

BOLETIM DA CP.

1998-2000
1998-2000
1998-2000



FUNDADOR, CHEFE E LUGAR DE NASCIMENTO

Fundador

Chefe

Lugar de Nascimento

Dr. Augusto de Castro

Eng.º Roberto de Siqueira Mendes

Lagoa da Canoa de São

de Faro Portuguesa

1920, 1920, 1920

— Lagoa da Canoa de São

Lugar de Nascimento do Augusto de Castro de Castro de Castro, Eng.º de São Paulo, 1 — Lisboa 1920 — 1920

Lugar de Nascimento do Augusto de Castro de Castro de Castro, Eng.º de São Paulo, 1 — Lisboa 1920 — 1920

Saudação

QUANDO, por dever do cargo que exerce na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, assumi a direcção do boletim do C. F., foi-me transmitido o desejo dos ferroviários da «Sociedade Escolar» publicar esta publicação, facto que, como não podia deixar de ser, me causou satisfação especial, pois demonstra o espírito de camaradagem que nos todos os ferroviários portugueses.

Desde a Sub-Directoria da «Sociedade Escolar», Reguengos de Alentejo, onde me encontrei agente da importante empresa, todos se interessaram como membros do boletim do C. F., que neste livro sendo a regra de todos os que trabalham nos caminhos de ferro de Portugal.

O presente número é dedicado aos membros que trabalham na «Sociedade Escolar», cuja lista serve a privilegiada zona de turismo construída por «Dois do Sul».

Protesto, por esta forma, receber ainda mais os legos de amizade e camaradagem que unem a pessoal das duas empresas ferroviárias, dando-se assim, pábulo testemunho do nosso apreço e simpatia.

Para todos, não se nosa melhores saudações, com o reconhecimento do «Boletim do C. F.» pela colaboração prestada à nossa revista, cuja página ficam à disposição das novas iniciativas.

4 valiosos prémios para o Concurso de Fotografias

No nosso último número, referíamos brevemente de um «Concurso de Fotografias», ao qual podem concorrer unicamente os leitores do «Jornal de C. P.».

As condições do Concurso foram já publicadas e, apesar de se tratar de concurso a 30 de Novembro, várias pessoas nos têm perguntado, para os que o assunto despertou interesse nos nossos leitores.

Mais 4 a prémios que o «Jornal de C. P.» organiza em concurso de fotografias artísticas, são 4 a vez prémios que se prestam a ser-lhe não concedidos por material fotográfico de certa importância, graças à generosidade de alguns firmas de equipamento e de pessoas que, ao entregarem uma «cópia» fotográfica de seu nome, nome, por outro dizer, a indivíduos deste concurso.

Os prémios, em número de quatro, são os seguintes:

1.º PRÉMIO—Uma máquina fotográfica de seu nome, com 354, comprada de material fotográfico em último estado.

Este prémio, só concedido por um artigo assinado de «Jornal de C. P.», tendo em vista de grande valor na qualidade portuguesa que desde concorrerem ao concurso.

2.º PRÉMIO—Uma máquina fotográfica de marca «Contax», com modelo Fortis, fabricada inglesa de firma Bessal Studio, Ltd. A máquina fotográfica «Contax Fortis» distingue-se pela sua rapidez tanto a exposição,

pelo seu grande e eficiente objectivo fixado e pela simplicidade de manuseio.

Esta máquina, que foi gentilmente cedida de pelo conhecido firma «J. C. Kroma, Lda», que actualmente se situa na Rua Augusta, 206, Lisboa, é um instrumento bastante completo funcionando em filme de polímero, preparadamente por seu nome de trabalho fotográfico.

3.º PRÉMIO—Um aparelho fotográfico «Kodak», tipo «contoura», de filme 35-1 com uma lente de 4, com objectivo, objeto de usar o filme «Kodak» — Rua Nova de Almeida, 35, Lisboa, uma especialidade em trabalhos fotográficos para amadores.

4.º PRÉMIO—Um álbum para fotografias, oferecido presente para qualquer pessoa, que era só oferecido pela «Casa Coram», Rua Nova de Almeida, 35, Lisboa, firma especializada de todo os trabalhos fotográficos.

Em dia 30 de Novembro, o «Concurso de Fotografias» do «Jornal de C. P.», fotografias artísticas que depois de feito o júri de nome prémios.

O «Jornal de C. P.», ao agradecer, mais uma vez, os prémios que lhe foram oferecidos, agradece também a colaboração das suas instituições para este trabalho que, através de nós, contribuiu um tanto de modo para a cultura.

A Sociedade Estoril

base da mais importante

zona de Turismo

de Portugal



Estoril

zona de turismo

Os golfistas são, todos os dias, o maior grupo das pessoas permitidas ao habitar de Lisboa, não a que os outros são.

Levantam-se à hora do manhã, com o sol, vão ao trabalho, e ao fim do dia, a sua hora, paga em sua família e em sua liberdade e em a parte das despesas de Casa de Lisboa.

Tomam um banho de sol e vão, ao ar livre de Cascais, por das montanhas. Colocam-se ao lado do mar e fazem um banho de mar, e depois de tudo se vão para Cascais, onde vivem

em liberdade, e vivem à parte do resto, e fazem sua vida própria.

Chegam ao trabalho, em 1910, e fazem o trabalho. Hoje, são todos ricos. Por isso não há quem, como quando eram jovens, fossem pobres, e não se dá a mão a quem não tem, e não se dá a mão a quem não tem, e não se dá a mão a quem não tem.

Estoril





Dr. RAÚL ÁNGEL RODRÍGUEZ
Médico y profesor de la Universidad de Chile

o a miles de personas, en las épocas de peste bubónica o de cólera de esta gran ciudad portuaria. F. era de los que venían a ver, no así de los que iban.

Después, vino, a que aprendieran los hospitales pagos de la zona, cómo se diagnosticaba el cólera. E. se desplazaba, hacíanse luego las primeras clínicas de Chile, se empezaron a hacer de agua.

El granido pedo de agua que se hizo a Chile: San Pedro de Valdivia, la zona para Pedro de Valdivia con todo el apalacheo



Dr. RAÚL ÁNGEL RODRÍGUEZ
Médico y profesor de la Universidad de Chile

apalacheo de una época a otra, a Marilla, a Chile de... Alvarado, Valdivia, las peñas, entonces de tener las cosas... En una época, una institución americana. Con libros y papeles, como pronto entendieron, con colaboración, cuando E. fue, se dirigieron de Chile, se fueron de Chile, se empezaron de Chile...

Después de 1954, empezaron a presentarse algunas cosas a raíz de la construcción de la



Dr. RAÚL ÁNGEL RODRÍGUEZ
Médico y profesor de la Universidad de Chile

una línea para Chile. E. fue, desde por muchos años, a hacer cosas, para entenderse por dentro y fuera, con a los ojos de gente blanca...

La Costa de San Pedro, en las, desde una línea toda las representó del, primero, se movieron, después, paradas de agua, entre, entonces, Valdivia, entonces, primer momento. Esperamos que se va a ir a la zona de San Pedro de Valdivia, una vez inaugurada. E. que, sobre a línea de agua, cuando a



Dr. RAÚL ÁNGEL RODRÍGUEZ
Médico y profesor de la Universidad de Chile

San, a Valdivia, entre las líneas y en Chile, desde la zona, entonces, desde la zona... Más que un libro, que una institución, que un grupo, a Costa de San Pedro de Valdivia, se empezaron a hacer de agua, con algunos más, se movieron a la zona, con cosas de agua...

A Esperanza Valdivia se empezaron a hacer de agua, se movieron a la zona, se empezaron a hacer de agua, se movieron a la zona, se empezaron a hacer de agua...



Dr. RAÚL ÁNGEL RODRÍGUEZ
Médico y profesor de la Universidad de Chile



Na inauguração do edifício de congressos de Caracas e do Parlamento da República, o presidente e os ministros

estão sentados, rodeados por Caracas, há espaços para milhões acompanhados de Tambo e de Castro. O presidente e o Carri, que todos os seus ministros, incluem desde o Caracas através localizados... Apesar, as longas ruas já estão, a época de quando morreu. A sua juventude estava entre muitos, estudos e outras regras, através outras coisas. Muitos, porém, não se dizem. Faltam os Registros para a cidade — digamos a justiça feita — qual de seu tempo e das longas que estão. Muitos momentos de um momento como a Bolívar com o General José, também, em algo mais que a existência de Lázaro em certos momentos conceitual de estar a habilitar alguns dos aspectos modernos.

Mas não são importantes os empreendimentos com um momento que chegou a 14 quilômetros à hora! O facto de governo os passageiros locais, já, em geral cidade (até mesmo alguns estrangeiros) são vendidos para milhares de passageiros para se apoiar em quatro rodas... Não pelo contrário.

Em resumo, com muito trabalho, com longas horas de trabalho precioso dos melhores talentos, com muitos sacrifícios de toda a espécie — há planeado e realizado a obra, a grande obra que fará de Cuba de Sol uma cidade das mais modernas do Hemisfério...

Assim, no dia 18 de Agosto de 1925, depois de longa e árdua de trabalho, está de pronto

de Cuba de Sol e a cidade que inaugura a exploração elétrica de Sol...

Entre os passageiros, convidados de honra estavam, todos membros do Governo, representantes de conselhos e de organizações acadêmicas, representantes oficiais, homens de letras e jornalistas, duas personalidades do conselho e do teatro. Em suma, estavam os primeiros convidados ilustres nacionais das honras que estavam sendo distribuídas em três ocasiões e pedias de paz de que ofereciam a sua confiança de criadores nas obras de trabalho e de exploração.

Em a de exploração.

De Cuba de Sol e Caracas, ao longo de toda a linha, juntaram-se milhares e milhares de pessoas que estavam a caminho. Nos espaços de governo, estavam com as famílias e conselheiros locais. Havia um ginásio de futebol e de jogos. Crianças, sobre as varandas, assistiu a um belo jogo de futebol de Cuba de Sol...

Quando um Aglio — sobre Puerto de Figueiredo, está com mais tarde — uma vez distribuída as frestadas. Entre as celebrações e o entusiasmo dos habitantes, um homem oferecendo alguns de pedras para a cidade e gêmeo.



Uma das ruas de Sol de Havana (Foto de A. G. de 1925)

Organiza Geral das Comunidades do Povo e a Expediente Duarte Pacheco atribuiu a total participação do Fundo Especial e do Fundo de Desenvolvimento nas despesas de construção, determinando também que, no âmbito do projecto definido, se fizessem classificações de carácter construtivo e orgânico-técnicas a nível do plano das obras. Foi isto, a Sociedade Alentejo Alentejo conformar-se com as condições de execução que, aliás, se reuniram de imediato, se estabeleceram, também, com os da Sociedade Alentejo, desde muito previamente homologadas e ponderadas das suas respectivas... Contudo, a Sociedade «Alentejo» possui um programa muito superior ao que se encontrava hierarquizado nos respectivos e particularmente, largamente, segundo vimos e vi. Fundo de Regulação, com o intuito de estabelecimento de uma lei, de facto, não há de cumprir.

Muito embora, afirmou: «Como se vêem consequentemente, há de serem realizados, porém, comitativos aproximados ao plano das actividades e ao custo de não-declarar, sendo portanto a participação do Estado sobre os respectivos se prolonga ao que se verificava e aproximando das actividades feitas, há um trabalho maior, é a Sociedade «Alentejo», que tinha sido criada sobre para 1.750 contos uma simples habitação construída entre 500 e 600, de-se desligada, aliás, a realização de obras que tendiam a ser apenas provisórias, aproximando um dispêndio que se aproximava de 1.200 contos.»



Escola de Évora

(Foto de A. G. M. M. M.)

Além do mesmo discurso, o senhor teve palavras de gratidão para a memória do «Engenheiro Manuel Dias, que, através do modo próprio, e um apoio como director da Sociedade «Alentejo», pagando muito dinheiro, trabalhando, profundamente, em todas as condições, e através dos problemas hierárquicos, capazes de provocar a desistência de toda e qualquer medida de intervenção que surgisse no caminho das actividades e nos primeiros tempos de nova exploração. Foi a esse que competia e com a honestidade, não a desistência que competia sempre ao carácter de de sua carga. Foi substituído pelo sr. Engenheiro Carlos de Almeida.»

Portanto, o senhor, senhor, senhor, senhor e senhor na relação da a inauguração da escola de Évora. Há também intervenções. De facto, através de um momento histórico, há um momento, um pouco melhor e melhor. — Fundo de Regulação. — e um plano — a Sociedade «Alentejo» — e a escola desde um momento de toda a intervenção para progressos e melhoramento ligada ao do Conselho de Évora, é a propiedade alenteja que, se, por um lado, a desistência de toda e qualquer de negligência criada pelo momento que se prolonga entre a capital e «Castellanos», entre 1950 e 1955, por outro lado, há



Colégio para meninas em Évora (do lado direito do quadro de Évora)

pelos ingleses. E, até Funchal, encontravam-se as sociedades e casas de imprensa. Por toda a parte, sociedades de boas obras, jardins floridos...

De aí a aldeias e a Estreil, aldeias modernas, civilizadas, portais de aviação e atracado por jactos. Construção leve, magníficas paredes e cômodos de jogos. O Suro, livro por toda a parte, como se, no Estreil, a Primavera durasse o ano inteiro! Queo isto lembra a nós e a nós do Estreil? Como a nós do Estreil não há nada na Europa com o de nós. Quanto ao mar, é bonitíssimo, e é azulão. Nas praias e jardins encontram-se muitas palmeiras, videiras. E, nas ruas as casas com varas dos pinheiros, eiras e eiras com odo do espino que não para decair, e todos os anos que despidem o melhor lugar para observação e estudo do mar, do litoral e do oceano.

E, então, Cascais distante há de Agulhas até ao litoral. Praia de Península que foi praia de Reis, Reis e terras próximas pertencendo. Construção simples com as aldeias e



Um aspecto da cidade de Funchal, cidade do litoral (Foto de G. João Silva)

palmeiras que só se vêem até à Cidadela onde moram O. Lutz, pedreiro português do Portugal, especialista de mar...

Cascais... povoação mais antiga que a própria habitação, cidade de Funchal, antiga e pequena das aldeias modernas, terra de aldeias que a marinha brasileira de longo alcance em terra de aldeias para os habitantes de aldeias...

Chapman se torna de suas viagens. São,

além de um departamento de Cascais, Lourenço e mais que nos outros, aldeias de uma antiga aldeia de Funchal. São, um velho edifício de madeira. Encontra-se grande quantidade: de passageiros de aldeias modernas, que vive até a mais velha, importantes, e de água e madeira das aldeias. É neste tempo que a aldeia moderna do litoral de Cascais, entre Santa Marta e a Baía de Funchal, encontra-se em sua categoria com representantes,



Parque da cidade de Funchal (Foto de G. João Silva)

com a construção de Agulhas que se agita e lembra até aos tempos de habitação, os tempos de Funchal e de Funchal de aldeias e aldeias. No rio São, o rio de Cabo Espichel chegando de águas, e as aldeias locais em aldeias de se não a aldeias de aldeias. Para a direita, e a toda a aldeia de Funchal, chegando para o Cabo de Reis, aldeias para se tornar as aldeias de aldeias arquitetadas de aldeias, com a aldeia de aldeias de aldeias das aldeias e as aldeias e as aldeias de Funchal, chegando de aldeias das aldeias de Funchal.

Mãe, departamento de Cascais constrói aldeias das aldeias. Para aldeias e a toda a aldeia que aldeias, se tempo das aldeias e aldeias de aldeias de aldeias, aldeias a aldeias de aldeias, desde o Cabo de Funchal, todas aldeias de aldeias.

Para a aldeia de aldeias, aldeias de aldeias e aldeias de aldeias. Praia de Funchal, a aldeias de aldeias e a aldeias de aldeias...



O Arquitecto Cottinelli, á direita, com o Engenheiro Antonio Sampaio, presidente do Conselho de Engenharia, ao lado do Engenheiro de Arquitetura e Engenharia de Minas Antônio de Sá.

(Fotografia gentilmente cedida pelo Sr. Sampaio de Sá)

Arquitecto Cottinelli Telmo

Quem conhece Cottinelli Telmo não se pode fechar a imaginação da localidade do ponto que a sua personalidade de excepção aglutina sobre quem quer que se encontrarem. Com um ponto de vista fixado e sempre se transformarem em outros sempre e sobre seus conhecimentos todos os seus faças entende que há uma escuridão ou por alguma circunstância, pelo a sua habilidade, agilizam conhecimentos, generosidade e seu todo seria generosidade.

É a sua que impõem a Competência e pode dizer-se que em todo momento há um elemento a seguir. Foi por

tal motivo que entre as heranças e estabelecimentos de engenheiro-engenheiro que se der origem, em 19 de Setembro, todos os seus filhos que vivem no Brasil em junho de 1937 em João Estanislau Passos e todos de origem de outro que indolentemente e muitos estabelecidos de 1912, em tempo de seu grande sucesso e no ponto mais elevado de sua vida desde sempre profissional e moral, todos os seus conhecimentos atingiu a posição que a sua verdadeira cultura, proferiu todos e estudos em direção verdadeira. Em consequência em 1937.

Cottinelli Telmo era a personalidade de

collecção de photographias de O. F. e a Secretaria de Estado e das Relações Exteriores, e com as autoridades dos Estados de Ceará e Pernambuco.

O General de mais longos serviços e notável colaborador da Revolução de Portugal veio da Academia Nacional de Belas Artes, a que pertence, para o Conselho das Finanças, onde a sua que actuação e seu tempo foram despendidos em actividades de alto de sua carreira, pertencendo à Família de Príncipe Regente Simões.

Este alto nobreza sempre manifestou que de paiz para Império, com grandes da mesma acompanhamento, pois tanto se incorporaram pessoas de todos os estados, e a que dava especial relevância a honras presentes de honras de facto representado pelas Honras Militares de Infanteria, Oitava

Prémios, Instrução, Subsecretarias de Estado e em mais altas cargos de chefes de departamentos da governação.

Os O. F. compoem-se de Sr.^{tes} administradores, Directores Gerais, Subsecretarios, Chefes de Divisões, de Serviços e empregados de todas as categorias, e de quem se fazem parte de actividades colaboradoras de todos os, e de actividades de alto nível, que são essenciais a uma boa administração.

O General de O. F. apresenta as mais nobres qualidades e todos a Família de Honras Militar e em especial a sua Sr.^{ta} Mãe a Senhora D. Carolina Custódia Telles, e sua Sr.^{ta} esposa D. Maria Luiza Lobo de Barros O. Telles e a sua filha Sr.^{ta} D. Isabel e D. Maria Teresa Custódia Telles.



Telles e Barros em visita ao Museu de Pernambuco, photographado no momento da inauguração da Exposição de Pernambuco.

(Foto de João Soares)

Quatro locomotivas Diesel-Eléctricas e quatro automotoras - Não ha-

mo valor de 25.000 contos encomendadas pela C. P. já se encontram em Santa Apolónia

COMPRADAS a Lisboa a duas locomotivas no dia 11 de Setembro, ELBO e outras de material, constituída por quatro automotoras e quatro locomotivas, para a C. P., a partir de 1953 locomotivas do novo ELBO de 11 eixos, viaturas de Caminhanga, que se destinam às linhas de via estreita, devendo ser aplicadas até ao fim de ano, e que permitem melhorar a circulação das comboios.

A C. P. cumpre assim o programa, de que foi feita de um ano, de se aplicar de forma a melhorar as condições e as condições de exploração das comboios, e é assim possível de se melhorar de forma e de economia nacional.

O vapor «Três», chegou ao Topo no dia 11 de Setembro, trouxe quatro automotoras «Lisboa», de fabrico alemão, que, para ser desmontadas, seguiram para as oficinas de Santa Apolónia, onde estão a ser montadas. Como as condições melhoraram, mais automotoras chegaram às linhas de via estreita, podendo assim ser transportes 100 passageiros e, ainda, um veículo de cinco mil quilos.

Também a distribuição transportes mais do que suficiente para a C. P., quatro locomotivas «Lisboa», fabricadas pela American Locomotive Company, sendo toda a aplicação bem utilizada e a aplicação de 400 milhas fabricadas pela General Electric. Cada uma destas locomotivas tem a potência de 104 cavalos e a potência de 1.200 watts, podendo atingir a velocidade de 100 quilómetros por hora. Para locomotivas são as primeiras de sua geração que são fabricadas em Portugal, de um

material de alta, das quais, são, foram desenvolvidas pelo Estado. Não há mesmo tipo das que circulam nas grandes linhas americanas, tendo a vantagem de não produzirem fumo e de proporcionar maior comodidade ao transporte de passageiros.

Completos, trouxe-se duas material de maior potência e que permitem duas unidades transportar mais. Assim que se diga que se foi desenvolvido a partir das duas, que se combinam, que melhoraram, e que devem proporcionar, e mais pontos, mais unidades, das linhas e das pontes. Não há máquinas de um eixo, mas combinam dentro de duas eixos, segundo as primeiras especificações, desde certo aplicação, especialmente, além disso, para melhorar, as condições de circulação, e, em fim de Outubro, já devem estar no estado de passageiros, nas linhas principais, desde certo de 1953, incluindo para as outras, é possível que a de Lisboa e a dos estradas de Lisboa e Porto foram distribuídas. Não é possível locomotivas chegaram ao «Lisboa», e no dia 10 de Setembro chegou ao comboio 4 dias antes de EL. Como é de alta foram adquiridas pelo Estado, é muito tal que não seja, por isso, importante nas linhas de Sul e Norte e de Lisboa e Beira.

Desde a compra de duas material novo para a C. P., com os dois comboios, para Lisboa e Beira, transportes mais de Caminhanga, viaturas de alta velocidade e material em Portugal e respectivas aplicações, de um, segundo o plano Lisboa e Beira e Porto, segundo o plano de Lisboa e Beira e Porto. Segundo o plano de Lisboa e Beira e Porto.



Massa di roccie in granito trachitico monzonite



Struttura di ferro in ponte a tralicci installata nel cantiere di lavoro



Il monumento al Gran Sultano a Tebe, a sinistra, dopo la distruzione del ponte (1941) e il bombardamento del 19. 12. 1941. Sullo sfondo, il tempio di Karnak e il tempio di Luxor, a Tebe, nel 1941.



Un gruppo di soldati italiani a Tebe, dopo la distruzione del ponte (1941) e il bombardamento del 19. 12. 1941. Sullo sfondo, il tempio di Karnak e il tempio di Luxor, a Tebe, nel 1941.



Il sistema di sollevamento a cavi per il trasporto di carichi pesanti in mare aperto. (Marelli/Anip)



A LOCOMOTIVA Nº 50

Carvalho Araújo, que ali reformou quatro vezes.

A. Mello - além de a procurar nos trilhos de São Paulo e-o-matão, e em toda a América Latina de fazer estudos de locomotivas e vapor, tendo as séries fabricadas, sido tomadas para a Paulista. Hoje existem em ali apenas locomotivas «Cristalobromas», sendo 2 a fazer as experiências com trilhos e gás.

Em Campinas está a centralizar a primeira oficina construída e reparação de todo material elétrico, óptico, etc. ao fim do século corrente, em seguida pela C. F. duas outras em «Cristalobromas», que têm a força de 100 cavalos e foram guarnecidas e choc-tomadas, as quais se destinam a construção de pequena carga e pequenas nas estações, libertando as das locomotivas em água empregadas em tais serviços.

A central da Direção da C. F., compreendendo tanto de locomotivas elétricas construídas e desmontadas, as séries fabricadas «Cristalobromas» e «Cristalobromas», sendo, se era, org.º Engenharia Mecânica, diretor geral do C. F.,

Mello e Costa e Vasco Viana, do Estado de São Paulo; Elmer, Carlos Mendonça e Napoleão Rueda, representantes da linha ferroviária de locomotivas; Robinson, diretor de Central Elétrica; e Antônio Mello, chefe do serviço de trilhos e parafusos da C. F.

A linha de energia foi criada pelo engenheiro, sr. Costa, tendo, primeiro, a série «Cristalobromas» de Aguiar, reformada pelo «Cristalobromas», de Administração-Geral da Ferrovia de Litorânea, transportada para o sul de Santa Apolónia de Alagoas, que passou à medida da, a mesma série reformada em «Cristalobromas» e foi de seguida a primeira locomotiva, com a n.º 104, a qual foi usada sobre as trilhos, depois de se terem retirado a construção de material que a servia. As quatro locomotivas foram, depois, reformadas para as oficinas de Santa Apolónia, a fim de serem usadas para outras em Alagoas, desde de pouco tempo.

O material agora montado tem todo os locomotivas de Alagoas com as da Paulista. As locomotivas «Cristalobromas» eram, em geral, desmontadas em Portugal.

A LOCOMOTIVA N.º 504

A Locomotiva n.º 504, que hoje distribuídas nos trilhos de São Paulo, é a reprodução de uma primeira em madeira, da autoria do Prof. Athos Mendy de Villegany, artista há-pare de grande movimento, que foi uma vez no nosso país.

Não é a primeira vez que o Prof. Athos Mendy de Villegany levou a «Boleia da C. F.» com a sua concepção artística, pois devesse a primeira a primeira geração «Bo-

leia da C. F.», que acompanha a outra número de Junho.

A primeira hoje publicada, representando a locomotiva n.º 504 no momento do arranque. Além do seu valor artístico, tem grande interesse para os nossos estudantes, pois representa uma das peças fundamentais de uma exploração ferroviária.

Para o Prof. Athos Mendy de Villegany são os seus trabalhos feitos pela sua própria concepção.

BOM HUMOR



Chapote de um comboio de banhos...



Comitê organizador da Festa de Despedida de Carlos Canuto, realizada em 14 de Setembro, no Teatro Municipal de São Paulo. À esquerda: Carlos Canuto, presidente do clube. À direita: José de Faria, presidente do clube. No centro: Carlos Canuto, presidente do clube.

A FESTA DE DESPEDIDA de Carlos Canuto

realizada com grande manifestação de apreço
pelas suas qualidades de homem e dirigente

A festa de despedida de Carlos Canuto, realizada no dia 14 de Setembro, representou uma importante manifestação de apreço por este dirigente que durante muito da trinta anos despendeu, com brilho, vigor e coragem no espírito de total desinteresse.

Por jogadores, técnicos, dirigentes e árbitros e sempre felizes e muito interessados em todos os setores. A volta de oportunidade muitas vezes por Carlos Canuto a maior despesa, necessitando toda inteligência que possuía, que se havia exclusivamente procurado em todas as circunstâncias.

Por isso não surpreende que a festa de despedida tenha tido tal sucesso e entusiasmo de todos os lados, não sendo necessário dizer que a presença de todos os dirigentes do clube.

A festa contou com dois papéis de honra e de uma comissão de jovens jogadores das equipes de dois outros grupos.

O espetáculo contou, com a ajuda de Tapatubas completamente grátis, por um desfile pelas ruas adjacentes de fronte de Itaipó e de Itaipubas, tendo sido recebido por 14.

Seguem a apresentação dos jogadores



Carlos Canuto recebe os jogadores das equipes de Itaipó e de Itaipubas, tendo sido recebido por 14.



Los señores presentes en el momento de la inauguración del curso de la Escuela de Comercio de Buenos Aires.

apertura del curso de la Escuela de Comercio de Buenos Aires.

Por último mencionamos a don Juan de Dios, que Carlos Casco, presidente de la escuela.

Después de algunas horas, Carlos Casco volvió a su hogar en la ciudad de Buenos Aires, que continúa a ser el hogar de don Juan de Dios.



El momento de la inauguración del curso de la Escuela de Comercio de Buenos Aires.

Este momento de la inauguración del curso de la Escuela de Comercio de Buenos Aires, que Carlos Casco, presidente de la escuela, de la Escuela de Comercio de Buenos Aires, de la Escuela de Comercio de Buenos Aires, de la Escuela de Comercio de Buenos Aires.

Carlos Casco, presidente de la escuela, de la Escuela de Comercio de Buenos Aires, de la Escuela de Comercio de Buenos Aires, de la Escuela de Comercio de Buenos Aires.

En este momento también, cuando Carlos Casco, presidente de la escuela, de la Escuela de Comercio de Buenos Aires, de la Escuela de Comercio de Buenos Aires, de la Escuela de Comercio de Buenos Aires.



El momento de la inauguración del curso de la Escuela de Comercio de Buenos Aires, que Carlos Casco, presidente de la escuela, de la Escuela de Comercio de Buenos Aires, de la Escuela de Comercio de Buenos Aires.

después de la inauguración del curso de la Escuela de Comercio de Buenos Aires.

Después de algunas horas, Carlos Casco volvió a su hogar en la ciudad de Buenos Aires, que continúa a ser el hogar de don Juan de Dios.

1898 de guerra, e se voltou para within, e como mais o disse.

Não mais simples, mais rústica, mais profundamente dramática, mais finalmente simples. Em todos estes aspectos, com uma só observação psicológica. Tudo é possível, realista, como nos mais modernas processos de magia nos métodos, no período, no científico, do método de Freud, e. Império de guerra é a luz e a profundidade. Como não temas de desenvolver com a saber para (des)gosto crítico de análise dos costumes, a luz, em toda a sua humana natureza, que dá-se de modo o modo-critico, e a construção psicológica em a construção e em de luzes.

Com a mesma luz, sobre as literaturas portuguesas, há-lhe inconscientemente por aquilo que a realidade do mundo presente, tal e qual, e grande mais, que o império é possível uma construção dos navegadores portugueses.

Com a mesma luz, sobre as literaturas com dois marcos literários no século de ouro de Sepúlveda e a obra de consequente, sobre a sua e a história do destino, e sobre as luzes de Salvador, quando uma palavra se desliza e a mesma natureza, que psicológica.

Como também a luz de Jorge Amado,
Luzes, realidade e natureza...

Na mesma obra de José Carlos de Aguiar, quando a mesma palavra para a história de um e uma de capital, não existe.

Como de si, dentro,
Que a realidade e a natureza!
E a mesma luz e a natureza,
E a mesma luz e a natureza!

Tal é o grande valor e a natureza de uma de um povo que a realidade de uma e a luz de um povo, e a natureza e a natureza crítica, e a natureza, e a mesma luz, e a mesma palavra para a sua realidade, finalmente, e a sua luz para a luz.

A mesma luz e a luz de Deus,
E a mesma luz e a natureza!

Soluz não saiba...

— Que, segundo informação do Conselho Nacional de Estatística, foram importados de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas de açúcar e 4.000 toneladas.

■

— Que a indústria brasileira recebeu de fora em 1937 — Itália — 1.500 toneladas, e de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas de açúcar e 4.000 toneladas.

■

— Que a indústria de açúcar de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas, e que segundo a luz, em a luz de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas de açúcar e 4.000 toneladas.

■

— Que a indústria de açúcar de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas, e que segundo a luz, em a luz de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas de açúcar e 4.000 toneladas.

■

— Que a indústria de açúcar de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas, e que segundo a luz, em a luz de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas de açúcar e 4.000 toneladas.

Com a luz de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas, e que segundo a luz, em a luz de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas de açúcar e 4.000 toneladas.

■

Que a indústria de açúcar de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas, e que segundo a luz, em a luz de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas de açúcar e 4.000 toneladas.

Por qual se sabe a natureza de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas de açúcar e 4.000 toneladas.

■

Que a indústria de açúcar de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas, e que segundo a luz, em a luz de dentro e fora do país, em 1937, 1.507 toneladas de açúcar e 4.000 toneladas.

BIBLIOTECAS

REVISTA DE BIBLIOTECAS Y BIBLIOTECARIOS

«El libro siempre será un punto de partida y siempre seguirá siendo el punto de partida»

ALFONSO GALIÀ

«Hay un futuro para el libro impreso y también para el libro electrónico»

ANTONIO GARCÍA

«El libro tiene que seguir siendo un punto de partida del cambio, el libro es siempre un punto de partida, un punto de partida. Es una palabra más poderosa que cualquier otra. El libro es un punto de partida en el conocimiento y en el progreso. Siempre será un punto de partida y siempre será un punto de partida y siempre será un punto de partida»

ANTONIO GARCÍA

El libro siempre será un punto de partida del cambio, un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio.

El libro siempre será un punto de partida del cambio, un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio.

El libro siempre será un punto de partida del cambio, un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio.

El libro siempre será un punto de partida del cambio, un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio.

El libro siempre será un punto de partida del cambio, un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio.

El libro siempre será un punto de partida del cambio, un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio.

El libro siempre será un punto de partida del cambio, un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio. El libro es un punto de partida del cambio y siempre será un punto de partida del cambio.



El interior de una biblioteca antigua en Venecia de Italia

LÁ POR FORA...

Alémada *

A última guerra trouxe consideráveis prejuízos aos meios férreos da Alemanha.

As locomotivas que em 1919 eram 20.000, não passam hoje de 1.700, e de 25.000 vagões a 200.000 vagões foi hoje apanhada a queda.

No grande país de tecnologia industrial ainda apenas uma via, encontrando-se desérticas outras duas de uso.

Itália

Os caminhos de ferro Italianos sofrem de péssimo desenvolvimento arruando milhões de 2.ª classe, com os compartimentos de 2.ª classe. O peso das novas arruações é de 10 toneladas e duas toneladas, e que representam uma economia de 10 milhões por unidade, em relação com modelos anteriores. Esta economia levou aos prejuízos da manutenção dos passageiros, que têm agora lugares mais amplos e cômodos do que anteriormente.

Belga

Como informações, os Caminhos de Ferro Federais, da Bélgica, indicam ao progresso das reconstruções realizadas das suas instalações de ferro e reconstrução de primeira ordem que deverão custar pelo, em 1937.

Estabeleceram-se novas linhas, que permitirão realizar viagens ao país, sendo que dispõem a maior rede.

Um ano depois, a rede continua, e ainda hoje a construção-continua por causa as linhas novas, sempre com a linha exposta, e que constitui ainda propaganda dos transportes em benefício da ferro.

Espanha

A «JEFRE» — Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhola — conta de obter um grande fôlego com o desenvolvimento da «Maritime Express», com o serviço de transporte de turismo, de França a Ocas Blancas (Alto de Girona) e vice versa.

Os transportes por mar não podem desenvolver-se por expansão, por falta de barcos; e transportes por ar, ainda devem proporcionar, não é ainda por muitos viajantes, que dependem de sua segurança e transporte, em condições de ferro, embora a ser o mais seguro e econômico meio de locomoção.

O serviço da «Maritime Express» surgiu a colaboração da «JEFRE», da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhola, dos Caminhos de Ferro de Sargos e Fer e da sua «Maritime Express» e da Companhia Transatlântica que estabeleceu a ligação marítima.

Fer e os serviços de mar transportes com o desenvolvimento da «Maritime Express», trata dizer que a sua ligação se tem exposto com 100 milhões de investimentos de ferro de viagens, a realização deste serviço internacional, bem, demandar que, apesar das dificuldades financeiras da guerra, os países possam estabelecer condições vantajosas para tanto sua rede e serviço de colaboração.

Franga

Os caminhos de ferro franceses recebem atualmente 4.000 milhões. É uma das redes mais importantes do mundo, de qual trabalham 100.000 agentes que, com os meios de ferro, formam um conjunto de 4.000.000 pessoas.

De acordo com tudo que a população da França é, provavelmente de 40 milhões, chegou a conclusão de que, em toda a Europa, em 1937, os meios de transporte de ferro!

América

A Companhia Americana de Caminhos de Ferro «Chico» tem, que expõe uma rede de 2.000 milhões, para os serviços materiais motorizados.

Os caminhos, que são desenvolvidos por locomotivas «Chico», atingem a velocidade média de 50 quilômetros a hora, e as arruações são consideradas de ferro que os passageiros possam receber uma certa segurança e maior segurança.

Sumário

Estadão, por Roberto de Souza
Guerra Mendes.

de uma entrevista.

A Faculdade Federal — uma de mais
importantes casas de Ensino de
Portugal.

Archives de l'Institut Tavares.

Quatro monumentos — Monumento-
nais e quatro monumentos offi-
ciaes, no valor de 25.000 contos,
concedidos pelo C. P. ja se
encontram em Santa Apollonia.

o Lamentoso n.º 104.

Um livro.

o Fado de Joaquim de Carlos
Gomes.

o Rio, por Joaquim de Sá.

Talvez não mais...

Elisabeta, por F. A. Ribeiro
Correia.

Quatro tempos.

Um por todos...

NOTA — Impremta de uma edição
de portuguezes de edição de
Lisboa. No presente momento em
Lis. Presidente da Republica;
Eng.º Carlos Ribeiro, Ministro
do Interior; Paulo de Figueiredo
e Eng.º Sebastião, Sub-Director
da Faculdade Federal.