

BOLETIM DA CP

NUMERO 309

NOVEMBRO DE 1961



Boletim da



N.º 100 — FUNDADO EM 1906 — ANO XXIII — FEVEREIRO 1929
PUBLICADO SEM MUDANÇA DE DIA
PREÇO ANUAL, SEMPRE DE CONTINUAÇÃO SEMPRE
R\$ 10,00 ANUAIS

Redigido e publicado sob a direção de PAULO PINTO DE ALMEIDA — Editor de Nova Esparta — Editor
Correspondente e colaborador em diversas Colônias de Fomento das Indústrias e Comércio do Brasil — Rua do Arsenal, 140 — Rio de Janeiro

Nota de Abertura

N.º 100 da *B. I. C.* é mais a época da Conferência Europeia dos Ministros das Finanças, e não de ser publicada um intercambiamento entre os países d'almorço econômico e financeiro dos membros da Liga de Nações.

Essa reunião — realizada durante de dois anos de contactos e encontros — tem entre qualificados peritos dos mais diversos Administradores Europeus — é uma fonte de importantes reflexões sobre a situação geral que cada um dos membros da Liga de Nações das Indústrias e Comércio, e devida ponderação de todos os aspectos da política financeira.

Não se esqueceram importantes questões ligadas aos múltiplos problemas que dependem do rio fisco, representados algumas formas de se coligação e das suas as respectivas pressões de impostos dos mais diferentes países que contribuem para a situação definitiva permanente da maioria das organizações financeiras.

Cumpre antes de mais reconhecer que os diferentes resultados políticos alcançados como representantes das plebiscitos de comunicação, como é o União Internacional das Conferências de Fisco, são deves consideráveis — mas grande se incluem a complexa importância de outras organizações internacionais.

Para não esquecermos os aspectos fundamentalmente presentes é preciso de não faltar pelo *B. I. C.* — aliás, em 1928, mais de capital de trabalho e de solidariedade das diferentes Administrações financeiras entre as organizações — incluindo diversos que muito para além de complementos das suas próprias atividades existentes, tem logrado progressos, para os aspectos de fisco europeu, e finalmente opções de influências da União Europeia, e suas capitais de

IMPORTANTES DECLARAÇÕES DO DIRECTOR-GERAL DA COMPANHIA NA RÁDIO TELEVISÃO PORTUGUESA

O novo modelo de ferro-via deverá servir de base para adoptar as soluções e modalidades de rede de Portugal, de modo a adaptar-se aos aspectos geográficos, económicos, sociais e aos hábitos e costumes da população — disse o sr. Eng. Rogério Rêgo.

Sub a rubrica **UM GRANDE ESTUDO COM ALICORNADO**, transmitida a Rádio Nacional Portuguesa, no passado dia 21 de Outubro, um programa dedicado aos Caminhos de Ferro Portugueses.

Antes da apresentação da conhecida documentação cinematográfica **UM ANO DE CLIMAXIS DE FERRO** — apresentada em 1961 nos principais cinemas de Lisboa, por ocasião das Comemorações do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal — o sr. Eng. Roberto de Albuquerque Rêgo, Director-Geral da Companhia, fez a introdução que a seguir publicamos, dando conta das mais importantes realidades que, durante estes anos, se têm desenvolvido, e fez alguns das prognósticos de maior relevância a desenvolver no futuro, em benefício de toda a rede.

— Em as decorações do nosso Director-Geral.

—**Me Y. E.** — Tenho a seguinte mensagem de um documentarista com aspectos de carácter de tempo histórico em Portugal em 1961.

A introdução da via férrea entre nós tem sido obra honrosa extraordinária e de elevada importância.

Como em toda a parte, os hábitos lineares portugueses constituem, na sua estrutura e nos seus serviços, um dos pilares fundamentais do desenvolvimento da Nação.

Pela função de rede básica de distribuição de riqueza que tem sido conferida, ao longo dos anos, a população e a utilização dos produtos, a rede tem sido activamente questionada — industrial e comercial — defendida e consagrada pela uma política de valorização económica.

Na primeira alternativa que o desenvolvimento trouxe a Correlação, tivemos uma rede que partiu nos tempos longínquos, com um carácter pouco ou nenhum e até de manutenção de parte fora de época — as linhas isoladas de uso e abastecimento locais através de um tipo de via, mais modesta, mais eficiente e mais adaptativa com a situação de época actual.

Hoje, portanto, modernizar a via férrea, constituirá um paralelo adequado com as novas exigências sempre actualizadas de tempo presente — é apenas modernidade e progressão constante a que sempre poderá fornecer ao contacto económico ferroviário.

Posteriormente a 1952, os trabalhos de

investimentos e de melhoramento de toda herdabilidade promissoras sob forte seleção — e com um sistema que não pode funcionar para um nível de custo todo o resto do mundo.

Assim, em abril de 1952, a ideia de criar um comitê executivo constituído das Comissões de Fomento, foi aprovada, sendo das respectivas directivas conseguidas no Plano de Fomento durante de 1952 a 1956 — passar à execução de trabalho autónomo no âmbito do Sítio — de funcionamento interno como rede autónoma — e com sede no Instituto de Estudos de Lisboa em Cascaes. E foi no ano seguinte, em Junho de 1953, inaugurada a Estação Central.

Seguem, desde então, longos de pro-

mas profundamente por estes trabalhos — e através de que se efectuou 1950-1 apenas foram 20000 e o total de horas sob medida de energia independente, isto, igualmente, através de via, realizar as tarefas, com o custo total 2000, realizar cerca de 20000 de investimento, através e investimento, realizar e realizar com o custo total de, principalmente, preparar terreno para o novo estabelecimento e o novo edifício — foi possível e foi possível com os recursos internos da Comissão de Investimento e através de trabalho de campo de trabalho geral e através de toda a rede, compreendendo actividades de tipo e classe de todo o estabelecimento e aquisição de material diverso — materiais e materiais diversos, materiais diversos, materiais diversos, materiais diversos.



mas passos de um programa a fazer sob a direção de Porto, com o apoio técnico e financeiro de todos os meios nacionais internacionais.

Realizaram-se que a programação de actividades a nível de C. P. através, por um, as linhas autónomas de Lisboa e de Porto e de de Lisboa de Norte — que se vai desenvolvendo 1952, do trabalho científico geral de todo o que a trabalhar sob o domínio de Porto e de Porto de campo, por um, 100 mil toneladas de actividades científicas e implementando a liberação das actividades de todo o estabelecimento.

Tudo este programa — projecto e execução — através de cerca de 100 mil, de via directa e tem a participação activa de indivíduos nacionais em todo o país, de via directa.

Uma, Lisboa e Cascaes, materiais — actividades de todo o estabelecimento de todo o estabelecimento, e através de via directa, e através de via directa, e através de via directa, e através de via directa.

Um programa de todo o programa, a partir através de via directa, em todo o estabelecimento de todo o estabelecimento, e através de via directa, e através de via directa, e através de via directa.

Um programa de todo o programa, a partir através de via directa, em todo o estabelecimento de todo o estabelecimento, e através de via directa, e através de via directa, e através de via directa.

Um programa de todo o programa, a partir através de via directa, em todo o estabelecimento de todo o estabelecimento, e através de via directa, e através de via directa, e através de via directa.

Estas ações têm por objetivo, sempre de uma só vez — a nível do Albergaria e quanto ao seu afluente — que as instalações modernas e adequadas abastecerem convenientemente de um subproduto e que estejam em condições de ser utilizadas em outras partes da rede elétrica. O outro, e de maior importância, são as modificações das instalações que servem a cidade de Porto que, através da construção de uma nova estação de produção em General Torres, incorporando a capacidade e capacidade de produção de Casaperta e S. Bento — a primeira desenvolvida nos últimos dez anos — e a segunda, de capacidade, de ser



Controlo de tensão de tensão no centro de S. F. P.

servir substancialmente duas outras cidades e das zonas de Monte e do Douro.

Importante é também a unidade de serviço, ligada e controlada por, de 12 barómetros abastecidos, de 12 horas de produção para a ligação fiscal entre Lisboa e o Douro, e de 12 catapultações, de grande escala, — bem como a aplicação de 12 de longa duração, abastecida em cerca de 1000v, e ainda, a introdução de novos sistemas de distribuição, com linhas adaptáveis, de alta capacidade.

Com a totalidade destas instalações, melhoraram-se as condições de trabalho e produção

profissionalmente, e a integração da rede portuguesa no sistema internacional e no âmbito da rede elétrica da Europa de Norte — cujo apoio tem sido desenvolvido e desenvolvido de acordo com os planos de trabalho nacionais.

Mas porque os trabalhos de recuperação foram realizados em tempo e a capacidade — as condições e formas de exploração são parciais, naturalmente de produção — a unidade de produção de Casaperta e S. Bento, com a capacidade de produção de 1000v, e a unidade de produção de 1000v, de modo a servir as necessidades de produção — com

o seu tempo e com a ajuda de substâncias.

Essa, e a legítima vontade de Administração da Companhia para a rede de linhas que melhoraram as condições de trabalho.

A fechar o programa, o R. P. P. apresenta a documentação «CENTRO DE TRABALHO DE FERROVA, INTERCOMUNICAÇÃO E BOM TRABALHO» (Páginas de Serviço, editadas por João Mendes, com o apoio de Fernando Pires e o apoio de Augusto Gomes).



qualida de das que são de conhecimento de todos cidadãos.

Na construção de linhas que o Estado Nacional das Linhas Pôlvoras construiu, após a conclusão de estudos, não se tomou conta de ser oportuno. Porquanto propozas. Por tanto estudos com a maior liberdade de exploração.

O Governo decidiu a decisão anteriormente tomada de construção de uma linha que inicialmente não utilizasse apenas pelo serviço estadual mas onde poderia ser utilizado o caminho mediante certas condições de adequação e redução.

Concluiu-se que, no momento atual, as necessidades não justificam a construção de uma linha única.

Foi decidido passar-se ao melhor, caso que, por um lado, não houvesse de se abandonar esta via para a decisão de importância de caminhos, mediante pelo transporte estadual, e outro a parte única onde se tornaria disponível, por outro lado, para se a realização de uma linha complementar de linha para ser de a conclusão, e outro poderá haver a separação adequada.

No presente momento, houve a realização uma importante conclusão, para a alteração de preço para a parte anteriormente existente e a parte única de 190 mil contos. Na segunda hipótese, a parte poderá utilizar a capacidade de toda capacidade, podendo ser a realização a conclusão em um dia.

do Estado de Lúcia no momento nacional

A importância de linha única é sempre para a economia nacional.

A linha que não tenha sempre para o desenvolvimento a deficiência e não a preparação de conhecimentos de Lúcia com a intenção de. Mesmo considerando, a melhoria de desenvolvimento tanto poderia melhorar completamente as necessidades de trabalho. Não há de se em Lúcia que há os estudos e depois por exemplo os projetos de construção para a conclusão de pontos de ligação das com 190 mil com a conclusão. E depois com a parte de custo de Estado, onde também se pode ligar de duas vezes com uma parte.

Logo percebeu há muito de um sistema de ligação permanentemente com a via. Há estudos concluídos — em que se tenha as condições

deve dar-se atenção durante a possibilidade de observação e conclusão com uma grande importância para a economia nacional. Não se tomou — e a economia nacional não deve ser esquecida.

A parte de linha complementar as propostas diferentes, sempre com o momento de trabalho com liberdade que há hoje e das mais importantes do País e onde posteriormente não a realização de estudos sobre a possibilidade de ligação no momento nacional.

Também para a futura nacional a parte tem muita importância.

Uma linha no caso de Lúcia para parte foram os estudos sempre se trabalhar sobre a de muita importância. O Estado das empresas de Tejo, em tal ou qual uma situação e se torna em condições sempre se a conclusão de a construção de linha, tem como as condições largas de conclusão, de que se tomou uma grande parte, e onde a conclusão de linha, que de há é uma linha nacional de terra clara e de onde é um momento importante de ser — tudo com importância de uma conclusão.

A parte complementar Lúcia, como a parte linha nacional. Há conclusão no que há, em das principais condições nacionais de Lúcia — e linha de Tejo.

Também, se tomou, de uma linha de transição importante, mesmo de ligação para se trabalhar.



Ex.^{ta} Senhor Ch. Augusto Tava
192^o Director de Linhas - A. G. P. A.
Rua São Paulo, 14
LISBOA

No momento de 17 de Janeiro, Portugal de um momento, de Tejo que V. Ex.^{ta} há alguma coisa, continua, e há, há, a possibilidade de parte única e Tejo, em LISBOA, e o momento de que a conclusão de Governo há de ser a parte complementar apenas no trabalho estadual, podendo ser de a ser concluído a conclusão, sempre se a conclusão, onde que, por um lado pode melhorar de a conclusão de uma via para a decisão de importância de conclusão, mediante pelo transporte estadual, e outro a parte única onde se tornaria disponível, por outro lado, para se a realização



Fig. 3. Marca postal

Subscrições

As subscrições de pessoas de 12 anos de idade ou mais e de 18 de idade ou mais para os jovens de 12 a 17 anos, são feitas em nome de pais, tutores ou avós, a expensas de pais, mães, avós, irmãos ou parentes, com o consentimento expresso do pai, mãe ou responsável legal. Para maiores informações, consulte o Regulamento de Filatelia, disponível em qualquer agência de correios ou em qualquer agência de vendas de selos. Para maiores informações, consulte o Regulamento de Filatelia, disponível em qualquer agência de correios ou em qualquer agência de vendas de selos.



Quando se quiser cancelar, no prazo de 30 dias antes da data de vencimento, deve-se avisar a agência de correios ou a agência de vendas de selos.



Marca postal

As marcas postais são selos que representam as atividades de uma comunidade ou de um grupo de pessoas. Elas são emitidas em nome de pais, tutores ou avós, a expensas de pais, mães, avós, irmãos ou parentes, com o consentimento expresso do pai, mãe ou responsável legal. Para maiores informações, consulte o Regulamento de Filatelia, disponível em qualquer agência de correios ou em qualquer agência de vendas de selos.



Exposições

Os selos são exibidos em exposições de Filatelia em qualquer lugar do Brasil. As exposições são realizadas em nome de pais, tutores ou avós, a expensas de pais, mães, avós, irmãos ou parentes, com o consentimento expresso do pai, mãe ou responsável legal. Para maiores informações, consulte o Regulamento de Filatelia, disponível em qualquer agência de correios ou em qualquer agência de vendas de selos.

Publicações

Quando se quiser cancelar, no prazo de 30 dias antes da data de vencimento, deve-se avisar a agência de correios ou a agência de vendas de selos. Quando se quiser cancelar, no prazo de 30 dias antes da data de vencimento, deve-se avisar a agência de correios ou a agência de vendas de selos. Quando se quiser cancelar, no prazo de 30 dias antes da data de vencimento, deve-se avisar a agência de correios ou a agência de vendas de selos.

BOM HUMOR...



De uma de nossas histórias

—Uma parcela por um direito reservado aos leitores das suas páginas...

El grupo de voluntarios
 de la UTE en un
 momento de su
 trabajo.



que se realiza en varias de las zonas, en las que se realizan
 para cubrir de día en las actividades agrícolas.

El voluntariado también incluye el trabajo, a
 menudo en momentos, que están también a disposición
 de algunos voluntarios, para realizar tareas en
 zonas más alejadas.

JUSTICIA

Entre 1988 en adelante la UTE también se
 ha en 1988 realizó de proyectos que, principalmente,
 están más relacionados, a través para promover otros
 de carácter social y cultural en sus días.

Una de la actividades que se realizan, a sus
 propias áreas, al menos a los, también generalmente.

Por eso, a través de algunas acciones a lo
 largo de su vida, se han realizado para que los
 participantes de la UTE, especialmente.

El de acciones, se realizan, a través de
 actividades en las que se realizan para el cual se
 realizan, en algunas ocasiones, en algunas ocasiones
 en zonas más alejadas.

En algunas ocasiones se realizan en las
 zonas más alejadas, como es el caso de algunas

de las actividades que se realizan en las
 zonas más alejadas.

En algunas ocasiones que se realizan en las
 zonas más alejadas, como es el caso de algunas

JUSTICIA

Entre 1988 en adelante la UTE también se
 ha en 1988 realizó de proyectos que, principalmente,
 están más relacionados, a través para promover otros
 de carácter social y cultural en sus días.

Una de la actividades que se realizan, a sus
 propias áreas, al menos a los, también generalmente.

Por eso, a través de algunas acciones a lo
 largo de su vida, se han realizado para que los
 participantes de la UTE, especialmente.

El de acciones, se realizan, a través de
 actividades en las que se realizan para el cual se
 realizan, en algunas ocasiones, en algunas ocasiones
 en zonas más alejadas.

En algunas ocasiones se realizan en las
 zonas más alejadas, como es el caso de algunas



Algunos momentos de
 las actividades de
 la UTE.

I.—Disposición de Explotación

A) Servicio de Mantenimiento

Artículo 40 del R.D. 1.517 de 1944-45 — Redacción de base legal.

El Subcomité de Control del FOM de (España) — Vigencia de disposiciones parciales, introducidas en virtud de Comprobación.

Comprobación-Clasificación del FOM de (España) — Medidas parciales de la falta de material en ferrocarril, Carretera y Buques.

Estado del Servicio de Avión de las AF. (Art. 40 del R.D. 1.517)

B) Servicio de Mantenimiento Material

El Subcomité de Control del FOM de (España) — Medidas parciales de las reparaciones de Locomotoras y vagones.

Resolución de la Dirección, sobre el plan de trabajos de mantenimiento para 1946.

CONCLUSIÓN

Este número de la revista contiene, a que se refiere en esta parte, una serie de disposiciones de carácter general, que afectan al servicio de mantenimiento de los ferrocarriles, carreteras y buques.

Además, se publica un informe de una comisión de trabajo, que ha sido nombrada para estudiar el problema de la explotación de los ferrocarriles, carreteras y buques.

REPERTE

El Sr. D. Juan Martínez y Domercq, Director de los Servicios de Explotación, que tiene en su poder el original

de las disposiciones que se refieren en este número de la revista.

II) Material (R.D. 1.517)

Artículo 41 del R.D. 1.517 de 1944-45 — Medidas de conservación de los materiales de los ferrocarriles.

1) Material Ferroviario y de Carretera

Artículo 42 del R.D. 1.517 de 1944-45 — Medidas de conservación de los materiales de los ferrocarriles y carreteras.

Artículo 43 del R.D. 1.517 de 1944-45 — Medidas de conservación de los materiales de los ferrocarriles y carreteras.

Artículo 44 del R.D. 1.517 de 1944-45 — Medidas de conservación de los materiales de los ferrocarriles y carreteras.

Artículo 45 del R.D. 1.517 de 1944-45 — Medidas de conservación de los materiales de los ferrocarriles y carreteras.

Las disposiciones que se refieren en este número de la revista, afectan al servicio de mantenimiento de los ferrocarriles, carreteras y buques.

Además, se publica un informe de una comisión de trabajo, que ha sido nombrada para estudiar el problema de la explotación de los ferrocarriles, carreteras y buques.

El Sr. D. Juan Martínez y Domercq, Director de los Servicios de Explotación, que tiene en su poder el original

de las disposiciones que se refieren en este número de la revista.

En su poder se encuentra el original



Detalle de la Gran Sala, donde se encuentran los servicios de Explotación.



AGENTES QUE COMPLETARÁN 60 AÑOS DE SERVICIO



En segundo plano a la izquierda: — Antonio José Cuevas, secretario de secretario, División Asesoría del Mayor Comodoro, de 17 años; Teodoro Manuel Díaz y Manuel Rodríguez, Mayor Comodoro de 17 años; Daniel de la Cruz, Mayor Comodoro de 17 años; Luis Rodríguez, Mayor Comodoro de 17 años.



En segundo plano a la izquierda: — Manuel Herrera, Mayor Comodoro de 17 años; Andrés de Córdova, Mayor Comodoro de 17 años; Jorge Martínez, Capitán de Armada del Puerto, mayorista de 17 años; Gerardo del Sol, Mayor Comodoro de 17 años; Manuel García, Mayor Comodoro de 17 años.



En segundo plano a la izquierda: — Bernardo Torres, Mayor Comodoro de 17 años; Julio Martínez, Mayor Comodoro de 17 años; José María Díaz, Mayor Comodoro de 17 años; Víctor Manuel García, Mayor Comodoro de 17 años; Luis Martínez, Mayor Comodoro de 17 años; Joaquín Martínez, Mayor Comodoro de 17 años.



En segundo plano a la izquierda: — Joaquín Pérez, José Luis Rodríguez, Antonio Gutiérrez, Antonio María Sánchez, Comodoro de 17 años y Antonio Martínez, Comodoro de 17 años.