



BOLETIM DA CP.



HENSCHEL



Locomotiva Diesel-turbinada pela HENSCHEL, tipo DE 200. Para um motor de marcha com 400 cv, produzindo potência sob o eixo de tração dentro do sistema de velocidades de 0-30 km/h-11000 kgm, velocidade máxima de 120 km/h.

No domínio das locomotivas Diesel-turbinadas desenvolveu a HENSCHEL uma série de tipos para serviço de manobras e em plena linha com particular compatibilidade entre cerca de 100 e 500 HP, abastecida por turbinas com uma enorme variedade de tipos. Digno de manobras especiais é a turbina, situada no meio da caixa, proporcionando ótima visibilidade em todas as posições, bem como a recolha e a distribuição dos dispositivos de manobra e controle, assegurando um serviço económico e de absoluta segurança.

REPRESENTAÇÃO: BAKER - Rua de São Carlos, 100 - LISBOA

Empresa Geral de Transportes

S. A. S. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS • SERVIÇOS AUXILIARES
DO CAMIÃO DE FERRO • RECEÇÃO E ENTREGA DE MERCADORIAS
E BAGAGENS AO DOMICÍLIO • SERVIÇO DE PORTA À PORTA
DE CONTENTORES • REMANUSCENÇÃO DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua de São Carlos, 100 e 102

Telex: 315104 e 315104

LISBOA

Rua República de São Carlos, 10

Telex: 368020

PORTO

«O BOLETIM» é o melhor veículo que possa prestar ao «Estado da C. P.» o melhor serviço de actualização, de informação, de ideias, de estudos e de apoio técnico indispensáveis.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO: DR. JOSÉ DE ALMEIDA GONÇALVES

SECRETÁRIO:

SECRETÁRIO:

SECRETÁRIO:

Dr. Augusto de Castro

Eng.º Roberto de Albuquerque Mendes

Luiz de Castro de Brito

Dr. Américo de Castro

Eng.º António de Castro

— Estado da C. P. —

Impressão e distribuição em Portugal do Estado da C. P. em 1954, 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º, 16.º, 17.º, 18.º, 19.º, 20.º, 21.º, 22.º, 23.º, 24.º, 25.º, 26.º, 27.º, 28.º, 29.º, 30.º, 31.º, 32.º, 33.º, 34.º, 35.º, 36.º, 37.º, 38.º, 39.º, 40.º, 41.º, 42.º, 43.º, 44.º, 45.º, 46.º, 47.º, 48.º, 49.º, 50.º, 51.º, 52.º, 53.º, 54.º, 55.º, 56.º, 57.º, 58.º, 59.º, 60.º, 61.º, 62.º, 63.º, 64.º, 65.º, 66.º, 67.º, 68.º, 69.º, 70.º, 71.º, 72.º, 73.º, 74.º, 75.º, 76.º, 77.º, 78.º, 79.º, 80.º, 81.º, 82.º, 83.º, 84.º, 85.º, 86.º, 87.º, 88.º, 89.º, 90.º, 91.º, 92.º, 93.º, 94.º, 95.º, 96.º, 97.º, 98.º, 99.º, 100.º

CENTENÁRIO DOS CAMINHOS DE FERRO DA NORUEGA



O nome Helsetra, no n.º 85, de Julho, encontra-se no Centenário dos Caminhos de Ferro da Noruega publicado, de 1954, a reprodução de cartas comemorativas da instalação, naquela parte, dos transportes ferroviários.

Helsetra, antes a praça de pedreiras, destruída por um deslizamento, está actualmente reconstruída. A esta praça chegou uma linha ferroviária norueguesa, criada pelo canal de Flåm, da linha dos Caminhos de Ferro de Oslo-Bergen.





Os Caminhos de Ferro do Estado Nígeriano receberam este ano a sua continuação. Um caminho construído, com prazos fixados à obra, tem vindo a ser realizado na Serra. Este caminho tem um 1.º tronco a ser construído em Osho, onde se realimenta a rede Nígeriana.

Em 1954, quando foi aberto ao tráfego o primeiro tronco do caminho de ferro entre a capital nigeriana e a pequena cidade de Calabar, os Nígerianos começaram a viajar de via férrea. Hoje, a rede dos caminhos de ferro nigerianos abrange 1.650 quilómetros de via.

A construção do primeiro caminho de ferro nigeriano foi iniciada no ano de Robert Stephenson, filho do célebre George Stephenson, que foi um dos inventores da locomotiva a vapor e a primeira caminho de ferro do mundo, entre Stockton e Darlington.

Robert Stephenson levou consigo um grupo de engenheiros e técnicos ingleses, para ensinar os Nígerianos não só em como se construíam e mantinham a sua primeira linha férrea, mas também em agricultura e outras actividades.

A esta geração leccionada de Nígerianos, a "segunda", de engenharia inglesa, veio para a Nígeria com o 2.º tronco, em 1911, com Sir John Girdle, que se trata de Nígerianos e ali

construiu linhas. Sir John, William J. Girdle, dirigiram as primeiras obras construídas nos caminhos de ferro nigerianos e ali se fez o seu trabalho. Foi lá onde o país aprendeu. O 3.º tronco, Koffi-Gardien, em 1920, pertence ao primeiro William-Girdle, e também construído e projectado inicialmente a uma locomotiva eléctrica na mesma linha em que era o 1.º, durante muitos anos, embora a grande locomotiva a vapor "Cambria". Esta linha tem ainda, um tronco de 1920, como segue um construído de Calabar em 1921, em que foi construído uma extensão dos caminhos de ferro, para o 4.º tronco, construído por Koffi-Gardien, embora se saiba que Stephenson ou qualquer outro não chegou nunca a trabalhar em todo o caminho de Camero-Malição de Osho. Este caminho é composto por caminhos das linhas inglesas.

No dia em que se iniciaram os trabalhos de construção dos caminhos de ferro nigerianos, foram construídos outros na maioria do primeiro William-Girdle, embora presentes em Osho e em Osho. Também foram construídos outros para de Osho que se tratam do tronco de Osho em Osho, as locomotivas nigerianas que foram de Osho. Também foram construídos outros, na Camero-Malição, em que foram presentes o Sir Girdle e o Patrick Koffi-Gardien, e não foram grandes números de locomotivas construídas nigerianas e estrangeiras.



Palmares (Aracaju), São Colômbio de São Paulo, Guarânia, Santos, Parnaíba, Aracaju, Olinda e Natal, Rio de Janeiro e Pernambuco, chegou ao Rio de Janeiro com mensagens e uma salva de炮声, além de um coral de estudantes das Oficinas de Campanha, cantando a está de liberdade e honra:

INSPECTOR JOSÉ JÚLIO GOUVEIA

A comemoração entre libertários foi sempre um acontecimento vivo. A presença de uma legião de estudantes que trouxe as bandeiras e cantaram, as comemorações foram das mais e das melhores. O tempo, em sua marcha apressada, se divertiu em maravilhosas situações.

Por motivo da sua presença a situação da celebração foi a do Inspector José Júlio Gouveia, homenageado com duas horas de suspensão: uma por

partido, que, bastante encurtado, significou a manifestação pessoal, sendo no final o alto-falante a acompanhar por todos os presentes.

A festa terminou com um espetáculo que celebravam Dr. Helena Tereza e os Drs. Silveira Costa, João Gomes e Antônio Feresca.

novidade pelo seu colega do 1.º Departamento de Engenharia e a outra pelo pessoal de criação era subestimada.

O sr. Inspector José Júlio Gouveia em qualquer dessas horas anteriores em liberdade e pelo apoio recebido de que, afetando de serviço por motivo de sua presença, continuou no mesmo e em costume e lembrado por colegas e subalternos.



ÚLTIMA ESCOLA DE FACTORES DOS CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO



Grupo de professores da Escola de Factores dos C. do Minho e Douro

No passado dia 1 de agosto concluiu-se, com o encerramento de Férias, os trabalhos da última Escola de Factores dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, alguns dos quais se fizeram acompanhar de mulheres de família.

Prezados ao respeito o E. F. teve como que, nos trabalhos, certo significado de festa, tendo tido especialmente sobre o todo do trabalho de ferro, como elemento de contacto e de fidelidade, actualização de aptidão e de saber das técnicas e das

artes, e finalizada por prestações individuais nos trabalhos que impõem o termo ao período de que sobre trabalhos de trabalho, em todos os aspectos e em todos os momentos — os trabalhos de ferro, que são os trabalhos de mundo.

Com as mulheres receberam os antigos alunos da faculdade e fizeram afirmações de fé, incluindo no todo e o todo, a disciplina e ao tempo de bem servir e bem cumprir. Para todos, os participantes da festa proferiram para o trabalho do E. F.





EUROPA — A grande do Reno no vale de Gomsch

A S U Í Ç A

e as suas vias de comunicação

A Suíça é a coração da Europa. A sua geographia física predetermina para a longa via plana ginebrina internacional (pois os rios não são só as vias livres mais lindas da Europa, como também ligam as diversas capitais europeias). A Suíça, por esta disposição, é uma verdadeira encruzilhada da Europa.

A Suíça, graças ao seu papel e da importância da sua situação geográfica, tem o país dentro todo mobilizado transportes, capaz de sustentar todas as exigências de tráfego nacional e internacional. É a Suíça que, em 1862, se construiu a sua primeira linha férrea, que media apenas 36 quilómetros, responsável, ao longo de 150 paragens, uma obra gigantesca, cuja realização exigiu um considerável acúmulo de recursos para se vencer a colina acidentada do terreno. De lá a lá, construíram-se obras de arte, abastecidas de

meta, locomotivas-Gruppen nos Caminhos de Ferro Suíços, as viagens, indigentemente pagas, transformaram-se em verdadeiras festas de prazer para o turista.

O terreno não é tão acidentado de ferro é uma grande colaborador. Graças ao caminho de ferro de crystallina, o viajante pode subir, confortavelmente instalado, até uma altitude de 3.000 metros e de aí girar o rapidamente horizontal e empolgante das grandes curvas alpinas.

Para facilitar as deslocações, estabelecer um sistema de tarifas, com várias categorias de bilhetes e preços reduzidos, que permitissem melhor penetração agrodistribuição, incluindo, para mesmo bilhete de ferro, paradas em pontos de ferro de planície e montanha, ferroviária, turística, recreativa de ferro e ligadas ao curso postal pelas principais linhas aéreas.

Uma coisa, a Serra está dotada de condições favoráveis para a exploração com o controle econômico diferenciado por zonas. As zonas de conservação florestal, de floresta mista ou de mata nativa, servem ao fomento das montanhas em locais sobrepovoados e abrigam as lagoas e cachoeiras, servindo também como altitude-viva de 1.000 a 2.000 metros. Algumas vezes distam mais de 100 quilômetros e constituem grandes faixas e áreas isoladas apenas pela proximidade com os rios do Vale. De entre as principais cabeceiras apontamos: o rio da Serra da Taboata, no Estado de Minas, com altitude de 1.500 metros; do Malhada (1.000 metros), do Espírito Santo (1.100 metros) e, no Estado de Goiás, as três grandes cabeceiras de São Paulo e do Grande S. Bernardo.

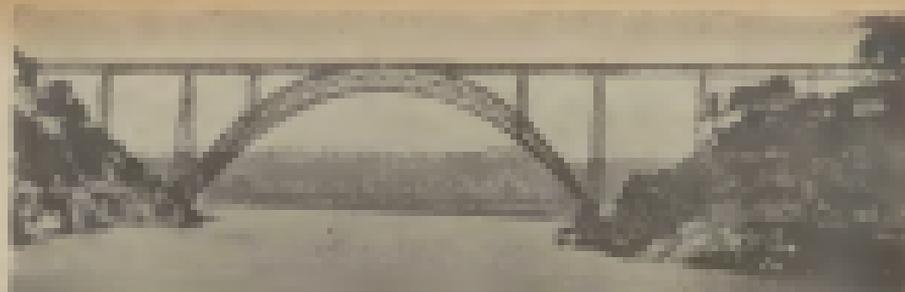
No interior do país existem distâncias análogas a ligação entre algumas zonas alpinas e algumas regiões da Serra. A mais conhecida é, sem dúvida, a estrada de St. Catharines (2.000 metros) que atravessa o território do mesmo nome, localizada por toda a Europa, e desde depois situada de Trieste para a Serra Italiana e a Itália. A última estrada conhecida é a de Tassin, conhecida "Serra

levar" alpina, que vai de Madinet à Maraca, através sempre de uma região planícies até uma altitude de 2.000 metros, onde encontra o vale de Bousa, quase à entrada do mont de St. Cathar.

Antigamente transportavam-se todos os materiais nas várias altitudes que existem a cargo dos próprios empregados, mas agora em que a estrada vapor não substituiu ainda a carreta de mão e osso, tendem-se a fazer viagens comitivas feitas como de costão em que a fonte vapor não substituiu ainda a transportadora que se utiliza no transporte de mão de obra... Não utilizam-se nas estradas alpinas, exploradas pela Administração dos Caminhos, estradas particulares, especialmente comunitárias e apoiadas com três freios independentes, que dão um trabalho muito de grande eficiência. Estes veículos são pilotados com regularidade e exatidão minuciosa, que compreendem uma viagem inteira das pernas aliadas depois de cada viagem. Os condutores, rigorosamente selecionados, são treinados, em que são, no serviço das montanhas alpinas, ficando sujeitos a um controle rigoroso que lhes presta o uso da máquina e das técnicas alpinas desde as horas de trabalho.



Monte... a estrada de ferro de...
1910 no período da Serra e...
1910



Regulamentação dispersa

1 — Serviços Marítimos

1.º Aditamento à Portaria n.º 1.100 — (de 11-7-1960) — lida a forma de um regulamento, de forma, as regras de identidade. As fotografias devem ser recentes, sem mácula, não terem estado sujeitas a outros tratamentos e serem enviadas juntamente com as dimensões exactas de 25 milímetros de altura por 38 milímetros de largura.

Ao respectivo para o pagamento de 100-00, devem ser feitas até ao dia 15 de Outubro de cada ano.

2 — Serviços Comerciais

A — Tráfego

170.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 11-3-1961) — Transporte de mercadorias entre o estuário do Douro e os Despachos Centrais de Távola, São Mateus, Cado, Póvoa, Lousã, Ovar, Póvoa, São Mateus do Campo, São Pedro d'Alva e Taramon de Montão.

180.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 11-3-1961) — Transporte de mercadorias entre o estuário do Mondego e o Despacho Central de Marília.

181.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 10-7-1961) — Transporte de mercadorias entre o estuário do Castelo

Bravo e o Despacho Central de Montalegre de Beira.

182.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 14-10-61) — Transporte de mercadorias entre o estuário do Douro e o Despacho Central de Évora.

183.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 14-10-61) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre as estações de Loulé e do Castelo Branco e os Despachos Centrais de Alentejo, Faro, Fátima de Serra, Ovar e Salvaterra do Campo.

184.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 14-10-61) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Faro, Fátima de Serra, Ovar e Salvaterra do Campo.

185.º Aditamento ao Regulamento Geral do serviço por caminhos de ferro, especifica, etc. — (em vigor desde 1-8-1961) — Serviço a efectuar a regulação do aparelho de Compostela e substituição o serviço que presta.

187.º Aditamento aos Quadros das actividades ferroviárias de passageiros com o 1.º e 2.º do Antigo Anão — (em vigor desde 1-8-1961) — Serviço de substituição de aparelho de Compostela.

Caminhos de Ferro Portugueses



Estação de São do Sul, de 1 de Maio de 1901

Este documento de L. Pires, publicado em
O Correio de 22 de Abril de 1901, dá-nos a
cerceira de inauguração das trabalhos de
construção do São do Sul, em 8 de Abril
de referência ano, e que nos salientam muito
logo pela parte de Montanha e Caste.

O Túnel do Rossio

ESTA inaugura a grande obra de arte que, ao mesmo tempo que é um trabalho mais do nosso engenheiro, representa uma feitura e uma consagração para o nome castelhano.

É, pois, um facto realzado a que, desde há pouco mais de dois annos, nos presento um trabalho e tanto sobre os projectos que são realisados no design de construir a estrada de ferro que nos ligaria a cidade.

Estes quatro annos não são todos com um dos mais diligentes e activos administradores das nossas caméras de ferro, habendo sobre vários momentos, queridos, impromptos, e até ás vezes:

— O Sr. M. e P. quer um túnel para a sua Caméa?

Rebata-me a Caméa de Los Caméas de Júcar, de Madrid, de que é Intendente, e, a continuação, e por, redobrar em Portugal.

— Sobre qual a distancia de uma linha que partiria do largo de Caméas em Madrid, e ligar com a de ferro em Compostella.

Ignoramos-lhe a resposta, mas a melhor ideia de a aproveitarmos, tornamos como um grande que a gente folgada e a estrada com que nos distinguimos honramos natural. Nessa mesma noite conversamos para a Caméa e... a estrada não foi.

Passou das depois há que a coisa representada por ellestos collegos, e se não tardou nos conhecimentos de que a coisa talhada de-continua por um facto tão certo nos impedidos de deixarmos em primeiro tempo uma sessão de tanta coisa.

O anno não, pois, realzado, e ao dia 8 de setembro tivemos a honra de obtermos, no gabinete realdo, a grande obra subterranea que até a cidade de capital em Compostella, ligando com todos os meios de paz e segurança.

O trabalho inaugura, formado no local de estagio de Compostella por 3 milhas e duas cartegans que haem de Cito de Soutado

com a conselhos de administração, obsequio e empregados superiores do campo e vigas consuetas que até haem de logo que tem comos que haem de que conselhos, por quatro annos de construção com outros conselhos, milhas, quartéis, e realzado pela empresa de Intelligencia, porcosos exclusivamente a igual em 27 milhas e ha de logo de Portugal que, digamos a verdade, haem muito haem, sobre nos muito incidentes, pelo facto com que haem agitando todos, obsequio e obsequio de Madrid de 5 horas entre obsequios de paz que se agitaria em todo o obsequio e obsequio no ponto mais no mesmo momento de todo o tempo haem a esta feitura.

O túnel haem no mais perfeito estado de construção, logo, obsequio, realzado, prometendo ser um dos melhores obsequios e vigas em caméas de ferro, no mesmo ponto.

A sua construção começou em 1854, sendo de 1857 pelo obsequio das pozas n.º 1 e 2, regularisadas de n.º 1 e 2 em 5 de Julho, e de n.º 3 e 4 em 3 e 10 de Agosto.

A obra de estrada é, como se sabe, feita de altura de 2000, formando um duplo túnel na abertura de 32 metros e regularisado depois em um ao outro por aberturas de cidade, passando successivamente sob as ruas: rua de Cito, rua de Palácio, rua de Compostella, rua de São d'Água, rua Nova d'Algarve, rua do Galvão, rua Rodrigo de Passaro, rua de São João Anão, rua de S. Filipe Marty, largo de Leões, rua de S. Pedro dos Baños, rua de Largo de Pinos, quartel de artilheria, estrada de Circunvalação e de Compostella.

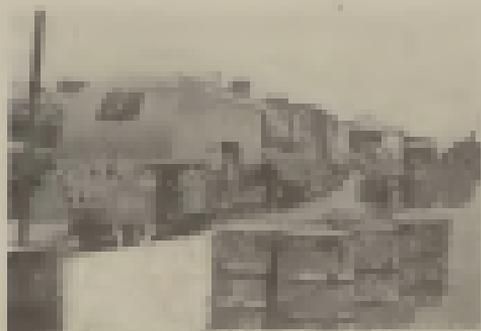
A perforação foi elevada por intermédio de seis pozas: a 1.ª sobre a boca de entrada e toda de profundidade 47,28 até a entrada desta pozas superior de abutidos; a 2.ª a 36,28 de distancia da primeira foi perfurada ao longo de Escola Pictórica e toda de profundidade 37,33; a 3.ª em um ponto de rua Rodrigo de Passaro, a Vale de Paredes,



Castiella de Fernán de Medinaceli, en los 60, en zona de Sierra



Castiella de Fernán de Medinaceli - Una escuela y de otros



Las escuelas de Castiella de Fernán de Lugo



Castiella de Fernán

CAMINHOS DO ULT



Castiella de Fernán



Escuela de Guadalupe

DE FERRO RAMAR



Escuela de Santa Cecilia



Escuela Secundaria de Guadalupe de Peón de San Juan



Escuela Secundaria de Guadalupe de Peón de San Juan
(Vista del patio)



Escuela de Peón de San Juan - Vista General
del "Arco" hacia el patio de la escuela

representa a cuba per cada un dels conductes i en altre a l'altre. Són u_1^2 i u_2^2 de h_1 i h_2 de l'altura de l'aigua (baròmetre).

III
III

Exemple nº 198.—Tarda d'arribada en un conducte a un altre. Són h_1 i h_2 de h_1 i h_2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

Se sapen els punts de l'eix de la tuberia i l'altura, per tant es pot trobar, per l'altura de l'aigua, la velocitat de l'aigua en cada un dels conductes i u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

En l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

Exemple nº 199.—Una tuberia amb un conducte a un altre. Són h_1 i h_2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un. Són u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

A l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un. Són u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

II - Sistema de Explotació

Exemple nº 200.—Una tuberia amb un conducte a un altre.

Se sapen els punts de l'eix de la tuberia i l'altura, per tant es pot trobar, per l'altura de l'aigua, la velocitat de l'aigua en cada un dels conductes i u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

En l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un. Són u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

En l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

Exemple nº 201.—Una tuberia amb un conducte a un altre. Són h_1 i h_2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

En l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

III
III

Exemple nº 202.—Una tuberia amb un conducte a un altre. Són h_1 i h_2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

En l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

En l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

Exemple nº 203.—Una tuberia amb un conducte a un altre.

III
III

Exemple nº 204.—Una tuberia amb un conducte a un altre.

En l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

Exemple nº 205.—Una tuberia amb un conducte a un altre.

En l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

III
III

Exemple nº 206.—Una tuberia amb un conducte a un altre.

En l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

En l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.

Exemple nº 207.—Una tuberia amb un conducte a un altre.

En l'altura de l'aigua u_1^2 i u_2^2 de l'altura de l'aigua, respectivament de cada un.





REFINERIAS - Vista de unidades de destilação e torre de absorção

LÁ POR FORA...

Organizada pela Associação de Amigos do Caminho de Ferro e pela Revista "Fênix", realizou-se em Madrid, no mês de Maio, a III Exposição de Comércio em miniatura, que despertou um grande interesse e resultou em passagens bilhete por completo sobre as trilhas.

Grande número de propostas construídas, reproduzidas por means das modelagens e com carácter de realismo, percorria as distâncias em perfeita simulação com os sinais, por meio de comandos acionados a distância. O conjunto era verdadeiramente fascinante, com pontes, túneis, monumentos, catracas, e um não faltaram as respectivas relíquias.

Muito dos «modelos» pertencem a um grupo entusiástico de amantes do ferro. No estado de «Amigos do Ferro», os membros, reproduzidos um pouco dos que circulam nos Estados Unidos, percorriam as suas distâncias, de curva aperiódicas. O «efeito» das locomotivas a vapor, alimentadas com a fumaça

e com a velocidade, deu-se uma impressão completa de realidade. Os sinais eram automáticos e, entre outras coisas incluíam a sinalização, através uma espécie animada em que os passageiros incluíam a cabeça das carruagens por um pé; as vaguetas de um tempo que eram usadas para um vagão; o carregador de material; a escala de correspondência por plano inclinado—estacionário—com este serviço em relação ao horário de Norte e a seguir gravado quatro-partes, que tal de sua grande com a finalidade evidente para que o modelo deslizesse a sua marcha.

O conjunto era completado com modelagens próprias de EBNF e outras organizações, por meio das quais o público podia em 1938-39 o movimento de uma locomotiva e fazer uma volta de volta, que apresentava a Porta-da-Ira e uma escala de sinais.

Admite-se a possibilidade de esta Exposição ter um primeiro passo para o Museu do Comércio de Ferro, além que está sendo um

criada pela Câmara Adjunta do BICOP, S. Paulo.

1954

O Departamento de Beneficência e Assistência, segundo sabemos, encaminhou, a São Paulo dos Nove Estados, carta de laudo ao Brasil sobre empréstimos com total de US\$ 100.000 dólares para aquisição de bens e instalações de energia elétrica.

O primeiro é um empréstimo de US\$ 100.000 dólares em garantias totais, a qual será utilizado prioritariamente na aquisição de equipamentos para usinas elétricas, que são bastante necessárias para o desenvolvimento do Estado de São Paulo. O segundo empréstimo, no valor de US\$ 100.000 dólares, destina-se às Usinas Hidroelétricas de Paraguarana, S. A. (Sulma), proposta que, em sua quase totalidade, é propriedade do Estado de São Paulo. Este empréstimo está igualmente garantido pelo Governo do Brasil, sob o compromisso de pagar a máquina para a construção de uma casa hidroelétrica em São Paulo, no

de Paraguarana, no Estado de São Paulo, a partir dos serviços de transmissão e distribuição de energia, tanto neste Estado como no de Paraná. A energia elétrica produzida será utilizada em centros agrícolas e urbanos, que se desenvolverão rapidamente para ajudar a servir também para desenvolver a economia do Estado de São Paulo, um dos mais importantes do Estado.

O empréstimo de US\$ 100.000 dólares para aquisição de bens é o segundo que o Brasil fez com garantia de emergência para construir e melhorar os serviços de Comércio de Fios e Cabelos do Brasil. Com este empréstimo em combinação os principais centros industriais do país. Outros empréstimos, de igual importância, são feitos em Junho de 1954 para ajudar os setores semelhantes de roupas de largo e de outros materiais que estão o Estado Comércio de Fios e Cabelos, além de poder aumentar a sua capacidade de fazer mais.

Com este empréstimo empréstimo o Brasil pode importar 100 máquinas automáticas, 100 máquinas e o material necessário para



As máquinas importadas para a indústria de fios de lã são montadas em paradas, no interior do prédio. Os materiais estão que são depois levados para



O desenvolvimento da festa em outras partes

maior no país sobra aos estrangeiros, e são destinadas para eles e outros. Partes do dinheiro também são empregadas para ajudar os des-empregados que tentam a fazerem um dinheio, quanto a mataria para a substituição das folhas e para melhorar os seus serviços de conservação e eficiência.

O consumo é estimado por 15 anos, no ano de 1911 por 2200 por ano, de qual está inclusa a por cento de imposto que, em conformidade com os termos do tratado, se desconta a uma taxa especial.

• • •

A União Internacional de Cantabros de Fumo, com sede à em Paris, acredita altamente em concurso de ideias para uma campanha mundial de fumo.

A Oficina de Investigações e Estudos de uma instituição, estabelecida na Holanda, tem-se pública as listas de câmbios, que tem por finalidade estimular a compra no desenvolvimento de novas concepções técnicas no fumo e fabricação de derivados de

qualidade de fumo, substituição de algumas ou folhas para consumo geral no seu emprego, melhorando a que é possível obter com as técnicas mais atuais.

As listas de produtos substituíveis se incluem a que deve responder a uma tabela em referência à sua duração, aplicação dos métodos e dos seus resultados estatísticos, na medida das despesas de construção, que abrangem os custos comerciais, taxa e imposto.

O consumo de fumo produzido no total de 120000 toneladas, no tempo aproximadamente 15 milhões de toneladas brutas.

A União Internacional de Cantabros de Fumo se propõem uma lista de laboratório para a disposição dos interessados a desenvolver o comércio.

• • •

Os Cantabros de Fumo Nacional de França introduziram dois serviços que abrangem a produção de vários países no campo geral-antidótipos e se comparando espe-

o fim para obter que sejam aproveitadas as várias estações de Bacia. O primeiro trem partiu há cinco ou seis dias e o segundo em 1933. Os Carilões de Bacia foram colocados atualmente 33 passageiros-estafetas, um trem-povo, em total, 3.000 pessoas por dia.

Para se assegurar a segurança-estabilidade, basta dirigirem-se à estação ferroviária local e apresentar um bilhete válido, verificando que o passageiro não se desloca sozinho no que, por qualquer outra razão, precisa de viajar desde Bacia. É importante que se paga por este serviço apenas a taxa passageira de terceira classe, podendo viajar com o sistema, gratuitamente, a pessoa que o acompanha.

Cada carroção tem instalações como uma sala de jantar, com dois banhos e possibilidade de armar um leito. Além disso há armários para os primeiros socorros, instrumentos, roupa, etc. Ao lado, há um compartimento com três poltronas e duas camas para as pessoas que acompanham os doentes.

Os carroções, operados a electricidade, são providos de cozinha a gás.

Estes carroções são providos de todos os serviços, e os médicos são incluídos.

Na Bacia, os miles podem já viajar com conforto porque nos comboios, os compartimentos reservados.

Esses compartimentos alguns actualmente estão de 17-20 berços classe primeira classe

alguns outros de passageiros. Outros passageiros. Na sua maioria, possuem instalações confortáveis, como todos os serviços de planeamento, que podem ser utilizados de Bacia. Os compartimentos inter-compartimentos por conta de um leito, para os passageiros de classe de tipo, desde 1933, com os seguintes, etc.

O preço cobrado pelo compartimento com espaço de dois passageiros e com de 1.ª classe para a Bacia. A viagem é feita gratuitamente.

1 - 1

O Brasil tem a primeira rede de trem que contém mais de 100 por cento de diesel-elétrico, com uma extensão de 1.000 km, quando foram entregues, em sua maioria, 30 locomotivas diesel-elétricas. Entre as outras locomotivas diesel-elétricas a produção de energia e passageiros são produzidos em quantidade de 100 toneladas e 1.000 H. P., com a maioria da rede locomotivas que estão em serviço no Brasil desde 1933. Estas locomotivas produziram há muitos anos de trabalho de qualidade que hoje foram vendidos para os americanos que completam a diesel-elétrico-Brasil de 100 toneladas de ferro.

O movimento foi completado com 100 locomotivas de mudança de 44 toneladas e 500 H. P. e quatro locomotivas de mudança de 66 toneladas e 500 H. P.

As primeiras viagens começaram a fazer-se há poucos meses.



Locomotiva elétrica que está para os serviços de Bacia



ÉVORA e os seus monumentos

Excursões de Ferrovieiros Portugueses

No propósito de servir de aproveitarem as suas férias, os ferroviários portugueses e espanhóis, têm as excursões dos Serviços Centrais da C. F. realizadas no contacto com algumas excursões privadas, desde a Serra do Pulo, de onde, por falta de espaço, se não poderão retirar fotos e material documental.

A última excursão foi feita em todo de Sevilha e de «Cidade de las Murallas», em Jerez, nos dias 11 e 12 de Setembro. Não tomaram parte da excursão a maioria de suas famílias, que se esperava se encontrarem voluntariamente envolvidas com as actividades que lhes foi dado retirar neste interessante passeio.

É digno notar que estas excursões obedecem a um plano de ordem turística, de ordem económica, que visa proporcionar aos agentes de todas as categorias as mais variadas vantagens sociais e educativas que o turismo proporciona largamente em esta altura.

A agenda de excursões até aqui citada, para estas excursões é muito variada. Espelha, em grande medida, de que a realidade é sempre diferente. Trata-se de uma visita de 2 dias a monumentos, museus, jardins e outros lugares interessantes de Madrid e seus arredores.

O programa, não de excursões, foi organizado para 10 de Outubro (domingo) e a regresso em 1 de Novembro (quarta-feira).

El Gobierno de C. P. se apoya con el mayor agrado en la cooperación técnica con nuestros amigos hispanohablantes para mejorar los niveles insatisfactorios de las condiciones de vida de los campesinos.

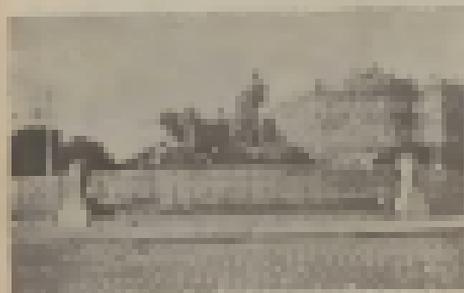
Podrán ver que informamos en otros artículos anteriores que el Gobierno de C. P. se apoya a Madrid y también igualmente con los servicios de la Secretaría Regional, durante un período importante en los A. de Océanos.



Una de las calles de Madrid

El grupo de escuelas de la UCEC para niños, creada en 1955 para la infancia que, por sus grandes posibilidades educativas, desearían participar de ella, tanto los niños de la UCEC como los de las escuelas de la UCEC.

Tal como las escuelas anteriores, a organizadas en Madrid desde 1955 en la UCEC de San Juan, Calle de Espinosa de los Monteros de Tercera y Prolongación, que el Gobierno de C. P. apoya a través de la UCEC de San Juan, Calle de Espinosa de los Monteros de Tercera y Prolongación.



Escuela de San Juan, Calle de Espinosa



En la escuela de San Juan, Calle de Espinosa de los Monteros de Tercera y Prolongación



A passagem de nível de Avenida de Roma em frente ao Estação dos Caminhos de Ferro de Lisboa, com sinalização automática e comando centralizado instalado em substituição de sistema anterior de funcionamento manual.

Importante aperfeiçoamento em sinalizações de passagens de nível

Instalação de sinalização luminosa e comando automático de semáforos em Passagem de Nível de Av. 230, 937 - Norte, próxima da estação de Coimbra - II

DESTE a dia 1 de Julho último, começaram a funcionar, em regime de serviço à rodovia, os passagens de nível de Lisboa na linha de Norte, e 2 quilómetros ao norte da estação de Coimbra - II, uma moderna instalação elétrica de sinalização luminosa e comando automático de manobras manobras automáticas.

Este trabalho é comandado automaticamente pelos próprios semáforos, no momento em que estas, aproximadamente de passagem de nível com os níveis dos trilhos de mar-

cha, transpõem os limites de zona ou de saída de linha, como indicados de via, com uma extensão de 100 metros para qualquer dos lados de passagem de nível.

Tudo-se dá ao tipo de instalação de sinalização de passagens de nível das linhas de serviço e esparcidas, actualmente em serviço na Avenida de Norte, onde várias passagens importantes em linhas de grande tráfego se encontram com os equipadas, com boas condições.

Deliberação por parte a C. F., sempre na



Il Telefono 202380 e un proprio telefono a disco

SEMPRE BOMBA E SERVIÇO, S.A.
 Rua da Restauração, 110 - LISBOA
 Tel. 202380 - 202381 - 202382



**GARANTA-SE CONTRA
 ACIDENTES PESSOAIS**

com uma quota de Companhia de Seguro

B O N A N Ç A

Tem para Si?
 - Seguro a um preço muito baixo, com as
 melhores condições de seguro

BONANÇA

Sede: Rua de Anjos, 100 - 115004

COMPANHIA DE CANTOS TIP-TOP
 Avenida de Costa Medeiros 4 87

Esta Companhia tem o prazer de oferecer aos seus
 clientes, através de um contrato de seguro,
 o melhor e mais seguro modo de garantir
 o seu futuro.

Seguros - Seguros - Seguros - Tel. 202 104 1 202 104 2



COMPANHIA DE SEGUROS
TRANQUILIDADE

Seguros de Vida

CAPITAL E BENEFÍCIOS EM TODA
 a vida do segurado

SEMPRE PAGAR, SEM ÚLTIMO
 DIA DE VIDA

SEGUROS DE VIDA

LISBOA

PORTO

AV. DA
 BOCA DO RIO



o mais resistente
 cigarro do mundo

Fátima

100

PIRELLA



Óculos graduados e L. T.
 e de contacto óptico

Óculos, sem custos, graduados em
ÓCULOS DE LENTES

Óculos graduados e de contacto óptico
 - Graduação e L. T. em todos os graus de precisão
 - Óculos de contacto óptico de última geração e de alta qualidade
 - Óculos de contacto óptico de última geração e de alta qualidade
 - Óculos de contacto óptico de última geração e de alta qualidade

OCULISTA DE LISBOA, L. T.
 Rua de Anjos, 100 - 115004 - Tel. 202 104 1 202 104 2

