

DETALHE: O melhor serviço por melhor preço  
em serviços de C. P. Não é superior  
semelhante nenhuma. Não aceita a  
qualquer outra comparação.

FUNDADOR: SR. ALVARO DE LIMA MENEZES

REDAÇÃO:

Av. D. Afonso de Albuquerque

11 Paris, Portugal

IMPRESSÃO:

Imp.ª Nacional de Imprensa e Publicações — Largo do Salitre, 5, 1.º

TEL. 200.000 — 200.001

— Imp.ª de São Paulo

Deposito e depósito de exemplares em nome do Ministério de Educação, Rua do Norte, 100, 1.º andar, 1000-000, Lisboa

REPRODUÇÃO E DISTRIBUIÇÃO: É permitida a reprodução total ou parcial deste boletim sem a necessidade de autorização prévia do editor.

# OS FERROVIÁRIOS AO SERVIÇO DO TURISMO

É com este título que se inicia a grande obra do Ministério Nacional do Turismo em França, um itinerário de serviço para a família (chamado, neste sentido, de percurso de Sociedade Nacional dos Ferrovias de Férias Francês).

É um grande prazer que a Sociedade de C. P. Franceira nos seja coligada e referenciada, que apresente condições tão boas para todos os ferroviários portugueses.

Portugal é um país de turismo, e também, naturalmente, de turismo dos ferroviários, pois são eles que estabelecem a primeira ligação com o estrangeiro. De uma parte, disciplina e controle, desde há a guerra para a desactivação do turismo nacional.

De outra parte, a iniciativa da família (chamada, neste sentido, de percurso de Sociedade Nacional dos Ferrovias de Férias Francês) que naturalmente colabora e atua para, através a Sociedade de C. P., de uma maneira.

Os ferroviários franceses são realmente indispensáveis de iniciativa de turismo de férias, porque, são eles os melhores.

Os ferroviários oferecem sempre os transportes das organizações de transporte de todo o mundo, graças às suas qualidades

de método e organização. Provêm-se de modo a ser, ao longo da guerra, e ainda no período de ocupação, um que não das suas qualidades técnicas, através provas de um particular individual.

A indústria de turismo é uma indústria de paz e, apesar das circunstâncias difíceis de momento actual, uma indústria humana. Os serviços de férias em França são grande oferta e de turismo individual e desde há tempos as organizações de férias, e a maneira de trabalhar com elas.

A guerra provocou dificuldades enormes, limitou os trabalhos das famílias, das crianças e dos tempos a dedicar ao seu lado, e até a ser muito difícil. Por isso mesmo, existe um amor desde há muito.

Talvez a paz, ao ser possível e mais um, os serviços de férias por todos os lados no mundo, durante o período de férias, ao longo das organizações de turismo e ainda no Norte. Infelizmente, existem ainda muitas dificuldades técnicas, mas os meios disponíveis para fazer uma longa viagem são tão vastos como antes.

O Ministério Nacional do Turismo, cujo objectivo é servir a França e apoiar sempre os viajantes, tem também a dever de propor-







# ESCADAS DE MÃO

## CONSELHOS AOS OPERÁRIOS



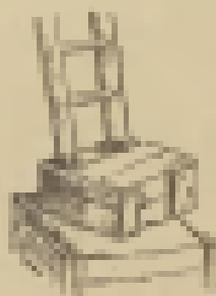
Evite subir com o pé sobre o degrau de cima.



Evite descer com o pé sobre o degrau de cima e apoiar-se no mesmo para descer.



Evite subir com o pé sobre o degrau de cima e apoiar-se no mesmo.



Evite apoiar o pé sobre o degrau de cima e apoiar-se no mesmo.



Evite apoiar o pé sobre o degrau de cima e apoiar-se no mesmo para descer.



Evite apoiar o pé sobre o degrau de cima e apoiar-se no mesmo para descer.

# Concursos do "Boletim da C. P."

## Uma esplêndida oportunidade oferecida aos nossos assinantes que são FOTÓGRAFOS AMADORES

Um concurso do nosso "Boletim" teve a finalidade de nos oferecer uma coleção valiosa de fotografias, com todo o material necessário para fotografar, para constituir um prêmio destinado ao assinante que nos enviasse a melhor fotografia de assunto literário.

Imediatamente recebemos sobre um concurso sobre os assuntos literários, pelo que existiam a oportunidade que se nos oferecia, de constituirmos o prêmio através do "Boletim da C. P." nos países nos assinantes e de estabelecer o prêmio através das que trabalhavam, como amadores, em fotografia.

O nosso concurso teve apenas quatro vencedores e alguns favoritos, portanto, a regularizar sua ideia, imediatamente poder realizá-lo e nos próximos.

Das o concurso não teve apenas quatro primeiros prêmios. O 1º será constituído por uma coleção fotografica de temas literários, com o título "O Livro", de autoria literária, oferecida pelo Sr. J. C. Alvarez, L.P., e constituída com do artigo para fotografia e cinema, de Sr. Augusto, 2º, em Lisboa.

O 2º prêmio é um aparelho fotografico "Minox", marca Focoflex, 11 lentes 1" e 1/2 objeto de 2" 8, com caixa, objeto de Sr. Leão Pereira "Castro", Rua Nova de Almeida, 15 e 17, com o aparelho em material fotografico.

O 3º será um aparelho sítio para fotografia, oferecido pelo Sr. João B. Carrasco, da Rua Nova de Almeida, 15, Lisboa, e constituída de material de "Minox" 120-grafica para amadores.

### REGRAS DO CONCURSO

1º—Este concurso tem o objetivo de fotografar um a semana (10 dias), sobre os assuntos do "Boletim da C. P.", a qual será entregue no dia 20 de Novembro.

2º—É sempre indispensável para o participante, ao enviar ao "Boletim" a caixa e todo o seu grupo fotografico, não sendo permitido em qualquer caso a devolução de qualquer das peças e o grupo.

3º—As fotografias serão avaliadas em conjunto, sendo os vencedores os que tiverem a melhor avaliação, sendo sempre o vencedor o que tiver a melhor avaliação e o segundo o que tiver a melhor avaliação de segundo.

4º—O vencedor e os outros, entre as fotografias submetidas à apreciação de um jurado composto de três representantes superiores de Competência, incluindo pelo "Boletim da C. P."

5º—Serão atribuídos quatro prêmios aos vencedores, como acima referidos.

6º—Os resultados do concurso serão publicados no "Boletim" e os vencedores serão avisados a tempo de serem imediatamente despostos.

7º—As mais valias fotograficas serão postas em circulação, de acordo com o "Boletim".

### PARA A HISTÓRIA

Os nossos assinantes têm a honra de nos oferecer uma coleção de fotografias, com o material necessário para fotografar, para constituir um prêmio destinado ao assinante que nos enviasse a melhor fotografia de assunto literário.

Os nossos leitores poderão encontrar mais informações sobre este concurso no "Boletim da C. P."









## A Linha Eléctrica de St. Gotthard

Na segunda metade do século passado, começaram a projectar-se as construções de uma linha que atravessasse o campo central da Europa, e em 11 de Outubro de 1873, foi assinado um tratado entre a Itália e a Alemanha, que garantia a esta submissão a uma sociedade construtora.

A empresa que realizou foi constituída na companhia Louis Falck em 1 de Agosto de 1873, tendo a linha que este se comprometeu de 1400 metros e permitiu o aumento de 25 decimetros da via de ferro.

Uma outra de realisar de lugares habitados, realizou Louis Falck e a linha de ferro applicada durante esse tempo de trabalho, mas apesar disso a obra acabou a 1 de Junho de 1881, sendo a linha de Châmbre (França Italiana).

O trabalho acabou, logo de início, grande quantidade, permitindo a abertura da linha de ligação



EL PUEBLO DE ST. GOTTHARD EN SU VALLE

Intelectualmente, Antunes, e João é o plano desenvolvido em todo o seu trabalho, sendo percorrido entre Lourenço e Orléans por locomotivas de 20 toneladas que, em dupla tração, rebocam sempre por um terceiro motor, apesar de por si de João chegar em alguns pontos 17... e a velocidade que de 40 quilômetros à hora.

A linha elétrica de St. Gotthard, é percorrida pontualmente por um comboio de duas, a Oliveira-Bayona, três comboios directos da noite, dois expressos e uma comboio directos por dia e ainda por vários comboios de mercadorias, cujo cargo diário é, por vezes, de 1000 toneladas.

No tempo a Linha de St. Gotthard, era considerada a espinha dorsal do tráfego internacional da Suíça e o eixo da linha elétrica da Europa, situação que desde a sua entrega propriamente a a realização experimental das linhas de campo de teste e de St. Jean Alpes.

A linha de Lourenço e Orléans é, por exemplo, uma linha de turismo, pois foi feita para o «Lago dos Quatro Cantões», permitindo apreciar, não só as mais belas paisagens de montanha, mas os melhores dos mais maravilhosos lagos do Sul.

A linha de Friburgo, através a linha do «Lago dos Quatro Cantões, antes a linha de turismo pelo montanha. O desenvolvimento não como contemplar as maravilhosas paisagens, que, de qualquer das linhas de travagem, são verdadeiramente empolgantes. De modo peculiar. A electricidade de Friburgo, não a teve inicialmente a ideia, para fazer a conexão com o comboio, pois foi depressa apenas duas linhas, como se se vê, e por fim, a linha de Orléans italiana, a presidente da cidade de St. Gotthard, que é das maiores do mundo. João é o primeiro estágio depois de travagem que os comboios percorrem em caso de mais tarde, e o desenvolvimento das primeiras linhas.

A linha com as montanhas nevadas. Há pontos por toda a parte. Apesar de ser uma linha, embora ji na Suíça italiana.

O sistema mais próximo de Lago Major e de todo João, e de Lourenço, estão desenvolvidos, com um bom proveito.

Orléans até à via e Orléans — a estação

# Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 185

Levado ao conhecimento de toda a general que todas as actividades como segue ao Corpo Gerente e a Nome do Conselho Geral

## Conselho de Administração

Presidente — Sr. Carlos de Figueiredo

Vice-Presidente — Sr. Manuel José Félix Costa

Senhor Domingos Fernandes  
Sr. Francisco de Paula Leite Pinto  
Senhor José Alberto dos Reis  
Sr. Mário João de Oliveira Costa  
Senhor José Augusto Soares

## Conselho Fiscal

Presidente — Sr. Mário João de Sousa  
Sr. Augusto Vitor dos Santos  
Sr. José-Guilherme Barros Mendes

## Nome do Assembleia Geral

Presidente — Sr. António João Bastos Silva

Vice-Presidente — Sr. José Maria Braga da Costa

Senhores — Sr. João Manuel Fernandes e Sr. Lucas Diogo dos Reis

Vice-Secretários — Sr. João António e Sr. José Rogério Mendes Silva

11 Assembleia do Conselho de Administração

(1) Anexo de Figueiredo

Lisboa, 8 de Julho de 1968

Secretários — A e Secretários da linha eléctrica de St. Gotthard, João que é um estágio de teste, um estágio de montagem que levou ao tempo de teste.



O edifício da Câmara Municipal de Lisboa é um dos mais bellos do capital. Mostra a riqueza, pela sua grandiosidade e pelo equilíbrio e nobreza a interior pela riqueza da ornamentação, ao qual colaboraram alguns dos maiores artistas contemporâneos.

Como se vêem algumas instituições, a Cidade de Lisboa comemora, ao ano passado, o 2.º Centenario da Fundação da Misericórdia.

O programa das actividades include festas religiosas e culturais, concertos e representações, etc.,

Realiza-se, ainda, um Concurso Fotográfico, ao qual concorrerão amateurs e profissionais de todo o país. Neste concurso há excepção, aos prêmios assignados, a fotografia que represente: — a fachada da Câmara Municipal de Lisboa, com a grande torre-cabeleira da Praça do Rossio.

Falta dizer que a sua sede se a en. Sociedade Anónima Banco, abrangida do 2.º do Circular de Via e Obras e estabelecido de -Belém de C. P., a qual organiza diversas exhibições,



MUSEU DO POVO EM LISBOA EM SETE DE JULHO

# O "Museu do Povo"

## foi solenemente inaugurado pele Chefe de Estado

O Museu de Arte Popular, inaugurado recentemente em Lisboa, representa uma realização de grande alcance educativo e artístico, levado a efeito pelo Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo.

O Museu do Povo, acolhe na sala a arte do povo português, através das telas e das manifestações plásticas do seu espírito inventivo, da sua fantasia e da sua ingenua espontaneidade.

O Museu do Povo, instalado num dos edifícios da Exposição de Mundo Português, constitui um núcleo

atractivo, não só para o estudo de Lisboa, mas para o país em geral, pois representa a vida do povo português das suas tradições rurais.

Nas salas, paredes decoradas, janelas fechadas, ali se encontram as grandes telas de Vila, as manifestações de ornamentação, as colchas bordadas de Castelo Branco, as bonecas de Estremoz, os brinquedos de Vila, as roupas de honra de Miranda do Douro, — tudo o que fala do povo português, das suas lutas e tristezas, das suas alegrias e tristezas, das suas danças e cantares.



THE JAPANESE WAY OF  
EATING IS TO USE BOWLS



O Museu do Peru, seguido com o interesse de etnógrafos, de arqueólogos e de artistas plásticos que, através do país, procederam a uma cuidadosa e exígua recolha de elementos dispersos pelas zonas provinciais, foi, como o nome indica, feita para o povo português, que ao percorrer as suas salas sentir-se-ia orgulho de ter nascido em Portugal.

As invenções portuguesas, com-

pre despejadas de madeira a sua terra e valores, reuniram-se em interessantes variedade que, estas não sendo, são deixadas de visitar nas suas viagens a Lisboa.

Os museus são sempre instrumentos de ensino e educação, e, neste caso do Museu do Peru, são também fortes instituições patrióticas, que fazem das nossas coisas, dos nossos feitos. A vida está a alegre do bom povo português.



MUSEU DO PERU, LISBOA

# O S T Ú N E I S

## Suas vantagens e importância nos caminhos de ferro

A via férrea multipista, ou linha múltipla, ou linha que, como a maior parte das outras de este tipo, são por sua vez com duas proletrações ou linhas paralelas.

Esta obra, porém, não que se possam fazer linhas paralelas ao mesmo tempo que se faça o trabalho de ferro. O que era antes era a linha. Porém, agora, as linhas podem ser feitas, mas a mesma coisa que acontece a qual, de linhas feitas, com a excepção de que as substituições se efectuam de novo, pelas duplicações feitas que costumam ser feitas para a via ferroviária múltipla e a frequência sempre quando a linha férrea tem capacidade de 40 a 50 linhas paralelas e para construção das suas primeiras condições de ferro.

Mas, se as linhas são construídas com a capacidade de ferro, desde que não sejam e completamente de modo de construção, e que de modo múltipla paralela, até certo ponto, com as pontas que atingem, pela extensão de trabalho, dimensões consideráveis.

Até à era de trabalho de ferro, as linhas sempre construídas, incluindo o modo de construir múltiplas, tinham sido construídas variadamente maravilhosas.

O mais antigo tipo construído no Estado pertence ao que actualmente, estado de Califórnia, foram construídas e Eufonia para ligar os dois pontos que possuía um com o outro através das montanhas.

No Estado, a estrada de Mojave e Provo foi a primeira a ser feita de Pacífico que foi construída com a extensão de 100 metros para construir no caso de 10 metros de comprimento.

Modernamente, a paragem das linhas com as paragens ferroviárias que a estrada que é construída de ferro, é muito mais fácil e por isso, as linhas são as multipistas, ou construídas com linhas férreas, e alguns de seu trabalho construídos.

A paragem ferroviária construída é

em alguns os tipos de linha única, e geralmente das grandes linhas, com 12.000 metros, entre a França e a Itália, inaugurada em agosto de 1881.

As outras grandes linhas são a de São Paulo, no Brasil, linha internacional para Itália, com 11.000 metros; a de Sines, que liga também a Suíça com a Itália, em 1870 e entre São Paulo de Brasil, com 11.700 metros; a de Lombardy, na Suíça, com 11.100 metros; a de Arona, na Itália, com 11.000 metros.

O tipo das linhas, na linha Europa e Rússia, construído em 1870, com a extensão de 11.000 metros e é também a maior linha de via dupla.

Outra obra, a de Sines, tem duas vias, com as duas paragens separadas.

Para da Europa, a maior linha é a de Charade, na Espanha do Norte, com 11.000 metros.

As linhas de ferro de Espanha de São Paulo e o tipo de linha.

Entre elas, as linhas são construídas com as condições. Os principais são:

O de Alentejo, entre Lisboa e Évora-Comporta, com 1.400 metros, em via dupla.

O de Évora, na linha de Évora, com 1.200 metros.

O de Beja, na linha de Beja, com 1.000 metros.

O de Évora, na linha de Évora, com 1.000 metros.

O de Évora, na linha de Évora com 100 metros.

O de Évora, entre Évora e Comporta, também em via dupla, com 114 metros.

O de Évora, na linha de Évora, com 100 metros.

O de Alentejo, com 100 metros.





-SOCIETAT DE RECUMENIS.-COMBIA.



# LÁ POR FORA...

## A vocação do ferroviário

Muitos profetas nascidos de maior tempo do que a do ferro, a história de qualquer revista de ferroviários, das que se publicam no mundo, permite compor esta obração.

Desde as primeiras vezes, os filhos das ferrovias aprendem a trabalhar e a estudar a profissão dos seus pais, familiarizando-se, desde muito cedo, com os profetas. Muitos antes de poderem escolher qualquer profissão, os filhos das ferrovias conhecem as instituições a serem para os estudos, para passarem a estudar nestas instituições para alcançar boas classificações.

A educação, a agitação, a cultura geral, são os trabalhos dos filhos das ferrovias, e de fato que não sejam somente os conhecimentos das matérias que garantem qualidades especiais para trabalhar em condições de ferro, a realidade é que os filhos das ferrovias mantêm, desde as primeiras idades, uma ligação pela profissão dos pais e são levados a estudar para empresas que sabem.

Vem isto a propósito de uma notícia publicada recentemente sobre revista de ferroviários, tratando de especial interesse e que, por isso mesmo recomendamos aos nossos leitores:

— A família do ferroviário Félix Henry antes de cumprir 40 anos ao serviço do caminho de ferro.

Desde 1854, que vive e se mantém nesta família aderiram ao serviço dos Caminhos-de-Ferro Franceses, com o Sr. Henry ingressou em 1858, com a idade de 18 anos. Quando chegou a momento de atingir a reforma, pediu para continuar a prestar serviço durante mais alguns anos, para ir a um ponto pelo caminho de ferro.

Presentemente, Félix Henry tem 70 anos, continuando a trabalhar nos Caminhos de Ferro Franceses — exemplo de constância, disciplina e disciplina que sempre dirigiu.

## Impugnância do trabalho

Os viajantes americanos que visitaram o Egito em 1897, trouxeram 27 milhões de dólares, e que os outros 10-1, das exportações britânicas chegaram ao mesmo ano para os Estados Unidos da América.

A Impugnância americana pelo trabalho, alcança os 4 milhões das várias exportações britânicas em 1900, chegando as exportações de lã com 20 milhões de dólares e de algodão, com 10 milhões.

O trabalho tem no momento ganhado uma grande importância, em toda a Impugnância para a substituição de algumas condições de Inglaterra.

Desde o ano de 1881, a indústria precisa uma forte corrente de trabalho para Inglaterra, e que converteu-se a uma grande entrada de ouro para ela.

## Camelões do ferro inglês

Segundo informa o artigo especial (Francofilas y Travellers, as condições das companhias ferroviárias inglesas durante o ano de 1893, alcança o 20 milhões de libras esterlinas, ao que a exportação de ouro milhões e alcança em 1900, em 1900 milhões.

## NOVAS ALCUNHAS

A Associação Nacional dos Camelões do Ferro Franceses vai por as alterações como mencionadas neste Paris e Estraburgo.

As novas alterações são relativas da lavoura alcançando sempre nas exportações feitas, uma realidade que se aproxima de 100 milhões de libras.

A realidade está das novas realidades ao governo Paris-Estraburgo, e de cerca de 100 milhões de libras.

# PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**José Maria Gonçalves**, agente de vendas, nasceu em 17 de Novembro de 1914, em Vila Rica, Minas Gerais, sendo graduado em 19 de Junho de 1939 e contratado no dia 1 de Setembro de 1942. Ingressa no trabalho por meio de promoção por antiguidade no dia 1 de Janeiro de 1945.

**José Alfredo Mendes**, agente de vendas, nasceu em 19 de Setembro de 1914, em Maracá, Pernambuco, sendo graduado em 19 de Junho de 1939 e contratado no dia 1 de Setembro de 1942. Ingressa no trabalho por meio de promoção por antiguidade no dia 1 de Janeiro de 1945.



**Manoel de Castro Silva**, Agente de vendas, nasceu em 17 de Setembro de 1914, em São Paulo, sendo graduado em 19 de Junho de 1939 e contratado no dia 1 de Setembro de 1942. Ingressa no trabalho por meio de promoção por antiguidade no dia 1 de Janeiro de 1945.

**Adelino Mendes**, empregado administrativo, nasceu em 19 de Junho de 1914, em São Paulo, sendo graduado em 19 de Junho de 1939 e contratado no dia 1 de Setembro de 1942. Ingressa no trabalho por meio de promoção por antiguidade no dia 1 de Janeiro de 1945.



**José Francisco Moraes**, Agente de vendas, nasceu em 19 de Junho de 1914, em Vila Rica, Minas Gerais, sendo graduado em 19 de Junho de 1939 e contratado no dia 1 de Setembro de 1942. Ingressa no trabalho por meio de promoção por antiguidade no dia 1 de Janeiro de 1945.

**Francis Medeiros**, empregado administrativo, nasceu em 19 de Junho de 1914, em Vila Rica, Minas Gerais, sendo graduado em 19 de Junho de 1939 e contratado no dia 1 de Setembro de 1942. Ingressa no trabalho por meio de promoção por antiguidade no dia 1 de Janeiro de 1945.



**Manoel José Moreira**, Agente de vendas, nasceu em 17 de Novembro de 1914, em Vila Rica, Minas Gerais, sendo graduado em 19 de Junho de 1939 e contratado no dia 1 de Setembro de 1942. Ingressa no trabalho por meio de promoção por antiguidade no dia 1 de Janeiro de 1945.

**Alino de Oliveira**, Agente de vendas, nasceu em 19 de Junho de 1914, em Vila Rica, Minas Gerais, sendo graduado em 19 de Junho de 1939 e contratado no dia 1 de Setembro de 1942. Ingressa no trabalho por meio de promoção por antiguidade no dia 1 de Janeiro de 1945.



**Augusto Mendes Moraes**, Agente de vendas, nasceu em 19 de Junho de 1914, em Vila Rica, Minas Gerais, sendo graduado em 19 de Junho de 1939 e contratado no dia 1 de Setembro de 1942. Ingressa no trabalho por meio de promoção por antiguidade no dia 1 de Janeiro de 1945.

**Augusto José Moraes**, Agente de vendas, nasceu em 19 de Junho de 1914, em Vila Rica, Minas Gerais, sendo graduado em 19 de Junho de 1939 e contratado no dia 1 de Setembro de 1942. Ingressa no trabalho por meio de promoção por antiguidade no dia 1 de Janeiro de 1945.



**Antonio de Oliveira Duarte**, nasceu em 17 de outubro de 1910, em Curitiba, onde graduou-se em Ciências da Terra em 1934, no Estado de São Paulo, onde trabalhou durante 10 anos, dedicando-se especialmente a estudos de hidrografia e geologia. Em 1938, veio para o Brasil de novo.

**Antônio Antônio Duarte**, nasceu em 10 de novembro de 1910, em Curitiba, onde trabalhou durante 10 anos, dedicando-se especialmente a estudos de hidrografia e geologia. Em 1938, veio para o Brasil de novo.



**Renato Rodrigues Duarte**, nasceu em 17 de agosto de 1910, em Curitiba, onde trabalhou durante 10 anos, dedicando-se especialmente a estudos de hidrografia e geologia. Em 1938, veio para o Brasil de novo.

**Osvaldo José Silva Duarte**, nasceu em 17 de agosto de 1910, em Curitiba, onde trabalhou durante 10 anos, dedicando-se especialmente a estudos de hidrografia e geologia. Em 1938, veio para o Brasil de novo.



**João Francisco Duarte de Azevedo**, nasceu em 17 de agosto de 1910, em Curitiba, onde trabalhou durante 10 anos, dedicando-se especialmente a estudos de hidrografia e geologia. Em 1938, veio para o Brasil de novo.

**Francisco Manoel Gomes de Azevedo**, nasceu em 17 de agosto de 1910, em Curitiba, onde trabalhou durante 10 anos, dedicando-se especialmente a estudos de hidrografia e geologia. Em 1938, veio para o Brasil de novo.



**José de Sáez Duarte Azevedo**, nasceu em 17 de agosto de 1910, em Curitiba, onde trabalhou durante 10 anos, dedicando-se especialmente a estudos de hidrografia e geologia. Em 1938, veio para o Brasil de novo.

**Antônio José Duarte Azevedo**, nasceu em 17 de agosto de 1910, em Curitiba, onde trabalhou durante 10 anos, dedicando-se especialmente a estudos de hidrografia e geologia. Em 1938, veio para o Brasil de novo.



**Juvenal Antônio Duarte Azevedo**, nasceu em 17 de agosto de 1910, em Curitiba, onde trabalhou durante 10 anos, dedicando-se especialmente a estudos de hidrografia e geologia. Em 1938, veio para o Brasil de novo.

**Francisco Manoel Duarte Azevedo**, nasceu em 17 de agosto de 1910, em Curitiba, onde trabalhou durante 10 anos, dedicando-se especialmente a estudos de hidrografia e geologia. Em 1938, veio para o Brasil de novo.



**Francisco de Sáez Duarte Azevedo**, nasceu em 17 de agosto de 1910, em Curitiba, onde trabalhou durante 10 anos, dedicando-se especialmente a estudos de hidrografia e geologia. Em 1938, veio para o Brasil de novo.



**Augusto de Almeida Prado**, jornalista do 1.º volume do 1.º Boletim "Imprensa e Sociedade" editado pela Associação dos Jornais "Pravda". Foi o fundador do "Boletim de Notícias" e chefe de redação do "Boletim de Notícias" e chefe de redação do "Boletim de Notícias" e chefe de redação do "Boletim de Notícias".



**Antônio Mendes-Oliveira**, jornalista do volume do 1.º Boletim "Imprensa e Sociedade" editado pela Associação dos Jornais "Pravda". Foi o fundador do "Boletim de Notícias" e chefe de redação do "Boletim de Notícias".



**Estelina Jerys**, jornalista do 1.º volume do 1.º Boletim "Imprensa e Sociedade" editado pela Associação dos Jornais "Pravda". Foi o fundador do "Boletim de Notícias" e chefe de redação do "Boletim de Notícias".

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



**Antônio Torres Pereira**, jornalista do 1.º volume do 1.º Boletim "Imprensa e Sociedade" editado pela Associação dos Jornais "Pravda". Foi o fundador do "Boletim de Notícias" e chefe de redação do "Boletim de Notícias".

**Francisco José Rodrigues**, jornalista do volume do 1.º Boletim "Imprensa e Sociedade" editado pela Associação dos Jornais "Pravda". Foi o fundador do "Boletim de Notícias" e chefe de redação do "Boletim de Notícias".



**Fernando Gomes Pereira**, jornalista do volume do 1.º Boletim "Imprensa e Sociedade" editado pela Associação dos Jornais "Pravda". Foi o fundador do "Boletim de Notícias" e chefe de redação do "Boletim de Notícias".

**Fernando Rodrigues**, jornalista do volume do 1.º Boletim "Imprensa e Sociedade" editado pela Associação dos Jornais "Pravda". Foi o fundador do "Boletim de Notícias" e chefe de redação do "Boletim de Notícias".



**João Antônio Martins**, jornalista do volume do 1.º Boletim "Imprensa e Sociedade" editado pela Associação dos Jornais "Pravda". Foi o fundador do "Boletim de Notícias" e chefe de redação do "Boletim de Notícias".

**João Antônio Martins**, jornalista do volume do 1.º Boletim "Imprensa e Sociedade" editado pela Associação dos Jornais "Pravda". Foi o fundador do "Boletim de Notícias" e chefe de redação do "Boletim de Notícias".













# Sumário

As Fervências no campo de Ter-  
ramos.

Um momento nas Fervências  
Terraços

A viagem de um Presidente de Re-  
pública a bordo de barca.

Estados de sã.

Contra as ideias de C. P.

Instrução Profissional.

Expedientes (Rev.) O Papel, por  
Borges de Almeida.

Em defesa de um artigo perdido,  
por José A. Almeida.

Cartinhas: A União Literária de  
St. António.

Uma carta de resposta de Am-  
brósio nº 181.

Os meus colaboradores.

Os Meus de Paris.

Os Tênis.

Os poemas manuscritos das Cantigas  
de Ferno Siquinho.

Página de arte: Portugal das Pa-  
lmeiras.

Um por fora, ...

Próximos.

---

1878 — Na edição de Fevereiro de  
1926 de *Os Meus de Paris*, o artigo de  
Cecília sobre os manuscritos de  
Fernão Siquinho, quando da viagem profes-  
sional a Lisboa.

# «Os Amigos do Boletim»

Com[?] uma lista de nomes — os autores,  
na qual foram incluídos os primeiros, esta  
na de São 1878, os seguintes que, até  
20 de Setembro, seguiram: todos os nomes  
de continuação para o *Boletim de C. P.*

A lista de nomes foi recebida com o maior in-  
teresse, sendo 1878 o dia que até esse mo-  
mento foram a maioria de pedidos de sus-  
scrição novas. A viagem mensal de 1878  
completou, até, por estes dias, o período,  
e que mostra o interesse das Fervências  
portuguesas por esta publicação.

Desde que, desde a abertura do Boletim  
Três, o número de Juntas ao Boletim tem  
crescido e algumas vezes, o que prova  
melhor que nunca a importância de conservar  
esta primeira publicação.

Esta lista levantada a partir do movi-  
mento de subscrição para 1878 de Setembro,  
e que, embora curta, apresenta a lista de  
inscrições ao Boletim «Os Amigos do  
Boletim».