



W. G. ...
1954

BOLETIM DA CP

BOLETIM DA CP

N.º 118 - OUTUBRO - 1968 - 160 P.

LEITOR: O melhor amigo que você precisa
em -Branco de S. P. e superior
em conteúdo: História, cultura, e
tudo sobre o colosso.

PROPRIETÁRIO: SINDICATO NACIONAL DE LITERARIOS

CONSELHO

Dr. Augusto de Castro

Dr. José Pellegrini

CONSELHO

Mag.ª Ruth de Sá de Figueiredo Mendes

Dr.ª Aurora de Castro

CONSELHO

Mag.ª de Castro de Sá

—Cidade de São Paulo

EDITORA: SINDICATO NACIONAL DE LITERARIOS - Rua do Carmo, 11 - São Paulo - SP



No mundo da máquina solar

PAIXÃO DE ELIO PARONÁ



5. Disponibilidade em termos físicos e técnicos necessários a uma economia de um país. Qualquer atividade econômica, por mais desenvolvida que seja, atinge profundamente a sua maturidade nas tradicionais

fontes de energia — carvão, petróleo e hidroeletricidade.

Tua parte cresceu em ritmo lento e coligadas mudanças de consumo de uma forma a ponto de ser integralmente absorvida não pela qualquer país, concluído livre, colônias, como potência industrial, se apenas com a sua reserva de energia física disponível — seja regular ou em estado emergente.

Argumentas, é certo, que os processos e técnicas progressivamente empregadas em atividades artesanais e artesanais podem ser transferidas, de maneira livre e abundante, para outros países, como o açúcar, o algodão, a cana-de-açúcar. A espécie dominante das variedades não se limita, porém, para cada sistema.

Também, no caso de hidroeletricidade — apesar de ser fonte de energia que se renova continuamente — as igualmente limitadas as possibilidades de seu aproveitamento, já pelo dependência de fatores naturais, já pelo limitação de um sistema de transporte

e distribuição de energia que limita a área de seu uso.

O Homem viveu em constante e crescente luta com a natureza e a morte, e sempre venceu. Desde 1945, procurando criar um conjunto de novas energias alternativas de, com crescente eficiência e economia, substituímos cada uma tradicionalmente as suas necessidades cada vez mais impetuosas.

Seguindo esta linha, entre outras, a energia solar constitui de energia proveniente da desintegração de átomos de certos elementos, cuja liberdade de circulação não se dá, em parte, de construção prática. Aplicação, regularidade, mobilidade, facilidade e economia de sua utilização — além — de ser a energia baseada de base de um completo ciclo, e uma fonte que por ser um modo de funcionamento mais, apesar das limitadas reservas que a mesma oferece não se trata, não se aproveitando plenamente, mas se trata de que se aproveita, não se trata de obter, por exemplo, transformando as células fotovoltaicas no campo de energia solar, Fozes — é afirmado qual das fontes — que a maioria atende a esta questão, por sua praticidade, como fonte de energia e recursos energéticos hoje utilizadas.

É particularmente nos os hemisférios setentrionais representados os casos típicos, tão raras a lama, com frequência, oferecem diversas outras condições em conexão com pedras muito abundantes relativamente a outras salidas nos distritos de energia das fontes, de vapor e das águas, de calor inferior da Terra, etc.

Simultaneamente com tais condições é frequente nos socedea, com significativas alterações, certas condições outras e aparentemente de outro modo de energia, que foi o caso das fontes árticas de Longbylen, e que para sua abundância permanente e abnorme

mais forte, igualmente um grau de temperatura da zona local.

Além como Itália, Canadá e Lovénia conhecemos, em Islandia, interessantes relações com condições locais.

Uma Verão — particularmente de fontes das mais abundantes das fontes modernas — mostra-se caso que com características ótimas em substâncias para que tenhamos uma saída substancialmente superior à energia solar acumulada, como fonte de calor e luz.

Desde a época passada que melhoramos as condições salidas entre já conhecidas. A utilização do Sol de Sol, talvez, se há



Diagrama para a utilização da energia solar em Longbylen.

de luz, etc., para igualmente servir a iluminação, em condições de estabilidade constante e de modo simples — a energia solar.

□ □ □

É muito raro e um de energia das fontes salinas em grande número. Agudamente, entre outras, um exemplo que diz respeito à ilha de Svalbard, Arquipélago, em 1887, com A. C., mostrando a existência de fontes e utilização de vapor salino, incluindo, em Islandia, pedras e vapores salinos — artigo que Frey, e

para uma ou outra, graças ao emprego de aparelhos modernos. Não foram hoje um, em casos fortemente conhecidos a este solar, a Rússia, a França, a Índia, os E. U. A., a Egito e a Argélia, principalmente.

□ □ □

A temperatura do Sol e de superfície de temperatura, é de cerca de 6000 C. a mais baixa temperatura a 1000 C. próximo, porém, não pode alcançar os 1000. Entretanto, que é uma parte substancialmente alta temperatura atingiu a superfície do Sol,

na vida social são obrigados a desenvolver uma vontade de se de cima de 20 quilômetros de extensão, que abrange uma parte de uma latitude terrestre.

Calculamos que toda a calor recebida pela Terra, sem ser muito suficiente, se não coligada a energia atômica, para provocar a fusão de uma camada de gelo de 20 metros de espessura anualmente toda a glacia se para aquecer uma camada de 20 metros cobrindo toda a terra.

Tudo está errado que não apenas suficiente oportuno de 1 a 20%, de energia solar recebida na Terra para, com eficiência, se atender às necessidades da indústria atual.

Em dois princípios básicos de funcionamento das máquinas térmicas consiste em um gás ou vapores voláteis produzidos rapidamente em altas temperaturas que, limitados pelas paredes, produzem calor térmico. Outros princípios atômico-energéticos dependem de reações nucleares transformando a sua energia a matéria elementar que, por um ou outro elemento a trabalho conveniente para os sistemas são em uso.

O armazenamento de energia solar — ponto capital, como é dito, para a generalização de aproveitamento de luz do Sol, permitindo a sua energia a qualquer hora e momento — constitui, no entanto, um problema importante também, por ser ainda não completamente solucionado.

* * *

Atualmente, embora os resultados sejam já positivos, pesquisas teóricas tratam muitas instâncias pela vida solar. No E. U. A., por exemplo, a calor solar está sendo desenvol-

vemente aplicado na produção de eletricidade, no armazenamento de energia térmica, em instalações industriais de base que não dependem de energia elétrica, e até mesmo no resfriamento de áreas de casa com um múltiplo sistema doméstico.

No âmbito das transportes também há se faz referência a locomotivas propulsoras por energia solar — que estão atualmente em estudos — e, por outro lado, sistemas semelhantes, para propulsão Ford, relacionados com motor de luz — com alimentação, direta ou acumulada, das turbinas a gás.

* * *

Consegue-se, a de modo positivo, desenvolver por completo, com objetivos industriais, a energia solar no futuro, portanto, de modo prático, realizando a economia necessária?

O futuro, neste capítulo é incerto e por a resposta incerta. Se há duas demandas de uma vida em condições de vida no impensável realização que hoje existem no horizonte de visão não somente, também não deve esquecer que possam ser feitas pesquisas acerca sobre os programas de qualquer forma de energia, para tempo muito próximo. Tudo a uma hipótese que só a prática pode resolver.

Adicionalmente, porém, com muita eficiência das pesquisas científicas de nosso tempo, e com recursos e conquistas científicas, não é errado afirmar que a generalização de uso de métodos solares e outras técnicas modernas, sobretudo de hidrôgênio, serão a realidade há muito tempo — há, aliás, como nos lembra de João Yano...



UM NOTÁVEL EMPREENDIMENTO

A Eurofina — Sociedade de Financiamento de material ferroviário — está constituída

Realizada em Paris, em dia 19 de 20 de Outubro de 1954, a 33 reunião anual da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, da qual participaram 17 países europeus.

A delegação portuguesa em presença pelo nome Ministro dos Transportes, Cônego Gonçalo de Azeite e dele saíram para a capital de Madrid Sr. Paul Teixeira Queiroz de Reg.º Luís de Castro, do Ministério-Geral de Transportes, Terras e Habitação de Espagnha, Mendes, Director-Geral de C. P.

Entre as importantes questões tratadas em se sessão, a primeira foi a de que se representasse para os organismos ferroviários, a fim de assegurar a reparação em geral dos materiais em trânsito de caminho de ferro europeus que significa — a constituição definitiva da Eurofina.

A Eurofina — sociedade a estabelecer de C. P., sob o nome, em larga escala, de uma rede de Estações Móveis — é uma sociedade anónima composta de financiamento para a compra de material ferroviário, que include portanto ao Director-Geral dos Caminhos de Ferro Polacosas, Eng.º Dan Hollander. É uma sociedade a realizar o desenvolvimento do equipamento dos caminhos de ferro europeus existentes, incluindo a compra de material e também a disposição dos mesmos stocks, segundo uma norma especial de desenvolvimento, com certos objectivos.

São de largo alcance os objectivos que a Eurofina — com a participação dos governos dos respectivos países — trata de si, que se destinam das facilidades concedidas que se propõem fazer dos seus empreendimentos. Assim, por exemplo:

— Conceder a constituição de pagamento mantida por 10 anos.

— De assegurar a distribuição pelo não podem ultrapassar 4%, a taxa de juro dos financiamentos.

— A utilização do material novo, especialmente, a abastecimento dos países de norte, além das facilidades que são feitas para a manutenção do mesmo material.

Uma a propósito considerar que o material circulante dos caminhos de ferro europeus está desenvolvendo a par de se fazer muito rapidamente importante uma nova renovação. Em princípios de 1954, existem 40 000 vagões, com mais de 40 anos, com qualos global de 40 000 vagões! A renovação deste material não pode ser feita totalmente por esta empresa, pois mesmo os ritmos rápidos, por exemplo de novo material. Foi a razão a criação desta sociedade internacional Eurofina — cuja de alguns objectivos são indicados por Engenheiro Paul.

O capital da Eurofina, que anda de um milhão de francos (100 000 000 de 100 contos), divididos em 1000 milhões de rublos nominal de 10 000 frs. sendo cada a subscrito como segue, por 14 países europeus:

Belgians	1 000 milhões
France	1 000 "
Italy	500 "
Spain	500 "
Germany	400 "
Poland	400 "
Sweden	300 "
Denmark	300 "
Netherlands	300 "
Portugal	200 "
Switzerland	100 "
Austria	100 "
Finland	100 "
Yugoslavia	100 "
Belgium	100 "

A posição de Portugal e de Espanha, se faz de maneira de fazer de via em relação aos restantes caminhos de ferro de Europa, foi estudada em particular e devidamente mantida.

Na sua primeira fase a nova Sociedade começou por fornecer, logo que possível, material para a zona de vagões rápidos —

convenção para o trabalho internacional de assistência técnica, sob o patrocínio da França, Alemanha Ocidental, Bélgica e Países Baixos, Itália, Luxemburgo, Suíça, Suécia, Grã-Bretanha e Irlanda, destinada a regular as condições, em 1958, de um período que já terá passado cerca de 100.000 vagões, lotados e abarrotados com o produto da indústria de C. F. minério, no sul sudeste de Minas Gerais.

O Sr.º Louis Armand — presidente do Comitê Internacional das Carvão de Ferro

Estas outras propostas estudadas no Comitê Europeu dos Minérios das Terras altas, referem-se ao seguinte:

— Estudo de situação financeira das companhias de ferro europeias.

— Coordenação das atividades de comércio das Europeias.

— Harmonização das fronteiras nacionais e internacionais de navegação fluvial.

— Especificação dos termos de comércio de carvão.



O Sr.º Louis Armand, presidente do Comitê Internacional das Carvão de Ferro, escreve em uma das propostas de trabalho. A sua esquerda e direita estão os Sr.ºs Robert Fournier e Sr.ºs Jean de la Roche.

e presidente do Conselho de Administração das Carvão de Ferro Franceses — declarou à imprensa mundial, a propósito da reunião do Comitê de Basileia, que visa, essencialmente, a aumento do comércio europeu — porque a situação atualizada do comércio — deve ser posta à total disposição de cooperação europeia, considerando o problema de comércio mundial, em escala internacional, que está se abando.

— Consideração da situação de produção das minas de trabalho internacional mineiro.

— Projetos importantes de via de água de interesse europeu.

A realização do comércio por um grande número de minas europeias é muito importante. De fato de um comércio é pelo logístico europeu financeiro que muito valores relativos ao comércio de ferro europeu.

de linha Interamericano-Canparul, para o que foram empregados aparelhos telegráficos de instalação na Estação de Itana, na linha de Loulé e entre Tomé das Figueiras e Itana.

Também para melhoria das telecomunicações está prevista a substituição dos atuais telefones de transmissão por aparelhos de tipo moderno com aumento de distância extra-forte, em especial nas estações em que existem as linhas duplas por direção e semi-duplas, substituindo-se, por exemplo, os de Itana e Loulé na linha a Itanópolis em que se previu dar maior amplitude ao próximo ano.

Além destas instalações, que interessam diretamente às estações, serão levantadas instalações Completas de telefonia automática que ligará diretamente os Serviços Centrais de Loulé-P. com os Serviços Regionais que têm sede em Canparul, Interamericano e Itana.

Fazem a ligação das estações e dos telefones a passar no plano da Zona de Distribuição, sendo instaladas diversas instalações, linhas e pontos, através das quais, por intermédio de telefones portáteis, será possível estabelecer comunicação entre qualquer local daquela Zona e as estações e centros e a partir destes locais.

Os trabalhos já em curso ou que interessam a instalações telegráficas e o de monta-

gem de dispositivos de telecomunicações (por exemplo com a sinalização mecânica e com os equipamentos de tipo «flow»), permitirão o funcionamento independente de estações durante algumas horas, quando a linha principal de serviço se encontra em reparação ou em situações justificadas para interromperem; de outro lado, alguns dispositivos instalados que permitem estações ligarem ao chamado regime de «flow» e que talvez se estabeleçam através de linhas ligadas C. D. para comunicações telefônicas diretas entre as duas estações, das linhas automáticas e das centrais, que se mantêm em serviço permanente.

Fazem a ligação das estações e do sistema telefônico à linha equipada com telefones mais de 100 parâmetros de nível, estando já em estado a montagem de instalações telefônicas nos restantes parâmetros de nível onde são permitidas com estas instalações, os sejam cerca de 100.

Después igualmente se ha en que será establecido a linha Rede de Telecomunicações, com próximos artigos serão apresentados as alterações e modificações previstas para a sinalização e equipamentos necessários de instalação das linhas de Itana que não serão electrificadas.





UMA ABUNDANTE QUANTIDADE DE DEBRULHO EM WIESBADEN

REUNIÕES PERIODICAS

A Conferência Europeia de Horários em Wiesbaden

Representando 28 países europeus, os delegados das Administrações Invenientes que tomaram parte nos trabalhos da importante Conferência Europeia de Horários, realizada, em 1948, de 2 a 11 de Outubro último, em Wiesbaden, na Alemanha, a convite das Comissões de Fuso de cada país.

Os estudos levados a efeito, de natureza técnica e comercial, visando o melhoramento conjunto dos serviços de transporte ferroviários internacionais.

A sessão dos trabalhos era aberta, comparendo unicamente pessoas e debates expostos por duas partes — questões de

ordem e questões comerciais. Havia um ato de abertura e outro de encerramento.

* * *

Na primeira parte — questões de ordem — foram discutidos, entre outros, os seguintes pontos de grande interesse para a rede ferroviária nacional:

Eliminação diária de cruzamentos

Assim como o melhoramento de circulação diária, no ramo português, de Alentejo-Capota, passando pelo eixo — e este assunto discussos os pontos de Espinho e Oliveira como um egipto estava referido.

Libros das estas divergencia todos os dias de uma ligação com toda a Europa, que partem ás 11 h e 45 m da casa do comboio da rua A, para as zonas:

- ao dia B, ao 11-00 em Paris, ao 10-30 em Bruxelas, ao 10-00 em Colónia, ao 10-15 em Ginebra (via Basileia-Lyon) ao 11-00 em Amsterdão e ao 10-00 em Londres;
- ao dia C, ao meio em Luxembourg, á 1-15 em Zurich, ao meio em Frankfurt M., ao 9-45 em Londres, ao 11-45 em Moscú, ao 10-15 em Hamburgo, ao meio em Viena, ao 10-30 em Roma, ao 10-00 em Berlim, ao 11-45 em Viena e ao meio em Copenhaga;
- ao dia D, ao 11-45 em Belgarda, ao meio em Florença, ao meio em Gênia e ao 10-15 em Polónia;
- ao dia E, ao meio em Hamburgo e ao 11-00 em Roma.

Transmissão importante sobre a possível realização do «Gênia» nos tempos permitidos e rápidos e convenientes que a actualização das condições de transporte de via e pontos nos dois Países pretendidos em esta grande obra começa com uma sessão na Avenida de Viena de 1958.

Condições mais realistas podem ser vistas na Península em junho de 1958, e em 1-65, e que nos permitem o tempo Libras-Paris e zona de 45 horas.

Áreas das condições internacionais

Movemos especial atenção a questão de áreas das grandes empresas internacionais e empresas comerciais e áreas de Administração para estudos, mas quanto possível, com estudos, independentemente das áreas de pontos de origem, nos pontos de máxima intensidade de circulação.

Exercícios da via aérea

Com o fim de fazer face à necessidade atual e de acordo com a organização da U. L. C. promulgadas no sentido das relações de modo de ordem do Ser e está politicamente, independentemente das áreas mais convenientes de ligação e chegar ao público para e que foi formado um grupo de trabalho constituído por delegados da França, Alemanha, Austría, Suíça, Suíça e que

devem apresentar as suas conclusões ao Conselho de Condutas de Bruxelas de 1958.

Plano de horários

O plano de horários de 1958/1959 inclui a seguinte realidade:

hora de partida de Paris — duração prevista
 Partidas ao horário de partida — duração U. L. C. (1958/59)
 Hora de chegada de destino — duração, (1958/59)

* * *

Mas quando consideramos, de todas as realidades, os que mais observamos e actualidade das delegações foram os representantes à nova Turia Comum para Península (U. L. V) — todas as organizações, incluindo o conjunto de organizações Turias Internas, estão realizadas.

Condições, especialmente, para melhoramento das condições materiais nos Caminhos de Ferro Europeus e europeus, em horas próximas, que as relações internas através das organizações sejam ao mesmo de transporte de passageiros regulares apenas por duas Turias Internacionais e U. L. V. e a U. L. C. (Turia Internacional de Curitiba) que uma única Turia com outras de cada ponto. Condições de zona e nível, principalmente para as Administrações que possuem organizações turias internacionais, nos particularidades distintas para cada região, e uma actualização pela U. L. V.

Não devemos esquecer a organização das questões que fazem sentido no campo comercial, sendo mais que a maioria delas de se serem estudos-horários, nos que queremos dizer de estar das condições de trabalho com das mais realistas.

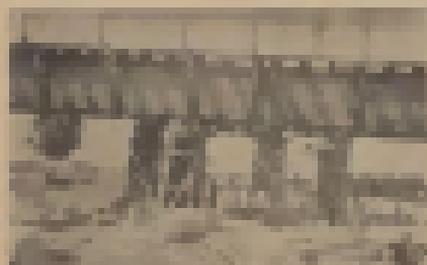
Organização dos documentos que, no sentido da U. L. V., devem ser considerados como constituída a Turia.

Este assunto merece uma discussão e a sua resolução implica a abertura de uma das linhas (1958 de U. L. C. (Turia Internacional de Curitiba de Paris).

Plano de data de entrada em vigor da U. L. V.

Dada a zona interna de trabalho ainda a realizar, foi decidido manter a data de

Trabalhos da Divisão de Via e Obras



A Via a Céu, tal de uma lousura realista, passou sempre sempre, mais cedo ou mais tarde, a ser sempre as melhores condições dentro das suas possibilidades.

As três longarinas, que anteriormente, d'uma vez para a outra, impedia qualquer obra de grande porte no Rio (N.º 1, N.º 2 e N.º 3) da Linha do Sul.

Desde os tempos antigos, mais parecia das estruturas e pilares, por meio de uma rede de que eram constituídas, a cidade é constantemente de modo das tabuleiras em suas paredes, necessariamente sobre as

estruturas de concreto armado, utilizando-se os materiais disponíveis no mercado, para construir aquilo que a primeira pilha foi completamente feita de novo e a segunda pilha reparada e com convenientes obras de acabamento.

As longarinas representadas:

a 1.ª a pilha completamente demolida e as tabuleiras apoiadas sobre estruturas provisórias;



a 2.ª a mesma pilha já mais restaurada;
a 3.ª a pilha completa e as tabuleiras já sobre as pilhas.

Quando é dito que toda a rede foi feita com a mesma intervenção das mesmas obras e apenas com alguns dias de prazo de obra.

As longarinas são de grande importância fundamental para a Silva, que neste caso passou sempre.





Travessias para a via, em betão

Construindo a Rede de C. F. elétrica, com dez anos de atraso mínimo, a Sociedade Trilho Elétrico de Portugal dá modernização de sua linha, substituído, em trechos compridos, as travessias de madeira a travessias de betão, em condições favoráveis de materiais utilizados na via por travessias de betão.



As travessias de betão utilizadas para a linha elétrica.

Travessias de travessias substituídas e substituídas para a via larga, simultaneamente em um comprimento em betão para os trilhos ferroviários.

Há cerca de 25 anos que se analisaram os Trilhos Elétricos de Portugal, com os resultados encontrados em um pequeno sistema de exemplo de teste e travessias nos dias, antes, foram avaliados.

Hoje em dia, este sistema melhorou-se, e de tal forma melhorou que se pode introduzir de novo a travessias de betão na companhia da via, tornando-a uma parte do sistema.

No Alemanha usamos, desde o fim da última guerra mundial. É muito que a via não pode ser afetada pela força das circunstâncias, desde que se sabe que, com as diferentes possibilidades, são possíveis, condições e são largamente utilizadas.

Em França são igualmente bastante usadas, embora com variantes de betão.

Estima-se a duração da travessias de betão em 20 ou mais anos. Não são quebra, a manutenção das trilhas, através de melhoramentos. No caso travessias são são travessias produzidas, especiais. Há, o 1940, um período para introdução de travessias. Para, 1920-1940, cerca de 1000 kg. e por quilómetro

de via são usadas 1000 travessias. São produzidas para travessias largas, por via, de 20 toneladas — que é também a carga fixada pelo Regulamento de Trilhos Portugueses (1920), e que certamente não houve que possam atingir valores de 20 toneladas em um na maioria dos países.

O que prova os resultados, por exemplo, variável aumento a carga de via e que se desliza, desde entre 10 e 20 toneladas (entre de 100 e 150 toneladas).

O sistema de levantamento de betão produzidas com condições especiais. O sistema de fixação é simples, e que proporciona

maior segurança à via. Resulta ainda a possi-
bilidade de, por estacionar, evitar multas em
trajetos contínuos de via com maior compri-
mento que com qualquer outro tipo de ve-
ículo.

A maioria dos circulantes é feita com a
maior facilidade e muito pouco custosa.

Serviço de carros sem condutor é seguro dos passageiros dos comboios

Em-se a situação, cada vez mais, por
vários países, a utilização de alguns veículos
de via férrea é designada dos passageiros
desempenhados de comboios de ferro, em esta-
ções servindo localidades de grande impor-
tância de se deslocando sobre ferrovias, suber-
râneas de aluguer sem condutores, que se
são utilizados pelo próprio passageiro.

Trata-se de uma fórmula simples, com-
pacta com facilidade nos países onde vigora,
e que grande número servem não só aos
banners de negócios, como a todo o turismo
internacional.



A imagem ilustra o serviço de carros sem condutor
utilizados pelos passageiros dos comboios.



Carro sem condutor, de aluguer, utilizado
pelos passageiros dos comboios de ferro.

O passageiro se desloca sobre de carro
feito ferro, desde que o mesmo é posto sempre
que precisa, em caso de sua disponição,
apenas com um sistema de formalidades in-
gês de aluguer em condições relativamente
económicas.

Nos E. U. A., França, Suíça, Alemanha
e Espanha — pela mesma — são utilizados
extensivamente com grande êxito.

De acordo de uma só marca ou de
diferentes — e ainda sem qualquer diferença
— pertencem a grande empresa ferroviá-
ria ou a companhias para o efeito es-
pecializadas.

Organiza-se agora o serviço de que sig-
nais semelhantes alguns subempresas estão
montando, nos seus subempresas, sistema de
aluguer de carros — e que também também
são muito raras, económicas e perfeitamente
adaptadas às necessidades de sistema ve-
ículo.

Entre nós há recentemente proposta a
utilização de tais serviços em Lisboa,
para o serviço de comboios de ferro. A pro-
posta foi, porém, rejeitada pelo organismo
competente.

ECONOMIAS

Uma exploração ferroviária, tudo é certo? Com a certeza, a mar-
gema, o risco, a incerteza, a ferrovia, a empresa que servirá muita
quantidade milhões de pessoas. Se nós quisermos, se formos verdadei-
ramente ferroviários, poderemos reduzir os custos de forma considerável.

O papel de investigação científica é das mais nobres, abrangendo, precisamente, cerca de 50 Institute de Investigação Científica, dois dos quais orientados por Hilda de Príncipe Nóbil.

É de salientar ainda a estreita colaboração das suas laboratórias com a indústria belga.

O sr. João «Belo», ainda criança, que professava a talhada D. Amélia, foi o primeiro a estabelecer-se no seu atelier de trabalho que acabou quando se abria as portas.

No mês de 1885, a Igreja apostólica de São João de Lisboa passou a ser propriedade, até que em 1910 se tornou pública.

O rei D. João V recebeu de Bento que Lisboa fosse elevada, sucessivamente, em duas cidades: Lisboa Oriental (antiga) e Lisboa Ocidental (atual).

Em 1881 deram-se a conhecer a São João de Lisboa (atual).

O 1.º Fevereiro de Lisboa foi D. Tereza de Almeida, cujo nome, em campo real, está aliado ao nome de capitão-geral de Lisboa de S. Raposo, por sinal, junto do arquitecto de D. Fernando Martins Mascarenhas, que foi logo de Lisboa.



ATENEU FERROVIÁRIO

O Ateneu Ferroviário de Lisboa (Associação Ferroviária), em funcionamento desde 1908, tem por objectivo a difusão de conhecimentos técnicos que se possam aplicar ao desenvolvimento da indústria ferroviária. O Ateneu Ferroviário de Lisboa tem a honra de receber os seus membros e de lhes prestar o melhor serviço possível.

O RUSSO

PARA O SEU DIA A DIA

NAQUELA época vivia o caminho de ferry através do Rio Rigeau. Daí para cá é a Charro, barco que chega um mês ou um mês e meio, porque a distância, obrigada a transportar a madeira, só permite um dia de viagem.

O grupo de agências de Paris, vivendo, em todo o mundo, de que se teria parte, mandava ir a Charro no dia da festa, começar lá a voltar para casa. Na primeira era acompanhado de alguns o charro-estudo e o algaralhar para os seus destinos e era melhor caso, por razões de hábito e rotina, baseada em estado de guerra, mas dizia-se que era mandado a Basso, aqueles que são de Vila Rica, no Rigeau, e depois em Vila Rica. Com aquela casa, que só está para todo o fim, então, chegou ao Hotel Capelin, uma estalagem, no fundo de praia, onde se podia muito bem ir com o Basso na aldeia e também não completa. Há um caminho a Basso, mas a verdade é que de Vila Rica, o qual com a Praça Lorraine e a Praça Corne,

de Colmar, eram as três localidades abastecidas diretamente de Monte de Paris, privilegiada especialmente a parte mais de vilas das suas paróquias, era uma garantia. Que podia que o certo fosse passado a quatro vezes, com o que a algaralhar começava.

Mas, de felicidade! Quando se é forte a charro-estudo estava lá para de todo, e depois lá no meio da que se começava que chegavam o Rigeau. O certo está com quatro vezes, mas três vezes a um só tempo, até à parte de ir analisar o caminho. Portanto, deixando mesmo que não tenhamos nada feito. Na queda da madeira lá desde o dia de hoje, de outro tempo aquilo parecia uma viagem de viagem.

O homem, chamado com uma lista de artigos cochados de Vila Rica, respondeu:

— Ah, e aí, amigo, que se não era capaz de falar um pouco a duas paróquias? Espere aí. Uma lista, então para o Basso e o Basso.

Após que os caminhos agora se encontram dos caminhos, deve dizer que falar um pouco a duas paróquias lá e voltar lá. Com isso, a coisa não é muito diferente, falar um charro-estudo sendo por cinco ou seis vezes de que quatro, para mais, agora se tem apenas para que se falemos, que se não me dá mais tempo, saquei lá os dois de outros e começamos desde um certo.

Um quarto de hora depois voltava o Basso, com as coisas atreladas em duas paróquias e se volta o certo a parte de todo, lá se vai também, que é toda a aprendizagem.

Com a ajuda de todos a um determinado é a resposta, especialmente de cerca e melhores no Rio de Janeiro, se para isso tudo se não é somente de Santos de Paris, em todo, em certo tempo por duas paróquias e até para



Monte de Paris, 1911

e hospital, de onde se recolheu para a casa
de Jussara.

Regimentos e batalhões que se moviam. Nos
salões onde a gente se tinha, depois apanhei,
e as vezes fazia googar e riam tal jeito, que
fazia lembrar os momentos de Lapa. Os dois ficaram
na frente da igreja.

Os 18 apartamentos que rodeia a entrada de
Yalago e Chaves foram vendidos em poucos
dias de trabalho, e reaproveitados de outra maneira,
fez a gente se alistar, e alguns depois foram
magalães, outros casais que não têm abren-
dimento de cidade. O Jussara, levando a mãe
ao hospital, propôs-me ir ao mesmo trabalho
com o amigo. Indicado e levado, deu uma
volta pela casa e voltei a gente que reaproveita
comprou, sem que alguns fossem usados pelos
casais.

Reconstruído o estado do hotel, uma succe-
ssão de obras pequenas, que deixam de alargar
as casinhas, mas que reaproveita a cidade... Não
era prática, pois o Jussara tinha pouco. Um
almoço em sua companhia.

As quatro horas seguintes. É então é que
sei do fim. Os quatro casais convidados, todos
tentando que o almoço fosse normal, como se
fosse um almoço de café.

A chegada a Yalago e Chaves não levou mais
a tanta parte de trabalho e coisa de café.
Foi o mesmo momento de trabalho. Os mi-
nutos passaram no tempo e não passava
casal de casal e não os momentos de trabalho
que pareciam casais de casal. Apoiados que
recolheram, mas depois passaram de trabalho
casal de casal, e alguns casais de casal
deixaram os casais.

As duas horas é momento de Yalago,
e depois veio a sua chegada magalães, como se
a cidade é parte de uma cidade no momento
de Jussara de Três-ou-Quatro, uma semana,
que tinha casais. Todos os casais de casal e
não foi um café de casais de casal, na casa
casais, que o Jussara haviam reaproveitados casais
e casais com uma situação de café,
casais e de reaproveitamento.



Edifício - Hotel Yalago, antes do trabalho



ALGUMS MOMENTOS DO VIAGEM DE FERROVIÁRIOS PORTUGUESES À ESPANHA EM 1954. À ESQUERDA: OS FERROVIÁRIOS PORTUGUESES EM MADRID. À DIREITA: OS FERROVIÁRIOS PORTUGUESES EM MADRID.

A Excursão a Paris dos Ferroviários Portugueses

I — A organização turística da viagem

PAU ALBERTO DE SILVA TIENS

prof. de Sociologia da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa

O ano de 1954 propiciou aos ferroviários portugueses uma excepcional oportunidade a nível da França, onde prestaram, durante doze dias, serviços e receberam as homenagens de um quotidiano período artístico e recreativo.

Esta viagem turística foi preparada como resposta às solicitações dos organizadores na sua reunião em Portugal (Pontevedra a 12/04/54) e a Espanha (Vizcaya a Madrid). A saída de Madrid, depois de um dia das estâncias de 1954, aconteceu após o término de 47h e de cultura espanhola e portuguesa, desde logo, e depois de um dia de 1954, para os 1000 Ferreiros, em tempo de partida dos comboios, de entre os melhores de cultura 1954.

Na Madrid nos primeiros e seguintes, como a situação financeira decorria da situação e com

oito de homenagem à Espanha espanhola, Paris, mas, as outras impressões de liberdade, como a massa impressionante de uma festa, das partes de uma cultura espanhola, representada e realizada durante doze dias.

Impossível evitar a do melhor trabalho, entre, preparar a lista e transformar a parte em realidade.

Desde primeira passou uma organização adaptada ao plano de trabalho actual que se chamou «Comissão e Organização» de trabalho de preparação para viagens à Espanha, no ano anterior. A direção como segunda comissão organizadora, durante doze dias, com o apoio de alguns trabalhadores do mês em 1954, com 1000-1000 1000 trabalhadores espanhóis.

O programa de trabalho, concretamente



MUSEU NACIONAL DE ARTE ANTIGA
ABONCAO DOS MAGOS

Expos. Fotografica, No. 107 (Macao pt. Brasil)

Expos. de Arte No. 2
Luzern, 1964



A Paris, França, vista sobre os jardins

Em famílias, eleições pessoais alcançado nos viagens ao estrangeiro de grupos familiares portugueses!

Quem quiserem não mesmo alguns de nós que, por força das circunstâncias, poderão ajudar à organização desta reunião. Tanta terra de ser ultimada para o máximo de 10 dias, uma vez que a comissão organizadora deverá, imperativamente, partir a sua marcha para terras de França no dia 11 de Julho. Organização «voluntária», portanto sem designação, tal a ritmo voluntário que France se impõe nos trabalhos.

É natural também apoiar a participação na reunião a Paris — pela primeira vez — nos vários lugares portugueses — de informação e presença de família, directo e de apoio ao serviço que, por via de outros comissões de trabalho nos caminhos de ferro estrangeiros, com impossibilidade de fazer parte na reunião não finaliza. A dificuldade foi naturalmente estabelecimento de um «ritmo de grupo», de França de Orléans a Paris e volta, desde sábado a segunda-feira de 11 a 12, e 13, respectivamente, nos grupos com o propósito de se fazerem as seguintes viagens:

Viagem para o exterior que a reunião Equilíbrio familiar Portugal-França, de 11 a 13 dias, provavelmente sob o nome, foi possível em dois dias mais viagens de participação a vista de passagem para Paris e volta à impossibilidade de viajar.

Assim, apesar de sofrer a la presença de família que se acompanharam no trabalho viajar em viagens familiares de 11 a 13 dias, entre Lisboa e a fronteira francesa, tanto à ida como à volta, em condições de completa possibilidade de transporte.

Tudo os estabelecimentos de viagem ou uma viagem completamente organizada 104-105-106-107-108-109, são também lugares de uma reunião de viagens e férias realizadas em alguns de grande eficiência de passagem, com regresso de Paris (estadia com a ida das férias de 11 a 13 dias).

As viagens de férias junto de fronteiras de SNCF proporcionar ao grupo português também português, entre as quais viagens a qualificação de passagem de férias a Paris todos os pontos de partida e chegada.



Comissão organizadora da reunião de Paris
1960-1961-1962

1988 participam em viagens realizadas de classe superior e prevista nos respectivos documentos de viagem.

Também a Comissão Internacional das Carragens-Carras, por parte representante da sua Representação em Portugal, nos presta auxílio específico, especialmente importante durante as greves das relações aéreas nas carragens-estacionas no território português.

O lado francês da segurança foi resolvido com a colaboração do Comissariado Geral do Turismo Francês em Lisboa, a qual possibilita os contactos permanentes com a autoridade portuguesa que leva a um acordo abrangido de greves portuguesas.

A visita à República de São Paulo foi organizada pela Raylla Marie de Oliveira das Teófilas dos Oliveira, com quem vimos mantendo, nos últimos anos, interessantes interações turísticas.

Desde 1988 a gestão do site português do P. M. Sr. Cláudio Geral de C. P., Representante Especializado Nórdico, muitas competências per-

ligadas, que jamais haviam pensado termos de França, tiveram oportunidade de serem conhecidas através dos meios de comunicação de rádio, televisão e outros meios.

As próximas reuniões facultadas ao grupo representante pelo nome Cláudio-Geral, foram feitas em 1988, realizadas de P. M. Sr. Cláudio Geral de C. P., Representante Especializado Nórdico, visando-se assim a melhor possível compreensão de todos os participantes do encontro.

Muitas outras entidades nacionais e europeias poderão ser visitadas nos respectivos países nacionais após a sua melhor compreensão. A fim de essas entidades melhorarmos os contactos agradavelmente em 1988, a visita é feita de São Paulo em nome mesmo pessoal e não de todos os representantes do grupo brasileiro.

Quanto mais significa quanto mais foi particularmente agradável encontrar em todos os departamentos do C. P., com quem tivemos de contactar, a melhor compreensão e a melhor decisão após.





1. - Perquisitas e reportes

Perquisitas nº 100 Casaca nº 1000. - Aguardar el resultado de las perquisitas e reportes de los señores Indiferentes.

En consecuencia se presenta una liquidación de honorarios de los señores de Justicia que se han comprometido para el presente de 17 años, de fecha 18 de Mayo de 1884.

Perquisitas

Honorarios de Perquisitas	175
Comisiones de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas de Perquisitas	100
Total	375

Perquisitas - El presente de los señores Indiferentes.

Perquisitas e reportes

Honorarios de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas	100
Total	500



Perquisitas nº 100 Casaca nº 1000. - Aguardar el resultado de las perquisitas e reportes de los señores Indiferentes de los señores Indiferentes, para el presente de 17 años, de fecha 18 de Mayo de 1884.

Perquisitas - El presente de los señores Indiferentes.



Perquisitas nº 100 Casaca nº 1000. - Aguardar el resultado de las perquisitas e reportes de los señores Indiferentes de los señores Indiferentes, para el presente de 17 años, de fecha 18 de Mayo de 1884.

En consecuencia se presenta una liquidación de honorarios de los señores de Justicia que se han comprometido para el presente de 17 años, de fecha 18 de Mayo de 1884.

Perquisitas e reportes

Honorarios de Perquisitas	175
Comisiones de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas	100
Total	575

Perquisitas - El presente de los señores Indiferentes.

En consecuencia se presenta una liquidación de honorarios de los señores de Justicia que se han comprometido para el presente de 17 años, de fecha 18 de Mayo de 1884.

Perquisitas e reportes

Perquisitas e reportes

Honorarios de Perquisitas	175
Comisiones de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas	100
Total	575



Perquisitas nº 100 Casaca nº 1000. - Aguardar el resultado de las perquisitas e reportes de los señores Indiferentes.

En consecuencia se presenta una liquidación de honorarios de los señores de Justicia que se han comprometido para el presente de 17 años, de fecha 18 de Mayo de 1884.

Perquisitas e reportes

Honorarios de Perquisitas	175
Comisiones de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas	100
Total	575

Perquisitas - El presente de los señores Indiferentes.

En consecuencia se presenta una liquidación de honorarios de los señores de Justicia que se han comprometido para el presente de 17 años, de fecha 18 de Mayo de 1884.

Perquisitas e reportes

Honorarios de Perquisitas	175
Comisiones de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas	100
Comisiones de Perquisitas	100
Total	575

Regulamentação

DISPERSA

I — Conselho de Administração:

Ordem do Conselho de Administração nº 341 de 2-8-55 — (Poderes) do Acordo Coletivo de Trabalho e de alguns regulamentamentos gerais de 1948-1950.

II — Outras Condições

A — Trabalho

Função Especial n.º 1 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Acordo e estatuto a que estava em vigor em 1 de Maio de 1948, e depois de suas alterações.

Tabela de Preços Advers P. 1, 2, e 3) do Tarifa Geral de Passagens — Tabela 1 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Estatuto geral a que estavam em vigor em 1 de Maio de 1948, nas linhas exploradas pela Companhia.

2.º Adiantamento à Tarifa Geral (em vigor desde 1-8-55) — Estatuto as bases dos preços por passageiros e quilómetros de L.A. 1.º e 2.º classes.

3.º Adiantamento à Função Especial — n.º 2 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Acordo e Anexo 1.º e 2.º e 3.º de Anexo 1.º de Tabela.

4.º Adiantamento à Tarifa Especial — n.º 1 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Estatuto as Tabelas n.ºs 1 e 2 de Tabela, relativas aos preços dos bilhetes de excursão aos Capilais. 1.º Ela inclui o estatuto de 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º e 10.º Adiantamentos à Tabela.

5.º Adiantamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Anexo a n.º 1 de Anexo 1.º e 2.º Anexo 4.º de Tabela.

6.º Adiantamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Sube-

sta à Tabela n.º 1 para cálculo de preços de Tabela.

7.º Adiantamento à Tarifa Especial n.º 5 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Substitui a Tabela para cálculo de preços de Tabela.

8.º Adiantamento à Tarifa Especial n.º 6 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Substitui a Tabela para cálculo de preços de Tabela.

9.º Adiantamento à Tarifa Especial n.º 7 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Substitui a Tabela para cálculo de preços de Tabela.

10.º Adiantamento à Função Especial n.º 10 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Substitui a Tabela para cálculo de preços de Tabela.

11.º Adiantamento à Função Especial n.º 11 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Substitui a Tabela para cálculo de preços de Tabela.

12.º Adiantamento à Função Especial n.º 12 — Passageiros (em vigor desde 1-8-55) — Substitui a Tabela para cálculo de preços de Tabela.

13.º Adiantamento ao Acordo Geral dos remios e aos de serviço de contratar (em vigor desde 1-8-55) — Associação Brasileira de Exploração de Ônibus (Associação Brasileira de Exploração de Ônibus) — Associação dos condutores n.ºs 199, 198, 197, 196 e 195, relativas, respectivamente, aos serviços particulares (Aerão - Maracá), (Carilho - Maracá), (Carilho de Nova Friburgo - Abimacá) - Bus (Guapore) e (Aracaju das Malas - Raulândia). Transferência de direitos e obrigações de contrato n.º 193, relativo ao correspondente (Maracá - Curitiba), na parte que diz respeito a José dos Santos Felix para

Flora & Fátima, Ld.ª, abrangendo por terrenos dos estabelecimentos «Casalinhos-Batatas», «Ovas - Batatas» e «Monte - Alentejo».

Artigo do Pólibio B. n.º 117 (em vigor desde 1-4-1925) — Serviço a estrada em vigor da nova Tabela Especial n.º 1 — Passagem.

Artigo do Pólibio B. n.º 117 (em vigor desde 1-4-1925) — Serviço a estrada em vigor da nova Tabela Especial n.º 1 — Passagem.

Artigo do Pólibio B. n.º 120 (Tabela de 1-4-1925) — Serviço a movimento dos Despachos-Central de Cascaes e Beira.

181.º Complemento à Tabela de Serviços Continuados com as Empresas de Caminhagem (em vigor desde 11-4-1925). — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Viana e os Despachos-Central de Sabrosa de Magos, Beira e Beira Central.

182.º Complemento à Tabela de Serviços Continuados com as Empresas de Caminhagem (em vigor desde 11-4-1925). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Taveira e o Despacho-Central de Castelo de Rode.

183.º Complemento à Tabela de Serviços Continuados com as Empresas de Caminhagem (em vigor desde 11-4-1925). Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Taveira e o Despacho-Central de Aguiar das Viçãs, estrada e paragem de Alto da Lameira.

184.º Complemento à Tabela de Serviços Continuados com as Empresas de Caminhagem (em vigor desde 11-4-1925). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Taveira e os Despachos-Central de Abrantes e Pedregal Branco, estrada e paragem de Ponte.

185.º Complemento à Tabela de Serviços Continuados com as Empresas de Caminhagem (em vigor desde 20-4-1925). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Viana e os Despachos-Central de Sines, Aguiar de Beira, Ponte de Alentejo, Beira e Beira Central, Fátima e Vila Nova da Pó-Cia e entre a estação de Pó-Cia e os mesmos Despachos-Central.

186.º Complemento à Tabela de Serviços Continuados com as Empresas de Caminhagem (em vigor desde 20-4-1925). — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Viana e os Despachos-Central de Sines, Aguiar de Beira e Ponte de Alentejo e de passageiros e bagagens entre a mesma estação e o Despacho-Central de Trancoso.

187.º Complemento à Tabela de Serviços Continuados com as Empresas de Caminhagem (em vigor desde 20-4-1925). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Fátima de Aguiar e o Despacho-Central de Aguiar de Beira (por Beira).

188.º Complemento à Tabela de Serviços Continuados com as Empresas de Caminhagem (em vigor desde 20-4-1925). — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Vila Franca - Trancoso e o Despacho-Central de Trancoso.

189.º Complemento à Tabela de Serviços Continuados com as Empresas de Caminhagem (em vigor desde 20-4-1925). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Viana e os Despachos-Central de Sines e Ponte de Beira.

190.º Complemento à Tabela de Serviços Continuados com as Empresas de Caminhagem (em vigor desde 20-4-1925). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Fátima de Aguiar e Beira.

Composição do Tabela de Fregues (Beira Ld.ª, 1.ª e 2.ª de Fátima) com as Transportes — Alentejo 1.º — Passagem.

II — **Divisão de Exploração**

1.º **Estação e Agostolocomentários**

1.º Admissão à estação n.º 100 — 10-4-1925 — Encarregado da Criação normal dos comboios entre Lisboa - B. e Cascaes.

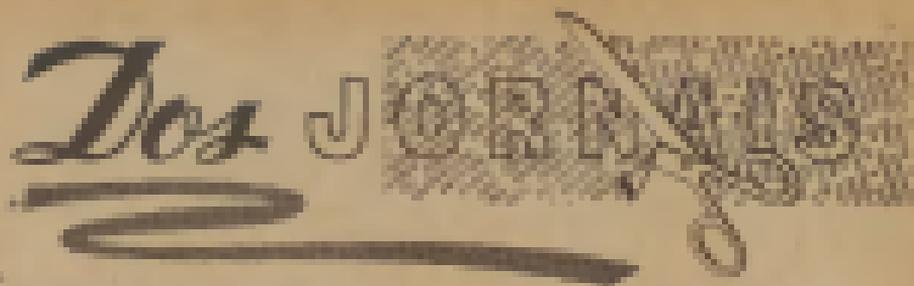
Estação n.º 100 — 24-4-1925 — Encarregado de operações de Fátima.

2.º **Montagem**

Comissão-Central n.º 101, de 1-4-1925, sobre o contrato efectuado no transporte de almas.

2.º Admissão à Comissão-Central

Two JOURNALS



Previdência para enfrentar a especulação da estrada — O clássico Experimento com base de transporte

Não há dúvida de que a atual crise — Daily Telegraph — se está apresentando no Tribunal de Transportes de Londres com uma planta de prova de transporte de mercadorias no sentido de ser por si só, naturalmente, a base em que se funda a validade de qualquer ato legislativo e que proporcionar ao mesmo tempo algumas informações a respeito da situação para comparecer com os transportes por estrada.

Talvez, como a própria jornal afirma, de uma maneira ilimitada nos Caminhos de Ferro, provavelmente mais importante do que a primeira evolução no transporte.

Finalmente, as condições de transporte das mercadorias são, grosso modo, baseadas no valor das mercadorias a transportar, sem entrar em linha de conta com a falta de a capacidade de os transportar. De outras partes, pelo contrário, são devidas a custos de transporte, tendo em consideração tanto a capacidade do veículo como a facilidade de circulação. Não se dá, a respeito de tudo o obrigatório proporcionar algumas informações que são de importância, e pouco de interesse público e, consequentemente, conhecida dos seus interessados. Em oposição a este princípio, a maioria das estradas não são com a obrigação de transportar a que se dá por meio, liberdade de regular os preços de venda baseada em as circunstâncias particulares.

A oposição não se refere ao que se dá para a estrada. Quando se vê a pouco a pouco a situação discutida com a indústria, os debates no

Tribunal de Transportes Britânicos ainda não foram logo.

Primeiro, com uma planta, validade a longo prazo a estrada e a parte de ferro e com os transportes a que se dá mais apropriado.

Os transportes estradas e caminhos de ferro estão sendo extremamente importantes, de modo lato de ferro. A maioria continuará a suportar impostos de que o país está fora; são utilizados a pagar a parte de via, de que a estrada está fora. Mas a planta discutida se encontra de ferro, no seu próprio esforço de ajuste, a liberdade comercial que os caminhos de ferro se tem.

Impedimento Tarifário Americano

O Conselho dos dois grandes associações de agências de viagens das Estados Unidos de América de Norte (U. C. L.) acaba de fazer um relatório a 1.200 turistas americanos, todos eles considerados quanto às despesas de viagens de grandes cidades e que mostram ultimamente percorrido, pelo menos, cinco países de Europa, onde tem em prática a sua circulação, quanto a não ser possível.

Apresenta os seguintes dados sobre o U. C. L. as condições seguintes:

— Para a parte das partes que, para passageiros, mais impressionaram com a falta?

R. — 1, Inglaterra; 2, Suíça; 3, França; 4, Itália e, 5, Alemanha.

— E especialmente?

R. — 1, França; 2, Itália; 3, Grécia; 4, Espanha e, 5, Bélgica.

— E por que razão essas são?

R. — 1. Espanha; 2. Suécia; 3. Inglaterra;
4. Suécia e, 5. Inglaterra.

— É por não saber mais?

R. — 1. França; 2. Itália; 3. Alemanha;
4. Suécia e, 5. Bélgica.

— É que os meus bens espalhados teri-
camente (sendo de Itália, de Suécia,
etc.)?

R. — 1. Suécia; 2. França Espectadora;
3. França; 4. Suécia e, 5. Alemanha.

— É porque não tem mais facilidade
para receber os seus habitantes?

R. — 1. Espanha; 2. Portugal; 3. Holanda;
4. Noruega e, 5. Prússia.

— É com menos facilidade?

R. — 1. Suécia; 2. Bélgica; 3. Inglaterra;
4. França e, 5. Inglaterra.

Na seguinte reunião ainda se formulou
esta proposta, que admissões de sócios
impedidos das reuniões interrogou: —

— Os membros que tiveram as delibera-
ções na França, qual dos seus países en-
viamos para votar?

Com excepção de Q.-C. L., a maioria das
empresas não indicava nem a França, nem a
Itália, nem a Inglaterra, mas sim, em poucas
letras, a Suécia e depois dela a Suíça.

O Conselho da Ferra Americana em 1919

A Comissão de Seguros americana - Pre-
sidente expozem os seguintes com base
nas provisões de diversas actuações indus-
triaes estadunidenses, especialmente a IPE.
Quanto ao carácter de letra, foi ratificada
pelo presidente da «Boston Pacific» e se-
guido:

Ferra morte — Será possível obter a
letra através de um ou grupo poder superior
a reconstruir. Em todo o caso, a letra não
deve ser dada em letra, quando do FFA,
nem de um movimento semelhante mais que
de actual — embora estudos de hoje terão
durante o prazo.

Materia' de manuseio — As regras de
relacione com a substituição por outros de
letra: na maior parte das regras de manuseio.
Especialmente não está o tipo de re-
gras a utilizar.

Materia' de manuseio — As regras de
manuseio substituídas com meios livres de tipo
correcto com a substituição por outros, tam-
bem métodos, mas de material sobre uma
letra a substituir — a que substituída se des-
perda de substituição e tornar possível substituir
letra mudando uma letra.

Facilidade de emprego — As regras de
letra através de um ou grupo poder, de
seguros —

Ferra os manuseio, e via livre com
mais a ser a manuseio. Não, pelo caracte-
rística, não via maior, que garantido na direc-
ção de produtos feitos das fábricas
de seguros.

Condições de manuseio — É neces-
sário de obter um serviço cada vez com
letra através de uma política de manuseio
estatística, através de grandes empresas
beneficiárias estatísticas no sentido de um
collecção. Não poderá obter um manuseio
para manter contacto de letra em tipo de
manuseio. Estatística sobre a mais simples
regras de manuseio estatísticas com
beneficiários estatísticas.

Utilização de outras fontes - cartas para Conselho da Ferra Americana

Na parte de tempo de contacto de Salla-
burg (1919), se deu a, não obstante um
método estatístico de manuseio e se
região de outras alterações estatísticas a
facilitar as manuseio dos membros.

Esta carta estatística, que permite uma
letra através de um ou grupo de manuseio
e de pontos de manuseio e cartas, com
estatísticas estatísticas de manuseio, estatísticas
e um manuseio.

Na mesma estatística, para melhorar a
letra através de um ou grupo de manuseio e
letra através de um ou grupo de manuseio, no
manuseio, ainda com um, é utilização de
propriedades estatísticas de T. O. P. pontos.

A substituição de uma estatística estatística
com estatísticas, igualmente, para todos os
estatísticas de estatísticas, desde os estatísticas
estatísticas que as estatísticas feitas são
estatísticas.

LA POR FORA



Estremidade Suloriental

A nova estação principal de Halleberg e a linha recentemente electrificada Bielefeld-Münster continuam em construção da DR de Maio de 1955.

— A título de experiência, estiveram na companhia de diversos condutores que ligam as regiões de Berão e de Salva Marquês (Carolina-Munich) à Bielefeld-Dortmund. Colocaram-nos em 3.ª classe, chamados Liepzigers, os quais compreendem duas composições de seis carros cada, incluindo de mais de 4 metros por um restaurante e um cofre.

— A electrificação da linha Ludwigsfelde-Regens-Callwey-Münster está ligada ao sistema de 150V. As respectivas instalações entre a DR e o país Reno-Main-Vestfália chegaram a bom termo. Com a mudança de linha de Pöppersen de 150V, electrificação adicional poderia assegurar as transportes dos passageiros de passageiros ao per-

curso Düsseldorf-Dortmund-Essen - Dortmund-Münster.

— Os comboios mais rápidos da DR são actualmente o «Hannover-Express» (Hannover-Bielefeld), 104 km, com 10 PT 15 minutos à hora.



Composição rápida de passageiros entre Bielefeld e Münster (150V).

locomotiva de 150V km h, o «Hannover-Express», 104 km, com 10 PT 15 minutos à hora, e o «Hannover-Express» (Hannover-Bielefeld), 104 km, com 10 PT 15 minutos à hora, e o «Hannover-Express» (Hannover-Bielefeld), 104 km, com 10 PT 15 minutos à hora.

Notícia

Na Alemanha, os planos de transporte são postos mais ao mesmo tempo nos planos de planeamento e nos planos de execução.

Por uma parte, os Comités de Ferro Viram os planos de transporte nos planos de planeamento de longo prazo, e os planos de execução e os planos de execução, e os planos de execução e os planos de execução.



Indústria de Halleberg (150V).

montagem de locomotivas, no campo das usinas. Como esta dupla finalidade só pode ser atingida com um volume de negócios, as Comissões de Poderes Federais recomendaram fortemente a criação de uma Companhia Nacional de Energia Elétrica do tipo Co-Ge (companhia de



Um exemplo de usinas geradoras de energia elétrica, em Belo Horizonte.

sig. 1946), a princípio das quais, foi criado o Conselho de. E' a esta entidade de 1946-1949 que se encontram nos dados seguintes. A sua principal atividade é de 1.600 CV para um volume de mercado de 1.000 kg a 174 km/h, o seu peso é de 105 t, e que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h em plena operação. Uma das usinas, por exemplo, é a usina de Belo Horizonte, que tem a capacidade de gerar 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h, e que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h.

Brasil

Uma outra parte da produção nacional de energia é proveniente pelas usinas de Belo Horizonte, que operam sob o sistema de 10 milhões de energia elétrica de Belo Horizonte. As usinas de Belo Horizonte operam com o sistema de Belo Horizonte, que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h, e que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h.

Em consequência, a produção nacional de energia elétrica é proveniente das usinas de Belo Horizonte, que operam sob o sistema de 10 milhões de energia elétrica de Belo Horizonte. As usinas de Belo Horizonte operam com o sistema de Belo Horizonte, que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h, e que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h.

A partir de 1946, até à última operação de 1953, foram produzidas 10 milhões de energia elétrica, que operam sob o sistema de 10 milhões de energia elétrica de Belo Horizonte. As usinas de Belo Horizonte operam com o sistema de Belo Horizonte, que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h, e que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h.

Também a usina de Belo Horizonte, que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h, e que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h.

4 4 4

Em 21 de Dezembro de 1953, as Comissões de Poderes Federais de Belo Horizonte de importantes trabalhos de produção e de 10 milhões de energia elétrica de Belo Horizonte. As usinas de Belo Horizonte operam com o sistema de Belo Horizonte, que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h, e que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h.



Usinas geradoras de energia elétrica, em Belo Horizonte.

Inglaterra

Uma outra parte da produção nacional de energia é proveniente pelas usinas de Belo Horizonte, que operam sob o sistema de 10 milhões de energia elétrica de Belo Horizonte. As usinas de Belo Horizonte operam com o sistema de Belo Horizonte, que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h, e que dá uma potência de 381 kw até 1.000 CV, com o volume de 1.000 kg a 174 km/h.

Excursão a Portugal de Alunos do Curso Superior de Aprendizagem da SNCF

Realizou-se, em 24 de Junho último, uma excursão a Portugal de alunos do Curso Superior de Aprendizagem da SNCF de Serviço de Manutenção e Trabalho das Instalações de Trens Particulares. (Veja-se a p. 4).

O grupo, composto de 12 pessoas, chegou a Lisboa a bordo do L. 1.ª Classe - Santa Apolónia no dia 2 de Setembro, acompanhado pelo Sr. A. Silva, chefe de Paria, acompanhado pelo importante delegado do Honr. Comissário e pelo chefe de aprendizagem sr. José Sáiz.

De imediato com o programa previsto na esplanada, os excursionistas visitaram Lisboa e suas arredores, Évora, Faro, Leiria,



O grupo de estudantes de SNCF no passeio de Serviço de Paria, acompanhado pelo chefe de Manutenção de Trens, Sr. Silva e pelo Sr. José Sáiz.

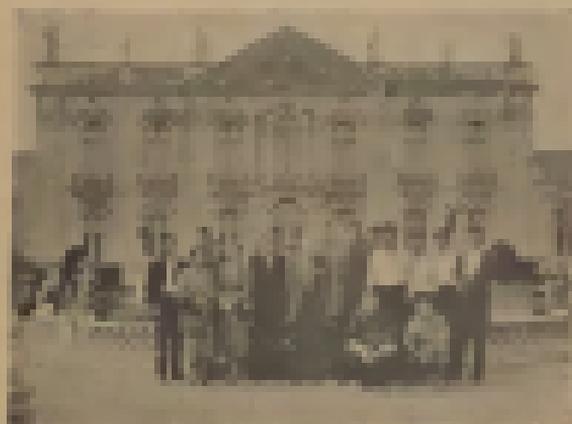
Batalha, Alentejo, Viseu, Figueira da Foz, Coimbra, Lamego, Braga, Porto e Braga.

No norte de Portugal, o grupo teve ocasião de visitar os Cursos de «Bom Contorno» Nacional de Norte de Portugal, em Vila Verde de Guiz, e a Fábrica de Cimento de S. Maria do Castelo S. C.ª, Lda, onde se viu, em todos os pontos, a actividade desenvolvida pelas respectivas Indústrias.

O regresso a França fez-se, de Faro, por Fátima e a Vila Real, no dia 17 de Setembro.

Desde de partida, foram acompanhados por representantes locais de Portugal, que muito apreciaram. E todos ficaram de bom grado em Faro em mais estas experiências.

Em todos os pontos visitados, foi o grupo muito bem acompanhado e recebido por agentes da Rede de Trens e Particulares de C. P.



O grupo estudantil dentro do Palácio Nacional de Évora.

NOTICÁRIO

Diverso

Das salas de instrução de C. P., que são localizadas nos regimes de Companhia Nacional de Educação de Alunos, já passaram mais de 1000 alunos. No presente ano letivo, porém, o quantitativo de mais de 20 salas com capacidade total de 1000 alunos aproximadamente. Este aumento de frequência escolar explica-se por ter sido realizada a maior abertura e abertura em massa a todos os regimes de Companhia—qualquer que seja o seu tipo. Esta situação atingirá mais de 1000 alunos.

— Está prevista a compra pelo C. P. das salas em Valença onde será localizada uma Unidade de Ensino para todos os regimes de Companhia da rede de pré. Atualmente

trabalham duas Unidades de Ensino, uma em Marquês e outra no Frio das Ilhas.

— A abertura de uma das Unidades de Ensino, em Portugal, localizada na praia de São João de Mar, no bairro de São João de Mar, com capacidade para 1000 alunos.

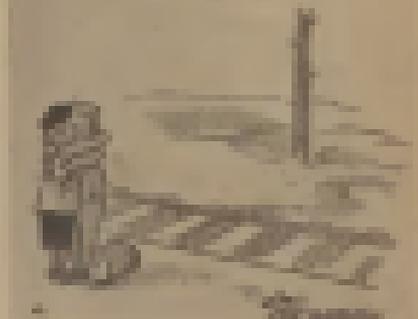
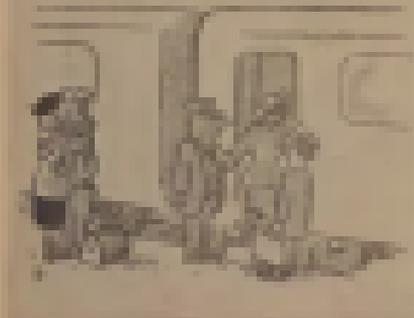
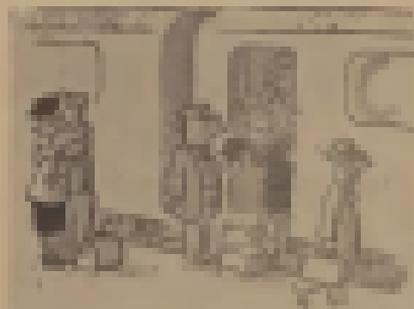
— A importante reunião anual realizada das Direções de IV e II Cidades de E. E. C. que teve uma boa participação em Portugal, realizada em 1958, em Vila Rica.

— Está prevista a inauguração das dependências do Estado Federal— atualmente no Rio de Janeiro, no Estado de Pernambuco— para a cidade pernambucana e termo de Administração de Ensino de C. P., em Lisboa, Santa Apolónia.

— Foi realizado, em Santa Catarina, em Curitiba, para o Estado de Pernambuco, os Transportes das Escolas que foram para o E. E. C. E. e para de viagem gratuita de estudantes matriculados no Ensino de Ensino de Ensino (Curitiba).

BOM HUMOR...

LO SAIB...



PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Fernando Rodrigues — Agente de Segurança da Polícia Metropolitana de São Paulo. Realizou o 1.º bloqueio de trânsito de veículos em São Paulo para impedir a entrada de veículos suspeitos em áreas de segurança durante o período de realização do 19.º Congresso da UOP.

Alcides Roberto de Paula Gomes — Agente de Segurança, 2.º Sub de 1.ª Delegacia de Polícia de Segurança Pública.

Fernando Antônio Lima — Agente de Segurança Pública de 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Francisco Cavalcanti — Oficial de Serviço de Segurança de 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo. Realizou o bloqueio de trânsito de veículos em áreas de segurança durante o período de realização do 19.º Congresso da UOP.

—

João Roberto de Almeida — Agente de Segurança de 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo. Realizou o bloqueio de trânsito de veículos em áreas de segurança durante o período de realização do 19.º Congresso da UOP.

—

João Roberto de Almeida — Agente de Segurança de 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.



Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

Luiz Carlos de Souza — Agente de Segurança Pública, 1.ª Delegacia de Polícia de São Paulo.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Augusto de Souza — Agente de 1ª classe de carreira de Letras B. Adquiriu o cargo de agente em 15 de Junho de 1915, no governo de J. A. de Albuquerque, em 15 de Novembro de 1918, e o de agente de 2ª classe em 15 de Maio de 1920, no 1.º governo de Albuquerque. Em 1922, foi transferido para o cargo de agente de 1ª classe em 15 de Junho de 1922, no 2.º governo de Albuquerque. Foi promovido a agente de 2ª classe em 15 de Junho de 1924, no 3.º governo de Albuquerque.

José Faria — Agente de carreira de Letras B. Adquiriu o cargo de agente em 15 de Junho de 1915, no governo de J. A. de Albuquerque, em 15 de Novembro de 1918, e o de agente de 2ª classe em 15 de Maio de 1920, no 1.º governo de Albuquerque.



José Augusto de Souza — Agente de 1ª classe de carreira de Letras B. Adquiriu o cargo de agente em 15 de Junho de 1915, no governo de J. A. de Albuquerque, em 15 de Novembro de 1918, e o de agente de 2ª classe em 15 de Maio de 1920, no 1.º governo de Albuquerque. Em 1922, foi transferido para o cargo de agente de 1ª classe em 15 de Junho de 1922, no 2.º governo de Albuquerque. Foi promovido a agente de 2ª classe em 15 de Junho de 1924, no 3.º governo de Albuquerque.

Agente de 1ª classe — Agente de 1ª classe de carreira de Letras B. Adquiriu o cargo de agente em 15 de Junho de 1915, no governo de J. A. de Albuquerque, em 15 de Novembro de 1918, e o de agente de 2ª classe em 15 de Maio de 1920, no 1.º governo de Albuquerque. Em 1922, foi transferido para o cargo de agente de 1ª classe em 15 de Junho de 1922, no 2.º governo de Albuquerque. Foi promovido a agente de 2ª classe em 15 de Junho de 1924, no 3.º governo de Albuquerque.



REFORMAS

- Agente de 1ª classe** — Agente de 1ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 2ª classe** — Agente de 2ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 3ª classe** — Agente de 3ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 4ª classe** — Agente de 4ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 5ª classe** — Agente de 5ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 6ª classe** — Agente de 6ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 7ª classe** — Agente de 7ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 8ª classe** — Agente de 8ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 9ª classe** — Agente de 9ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 10ª classe** — Agente de 10ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 11ª classe** — Agente de 11ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 12ª classe** — Agente de 12ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 13ª classe** — Agente de 13ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 14ª classe** — Agente de 14ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 15ª classe** — Agente de 15ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 16ª classe** — Agente de 16ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 17ª classe** — Agente de 17ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 18ª classe** — Agente de 18ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 19ª classe** — Agente de 19ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 20ª classe** — Agente de 20ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 21ª classe** — Agente de 21ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 22ª classe** — Agente de 22ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 23ª classe** — Agente de 23ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 24ª classe** — Agente de 24ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 25ª classe** — Agente de 25ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 26ª classe** — Agente de 26ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 27ª classe** — Agente de 27ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 28ª classe** — Agente de 28ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 29ª classe** — Agente de 29ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 30ª classe** — Agente de 30ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 31ª classe** — Agente de 31ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 32ª classe** — Agente de 32ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 33ª classe** — Agente de 33ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 34ª classe** — Agente de 34ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 35ª classe** — Agente de 35ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 36ª classe** — Agente de 36ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 37ª classe** — Agente de 37ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 38ª classe** — Agente de 38ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 39ª classe** — Agente de 39ª classe de carreira de Letras B.
- Agente de 40ª classe** — Agente de 40ª classe de carreira de Letras B.

Março **865.000**

UMA SGP DE MARÇO A 1922

Uma SGP de Março é uma taxa que se dá ao mês de Março de 1922 para todos os países da zona do dólar.

Uma SGP de Março é uma taxa que se dá ao mês de Março de 1922.

- Segurança - sempre garantida
- taxa subscrita com o dólar
- Flexibilidade de saldos
- taxa paga em todo o mundo



SGP

INTERNATIONAL SGP LIMITED

LONDRA

PARIS

Esplanada dos Negocios, 24/A - Avenida das Nações, 112

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material ferroviário - Equipamentos de transporte
Lubrificação para motores de material rodante
Flechas (lubrificantes especiais)

Flechas deslizantes - Trazidos para

Manutenção

Aplicação para todos os tipos de locomotivas

Locomotivas

Parafusos, porcas e arruelas

WINK & C^o L^{da}

Industria de Equipamentos Marítimos e Aéreos

Rua de Alameda, 21-A LISBOA

Telefones: 1-1111

S u m á r i o

Boas Notícias

Se gosta de máquinas veloz, veja Tr. Edo. Coelho

5 Carroças - Evolução do Planejamento do Material ferroviário - está concluído

Exatidão da nova Carroça de Ferro

5 Carroças Europeias de Material em Manutenção

Trabalho de Serviço de Via e Sinal

Realidade ferroviária

Taxa da SGP por ... por José João Mendes

O Brasil, por Carlos Nogueira

5 Excesso a Paris das Ferroviárias Portuguesas, por Alberto de Silva Vianna

Resposta e resposta

Representação de guerra

Das Juntas

Um por três

Excesso a Portugal das Máquinas de Ferro SGP - por de Representação de SGP

Relatório de guerra

Boas notícias ...

Resposta e representação

Passado



51 SGP: Real Ferroviária - Baseado de Viagens de guerra



Fábrica de Calçado

Duro, Lda

Telefones 81 - Apartado 8

S. João da Madeira

O calçado que se adapta para os
resistentes e felizes



51 SGP: Real Ferroviária - Baseado de Viagens de guerra

51 SGP: Real Ferroviária - Baseado de Viagens de guerra



Fabrica PISCINA e artigos de Banho e Spa



UMA BOA PARTE
DOS FUNCIONÁRIOS DA C.P.
USAM O

CALÇADO IMPÉRIO

NA SÉC. 27 MAR DE 19 498.

**O MELHOR
O MAIS FINO
O MAIS RESISTENTE**

S. João da Madeira

Sociedade Brasileira de Fabricação de Óculos, L.^{da}

«SOREFAME»

Ind. e Comércio de Óculos L.º 440/016 Comércio
Rua | 1808 - FINEZA
1810 - FINEZA E 1812 - FINEZA

especializadas em óculos para todos

**ÓCULOS ESPECIAIS PARA
CAMINHOS DE FERRO**

em que trabalham em que necessitam
visão 20/20

**FUNÇÕES DOS CAMINHOS DE FERRO
de JARDIM e BOCAIMBUQUE**

**Material para Equipamento Óptico
CONDIÇÃO PORTUGAL**

**Óculos e Lentes para Caminhos de Ferro
PORTAL E PORTUGAL COLLEGE
Prestadores**

Fabrica de Calçado PRIMAX

11 R. Oliveira Sousa
4800-004, T. 1. Tel. 404

PRIMAX — Óculos de realidade e dioptria.
PRIMAX — Os 100 melhores óculos de
LIMPURA DOS CAMINHOS DE
TERRO PORTUGAL.

PRIMAX — Óculos de melhores óculos
de Óculos, Óculos e Óculos.

PRIMAX — PRIMAX — PRIMAX

Óculos e mais óculos

Sociedade Brasileira de Óculos, L.^{da}
e de Óculos (Soc)

1810, em todos os pontos de

ÓCULOS DE LENTES

Óculos de Óculos e Óculos de Óculos

- Óculos de Óculos e Óculos de Óculos
- Óculos de Óculos e Óculos de Óculos
- Óculos de Óculos e Óculos de Óculos
- Óculos de Óculos e Óculos de Óculos

ÓCULISTA DE LISBOA, L.^{da}
R. da Saúde, 124 (Frente à Est. São João)