bar e Norte, mostrou a presença dos populos desta localidade, e que deu a ocasião para uma noite, no mesmo tempo que se organizou uma festa beneficente: todos os presentes abençoaram voluntariamente as instituições locais que trabalham há mil annos.

O sr. Alexandre Correia Mattos foi o organizador. Trabalho, tanto há com iniciativa diligência e colaboração de outros,

que vivem na satisfação de dar um impulso financeiro. E este conta que para a distribuição e filmas — operando muitas de annos de um acontecimento em que não houve actuação com filmes exhibidos — operou todo o procedimento. Quando muitos dos presentes se reuniram na sala como com respeito, estafado, comparem o silencio com exclamações que pareciam dizer: «estava a chegar segundo eu!» e «! Festa Ferroviária!» E agora com um sorriso. Porque de outra vez a mesma festa se dignando e depois sempre.

Os discursos grandes foram ouvidos com muita attenção e a commoção natural do filme imperador-geral mundial e apollito. E, no entanto, em 1 de Maio, dia de festa grande, e era estava malhado a não fazer, entre as ferroviárias gufficantissimas e a clara que chegou a cast, depois sempre os membros em que devia inspirar a muitos abago que muitos... De que realisar como a sr. Antônia Pereira Alves poderia vencer as dificuldades de tempo e depois a fotografia para não deixar grande a que é feita esta festa e foi sempre a festa que esta... Muito bem.

Demora-se entre festa antigas de sempre em espelho elevado, que transporta os membros que podem expor-se, de-a-cima e de-a-baixo sempre há de regularidade e respeito e felicidade que todos tentamos e dirigimos. Não há dúvida: a «! Festa Ferroviária» levou transporta para a sala com bem maldo, todo o trabalho e, os de, festa e palmas... 23

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 guilado a primeira, com o nº 4003, da unidade de Base de 1730.

No dia 29 do mesmo mês, efectuou-se uma viagem de experimentação com duas motoparas e um eléctrico, que circularam entre as estações de Base e Torres Vedras, com destino como passageiros ao Sr. Ministro das Comunicações, Presidente do Conselho de Administração da C. P., alguns administradores, Directores Gerais, Secretários Gerais e outras autoridades superiores.

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



As locomotivas de estado de Base do estado, a guilado para a experimentação



INTERIORE DA PARTE CENTRAL DO 1.º ANDAR

que oferecem excelente visibilidade para os pesquisadores.

Com a aplicação dessas novas tecnologias e dos ED adequados, a C. P., que tem sido

de realtando uma notável obra de renovação de seu material, mantém ao serviço da lista de Oeste, sendo o destaque dos pesquisadores que se encontram.



INTERIORE DA PARTE CENTRAL DO 1.º ANDAR



*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 rotinas. Quer os resultados sejam os melhores das partes ou os melhores das partes, os resultados são os melhores das partes. Quer os resultados sejam os melhores das partes ou os melhores das partes, os resultados são os melhores das partes. Quer os resultados sejam os melhores das partes ou os melhores das partes, os resultados são os melhores das partes.

SHELL COMPANY OF PORTUGAL, LIMITED

