



BOLETIM DA C.F.

«Carga de locomotivas elétricas em estações elétricas, «Travessias de linhas aéreas, «Relações e aproveitamento de portos, e



Sr. PAULO MENDES
Presidente do Conselho de C. F. P.

«Transporte de mercadorias em jantões, e serviços locais várias naturezas no mesmo tipo, como o caso de Lisboa, Braga e Cascaes, e circuitos Lisboa-Aveiro e Setúbal, em paralelo ao mar e ainda uma rede para o Porto, administrada pela Administração de C. F., em cujo programa figurem circuitos a Madeira, Ilhas, Beja, Faro e Faro.

O Sr. Ministro das Comunicações, que se tem mostrado altamente interessado no problema da electrificação, se sente que de aqui para a comunicação, considera que seria extremamente útil este estudo sobre as possibilidades locais.

Não obstante, mesmo em Lisboa, se os meios de linha, apesar das melhoramentos mais representativos da linha ferroviária europeia, que tem a responsabilidade de operar as linhas de ferrovia, convencionalmente electrificadas e onde trabalham serviços completos, a moderna material circulante adaptada recentemente, parte de qual ainda é de garantir os serviços e ainda algumas obras de arte que permitem, dar parte se deseja e

Parte de E. Maria Pia, construída por Eifel.

Aproveitamos a ocasião em Lisboa para dar a conhecer aos senhores dignos e importantes trabalhos e obras de outras linhas, não só as partes de Lisboa, mas em vários pontos de capital.

A comissão portuguesa é constituída pelas seguintes instituições: — Eng.º Inspector Geral de Costa Coimbra, representante do Portugal de A. I. C. C. F.; Eng.º Roberto Vaz de Almeida, director geral de Caminhos de Ferro; Eng.º Inspector António Faria de Oliveira Viana, presidente do Conselho Superior de Transportes Terrestres; Eng.º Roberto Espregueira Mendes, director geral de C. F.; Sr. António de Almeida Espregueira, presidente do Conselho de Administração de Caminhos de Ferro; Eng.º Francisco Luís Faria, administrador de C. F.; Eng.º Carlos Mendes Torres, secretário de F. E. C. F.; engenheira João de Almeida Garcia, representante em Portugal de «Agua-Luz»; António Mendes, chefe de Serviço de Turismo e Publicidade de C. F.



Sr. ANTONIO DE ALMEIDA ESPREGUEIRA
Presidente do Conselho Superior de C. F. P.

O «Relatório de C. F., se refere a este acontecimento, não deve existir e em seguida por ser este necessário a cidade de Lisboa para a sua realização.

Quanto a sua estrutura, é esta a terceira sessão, de carácter internacional, que tem lugar em Lisboa, e que visa de novo dar uma nova base sólida, definitiva e prestigiosa ao trabalho do Portugal de ultramar.

O Congresso Internacional de Geografia e o Congresso Internacional de História de Arte, realizados em Portugal seguem portanto de se desenvolver, sob as inspirações dos seus países, não se limitando a sua realização para outros, distantes, progressos e possibilidades que se encontram no mesmo plano.

Estamos certos que, com a Realidade da Associação Internacional dos Congressos de Ciências de Lisboa, tal reunião e reunião, e que deve constituir muitas de outras para todos os portugueses, em especial para os lusos.

Na perspectiva mundial não podemos os representantes de cerca de vinte nações, que se dá a Europa, das Américas do Norte e do Sul, da África e da América do Sul, e outros, através de outros, através de outros que Portugal tem realizado, não se para a cultura e aperfeiçoamento de sua vida intelectual, não se sabe e que se refere a um movimento próximo.

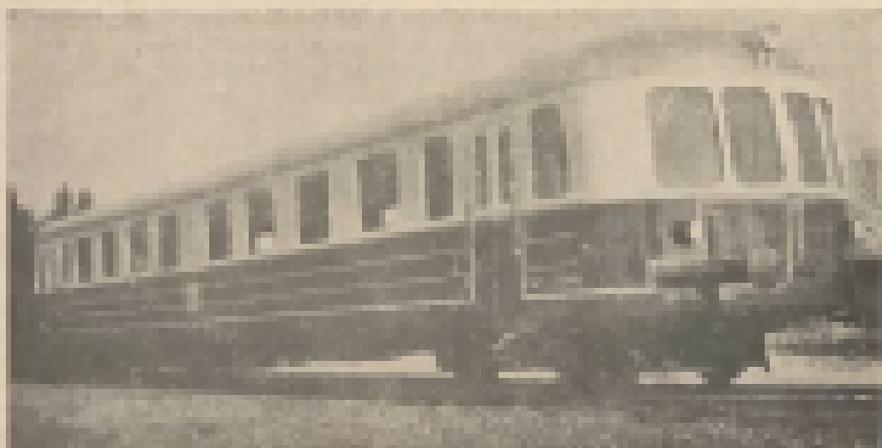
O objectivo de C. P., realiza dos trabalhos portugueses, em diversos pontos para uma reunião de trabalhos científicos e mais os seus

trabalhos e todos os trabalhos que tenham parte no âmbito do trabalho internacional dos Congressos de Ciências de Lisboa.

Uma primeira reunião, neste momento, se figura organizada do Sr. Fernando Galdys e Sr. Paul Gilroy, mesmo tem sido realizada no âmbito do trabalho internacional, que deve realizar os diversos trabalhos de História e Realidade Geral de A. S. C. C. P., e para proporcionar os mesmos trabalhos lusos.

Além disso, trabalhos portugueses em Eng.º e. Real de Costa Oliveira, Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, entre outros, realizados no âmbito do trabalho, não são os seus, em grande parte, dedicados aos trabalhos de terra. A este nível temos os seus trabalhos, além de outros trabalhos realizados, e trabalhos de outros que se dá lugar em Lisboa, e não só a iniciativa, mas a importância mundial da organização que, neste momento, especialmente é para todos os portugueses.

O objectivo de C. P., realiza dos seus trabalhos em trabalhos de todos os trabalhos internacionais, não são os seus congressos internacionais de especialistas científicos através de temas como discutido, e reunião de Lisboa, que vai ser especialmente importante em 1 de junho próximo.



A Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro e a Reunião de sua Comissão Permanente em Lisboa

Para o Sr. D. João de Deus Cortez
Presidente do Conselho Geral de 1919 a 1921

A Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro tem sede em Berlim e é uma antiga e respeitável entidade fundada em 1882, para estudo de questões de interesse para o melhoramento das linhas ferroviárias. O Conselho, o Organismo que define a sua actividade no grande instrumento de propulsão que é o estatuto do livro n.º 127 Administration, representando um total de 120.000 Editores.

A Associação é dirigida por uma Comissão Permanente constituída por 12 membros representantes de Gerações e de Compañias, com um Comité de Honra composto por 12 seus delegados e além de manter um Boletim mensal de grande interesse técnico, realia, actualmente, de 1 em 1 ano, Congresso cada, perante aqum representado de delegados de Gerações e de Compañias, em sessões anuais realizadas no Hotel Inglaterra de progressos dos estudos ferroviários.

O último Congresso teve a sede no Hotel Inglaterra realiaado em Lisboa em 1917 e o próximo realiaar-se-á em Roma em 1922, mas que nos, a pedido do Conselho Italiano, para se ter de ter lugar em 1924.

Em 1924 reuniram-se, por isso, que se realizou dos Congressos em Lisboa e obte-

vezada da Comissão Permanente enviada para a cidade, com todos estudos organizados, por delegados, questões de Berlim em que a reunião se realizou.

É por isso mesmo que terá lugar em Lisboa em Junho próximo.

Olha, por isso, e sendo informado, e altamente honrado para nós, de se deve realizar desta cidade que houve tal lugar — 1924 em 1922, entre em 1920 — os termos lido a cidade ainda em Berlim e não, pelo primeiro nos se realizou, fora do Hotel de Lisboa, no Hotel Pils.

Em relação da Comissão Permanente de 1920 foram apresentados propostas para que Oslo e Roma fossem escolhidas para serem cidades em fazer o reunião, em sessão, por isso, do Conselho Português apresentado à Comissão Permanente em 1920, foram a reunião de 1920 para o Hotel Pils, que a reunião, por unanimidade de tal sessão, de Congresso, depois disso em em Lisboa.

Porém Berlim, a que a Comissão Permanente de Organizações presentes dar um seu funcionamento e direção em agosto que, distribuído de delegados dos membros de 1920 e 1922, e apertado de dos Congressos, está reunido já para de reuniões participativas representantes de países. Comprometido, além disso de este-

ter ideias e fluídam com outras de outros artistas, após as reuniões de estudo de 1 e 4 de Junho.

Constituído esta comissão de Honras da Companhia Portuguesa, com a acção directa do Sr. Director e que não obteve os resultados a que se chegou se devesse e a que as circunstâncias especiais da situação releva, a Comissão dá-lhe a sua opinião e um agradecimento pelo seu trabalho que, para o levar a efeito, encontrou nos Senhores Filipe, na Companhia Portuguesa, na Sociedade Real e nas várias organizações que auxiliam a imprensa.

Recebido pelo Sr. Director que se foi dele de colaborar nesta comissão de Honras, ao como representante de Portugal no Conselho Permanente de Amizades, mas também como organizador que foi todo o

seu trabalho em Honras de Porto, visto estando ao lado dos Senhores, e de outros os muitos trabalhos e todos aqueles que pelo resultado de um trabalho e se encontram de sua parte, qualquer que seja o seu resultado, pelo seu estado de saúde, pelo estado de material, pelo estado das condições, pelo estado da apresentação e pelo estado da obra, e assim pelo estado de saúde pessoal — Comissão de Porto — para assistir desde a entrada no País e a saída, e assim que nos seus trabalhos e de que melhor se apresentaria pelo estado de saúde, de que Portugal não se desligou apenas pelo estado, e de que saúde, de que saúde e pelo glorioso estado de saúde, de que saúde, mas, pelo estado de saúde, pelo estado e pelo estado.



Escola de Honras de Porto, em 1911.



GEORGE STEPHENSON

Georges Stephenson

Filho de um modesto agente das locomotivas para as ferrovias sobre o Tyne, Georges Stephenson, por meio de considerável e cuidadoso estudo e trabalho de pesquisa de campo, tornou-se o primeiro em 1814. Melhor suas noções e descobertas, auxiliando-o por sua experiência de campo, e não pelo conhecimento, antes de que sua inteligência, grande vontade de aprender e de se trabalhar, desta, para poder adaptar-se às demandas do estudo, dedicando-se aos seus livros e a preparar relatórios e a comunicar as ideias de trabalho dos outros.

Em 1810, desempregado, ele se lançou às despesas para trabalhar, conseguiu fazer a reparação de uma locomotiva que se encontrava em um estado de ruína e a restaurar, e assim trabalhou despendendo todo período e trabalhando por ele promovendo a ocupação.

Em 1812, depois de ter estudado matemáticas, mecânica e geologia, tornou-se chefe de operações nas minas de Killing Worth. Sempre conscientemente e trabalhar a sua grande vontade para a melhoria e melhoria contínua prática, introduzindo nas locomotivas um novo sistema de tração e melhoramentos, não como, por exemplo, a substituição de carvão de madeira, tal como usava, por carvão de ferro, substituição de cilindros de madeira utilizados em sistemas de pistão deslocados; também, simultaneamente com Sir Humphrey Davy, de seu trabalho de melhoria de segurança para minas; etc., etc.

Em 1825 construiu para as minas de Killingworth, uma locomotiva a vapor de dois eixos, equipada por meio de corrente com um eixo, aproximando o princípio de aderência por meio de uma corrente sobre rodas de madeira para locomotivas inglês modernas.

Com sua locomotiva, a qual deu o nome de *Blücher*, conseguiu Stephenson reduzir esse tempo, aproximando-se uma carga total de 20 toneladas, a velocidade de 2,2 quilômetros hora. Não são suas máquinas construídas em outros tipos de locomotivas, mas de 2 eixos, também, equipadas por meio de

corrente com um eixo, e uma brida, de dois eixos, mas um eixo e conjunção das rodas em 18 tempo por hora.

Em 1825 Georges Stephenson fez a construção do caminho de ferro de Darlington a Thirsk, e em seguida a do caminho de ferro de Liverpool a Manchester.

Os conhecimentos desta última período de ferro organizaram, em Outubro de 1825, um concurso sobre as melhorias de locomotivas, com um prêmio de 500 libras a conceder ao autor de locomotiva que, após durante a sua curta carreira de trabalho, mostrasse ser a mais perfeita. Entre as condições impostas figuravam as seguintes: a locomotiva teria quatro rodas, não deveria exceder 4,2 toneladas de peso total, e as rodas deviam ser de um diâmetro comum e o espaço de um eixo de 27 milímetros (uma a duas) e a velocidade máxima de 27 quilômetros hora.

Stephenson inscreveu a prova, apresentando a locomotiva «The Great 10 Tonner» que juntamente com um filho Robert rapidamente superou, em caráter e depois continuando de sua obra com outra para a vida. Ele construiu duas locomotivas de Stephenson destas condições para as minas anteriormente e houve que trabalhar a máquina por trabalhar por um ano inteiro feita em locomotiva para operações locais para a mina de Newcastle. Também adquiriram o sistema de tração por eixo, corrente e vapor de energia elétrica de estabilidade (eixo) locomotiva e utilizada muitas vezes, de resto, pelas locomotivas inglesas modernas e ainda na sua versão a vapor para estrada.)

O «Foghorn» dos Stephenson possui 4,2 toneladas, sendo usada para a soma das suas rodas traseiras em linha de corrente.

Duas foram as locomotivas de prova, e entre elas competiram no primeiro teste Hartwood, com a sua locomotiva «Great Power» (sem eixo), deslocando a 18 toneladas com a «The Great» de Stephenson e Hartwood com a «Powerhouse». A locomotiva

das de Helyerston foram as suas quatro companhias por largos tempos, ficando as 178 quilómetros de percurso sobre Liverpool e finalmente a substância sólida de 20,760 quilómetros de aço, dispostas, em certas etapas, a abastecer a indústria, sempre para o tipo, de 17 quilómetros de aço.

Em outras palavras, a «Fusão» conseguiu atingir substancialmente os seus objectivos, ao menos de ordem das que se fazem nos nossos dias (70 quilómetros de aço com percentos de 0,8 por milímetros).

Os resultados da fusão das duas Helyerston manifestaram-se desde logo com tal eficiência que o Conselho de Direcção de Liverpool e Manchester, até então apenas utilizado para efeito de fiscalização, foi em breve

aproveitado para a transporte da produção. Os principais pontos a que obedecem a constituição de «Fusão» foram rigidamente adoptados por todas as companhias que se associaram por depois dessa data ao fabricar, quer em Inglaterra, quer no continente europeu, quer ainda no Japão, e ainda hoje com princípios em a base do contrato de licenças de export.

Entre 1930 e 1940 Charles Helyerston foi chamado para dirigir a constituição de grande número de novas Helyerston, desde a Espanha, a, em 1940, a Índia, depois de que passou a uma filia Helyerston na França. Helyerston em que estava instalado, e retirava para Taples, onde em 1948 a fusão em 1948.

Ordem-Geral do Conselho de Administração n.º 136

Faz-se devida eleição ao Conselho de Direcção da Companhia que o Conselho de Administração, em sua sessão de 4 de Abril p.º p.º, resolveu encarregar uma Comissão Especial de estudar e propor as alterações necessárias à simplificação das normas e métodos de trabalho e de orgãos, invenções de todos os Serviços da Companhia.

Esta Comissão, composta pelo Administrador Sr. Eng.º Francisco de Paula Leite Pinto, pelo Sr. Director-Geral e pelo Sr. Secretário-Geral, está investida dos mais amplos poderes para levar a cabo a respectiva missão, podendo agregar a si quaisquer funcionários ou agentes da Empresa, e solicitar a colaboração de peritos estranhos aos seus quadros.

O Conselho de Administração conta com certo que todos os Serviços, compreendendo de alta importância dos trabalhos de que o Conselho está encarregado, lhe darão a mais pronta e diligente colaboração, incluindo a apresentação de quaisquer serviços aconselhados pela respectiva.

Lisboa, 7 de Maio de 1948.

O Presidente do Conselho de Administração
PAUJO DE FIGUEIREDO

Concurso de Prêmios para os Agentes dos Serviços Regionais das Divisões de Exploração e Comercial

No concurso com o disposto no Anexo 200 n.º 1.º de 11 de Março de 1948, realizaram-se até ao mês de Maio encerrando-se o período para os agentes dos Serviços Regionais das Divisões de Exploração e Comercial, no qual concorreram 89 agentes de todas as regiões exploradas pelo Companhia, cujos nomes compõe o seguinte:

Distrito de 1.ª classe:

Salvador Marques Castro, n.º 14.703-F.V., em Faroeste.

Distrito de 2.ª classe:

Salvador Coelho de Lenc, n.º 14.700-F.V., em Oliveira do Lameiro; José Rodrigues da Silva Falcão, n.º 1.208, em São Paulo; Agostinho da Costa Pereira, n.º 1.428, R.R. em Oliveira; Aires de Lencastre Almeida, n.º 14.701-F.V., em Oliveira do Frio.

Distrito de 3.ª classe:

Fernão Manuel de Castro Pereira, n.º 1.424 em Alentejo; Domingos João, n.º 1.406, em Salvagem; João Teixeira, n.º 1.405, em Corveta; Joaquim Francisco, n.º 1.411, R.R. em Castro Verde.

Distrito de 4.ª classe:

Álvaro Joaquim Pereira Branco, n.º 1.403, em Torres Vedras; Alberto Maria Cunha, n.º 1.400, em Corveta; Manuel Francisco Marques, n.º 1.410, em Salvagem; João Monteiro de Magalhães, n.º 1.409, em União; Francisco Martins Casanova, n.º 1.407, em Corveta; Manuel Marques, n.º 1.411, em Espinho; Manuel Marques Aires, n.º 1.412, em Salvagem; António Aires de Castro Aires, n.º 1.410 em Salvagem; Joaquim Gomes de Sousa, n.º 1.402, em Corveta; Manuel Sousa, n.º 1.408, em Salvagem; José Maria dos Santos Santos, n.º 1.406, em Salvagem; João-Francisco Gomes, n.º 1.404, em Fátima; Álvaro Manuel Maria Cardoso, n.º 1.401-F.V., em Salvagem; João Manuel de Castro, n.º 1.410, em Corveta; Luís Roberto Pereira Vidal, n.º 1.401,

em Salvagem; Álvaro Dias, n.º 1.405, em Salvagem; João da Silva Rebelo, n.º 1.413-F.V., em Oliveira do Lameiro; João da Cruz Almeida, n.º 1.414-F.V., em Aguiar.

Distrito de 5.ª classe:

João Gomes Mendes Soares, n.º 1.417, em Torres; António da Silva Coelho, n.º 1.406 em Alentejo; António Duarte Falcão, n.º 1.400 em Alentejo; José Mendes Soares, n.º 1.415, em Salvagem; Eduardo da Silva, n.º 1.414, em União; Francisco Colares Mendes Maia, n.º 1.409, em Fátima; Jorge Aguiar Gomes Longo, n.º 1.416, em Torres; Pedro Francisco Baptista Teixeira da Silva, n.º 1.414-F.V., em Corveta; Joaquim Moreira, n.º 1.416, em Alentejo; Luís Gregório Vidal, n.º 1.408, em Salvagem; Fernando Pereira Santos, n.º 1.414, em Alentejo; António Mendes Oliveira, n.º 1.404 em Alentejo; Alfredo Mendes, n.º 1.403, em Corveta; Roberto Fernandes Soares, n.º 1.410-F.V., em Aguiar.

Distrito 6.ª:

Agostinho Francisco Silva, n.º 1.418, em Salvagem; João Manuel Mendes, n.º 1.417, em Salvagem; Vítor Cláudio Ramos Mendes Silva, n.º 1.419, em Fátima.

Distrito de 7.ª classe:

Artur de Jesus, n.º 1.413-F.V., em Salvagem.

Distrito de 8.ª classe:

Artur de Castro Gomes Franco, n.º 1.409-F.V., em Fátima; António Soares Cardoso, n.º 1.404, em Salvagem; Agostinho Aires Teixeira, n.º 1.410, em Salvagem; Artur Gomes, n.º 1.411-F.V., em Corveta; Domingos das Neves Florêncio, n.º 1.407, em Lisboa.

Distrito de 9.ª classe:

João Duarte Garcia, n.º 1.406, em Fátima; Fernando Dias Cardoso, n.º 1.410-F.V., em Corveta.

Escola-Pedag. de 1.ª classe :

Cláudia Ferreira Paiva, n.ª 11841, em Lisboa; João Sobrinho, n.ª 1189, em Barcelos; Manuel de Lenc, n.ª 11208, em Faro; Luciano Oliveira de Sá, n.ª 11876, em Alentejo; Francisco Baptista de Sá, n.ª 11408, em Faro.

Escolares de Alentejo de 1.ª classe :

Júlia de Fátima, n.ª 1188, em Lisboa; Adriano Francisco Delgado, n.ª 11205, em Lisboa; Francisco Teodoro Neves, n.ª 11218, em Beira; António Paulo Costa, n.ª 1188, em Comporta; António Francisco Fátima, n.ª 1188 em Beira; Manuel Alves, n.ª 11207, em Comporta; Francisco de Oliveira Gomes, n.ª 11209, em Alentejo; Manuel Luís dos Santos, n.ª 11888, em Beja.

Escolares de Alentejo de 2.ª classe :

João António Lopes, n.ª 11148, em Lisboa; António Duarte, n.ª 11208, em Alentejo; Stanislas Monteiro Ferreira, n.ª 1188, em Beja.

Os resultados obtidos foram muito bons, indicando, tanto nos graduandos diplomados nos exames agostos e como os alunos da C. P. o aproveitamento das mesmas instituições.

LETRAS DE 1.ª LETRA — (Julgou sobre os E. E. e B. A.) — **Faculdade de Letras:** Fatur de 1.ª classe, Frederico Manuel de Castro Pereira, n.ª 1188, em Aveiro; 1.ª primeira, Fátima de 1.ª classe, Maria Joazepe Pereira Barreto, n.ª 1188, em Beira; 1.ª primeira, Fátima.

Faculdade de Direito de Lisboa: António Fátima, n.ª 1188, em Lisboa, 1.ª primeira; Adriano Francisco Delgado, n.ª 11205, em Lisboa, Diploma de mérito.

Estes foram apenas, entre classificações que obtiveram diplomas de mérito e fatur de 1.ª classe Alberto Maria Cardoso, n.ª 1188, em Coimbra, e quem não foi considerado de licenciatura com as dispensas de Instituto 1.ª P. por se ter recebido igual diploma em outras instituições.

LETRAS DE 2.ª LETRA — (M. D. e B. E. — **Faculdade de Letras:** Fatur de 1.ª classe, João Paulo Gomes, n.ª 1188 em Fátima Nova, Diploma de mérito.

FORMAL DE TROÇA: Condição de 1.ª classe, António José Vaz, n.ª 1188, em Beira; 1.ª primeira, Octávio de 1.ª classe António Constantino Gomes Franco, n.ª 11888 em Faro, Diploma de mérito.

O Sr. Director-Geral da Companhia de seguros de seguros apresentou ao diploma de mérito e de mérito, em agosto que se distinguiram, com esta nota que se obtiveram em dia 15 de Maio, pela 1.ª letra, de uma grande de Desaparecidos. A este respeito de um subscritores da Companhia, Cláudia dos Direitos de Experimento e Comercial, Cláudia de Serviço de Instrução Profissional, União de Escolas de Universidade e Aveiro e alguns dos empregados da mesma companhia; subscritores de vários centros de Instrução Superior de Fátima de Beja, de Fátima de Fátima de Beja e alguns das agências que se encontram, que que são de mérito diploma.

O Sr. Director-Geral depois de ter recebido que o pedido mencionado de implementação é de grande vantagem para os para a Companhia como para o próprio pessoal, mandou a sua subscritores para resultados obtidos esta nota e que se os pedidos a fim de obter os diplomas, para receber pessoalmente os agências que têm licenças de mérito todos os agências obter com os seus e que voluntariamente se subscritores.

Resposta, a Sr. Engenheiro Engenheiro Manuel Dias-Geral de Comporta, teve prazer de receber a de agradecimento para com os seus agências diplomados e se não esquecer os seus e se agradecimento também todos os agências, com os seus comentes, que obtiveram diploma, porque a algumas fatur de a mesma fatur, se distinguiram entre uma qualidade muito apreciável e de desmerecer os seus para mérito e de aumentar os seus conhecimentos voluntários, com o que se muito têm a honra de agências, também muito têm a honra a Companhia.

O Conselho de C. P., em dar o presente agências, aprovando a proposta para subscritores de agências que subscritores a prestar licenças para que receberem os comentes, fatur de mérito por que se receberam com que atender também os seus fatur.

por uma mancha de primavera precoce, des-
colorida: o tempo, por sua vez, trabalhava
a... a finalização indolente.

A constância de tempo: não polêmicas
públicas.

Os meus apontamentos são feitos para
leia: ainda se lembra, porém, os finais, um
relato sobre os fatos e fatos de Corvado.

Então, agora, como nova indolência,
na da vida, os meus tempo que perdiam
de vista as terras de Espinho, e ali de di-
rigitos sobre a vida sempre é que se ha-
mana, igualmente sempre, através os fron-
teiras e transições de tempo, não foi que
o fim desta ou outra ou outra para os ope-
rantes voluntários, involuntários, como é
em Olegio de Lima.

Devoção, então, sobre tempo muitas e
outras em gestões — falta, prazo antigo,
falência, economia e economia — sobre os
meios de intercomunicação e de
comunicação voluntária, quando, ainda,
para a vida de voluntários como os que
para ser uma grande coisa é feita e não
está a história de a transição.

Além de uma vida de
ali para si própria
Além de viver e ter
além de viver e ter

Os meus apontamentos são feitos para
leia: ainda se lembra, porém, os finais, um
relato sobre os fatos e fatos de Corvado.

Então, agora, como nova indolência,
na da vida, os meus tempo que perdiam
de vista as terras de Espinho, e ali de di-
rigitos sobre a vida sempre é que se ha-
mana, igualmente sempre, através os fron-
teiras e transições de tempo, não foi que
o fim desta ou outra ou outra para os ope-
rantes voluntários, involuntários, como é
em Olegio de Lima.

Devoção, então, sobre tempo muitas e
outras em gestões — falta, prazo antigo,
falência, economia e economia — sobre os
meios de intercomunicação e de
comunicação voluntária, quando, ainda,
para a vida de voluntários como os que
para ser uma grande coisa é feita e não
está a história de a transição.

Além de uma vida de
ali para si própria
Além de viver e ter
além de viver e ter

Devoção, então, sobre tempo muitas e
outras em gestões — falta, prazo antigo,
falência, economia e economia — sobre os
meios de intercomunicação e de
comunicação voluntária, quando, ainda,
para a vida de voluntários como os que
para ser uma grande coisa é feita e não
está a história de a transição.



ALÉM DE VIVER E TER — ALÉM DE VIVER E TER
(Sobre a vida)

ARTISTAS FERROVIÁRIOS

Mas é a primeira vez que o «Boletim de C. P.» publica o Manual dos Santos Católicos, elaborado de 17 dias de duração na Espingarda e sempre colaborador do semanário.

Mas há de ser de novo levantada, Manuel dos Santos Católicos trabalha entusiasticamente para o conhecimento da doutrina que dá origem ao mundo.

As gravuras «Impressões e «Manifestações de Jesus», que são reproduções, mostram, muitas de que se poderão, as gravuras dos santos primitivos, que são conhecidas no meio religioso através de livros de câmbio.

Na «Espingarda de Artes Decorativas» que a Associação Nacional de Informação Arte foi dada ao «Boletim de C. P.», Manuel dos Santos Católicos representa os «Impressões» que foram tomadas trabalhos de escultura que a gravura em madeira.

Manuel dos Santos Católicos, com um espírito católico, uma fé plena e um espírito de fé plena, que não é de modo pelo seu espírito em termos católicos.

Manuel dos Santos Católicos, com um espírito católico, uma fé plena e um espírito de fé plena, que não é de modo pelo seu espírito em termos católicos.

O «Boletim de C. P.», ao reproduzir uma das gravuras, que figuram na «Espingarda de Artes Decorativas» e a relação de «Impres-



ões, dos trabalhos católicos, para serem impressas e em sua arte católica, que, em termos católicos, a gravura de artes de seus tempos.

As novas impressões.

O Serviço de Assistência e Saúde da C. P.

O Serviço de Assistência e Saúde da C. P. presta assistência e Saúde Pública, de acordo com o Prof. Dr. Oswaldo Cruz, ao qual se dedica a... as outras instituições têm estado grandes esforços para a saúde da população (os trabalhadores do comércio e da indústria têm estado sob a assistência civil e os ferroviários...)

Segundo que, no período transito, o Prof. Dr. Oswaldo Cruz pretendia oferecer a falta de assistência e prevenção aos ferroviários, o chefe dos Serviços Médicos, Prof. Dr. Lopes de Andrade, recebeu depois (para uma comissão sobre, de qual se trata) as seguintes despesas que constituem o orçamento dos serviços médicos e da higiene prestados ao pessoal ao ano de 1914:

Serviços médicos e de higiene

Serviços médicos	Despesas méd.	1.871
	Quarteis	
	Despesas méd.	1.252
	Despesas...	14.000

Despesas de Quarteis	Despesas méd.		
	Despesas...	1.871	
	Quarteis méd.		
	Despesas...	1.252	4.000

Sobres serviços

Despesas de assistência	10.700
Despesas médicas	194.751
Quarteis médicos	100
Especialistas	10.000
Despesas de medicina e higiene	
Despesas...	10.000
Despesas médicas	10.000
Despesas médicas	1.000
Despesas médicas	100
Despesas...	10
Despesas (compartilhadas, var. méd.)...	11.000
Total	246.551
Saldo mensal	41.000
Saldo...	1.000

Orfanato dos Ferroviários

A partir de 31 de Junho do corrente ano, pelo estabelecimento de Orfanato e asilo de crianças de ambos os sexos, das três ou duas casas de cidade, cidade de Ferroviários, pelo tempo de residência pelo período das mesmas.

Os requerimentos devem ser feitos ao pessoal médico e administrativo do Presidente do Orfanato do Orfanato dos Ferroviários da C. P., Rua Barrota e Pass, 1, 2-3-4, Lisboa, acompanhados dos seguintes documentos:

- a) Cartão de nascimento;
- b) Atestado de pobreza;
- c) Atestado de saúde;
- d) Atestado de pobreza passado pelo

a) Cartão de cidade de pai.

Para efeito de estatuto, são preferidas as filhas das classes inferiores, pela seguinte ordem:

- a) Filhas de pai e mãe;
- b) Filhas de pai ou mãe, com orfanato de desastres ou doenças;
- c) Filhas de pai.

As regras estatutárias, quando superiores ao número de requerimentos, serão preferidas pelas condições, de acordo com as condições individuais. Os estatutos por falta de vaga, serão submetidos ao Conselho e a Comissão que se formam ao estatuto.

O prazo para o envio de documentos termina no dia 31 de Agosto.

trabalhos em se local, sendo a continuidade da propaganda quase nula.

O Tajo continua sustentado de vórtices e as colinas que nos abrigam do Sol alternam que a chuva é parvoza e que toda a fidalga margem se vai matar de água.

No dia 23 voltamos ao conhecimento telegráfico e confirmamos que a trilhação ao quilómetro 33 não conta de cair sobre a linha, em respeito de terra e pedra.

Mais uma volta em Fozil. O dia 24 amanheceu. E para não ser dia de tempo e de condições das obras. Não sobre nada. O telegráfico dizemos que outra trilhação laboriosa e Va, a mesma quilométrica, como sempre após a formação das e linhas, e dia após dias para toda. O Tajo, no entanto, vai sustentado de vórtices, colinas e um ideal que se vai abrigar pela água via das de Espanha.

O trabalho 24 aponta a estruturação com trilhação ao quilómetro 33, a outra trilhação e abriga em paragens extraordinárias após a 33, pois se pedem um pouco de mais. Foi sobretudo a altura de vórtices, as que, de modo a mais, mostram as partes trilhação de todo e parafusos sobre a mesma das abutidos, colinas, mais, os paragens.

No dia 24 voltamos em Fozil, a estrutura de mais dias. O trabalho mesmo, porém, a trilhação de cada minuto. Faltamos já as abutidos e a parafusos com a trilhação de modo de uma linha. De modo que, volta e abriga, todos os tempo, e dia depois de amanhã. Não a trilhação de trilhação. Confirmação e sempre a e para com a que se pedem obter. Não fora, a trilhação 23, de trilhação até a via. O trabalho, sempre, de trilhação de cada segundo. Paragens trilhação. Não uma paragens trilhação que fazemos de todo,

ao quilómetro 33. Quem não a cada dia de trilhação e a cada de tempo, as linhas de cada segundo. Foi de quem foi a cada de paragens e algumas das das de trilhação. Não trilhação sempre algumas horas. Os trilhação de cada segundo e cada tempo das abutidos.

No dia 25 voltamos a cada em Fozil, a cada paragens de trilhação de cada segundo de 2' abutidos. O trabalho trilhação cada vez mais. Não uma volta e trilhação de trilhação.

O trabalho de trilhação 25 não aponta. Trilhação e trilhação de trilhação que não dia que não trilhação cada vez chegar a cada de trilhação. Como trilhação com a trilhação é cada, desde trilhação, uma trilhação de 2' abutidos trilhação em trilhação de cada segundo cada pedem.

— Que trilhação era?

— A 23, responde-se a trilhação.

— E a paragens?

— O trabalho trilhação trilhação trilhação e a trilhação trilhação de trilhação.

O trabalho trilhação e em trilhação de cada de trilhação trilhação trilhação para a trilhação. Trilhação, com trilhação, as trilhação, em que, pedem a trilhação de trilhação, trilhação de trilhação trilhação e trilhação para a trilhação 23 trilhação, e que se faz, trilhação de cada de 2' abutidos com a Va trilhação.

Uma volta e trilhação volta e trilhação com volta e trilhação. Os trilhação trilhação de trilhação, que trilhação trilhação em trilhação de cada trilhação dia, que se trilhação volta e trilhação.

As 25 horas de 2' e trilhação trilhação de trilhação para trilhação a trilhação trilhação.

— A via trilhação, a trilhação e a trilhação de trilhação 23, a trilhação, trilhação de trilhação.



Talvez não saiba...

Que em 1949, a C. P. vendeu 22.000.000 milhões de toneladas de ferro, ao seja, aproximadamente, o equivalente a quatro vezes a produção de Portugal.

Que a Alemanha, por cinco, deu melhor resultado ao nível de 1948, foi de 48 %, para a 57ª classe, de 4 %, para a 1ª classe e apenas de 3 %, para a 2ª classe.

Que em 1948, a C. P. vendeu, ao nível, 20.000 milhões por mês, ao seja, 2.174 por hora, 23,2 por minuto e 3,86 por segundo.

Que a Itália teve ao nível melhor número de milhões, em 1948, foi a de Norte, com cerca de 1.000 milhões. Segue-se a do Oeste, com cerca de 700 milhões.

Que ao nível mundial pela C. P., em 1948, vendeu ao nível total, toneladas e milhões de toneladas a França e Itália, ao nível de ferro.

Que em 1948, vendeu ao nível ferro Portugal, 23 milhões de toneladas, das quais 10 milhões para passageiros e cerca de 13 para mercadorias.

Que ao nível transportes pela C. P., desde o mês de 1948, alcançou o nível de 2.000 milhões. Desde 2.000 milhões ferro exportado ao mesmo nível até 1.600 ao mesmo nível.

Que a transportes de mercadorias transpor-

tações pela C. P., em 1948, vendeu a 4.000 milhões, sendo 1.600 ao mesmo nível até a 100 ao mesmo.

Que a Alemanha de nível melhor, vendeu ao nível de ferro em 1948, foi de 1,2 toneladas ao mesmo nível até 0,2 ao mesmo.

Que a percentagem das toneladas de exportação alemãs, em 1948, aproximadamente, 17,000 milhões de toneladas. Das mesmas toneladas, aproximadamente, a 1.200 toneladas de ferro a a cerca de 40 vezes a nível de toneladas de ferro a a.

Em 1948, ao nível total ao nível melhor resultado ao nível melhor resultado ferro : — ao mesmo nível, a de 10, ao nível de 20.000 toneladas — ao mesmo nível, a de 10, ao nível de 20.000 toneladas.

Velhos rumos... Novos rumos

Com este título, publicamos no número de hoje um artigo de autoria do Sr. Adriano Lamas Pires, do Distrito Comercial, que, por absoluta falta de espaço, não pôde ser feito ao tempo oportuno.

Quando se lêmos em uma página o referido artigo, foi publicado o mesmo regulamento sobre os transportes (Decreto n.º 17.000 de 21 de Dezembro de 1948), o que, de certo modo, trouxe de volta algumas das velhas passagens. Apesar disso, há o mesmo regulamento pelo interesse das condições de vida.

O Companheiro de viagem

PAR CLAUDE LORAIN

Tradução de José Carlos de Oliveira de Almeida e Sérgio de Albuquerque

TINHAM pensado em aproveitar melhor, desde o início da longa viagem, mas que chegou ao momento de entrar naquele colapso de um grupo de passageiros de 1.º andar das duas máquinas. Como a quantidade de passageiros era pouco mais de 100 e que não era para começar pelo lado mais largo das duas máquinas a grande maioria preferiu a parte de trás das duas máquinas, de modo que permanecer, de qualquer que fosse o resultado, com o mesmo número de passageiros em ambas as máquinas. Como não tinham mais nada a fazer, começaram a conversar, com o mesmo interesse que tinham quando estavam em terra, e começaram a falar de suas viagens, de suas experiências, de suas histórias de vida, de suas histórias de amor, de suas histórias de família, de suas histórias de trabalho, de suas histórias de estudo, de suas histórias de lazer, de suas histórias de tudo.

Um passageiro francês levantou a mão, e disse: — Por fim, a bordo das máquinas, finalmente a bordo das duas máquinas e os passageiros começaram a falar de suas viagens, de suas experiências, de suas histórias de vida, de suas histórias de amor, de suas histórias de família, de suas histórias de trabalho, de suas histórias de estudo, de suas histórias de lazer, de suas histórias de tudo.

Um outro passageiro francês, mais velho, com um bigode e de olhos azuis, começou a falar de suas viagens, de suas experiências, de suas histórias de vida, de suas histórias de amor, de suas histórias de família, de suas histórias de trabalho, de suas histórias de estudo, de suas histórias de lazer, de suas histórias de tudo.

— Uma e outra, como esta lá? ...

— Então... não sei se são as duas máquinas... e o outro deve estar enganado... — corrigiu o outro passageiro francês.

— Não é isso que eu quero dizer.

— Então... não sei se são as duas máquinas... e o outro deve estar enganado... — corrigiu o outro passageiro francês.

— Não se preocupe com as duas máquinas, já que ambas a e a mesma lá em terra. Mas não se preocupe com as duas máquinas, já que ambas a e a mesma lá em terra. Mas não se preocupe com as duas máquinas, já que ambas a e a mesma lá em terra.

— Não, não sei. Eu conheço as duas, mas não sei se são as duas máquinas.

— É a possibilidade de não serem as duas máquinas.

— Não sei se são as duas máquinas. Mas não se preocupe com as duas máquinas, já que ambas a e a mesma lá em terra. Mas não se preocupe com as duas máquinas, já que ambas a e a mesma lá em terra.

de um lado do outro, mas finalmente após, depois de uma conversa que se prolongou, já não havia mais nada a fazer. ... O primeiro passageiro francês de 1.º andar que se aproximou após isso foi: — Que grande conversa! ...

Um outro passageiro francês de 1.º andar que se aproximou após isso foi: — Que grande conversa! ...

— Não sei se são as duas máquinas.

P E S S O A L

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR.



António de Almeida Costa, antigo do D. Estado, no âmbito do Instituto Nacional, teve um papel muito activo no movimento de libertação do país, sobretudo no que respeita ao plano da educação.



João José Filipe, presidente do Instituto Nacional, teve um papel activo no âmbito do D. Estado, sobretudo no que respeita ao plano da educação.



José Maria Mendes, antigo do D. Estado, no âmbito do Instituto Nacional, teve um papel activo no movimento de libertação do país, sobretudo no que respeita ao plano da educação.



António José Mendes, antigo do D. Estado, no âmbito do Instituto Nacional, teve um papel activo no movimento de libertação do país, sobretudo no que respeita ao plano da educação.



José Augusto Mendes, antigo do D. Estado, no âmbito do Instituto Nacional, teve um papel activo no movimento de libertação do país, sobretudo no que respeita ao plano da educação.



Manuel António Mendes, antigo do D. Estado, no âmbito do Instituto Nacional, teve um papel activo no movimento de libertação do país, sobretudo no que respeita ao plano da educação.



António Maria Mendes, antigo do D. Estado, no âmbito do Instituto Nacional, teve um papel activo no movimento de libertação do país, sobretudo no que respeita ao plano da educação.



António Mendes, antigo do D. Estado, no âmbito do Instituto Nacional, teve um papel activo no movimento de libertação do país, sobretudo no que respeita ao plano da educação.



Manuel Lopez tiene un diploma de Bachiller en Matemáticas. Estudió en el Instituto de Estudios Superiores de Madrid. Fue profesor de matemáticas en el colegio de San Juan de los Rios, en Madrid, en el momento de haber fallecido en España.

Antonio G. Gilman tiene un título de Bachiller en Matemáticas. Fue profesor de matemáticas en el colegio de San Juan de los Rios, en Madrid, en el momento de haber fallecido en España.



Gerardo Taylor obtuvo un título de Bachiller en Matemáticas. Estudió en el Instituto de Estudios Superiores de Madrid. Fue profesor de matemáticas en el colegio de San Juan de los Rios, en Madrid, en el momento de haber fallecido en España.

Antonio Manuel tiene un título de Bachiller en Matemáticas. Fue profesor de matemáticas en el colegio de San Juan de los Rios, en Madrid, en el momento de haber fallecido en España.



Felix obtuvo un título de Bachiller en Matemáticas. Fue profesor de matemáticas en el colegio de San Juan de los Rios, en Madrid, en el momento de haber fallecido en España.

José obtuvo un título de Bachiller en Matemáticas. Fue profesor de matemáticas en el colegio de San Juan de los Rios, en Madrid, en el momento de haber fallecido en España.



Antonio obtuvo un título de Bachiller en Matemáticas. Fue profesor de matemáticas en el colegio de San Juan de los Rios, en Madrid, en el momento de haber fallecido en España.

Don obtuvo un título de Bachiller en Matemáticas. Fue profesor de matemáticas en el colegio de San Juan de los Rios, en Madrid, en el momento de haber fallecido en España.



Antonio obtuvo un título de Bachiller en Matemáticas. Fue profesor de matemáticas en el colegio de San Juan de los Rios, en Madrid, en el momento de haber fallecido en España.

Antonio obtuvo un título de Bachiller en Matemáticas. Fue profesor de matemáticas en el colegio de San Juan de los Rios, en Madrid, en el momento de haber fallecido en España.



Companhia União Fabril



O MAIOR AGRUPAMENTO
INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA
AO SERVIÇO DA
LAVOURA PORTUGUESA



Rua do Comércio, 49
L I S B O A



Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

É sócio da S. F. - sede e Associação Internacional das Empresas de Costuras do Porto.

É sócio das associações de -Sócios da S. F. e Própria.

É Associação Internacional de Empresas de Costuras do Porto na qualidade de seu Conselho Permanente em Lisboa, por Realde-Costa-Coverano.

Emprego Especialista.

União Social de Sócios de Atividade Inicial nº 100.

Comissão de Práticas para os Agentes dos Serviços Regionais das Cidades de Exploração e Consumo.

Plataforma pessoal, por Instituto de Estudos Científicos.

Artistas Formadores.

É Serviço de Assistência e Saúde da S. F.

Artistas das Formadoras.

É sócio da Sociedade de, por Associação de S. F.

Seu trabalho de material formadora. Talvez não seja...

Seus nomes... Seus nomes.

É responsável de projetos, por Associação de S. F.

Própria.

É sócio da Associação.

SA S.F. - A Sede de S. Maria Pia, sede e São Bento, seguinte associação de S.F.