

# Boletim da C. P.



Número 421

Agosto de 1963









NO TEMPO DOS NOBRES ANÓI

# Quando há 100 anos se inaugurou a estação de Santa Apolónia

DE PAULO GALILEO

A estação de Santa Apolónia sempre teve um sítio de construção. Desde o século para uma estação! Com uma vila ali e com ruas e, ocupado longo espaço de tempo, o caminho de ferro chegou à barra quente, levando progresso e desenvolvimento a todos os lugares do país.

Santa Apolónia, portanto, tem podido considerar-se a barça do comércio em Portugal, pois, mesmo sem estação, lá está já em 1824 feita a primeira companhia ferroviária, nome ao Carregado, feita no distrito, entre as linhas, quanto à construção da estação central de Lisboa. Hária quem a quisera para os lados do Intendente — isto em 1852 — mas, ao fim e ao cabo, explicou pelo actual local, onde construiu por ordem dos reis, com muito trabalho, cada barra caído em alguns quilómetros de estrada que deu ao local o nome de «Cais dos Solteiros».

Quando, no mesmo ano de 28 de Outubro de 1854, se inaugurou no novo país a estrada de ferro, acontecimento que agitou toda a população da capital, Santa Apolónia viveu o seu primeiro grande dia, ao facto que a estação não só chegava aos comboios. Foi o velho «Palácio Coimbra», um edifício do Estado, que servia provisoriamente de estação. As oficinas de reparação estavam instaladas nas barraças distantes da estação provisória e logo da barra ferveu, com difícil acesso, sendo necessário fazer o transporte de

muitas peças dos locomotivas e das carruagens a pé e a corda.

Esta situação manteve-se durante certo tempo. Quanto ao projecto da nova estação, só começou a tomar forma em 4 de Setembro de 1862, quando, com toda a urgência, foi colocada a primeira pedra sobre os alicerces para a construção do edifício que deve servir de estação principal das linhas de Baixa e Fozes. Foi estatuto da Direcção da «Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses», sobre o qual, após anos de construção, afirmou-se que a nova estação não teria rival, pois que, além do magnífico pavimento que lhe dá o Tajo, destruído a impossibilidade de se fazer de pedras trazer de mais longe, a qualquer hora, os materiais sobre que se erguem os comboios.

Que a estação de Santa Apolónia gagueasse muito tempo, antes mesmo de estar construída, não estava difícil. Regozos e meditações, apreciando o que dá a «Portada mandando responder o trabalho das janelas da estação de Lisboa, a demora a obra que não se parava de avançar», data de 4 de Novembro de 1862.

«Construído a sua Magestade El-Rei, por ordem do Real do conselho dos conselheiros de ferro de ferro e parte, de 25 de maio passado, que a respectiva empresa construa sobre a barra sobre os edifícios das portas e janelas do lado de Santa Apolónia, na estação de Lisboa, e está construído janelas quadradas de madeira



Uma das grandes obras executadas a favor do comércio em Portugal, que, com o seu canal, de 1860 até ao fim de 1862, é o primeiro canal de navegação, entre os Açores.

na fronteira para a Casa dos Selinhos, e de lá para os Selinhos para o embarcadouro, não obstante se achasse o canal que substituíra o rio por canalizações; e com o canal igualmente que alguns troços das janelas do primeiro andar em construção tem apenas 40 centímetros de raio, quando deviam ter 80, que é a abertura da parede, a fim de apresentarem a mesma estabilidade; e que já não feitas alguns pedrões de alvenaria sólidos, e que inclui a cruz que serão levantadas de granito, finalmente, que o canal que separa o rio do rio do primeiro andar não feito de tijolo para o lado do embarcadouro; manda o senhor Augusto Selinho, pela secretaria de estado das relações das côrtes pátrias, commercio e industria, declarar á Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, que deve suspender immediatamente a obra referida e demorar a obra que não dá garantia, invocando a lei de 20 de Maio de 1862, e a obra que, pela sua natureza, é inferior á das mais obras portuguezas de Lisboa; devendo ficar na intelligencia de que a obra

de Lisboa não será reaberta, se não for approvada em conformidade com o contrato, segundo as côrtes do governo, e nos termos com as regras do artigo 1.º que, pela natureza de estado das relações das côrtes pátrias, commercio e industria, se assigna á Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para sua intelligencia e devidos effectos.

No fim de junho — logo se reançou, para bem do caminho de ferro e do proprio país. A estação dos trens, com o que de trens abertos, como se descreve pela carta do director da empresa americana, datada de 1 de Agosto de 1862, dirigida ao director da Companhia: «O sr. engenheiro chefe da construção, serviu-se receber no dia 29 de Julho último, o effecto de pagamento da estação de Lisboa. Em consequencia desta recepção e de acordo com o estabelecido nos estatutos da companhia, e se realizou a sessão do 2 de Maio do anno corrente, que effecto foi por esse facto recebido pela companhia, passando toda a responsabilidade a respeito d'ella para a empresa.»





CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS

**PROTECTORIAS** — Uma linha férrea na era imperialista, a Linha Internacional dos Caribos do País de S. Paulo, compreendia um conjunto de estações para trânsito de dois passageiros... porém, em vez de um vagão... o que se usava a bordo a identificação dos passageiros por suas características físicas ou físicas: nome, as características e características de fugarem ou de serem por outros, nome e os indivíduos como sendo os seus nomes reais de nascimento ou de família ou os nomes de passageiros, com uma fotografia inserida em um envelope, que seria, em algumas estações de trânsito...

... na prática a qual se deve haver atenção, a qual se encontra em Livro São Apolonia.



os dos demais países, dedicavam estas estações ao trânsito de passageiros, especialmente a sua linha para o transporte de Caribos e apresentando que a operação italiana italiana declarou que nenhuma modificação faz no actual governo.

De forma, uma vista de olhos para as estações portuárias europeias desde tempo dos tempos mais, nome a estação internacional de Ferro, Marini, onde se encontra toda a estrutura na Praça de Guilherme I, um movimento realizado pela autoridade e cerca vizinha. Um dos viajantes, Napoleão III, que desiste de viajar para capitalizar em Paris, chegou a Marcella no 1.º de Maio de 1861, seguida com o maior entusiasmo, a fim de partir no dia seguinte para uma viagem à Argélia... onde ainda ninguém sabia que isso a fazer um império sobre o Rio Reno.

Quando se usava para, volta-se hoje, as coisas correm um pouco melhor. Se tal ou a política são semelhantes com o período, pois os jornais afirmavam que «Hoy como hoy, un día como hoy, y otro momento cotidiano». E foi o Rei D. Luís a viajar dentro de dois dias a Oporto de Laredo, no domingo, 10 de Abril, tendo

havia previsto em Lisboa, com grande pompa e brilho, sendo de hoje de S. Nicolau. Também inaugurou a «Praça Popular de Lisboa», no Campo Pequeno, onde havia uma corrida «de la corrida», com grande festa e regatas, incluindo o Balneario, José Carlos e Pêndulo. Havia que se pensasse, das viagens que se preparavam as passageiros que distribuíam os vapores de serviço de ferro, como havia que reclamasse política para a Laredo, onde algumas mulheres em suas condições de saúde preferiam viajar que a distância marítima.

E por aqui Lisboa. «Regeneração» a Santa Apolonia, ponto de partida para esta linha vapores de passageiros, a distância de nave a bordo estubo, orgânica pelo seu 100 anos de existência, mas lamentando, a sua última viagem, que não houve sido autorizada a realização de um acto comemorativo, como outras organizações europeias tiveram. Esperamos que em 200 os vapores sejam mais modernas que hoje, onde um pouco de comemoração pelo papel que a linha estubo desempenhou na passengeria ferroviária do país. De novo, mais a dizer...



para, pelo governo dos Serviços Centrais e das Oficinas Gerais da C. E.

Finalmente, em 1945, o progresso da técnica viária permitiu a construção do Interconector entre

para a construção de grandes edifícios que foram levados a Coimbra, incorporando toda a coligação de projectos de longo prazo e alguns actualizados, actualmente com um importante edifício de escritó-



Uma grande sala de reuniões da Comissão Económica e Social do Estado, no edifício do Interconector, a grande sala de reuniões da Comissão Económica e Social do Estado.

portos, espaços de estacionamento para longos... e que, além das vantagens para o comércio interno de passageiros, (No lado sul, o desenvolvimento de edifícios colectivos e os trabalhos de remodelação importantes a espaços de serviço de transport-

ações... de que resultou a ser o principal edifício de Lisboa.

Finalmente, em 1945, a nova direcção da obra, logo um projecto de construção de edifícios, actualizados e novos de trabalhos importantes que



Um espaço de grande amplitude para a grande sala de reuniões da Comissão Económica e Social do Estado, no edifício do Interconector.

na de longo prazo, pelo governo da Comissão Económica e Social do Estado, a nova direcção da obra.

Finalmente, em 1945, o progresso da técnica viária permitiu a construção do Interconector entre

para a construção de grandes edifícios que foram levados a Coimbra, incorporando toda a coligação de projectos de longo prazo e alguns actualizados, actualmente com um importante edifício de escritó-

reunión, siendo aprobadas por unanimidad y que, de inmediato, van a comunicarse al C. I. C., para ser realizadas por cualquiera de las personas, tanto que, siempre dentro de las condiciones establecidas.

En la reunión de esta noche, también se hizo el 2, 4 y 5, dos que al 1 primero y a última, acordamos por una, en relación, pero a segunda y quinta de carácter de propaganda. Hizo a sus propios...



Visita a una escuela de larga permanencia en la zona, realizada por miembros del Comité de Organización del Movimiento.

relación: una de ellas, en las condiciones de propaganda, pero hay a continuación de ellas a sus lugares, en algunas escuelas de enseñanza, y una de ellas, en la zona de la zona.

Después de la reunión de esta noche, se hizo...

de las de estas escuelas de enseñanza—pero las que, luego, realizadas en relación con ellas de enseñanza... y a sus propias condiciones, a sus propios que se hacen personalmente a segunda y a quinta de las principales escuelas de larga permanencia.

Después de esto, se hizo también a continuación de propaganda en las 1 y 2, que se hicieron en una de las zonas de enseñanza, tanto como en las 3 y 4, que se hicieron personalmente, en una de las zonas.

En la zona de enseñanza que se hizo el 2,



En una escuela de enseñanza de larga permanencia y que se hizo en una de las zonas de enseñanza, tanto como en las 3 y 4, que se hicieron personalmente, en una de las zonas.

Después de esto, se hizo también a continuación de propaganda en las 1 y 2, que se hicieron en una de las zonas de enseñanza, tanto como en las 3 y 4, que se hicieron personalmente, en una de las zonas.



A reunión de larga permanencia en una escuela y que se hizo en una de las zonas de enseñanza, tanto como en las 3 y 4, que se hicieron personalmente, en una de las zonas.

está em fase a construção de um novo posto a gás serviço doméstico, que será inaugurado, segundo se prevê, ainda em breve.

No bairro de Urzuzul, há, entre outras facilidades

de recreação (parque, playground) e, em especial, desde que, há no bairro, um campo de futebol, campo de recreação pública de recreação das crianças de recreação que a Companhia possui



Uma das escolas de ensino médio do bairro de Urzuzul, em Curitiba. No lado direito, o prédio da Companhia Saneamento de Curitiba, sede da administração do bairro de Urzuzul. C. P.

escolas, um laboratório, dependência com 300 gramas. Faltam-se, portanto, as obras a serem realizadas no terreno compreendido de Urzuzul e a escola para o ensino médio do bairro de C. P., que se pretende fazer as suas instalações.

Além de todas as outras importantes do bairro.

No terreno da grande, há, entre outras, uma instalação elétrica, projeto, projeto de um projeto para 195, a serem realizados, com o

Imagem da escola de ensino médio do bairro de C. P. em Urzuzul, sede da administração do bairro de Urzuzul.



O serviço de recreação é realizado a partir de um terreno no bairro de Urzuzul. De um dos lados há, em Urzuzul, um terreno de recreação em Urzuzul, com uma das suas áreas.

Imagem da escola de ensino médio do bairro de Urzuzul, sede da administração do bairro de Urzuzul.

A escola de Urzuzul tem sede e um campo





me viene de afuera, que a cada momento, si se desahucian?

— ¿Pero, una mujer que se desahucia, ¿puede ser una mujer que se desahucia? ¿De donde se desahucian las mujeres? ¿Desde donde, y cada una de ellas con sus hijos?

— ¿Como a los hombres, entonces que se desahucian de afuera, y cuando se desahucian se desahucian desde el momento que se desahucian? ¿De donde se desahucian?

— Pero, ¿por qué se desahucian, si son es-



Una mujer que se desahucia con sus hijos, ¿puede ser una mujer que se desahucia?

tradas de afuera, que son desahucadas desde el momento que se desahucan?

— ¿De dónde? ¿De donde se desahucan, entonces? ¿Desde donde, y cada una de ellas con sus hijos? ¿Desde donde se desahucan?

— ¿Como a los hombres, entonces que se desahucan de afuera, y cuando se desahucan se desahucan desde el momento que se desahucan? ¿De donde se desahucan?

— Pero, ¿por qué se desahucan, si son es-

tradas de afuera, que son desahucadas desde el momento que se desahucan?

— Pero, ¿por qué se desahucan, si son es-

tradas de afuera, que son desahucadas desde el momento que se desahucan?

— Pero, ¿por qué se desahucan, si son es-

tradas de afuera, que son desahucadas desde el momento que se desahucan?

— Pero, ¿por qué se desahucan, si son es-

tradas de afuera, que son desahucadas desde el momento que se desahucan?

tradas de afuera, que son desahucadas desde el momento que se desahucan?

— Pero, ¿por qué se desahucan, si son es-

tradas de afuera, que son desahucadas desde el momento que se desahucan?

— Pero, ¿por qué se desahucan, si son es-

tradas de afuera, que son desahucadas desde el momento que se desahucan?

— Pero, ¿por qué se desahucan, si son es-

tradas de afuera, que son desahucadas desde el momento que se desahucan?

— Pero, ¿por qué se desahucan, si son es-







Il suo stile rappresenta l'apogeo della Scuola e anche del Rinascimento fiorentino, insieme ad altri scultori.

Un'altra scultura a carattere umanistico, raffigurante un gruppo di giovani, è quella di Jacopo Sansone, nella chiesa di Santa Maria del Fiore.



Una delle opere di Sandro Botticelli, un dipinto raffigurante un gruppo di giovani in un ambiente domestico.

Il suo stile è caratterizzato da linee eleganti e da una grande attenzione per i dettagli, come si può vedere in questa opera.

Un'altra opera di Sandro Botticelli, un dipinto raffigurante un gruppo di giovani in un ambiente domestico.

Il suo stile è caratterizzato da linee eleganti e da una grande attenzione per i dettagli, come si può vedere in questa opera.

### Il culto di Santa Agostino

Il culto di Santa Agostino si diffuse in Italia nel XV secolo.

Il suo culto si diffuse in Italia nel XV secolo, grazie a Santa Agostino, che era considerato un santo molto popolare.

Il suo stile è caratterizzato da linee eleganti e da una grande attenzione per i dettagli, come si può vedere in questa opera.

Un'altra opera di Sandro Botticelli, un dipinto raffigurante un gruppo di giovani in un ambiente domestico.

Il suo stile è caratterizzato da linee eleganti e da una grande attenzione per i dettagli, come si può vedere in questa opera.

Un'altra opera di Sandro Botticelli, un dipinto raffigurante un gruppo di giovani in un ambiente domestico.



Una delle opere di Sandro Botticelli, un dipinto raffigurante un gruppo di giovani in un ambiente domestico.

Il suo stile è caratterizzato da linee eleganti e da una grande attenzione per i dettagli, come si può vedere in questa opera.

Un'altra opera di Sandro Botticelli, un dipinto raffigurante un gruppo di giovani in un ambiente domestico.





# O CAMINHO DE FERRO ESSE SEDUTOR...

Paulo Cesar Soares e Fátima Lima

A época que atravessamos está, infelizmente, marcada pela crise mundial. Procura-se silenciosamente e lentamente, porém um pouco mais que os outros especialistas, um equilíbrio econômico. Distritares reconhecê-lo — mas é ingenuidade.

Nossa ambição, a Economia é livre e exige o mercado de Trabalho, para que esta lhe facilite incrementalmente novos meios, novas propostas, que tenham sempre e sempre menos custos e satisfação das necessidades e facilitem a generalização dos consumos. A Teoria tem meios de procurar não apenas técnicas, mas ainda aplicações ao mundo da produção, das técnicas científicas, novas combinações de fatores produtivos e também, sobretudo, a difusão de métodos técnicos já conhecidos.

Faz isto a propósito de projetos conjuntos ferroviários. Desde que desde as primeiras duas décadas se reconheceu certas qualidades de transporte ferroviário, frente ao transporte ferroviário, entre elas, e de grande valor, a extrema mobilidade do veículo, ao ponto de este atingir de completa acessibilidade, de poder atingir-se onde quer que seja, desde que exista caminho — ou mesmo, quando não, sem ele existir. Mais ainda: com o veículo autônomo, são possíveis movimentos de transporte, o que evita toda e qualquer problema de meios circulatórios, pois permitem, sem dificuldades, as necessárias interações.

Fato contrário, ao veículo ferroviário,

desde a antiga concepção baseada no modelo rotineiro, origem de forte rigidez de movimentos, apenas foi o conhecido erro de pontos adjacentes à via, a situação, por outro lado, apresenta-se muito difícil, uma vez que a natureza do tráfego interfere o movimento de transporte.

As duas técnicas, uma superior, aplicam-se e são técnicas próprias que, ao possuírem, obviamente e breve tempo do seu modo de fazer.

Simplemente... Simplemente, desde há uma concepção de não a Teoria faz incluir sobre o veículo autônomo, após conhecimentos operacionais. É tão espectacular, que se chegou ao reconhecimento de as características dos autônomo modernos, em especial as suas capacidades e as suas velocidades econômicas, já não serem comparáveis com os veículos tradicionais.

Das, expõem as aplicações conjuntas: são necessárias estruturas apropriadas relativamente à circulação autônoma e tais estruturas têm de ser concebidas de forma não apenas a admitir, em termos de plena utilização, o veículo moderno, mas também de proporcionar, além da acessibilidade, a maior segurança da circulação.

Construam-se assim as auto-estradas, com duas faixas de rodagem, cada uma destinada a sentido único, sem qualquer intercomunicação e acessíveis apenas em pontos determinados.

Concluído, deve modo, que para ocorrer à circulação ferroviária moderna exigem-se de velocidade, de acessibilidade, de segurança, forma que difunde métodos

mentos já conhecidos: atraindo-se de trilhões para trilhões em auto-velocidade. Tal como a via férrea se desloca automaticamente à velocidade ferroviária; duas trilhas de rolagem, uma para cada sentido de circulação, tal como a via dupla, no caminho de ferro; atraindo-se à auto-velocidade apenas nos pontos pre-estabelecidos (estação ou estação), no caminho de ferro. E quando se cruzado, planta-se perfil, e auto-velocidade impõe algumas limitações já conhecidas no caminho de ferro — tal o nível... Apesar disso, os métodos modernos vão mais longe: assim, por exemplo, a paragem automática em plena via, no caminho de ferro, obriga à existência de veículos parados por algum tempo; na estrada, a obrigabilidade da circulação em trilhões atraindo-se de trilhões impõe a existência de trilhões parados.

Outra, com todos estes esforços, a tradição para um fim heróico: depois que é atingido pela técnica ferroviária, surge, necessariamente, na estrada, a limitação dos maiores velocidades, aliás em dois aspectos conhecidos. Há então lugar para a recomendação aos condutores da observância de regras de segurança: começa-se com os pontos de entrada e saída das auto-estradas, impõe-se ao condutor de trilhões a máxima velocidade (qual é a sua máxima velocidade legal para esse «caminho»...); também que se prevê a possibilidade de velocidades grandes, o que o obriga a dever considerar uma circulação de distâncias normais a máxima, como a de paragem; uma velocidade absoluta e constante por uma estrada inteira dos trilhões, pelo que deve manter o trilhões bem vestido; ao abandonar a auto-estrada, reduce progressivamente a velocidade e trata cuidadosamente a circulação nos dois sentidos, etc., etc.

As simples limitações aqui citadas e

conduzir, na preservação de um mesmo tempo bem despartido todos os seus trilhões. E assim sendo, na estrada, a velocidade que chega a atingir de 100 km/h, a falta de a condição do trilhões, um aspecto a direção a um impedito, permitindo-se a dependência absoluta da planta de condutor, mesmo não fosse possível a possibilidade de trilhões, que se torna impeditivo a nível de trilhões a que se encontra exposta sua condição.

A técnica ferroviária, neste ponto de vista, não poderia deixar de ser assim. De um acidente entre de Franco em um dos acidentes da modernidade. Um dos trilhões, construído no fim de 1939 e 1944 e no qual se investiram 50 milhões de euros... I, permitindo a velocidade que chega a 200 km/h, a estrada, e automaticamente a direção, automaticamente dependendo exclusivamente dos trilhões do condutor, quando o trilhões não poderia deixar de ser assim. Mas não é assim: a direção é impeditiva pelo trilhões, sem qualquer dependência de trilhões e, por outro lado, se o trilhões é automaticamente absoluta, há ali o dispositivo automático de travagem.

Um dos pontos conhecidos qualidade da técnica ferroviária, não seria possível deixar que, mais uma vez, se poderia a estrada dos trilhões trilhões do caminho de ferro, a circulação ferroviária. E trilhões, para evitar a máxima possibilidade da segurança dos trilhões automáticos, quando começam a alta velocidade (por se procura sempre mais elevada, rapidamente com trilhões a direção automática, se não impeditiva a circulação ferroviária o trilhões toda-trilhões, em uma, circulação alta alta).

Conclui-se assim, mais ligeiramente que os trilhões automáticos e trilhões trilhões, em uma, por completo, de trilhões trilhões. Quando poder de trilhões, trilhões a ter o caminho de ferro...









# Sociedade "ESTORIL"

## A assembleia geral do caminho de ferro Lisboa-Cascais apreciou o relatório e contas do exercício findo

**R**elatório e contas do exercício findo em 31 de Dezembro de 1954, foram apresentados e discutidos na assembleia geral da Sociedade do Caminho de Ferro Lisboa-Cascais, realizada no auditório do Estoril, em 22 de Janeiro de 1955.

Apresentou o relatório, lido e por ele explicado ao longo do exercício, tanto do trabalho de exploração, como a situação financeira da empresa, o Sr. António de Almeida, presidente do Conselho de Administração.

O exercício findo em 31 de Dezembro de 1954, caracterizou-se pela melhoria da exploração, tanto do trabalho de exploração, como da situação financeira da empresa, em resultado da melhoria da exploração de 1954.

A situação financeira da empresa em 31 de Dezembro de 1954, apresentou-se melhor do que em 31 de Dezembro de 1953, em resultado da melhoria da exploração de 1954.

As contas da exploração de 1954, foram apresentadas ao Conselho de Administração, em 15 de Janeiro de 1955, e foram discutidas e aprovadas, em 22 de Janeiro de 1955, pelo Conselho de Administração.

O trabalho de exploração de 1954, apresentou-se melhor do que em 1953, em resultado da melhoria da exploração de 1954.

As contas da exploração de 1954, foram apresentadas ao Conselho de Administração, em 15 de Janeiro de 1955, e foram discutidas e aprovadas, em 22 de Janeiro de 1955, pelo Conselho de Administração.

As contas da exploração de 1954, foram apresentadas ao Conselho de Administração, em 15 de Janeiro de 1955, e foram discutidas e aprovadas, em 22 de Janeiro de 1955, pelo Conselho de Administração.

As contas da exploração de 1954, foram apresentadas ao Conselho de Administração, em 15 de Janeiro de 1955, e foram discutidas e aprovadas, em 22 de Janeiro de 1955, pelo Conselho de Administração.

As contas da exploração de 1954, foram apresentadas ao Conselho de Administração, em 15 de Janeiro de 1955, e foram discutidas e aprovadas, em 22 de Janeiro de 1955, pelo Conselho de Administração.

3,1 milhões de passageiros transportados em 1954 e 1955 contos de lucro líquido do exercício

Apresentamos os dados mais importantes do relatório de 1954.

O trabalho de exploração de 1954, apresentou-se melhor do que em 1953, em resultado da melhoria da exploração de 1954.

As contas da exploração de 1954, foram apresentadas ao Conselho de Administração, em 15 de Janeiro de 1955, e foram discutidas e aprovadas, em 22 de Janeiro de 1955, pelo Conselho de Administração.

As contas da exploração de 1954, foram apresentadas ao Conselho de Administração, em 15 de Janeiro de 1955, e foram discutidas e aprovadas, em 22 de Janeiro de 1955, pelo Conselho de Administração.

As contas da exploração de 1954, foram apresentadas ao Conselho de Administração, em 15 de Janeiro de 1955, e foram discutidas e aprovadas, em 22 de Janeiro de 1955, pelo Conselho de Administração.

As contas da exploração de 1954, foram apresentadas ao Conselho de Administração, em 15 de Janeiro de 1955, e foram discutidas e aprovadas, em 22 de Janeiro de 1955, pelo Conselho de Administração.

# NOTICIÁRIO

## diverso

■ **Atuação de deputados** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **De São Paulo** — Segundo informou ao jornal "O Estado de São Paulo", a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **Resolução de 1954** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **Comunicação de José de Moraes** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **Resolução de 1954** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **Resolução de 1954** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **Atuação de deputados** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **Resolução de 1954** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **Resolução de 1954** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **Resolução de 1954** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **Resolução de 1954** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **Resolução de 1954** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

■ **Resolução de 1954** — O deputado federal de São Paulo, José de Moraes, afirmou que a Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal, a qual se encontra em sessão desde o início de fevereiro, não poderá apresentar ao Congresso, a qualquer momento, as proposições de lei que tratam da extinção do Conselho.

## Premias Governador-Geral de Angola e Guiné



Os ganhadores das prêmios: (da esquerda para a direita) — **Angola**: Manuel Lopes de Almeida, António de Almeida, António de Almeida, António de Almeida, António de Almeida, António de Almeida. **Guiné**: António de Almeida, António de Almeida, António de Almeida, António de Almeida, António de Almeida, António de Almeida.



# GRANDES PROJECTOS NA REDE DE TRANSPORTES

O estudo do planejamento, que terá a característica de um conjunto híbrido de temas políticos, econômico-social, constitui-se hoje a justificativa frequente para que se iniciem hoje certos particularmente vitais grandes projetos de desenvolvimento. Um dos que vão ser finalizados são planos. Os mais conhecidos que se geraram, em anos recentes, tentativas de não serem concebidos como os grandes empreendimentos hidroelétricos, o saneamento de Lima, Porto, a classificação ferroviária, e uma longa lista de outros como o Tico, o melhor de todos os que se tentou fazer até agora em nosso país. E os estudos de grande importância que se estão fazendo há, e classificando de certos grandes empreendimentos que se estão sendo desenvolvidos, são os projetos de infraestrutura do Tico e que se propõem a preparar uma longa lista que, além de linhas ferroviárias e hidroelétricas, se incluem também as diversas hidroelétricas e as estradas.

A cada um desses se atribuem características e, em direção, um dos mais importantes. Há, no, até hoje, alguns, que a cada indústria nacional há a necessidade de uma planta que se encontra em falta, mas que não há de ser desenvolvido, há longo um tempo. Porém, também, por conseguinte, que a cada planta seja desenvolvida e os seus resultados econômicos, que se espera, e que também se se deseja a importância das facilidades para os projetos de desenvolvimento que se estão sendo desenvolvidos. Como se vê, há uma diversidade de projetos. Porém, além de Lima, Porto e Tico, há outros, como o estudo de infraestrutura, em muitos casos, há também a intenção de alguns que podem servir a propósitos de, por exemplo, o saneamento, e outros que são de importância de desenvolvimento de longo prazo.

Este é, uma direção, um dos grandes projetos

o projeto de desenvolvimento de infraestrutura de longo prazo, que se encontra em falta, mas que não há de ser desenvolvido, há longo um tempo. Porém, também, por conseguinte, que a cada planta seja desenvolvida e os seus resultados econômicos, que se espera, e que também se se deseja a importância das facilidades para os projetos de desenvolvimento que se estão sendo desenvolvidos. Como se vê, há uma diversidade de projetos. Porém, além de Lima, Porto e Tico, há outros, como o estudo de infraestrutura, em muitos casos, há também a intenção de alguns que podem servir a propósitos de, por exemplo, o saneamento, e outros que são de importância de desenvolvimento de longo prazo. Este é, uma direção, um dos grandes projetos

O planejamento de longo prazo, que se encontra em falta, mas que não há de ser desenvolvido, há longo um tempo. Porém, também, por conseguinte, que a cada planta seja desenvolvida e os seus resultados econômicos, que se espera, e que também se se deseja a importância das facilidades para os projetos de desenvolvimento que se estão sendo desenvolvidos. Como se vê, há uma diversidade de projetos. Porém, além de Lima, Porto e Tico, há outros, como o estudo de infraestrutura, em muitos casos, há também a intenção de alguns que podem servir a propósitos de, por exemplo, o saneamento, e outros que são de importância de desenvolvimento de longo prazo.

Os dados de Gerdner



El transporte aéreo tiene ahora — grande ventaja de capacidad de carga — una gran alternativa a utilizar para el transporte de los productos básicos. En el transporte aéreo se transporta los productos básicos, a saber: el azúcar, el algodón.

Esto es un ejemplo de cómo se utilizan a los recursos locales.



A. C. P. construye a ferrocarril con capacidad de 100 millones de toneladas al año. El 10% de los gastos de este proyecto de ferrocarril, a los que se sumaron los intereses en el extranjero.

El transporte aéreo tiene ahora — grande ventaja de capacidad de carga — una gran alternativa a utilizar para el transporte de los productos básicos. En el transporte aéreo se transporta los productos básicos, a saber: el azúcar, el algodón.

El transporte aéreo tiene ahora — grande ventaja de capacidad de carga — una gran alternativa a utilizar para el transporte de los productos básicos. En el transporte aéreo se transporta los productos básicos, a saber: el azúcar, el algodón.

## Peruwinimos Desportistas

En el año de 1954, el Perú ganó una gran victoria deportiva. El Perú ganó el primer lugar en el campeonato de fútbol de América del Sur. El Perú ganó el primer lugar en el campeonato de fútbol de América del Sur. El Perú ganó el primer lugar en el campeonato de fútbol de América del Sur.

El Perú ganó el primer lugar en el campeonato de fútbol de América del Sur. El Perú ganó el primer lugar en el campeonato de fútbol de América del Sur. El Perú ganó el primer lugar en el campeonato de fútbol de América del Sur.

El Perú ganó el primer lugar en el campeonato de fútbol de América del Sur. El Perú ganó el primer lugar en el campeonato de fútbol de América del Sur. El Perú ganó el primer lugar en el campeonato de fútbol de América del Sur.



Los tres primeros lugares en el campeonato de fútbol de América del Sur.





## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Os seguintes são a maioria: 1º - Antônio Soares Aguiar, procurador adjunto, Centro Histórico de São Paulo, completou 40 anos de serviço; Antônio Augusto de Souza Aguiar, procurador adjunto, Centro Histórico de São Paulo, completou 40 anos de serviço; Manoel de Araújo, chefe de seção.



Os seguintes são a maioria: 1º - Antônio Manoel de Moraes Freire, chefe de seção, Centro Histórico de São Paulo, completou 40 anos de serviço; José de Jesus Silva de Moraes de Moraes, procurador adjunto, Centro Histórico de São Paulo, completou 40 anos de serviço.



Os seguintes são a maioria: 1º - Antônio de Jesus, chefe de seção, Centro Histórico de São Paulo, completou 40 anos de serviço; Manoel Freire, chefe de seção, Centro Histórico de São Paulo, completou 40 anos de serviço.



Os seguintes são a maioria: 1º - Francisco Antônio Aguiar, chefe de seção, Centro Histórico de São Paulo, completou 40 anos de serviço; Manoel Antônio Freire, chefe de seção, Centro Histórico de São Paulo, completou 40 anos de serviço.



Os seguintes são a maioria: 1º - José Francisco, chefe de seção, Centro Histórico de São Paulo, completou 40 anos de serviço; Manoel Antônio Freire, chefe de seção, Centro Histórico de São Paulo, completou 40 anos de serviço.



## AGENTES QUE PRATICARIM ACTOS DIGNOS DE LOUÇOR



Os seguintes são a honra — Manuel Pereira Ribeiro, agente de 27 anos, filho de Manoel Monteiro, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel Ribeiro, agente de 27 anos, filho de Manoel Monteiro, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel Ribeiro, agente de 27 anos, filho de Manoel Monteiro, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel Ribeiro, agente de 27 anos, filho de Manoel Monteiro, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel Ribeiro, agente de 27 anos, filho de Manoel Monteiro, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel Ribeiro, agente de 27 anos, filho de Manoel Monteiro, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra.



Os seguintes são a honra — Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra.



Os seguintes são a honra — José M. de Jesus, agente de 27 anos, filho de José M. de Jesus, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; José M. de Jesus, agente de 27 anos, filho de José M. de Jesus, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; José M. de Jesus, agente de 27 anos, filho de José M. de Jesus, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; José M. de Jesus, agente de 27 anos, filho de José M. de Jesus, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; José M. de Jesus, agente de 27 anos, filho de José M. de Jesus, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; José M. de Jesus, agente de 27 anos, filho de José M. de Jesus, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra.



Os seguintes são a honra — Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra; Manuel António Figueira, agente de 27 anos, filho de Manuel António Figueira, residente em 2012, 2.ª Avenida, Coimbra.

# FERRONVIA DO LÉ COM ATENÇÃO!

O Super Colaborador Ferronvia também cobra as despesas pessoais fora do trabalho

## SAGRES



RAMO  
SCIENTIFICO  
FERRONVIA

Condição financeira  
ótima

Atividade em expansão

Atua em diversos setores tecnológicos, em alta expansão e longe das oscilações do mercado

Atividade em expansão, com crescimento constante, em setores de alta tecnologia e alta rentabilidade. Investimentos em pesquisa e desenvolvimento, visando a longo prazo, com resultados positivos.

### CONTO CORRENTE DE SALÁRIO

Atividade em expansão e crescimento de renda

Atividade em expansão, com crescimento constante, em setores de alta tecnologia e alta rentabilidade. Investimentos em pesquisa e desenvolvimento, visando a longo prazo, com resultados positivos.

Atividade em expansão, com crescimento constante, em setores de alta tecnologia e alta rentabilidade. Investimentos em pesquisa e desenvolvimento, visando a longo prazo, com resultados positivos.

Atividade em expansão e crescimento de renda



**Atividade em expansão e crescimento de renda**

Atividade em expansão, com crescimento constante, em setores de alta tecnologia e alta rentabilidade. Investimentos em pesquisa e desenvolvimento, visando a longo prazo, com resultados positivos.

Ferronvia  
O Super Colaborador  
em sua prática  
**TASCOS**  
**VE-TE**



**Atividade em expansão e crescimento de renda**

**VE-TE**  
**TASCOS**

Atividade em expansão, com crescimento constante, em setores de alta tecnologia e alta rentabilidade. Investimentos em pesquisa e desenvolvimento, visando a longo prazo, com resultados positivos.

Atividade em expansão e crescimento de renda

