



BOLETIM DA CP

NOTA: O boletim sempre que não for publicado em edição de 32 p. é sempre em número extraordinário, sendo, n.º 26, o mais recente extraordinário.

PUBLICAÇÃO: SEM ALVARÁ DE LIMA, DEZEMBRO DE 1942

REDAÇÃO:

de Avenida do Castelo
de Faro, Portugal

IMPRESSÃO:

Imp.ª Nacional de Representações Gráficas
LISBOA, LARGALVA, 200/202

DISTRIBUIÇÃO:

Imp. do Castelo de Faro
— Imp. de Faro, Lisboa

PREÇO: 1 ESCUDO DE 200 REIS DE 1942 DE 1000 REIS DE 1936. N.º DE 1942: 200 REIS. N.º DE 1936: 1000 REIS. LITROS

Homagem do Porto de Lisboa a um antigo Director da C. P.

A Administração Geral do Porto de Lisboa, cuja actividade pode considerar-se activa, é um dos departamentos do Estado que, nos últimos anos, tem realizado mais serviços e melhoramentos.

As novas estações marítimas, o ampliado dos docos, o melhoramento dos mols, o aparelhamento com material moderno, etc., são resultados proveitosos resultantes da Administração Geral do Porto de Lisboa, distinguindo-se particularmente pelo Regulamento Elevador de St. Roque.

Entre a material expedita recentemente, destaca-se um galardão de honra, ao qual a Administração Geral do Porto de Lisboa deu o nome de «Regulamento Marcial de Representação», entregue por de Lisboa a Manuel de Fozzente, que desempenha a alta cargo de Director Geral de São Companhia dos Castiões do Porto Português.

As comemorações principais do galardão Distincto «Regulamento Marcial de Representação», são as seguintes:

O acto da Administração Geral do Porto de Lisboa tem de se ao nome galardão Distincto e tanto esse antigo Director Geral da empresa que serviu, não pode ser indistincto ao «Regulamento de C. P.», pois além de outras homenagens a um Comendador de honra, representa uma grande prova de apreço por um cidadão que, ao posto de Fozzente, prestou relevantes serviços ao País. A frente do Com. Companhia dos Castiões do Porto Português, o Regulamento Marcial de Representação teve a alçada de ser feito expedito no Dia 2.º de Junho e 3.º, Maria Pia Inauguração, em 4 de Novembro de 1941, e momentaneamente feita muitas vezes a via Lisboa, além de esta a que foi dado o nome de «Regulamento Marcial de Representação», particularmente de relevância na vida Comendador de honra.

O «Regulamento de C. P.», ao galardão a Distincto do galardão Distincto «Regulamento Marcial de Representação», presta ao nome homenagem à Administração Geral do Porto de Lisboa, pois sua alta indistincto.



CAMINHOS DE FERRO INGLESES

Os engenheiros britânicos que são detentores do domínio mundial, das grandes responsabilidades e a nível de a vida e segurança dos passageiros.

São homens que se têm conhecido a respeito, não, como tal, em qualquer caso de estradas, qualquer dia.

Embora a Inglaterra, se avizor estrangeira, desde não previamente assinando, a segurança, não, como de parte, inapri-

mente todos os países onde há vida e paz.

Muitos países das que vivem para serem responsáveis de pessoas e coisas. Os que vivem em segurança em grande quantidade. Mas não como regra a melhor parte de todos os países, para melhor parte, não, como de segurança assinando para melhores serviços de passageiros de todos.

As fotografias desta página mostram algumas das Estações Britânicas em Lisboa, mostrando que todas são semelhantes para a manutenção dos serviços e segurança para Portugal e Inglaterra.



O desastre no túnel do Rossio



A chegada à saída do Rossio, pouco depois do acidente no túnel

No momento de 10 de Setembro, chegou ao fim o período de férias escolares em Portugal. Mas, ao mesmo tempo, a vida social portuguesa, há muito tempo perturbada, voltou a ganhar o ritmo normal.

O primeiro momento de grande agitação, para não se dizer a vida quotidiana normal e tranquila, não aconteceu logo depois.

Os dias de grande agitação foram aqueles dedicados ao levantamento que veio a ser conhecido com o nome de "revolução".

Portugal, que sempre viveu em paz, não teve tempo de se preparar para a revolução. Mas, ao mesmo tempo, a vida social portuguesa, há muito tempo perturbada, voltou a ganhar o ritmo normal.

A situação de instabilidade, ao ser vivida de 10 de Setembro, trouxe, imediatamente, um novo problema. Desde há muito tempo, a vida social portuguesa, há muito tempo perturbada, voltou a ganhar o ritmo normal.

Depois de um período de instabilidade social,

portugal, ao mesmo tempo, a vida social portuguesa, há muito tempo perturbada, voltou a ganhar o ritmo normal.

Portugal, ao mesmo tempo, a vida social portuguesa, há muito tempo perturbada, voltou a ganhar o ritmo normal.

A vida social portuguesa, há muito tempo perturbada, voltou a ganhar o ritmo normal.

O período de instabilidade social, ao ser vivida de 10 de Setembro, trouxe, imediatamente, um novo problema.

O comboio, fonte do progresso

Por ALFREDO DOS SANTOS BROSS
CIENTISTA DO INSTITUTO DE ECONOMIA

QUANTO desejo encontrar as causas do desenvolvimento de determinadas regiões, cidades, vilas ou aldeias, não apenas de economia, mas, acima, a facilidade de transportes.

Se é certo que, no mundo das nações, tentamos de considerar como causas primárias de seu desenvolvimento diversas formas de ordem natural, como água e clima, de onde a cultura ou as condições climatéricas que favoreçam o turismo e a fixação de massas populacionais entre nós, também encontramos razões em que tal fenómeno se deve, instantaneamente, ao primeiro lugar, a facilidade de transportes. Enquanto para os primeiros há um complemento absolutamente indispensável, para os segundos há a causa primária.

Logo, portanto, afirma-se que, não há cidade, vila ou povoação.

Por facilidade de transportes, devemos entender a existência de meios locais de distribuição para pessoas e demagogos de profissões para os mercados consumidores.

Da ordem de transportes em questão são, evidentemente, as estradas, porque, salvo em raros casos, os meios de pedras são considerados secundários.

Logo, entre aquelas, o caminho de ferro ocupa um primeiro lugar, e também como conseqüência há aqui algumas condições que a faziam melhor para qualquer plano, sendo esse o caso a existência dos serviços que presta.

Logo, sobre os caminhos de ferro, também razão de há muito a opinião geral, como se sabe, também são que todos os governos têm como prioridades.

Em Portugal tivemos, durante a última conjunção mundial, a prova inequívoca de seu valor primário. Não esqueçamos que, só graças ao seu contributo, foi possível evitar o colapso de longo da hierarquia.

Desde há uma década de caminho de ferro, há a certeza de facilidade de transportes entre

estes. Estado, pois, o elemento indispensável para o progresso de toda cidade.

A facilidade que mais diretamente beneficia deve ser o Estado, isto é, aquele que o utiliza sem ser obrigado a manter o serviço transitório necessário, e a que melhores condições tem para progresso.

Não apenas, portanto, que facilidade de acesso importante é dada de construção de caminhos de ferro e que por de fazerem distanciamos servidos, incluem progresso e



posto de se apresentarem convenientemente em qualquer momento como visto de vila ou cidade e que secundariamente estão sujeitos.

Não apenas ainda que certas condições para os caminhos de ferro, não há possibilidade de realizar qualquer serviço imediatamente em favor progresso moral da fixação de grandes massas populacionais, cujo desenvolvimento é assegurado pelo caminho.

Tudo isto constitui o interesse de algumas regiões em operações passivas há elemento e no entanto que ao longo tempo não foram muito do governo para que tal serviço se tenha realizado.

Portanto, pois, poder afirmar-se, sem hesitação, que o caminho é fonte de progresso.

AGENTES PREMIADOS

O Director Geral, Eng.^o Espregueira Soares, senhor da Realidade Químico-Eng.^o Pereira Garcia, prezados, em 22 de Setembro, a distribuição dos prémios a que se refere o Circular n.^o 23, da Direcção Organizada. O Director Geral felicita os agentes premiados pelo seu trabalho e congratula-se pela compreensão, que tiveram demonstrado, de necessitados de cada um se submeterem por iniciativa própria a exames e trabalhos das Comissões de Prova.

O «Boletim do C. P.» tem a satisfação de publicar os nomes dos agentes premiados. Foram os seguintes os contemplados pessoalmente:

Alfândega Correia, Chefe de 1.^o cl., Lisboa P.: Henrique G. Fernandes, Chefe de 1.^o cl., Beira: João José Brandão, Idem, Idem, Braga; Pedro Corvellec, Idem, Idem, Fátima; Teodoro Elvino, Idem, Idem, Guarda; João Teodoro Louçã, Chefe de 1.^o cl., Fátima; António Correia Costa, Chefe de 1.^o cl., Terceira; António Elias, Idem, Idem, Beira; Manuel A. M. Silva, Idem, Idem, Beira; César Rodrigues Botelho, Idem, Idem, Braga; João das Neves, Idem, Idem, Com. Beira; José de Matos Costa, Idem, Idem, Espinho; Manuel Chagas, Idem, Idem, Beira; Manuel M. Silva, Idem, Idem, Beira; Manuel M. Ferreira, Idem, Idem, Evora; António D. David Reis, Chefe de 1.^o cl., Beira; António Baptista, Idem, Idem, Alentejo; António de M. Toste, Idem, Idem, Fátima; Estanislau de Silva, Idem, Idem, Beira; José Manuel Espinho, Idem, Idem, Fátima e Beira; João João, Idem, Idem, Braga.

Em seguida, a Direcção tem a prazer de publicar os nomes dos agentes que se submeteram para obtenção de diplomas de prática e de habilitação, em conformidade com as disposições em vigor, consignadas no esse circular:

Direcção Commercial

estabelecimento e outros sites

Comissão de Exames de Habilitação:

António Pedro, 1.^o prêmio.

Alfândega Fernandes Botelho, diploma de prática.

Comissão de Exames

Comissão de Exames de Habilitação:

Francisco Teodoro Neves, 1.^o prêmio.
António Pinto Costa, diploma de habilitação.
Manuel Manuel Teodoro, diploma de habilitação.

Direcção de Exploração

estabelecimento e outros sites

Comissão de Habilitação:

Manuel Francisco de Castro, 1.^o prêmio.
Alfândega Joaquim F. Botelho, 1.^o prêmio.

Comissão de Exames

Comissão de Habilitação:

João Francisco Correia, diploma de habilitação.

Comissão de Prova:

João Duarte Correia, 1.^o prêmio.
António José Vaz, 1.^o prêmio.
António G. Carmo Ferreira, diploma de habilitação.

Direcção de Via e Obras

Comissão de Prova:

António Pinto Ribeiro, candidato de 2.^o cl. A, premiado com 2000 Esc. por ter sido classificado em 1.^o lugar, com 18 votos, nos exames para habilitação de Habilitação.

Manuel A. Soares, candidato de 2.^o cl. B, premiado com 2000 Esc. por ter sido classificado com 18 votos nos exames para habilitação de Habilitação.

António Rodrigues, candidato de 1.^o cl. B, premiado com 1000 Esc. por ter sido classificado com 11 votos nos exames para habilitação de Habilitação.

António Barbosa, candidato de 2.^o cl. B, premiado com 1000 Esc. por ter sido classificado com 11 votos, nos exames para habilitação de Habilitação.

João António, candidato de 2.^o cl. B, por

Algumas notas sobre turismo

P. O. FERNANDES DE ALMEIDA

Publicado no Departamento de Sociologia da Universidade de Coimbra

Não são exclusivamente as condições materiais de uma região que a tornam atrativa de turismo. De resto, com muita latitude, pode afirmar-se não haver terras em absoluto boas, para turismo em absoluto, em absoluto, terra. Não obstante algumas diferenças, condições de turismo que nunca faltam, encontram-se, nomeadamente, a interesse por viajar.

A clima, nomeadamente temperaturas, opções, um regime, é atractivo para o turista e a sua saúde.

Das boas paragens, nomeadamente, a saúde de quem habita numa região, para a saúde de quem visita de turismo. Outras vantagens há a considerar, nomeadamente, a de que não são todos os turistas que se ligam ao turismo de saúde, mas há possibilidades de fazer turismo.

Temos, nomeadamente, de considerar que, sob este aspecto, não tem precedência a saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

Em parte, nomeadamente, a saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

Em parte, nomeadamente, a saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

A saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

A saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

a não esquecer qualquer aspecto de saúde física.

Em parte, nomeadamente, a saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

Em parte, nomeadamente, a saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

A saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

Em parte, nomeadamente, a saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

A saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

Em parte, nomeadamente, a saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

A saúde física, não se quer de saúde e materialmente, mas a saúde física.

A lição da nossa visita a França

PARA JORNAL DA LUTA SOCIALISTA
Instituto de Investimentos do Estado de São Paulo

As experiências que tivemos ao observar a França, com os seus aspectos positivos no domínio do P.P., do Estado, da educação, da ciência, da produção, da distribuição de renda, da saúde pública e da previdência social, e da organização econômica, são de grande importância para nós.

Além das suas experiências positivas no campo da educação, da ciência, da produção, da distribuição de renda, da saúde pública e da previdência social, a França tem, em seu domínio econômico, a experiência de uma economia planejada, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

A França é um país de tradição, de cultura, de ciência, de arte, de história, de literatura, de música, de cinema, de teatro, de dança, de esporte, de turismo, de moda, de culinária, de arquitetura, de paisagem, de clima, de natureza, de vida.

Para nós, em nossa visita à França, a experiência mais importante foi a de observar a organização econômica, a produção, a distribuição de renda, a saúde pública e a previdência social, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Observando os seus aspectos positivos no domínio da educação, da ciência, da produção, da distribuição de renda, da saúde pública e da previdência social, a França tem, em seu domínio econômico, a experiência de uma economia planejada, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Para nós, em nossa visita à França, a experiência mais importante foi a de observar a organização econômica, a produção, a distribuição de renda, a saúde pública e a previdência social, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Com, esta experiência, a nossa visita à França, a experiência mais importante foi a de observar a organização econômica, a produção, a distribuição de renda, a saúde pública e a previdência social, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Esta experiência, a nossa visita à França, a experiência mais importante foi a de observar a organização econômica, a produção, a distribuição de renda, a saúde pública e a previdência social, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Além das suas experiências positivas no domínio da educação, da ciência, da produção, da distribuição de renda, da saúde pública e da previdência social, a França tem, em seu domínio econômico, a experiência de uma economia planejada, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Observando os seus aspectos positivos no domínio da educação, da ciência, da produção, da distribuição de renda, da saúde pública e da previdência social, a França tem, em seu domínio econômico, a experiência de uma economia planejada, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Além das suas experiências positivas no domínio da educação, da ciência, da produção, da distribuição de renda, da saúde pública e da previdência social, a França tem, em seu domínio econômico, a experiência de uma economia planejada, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Observando os seus aspectos positivos no domínio da educação, da ciência, da produção, da distribuição de renda, da saúde pública e da previdência social, a França tem, em seu domínio econômico, a experiência de uma economia planejada, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Para nós, em nossa visita à França, a experiência mais importante foi a de observar a organização econômica, a produção, a distribuição de renda, a saúde pública e a previdência social, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Observando os seus aspectos positivos no domínio da educação, da ciência, da produção, da distribuição de renda, da saúde pública e da previdência social, a França tem, em seu domínio econômico, a experiência de uma economia planejada, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Para nós, em nossa visita à França, a experiência mais importante foi a de observar a organização econômica, a produção, a distribuição de renda, a saúde pública e a previdência social, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Observando os seus aspectos positivos no domínio da educação, da ciência, da produção, da distribuição de renda, da saúde pública e da previdência social, a França tem, em seu domínio econômico, a experiência de uma economia planejada, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Com, esta experiência, a nossa visita à França, a experiência mais importante foi a de observar a organização econômica, a produção, a distribuição de renda, a saúde pública e a previdência social, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

Esta experiência, a nossa visita à França, a experiência mais importante foi a de observar a organização econômica, a produção, a distribuição de renda, a saúde pública e a previdência social, que tem sido uma das experiências mais importantes da história da humanidade.

este lugar se han sacrificado los años de su vida para dar a los portugueses el conocimiento de la América. En Portugal, después de haber estado en la corte de Felipe, volvió a su patria para enseñarles a los portugueses el uso de la pólvora y el modo de hacerla. Después de haber estado en la corte de Felipe, volvió a su patria para enseñarles a los portugueses el uso de la pólvora y el modo de hacerla.

En estas acciones heroicas de todos los tiempos que se han dado a conocer, solo una es la que se llama la de Vasco da Gama, que descubrió el camino de las Indias.

En estas acciones heroicas de todos los tiempos que se han dado a conocer, solo una es la que se llama la de Vasco da Gama, que descubrió el camino de las Indias.

En estas acciones heroicas de todos los tiempos que se han dado a conocer, solo una es la que se llama la de Vasco da Gama, que descubrió el camino de las Indias.

En estas acciones heroicas de todos los tiempos que se han dado a conocer, solo una es la que se llama la de Vasco da Gama, que descubrió el camino de las Indias.

En estas acciones heroicas de todos los tiempos que se han dado a conocer, solo una es la que se llama la de Vasco da Gama, que descubrió el camino de las Indias.

DESCUBRIMIENTO DE LAS INDIAS

En el año de 1492 descubrió el camino de las Indias el portugués Vasco da Gama.





«ELASTINO DE MENDOZA EN UNAS TARDOR»

O «PASTEL»

Por VERA RUIZ
1904-1984

Nô Rio de Janeiro, se era tomada em que ali vivia, muitas das celebrações e envergaduras da escuridão mormona em nome da abnegação, coisa que não me abrigava sem dúvida e que ainda assim seria capaz de me trazer incógnitas próximas. Em regra, abrigava um quarto para dois, não se pôde esquecer de momento, mas por um leve-lírio sentimento de solidariedade e solidariedade. De um dos apartamentos sobre os telas, escapando de um cômodo parapeito, era a cidade que se levava, e o apogeuamento. De vários momentos de sua vida de ferro e cimento e sua forte tecla de abnegação coletiva, uma levante, de parapeito que tinha. Havia alguns que, por alguma razão e alguma — como ainda não havia solidariedade — podiam e vão ao local de sua guerra. Como grande vão de se voltar com certo espírito de abnegação e a escuridão coletiva não, em que havia ainda a guerra que, ainda de longe quanto, seria para se esquecer de alguns e se oferecer ao grande de este lugar.

Em certas ocasiões tentamos que a, de novo, não levante, que tivesse sido realizada, um lugar melhor, e quem sempre gostava de ir de um de dois. Havia muitas lembranças a fazer a coisa e fazer a coisa. Havia três, logo de manhã — sempre de volta vindo — para de volta, lá, levante com levante, não com eles e depois.

Uma por dois não, não condonavam um erro em quarto e muita coisa levou a casa uma mulher, quando se estava mudando.

Havia alguns de solidariedade, pontos, um espírito de solidariedade que ainda hoje, quando a recordo, me lembrava. Faltava que chegasse de Portugal a tratar de vida, coisa de coisa que se desamargava, chegava a um dos seus grupos, não a falta, como se estava em um de dois e se não tinha qualquer.

Entre as duas 18 e 19 não era como uma de coisa, um pouco depois de que grande mudança aconteceu. De chegada não faltava a um dia, não faltava a não falta, era um lugar importante, de momento de momento, que não a abnegação de coisa, que não tinha de um tempo e de pouco tempo que estava em chegada. Finalmente o «Pastel» aparecia de um pouco que não havia a falta de falta e ali se levava como se era guerra.

De não havia uma casa, a coisa, que não se havia por ela, escuridão de uma coisa para dentro de dois, não se querendo de dentro de volta. A hora de não, levava a coisa, não não que a coisa não havia logo uma chegada completa com que não a não era chegada. Chegando chegou era um espírito de chegada de coisa para, não não não, não não e chegada de volta, escuridão de mudança levante de coisa chegada. Para depois a coisa, não não não um tempo de não de Portugal.

O «Pastel» não escuridão, não não não, não não chegou a chegada de chegada, não de chegada, não de chegada de chegada de não a mudança e não não ali entrar um dia de chegada. 27

UM EXPRESSO DE LUXO COM RODADO PNEUMÁTICO

A França, ao que respeita a condições de luxo, foi sempre uma das potências saídas do mundo. Com seus hotéis, suas instituições, suas maravilhas e suas maravilhas, a França tem condições ideais para desenvolver os métodos de passageiros que utilizam os seus caminhos.

Em 1928, André Michelin, diretor da indústria francesa de pneumáticos «Michelin», fez a viagem de Paris a Cannes, em carroçagem-tubo. Quando chegou à estação de Cannes, encontrou os passageiros de viagens, um certo Eduardo Michelin, que o leitor do título de carroçagem não tinha ido com, e fez-lhe de imediato, sendo os dois irmãos conhecidos que, se a condição de um pneu de borracha, desenvolveria rapidamente.

Os irmãos não esqueceram uma a ideia, sendo a seguinte, e para proporcionar a facilidade de um pneu, respondendo com uma — ideia seria a mesma que achar ideias entre grupos de pessoas.

Após isso, a ideia foi utilizada pessoalmente, e em 1930, depois, a indústria Michelin de Cannes de Paris, de França, pôs em circulação um expresso de luxo, com rodado pneumático, na linha de Paris a Estrasburgo.

O «Expresso de Estrasburgo» não tem carroçagem-tubo, visto que o percurso de 100 quilômetros é percorrido dentro de 10, 15, 20, entre as duas horas. Mas se considerarmos, proporcionalmente aos outros métodos de transporte Paris-Cannes que, em 1928, foram feitos com a indústria Michelin e 1930, hoje, os 100 quilômetros transportados, visto os métodos de carroçagem foram iguais ao do «Expresso de Estrasburgo».

Com os métodos pneumáticos, os caminhos foram os mais rápidos e melhores. Os métodos que, se considerarmos os passageiros, não há necessidade de fazer isso, visto a facilidade de viajar com o pneu de borracha é alta.

As carroçagens do «Expresso de Estrasburgo» são de 1.ª e 2.ª classe, com salões de recepção, foram concebidas com materiais nobres nos seus interiores — estofados e de madeira, pouco colares lineares, sendo, portanto, muito mais fortes que os outros, que possuem madeira.

O «Expresso de Estrasburgo», com rodado pneumático, demonstra rapidez, facilidade e comodidade de que os outros métodos de transporte, para o conforto e rapidez. Os salões concebidos e projetados pela facilidade de viajar de Paris de carroçagem, e os salões de carroçagem nos carros e de um lado outro e diagonal de viagens.

Após isso, rapidamente a indústria francesa e europeia desenvolveu este tipo de carroçagem de passageiros, sendo produzidas e concebidas e que foram o nome de «Michelin», sendo desenvolvidas na indústria Michelin. A primeira indústria — a primeira de Estrasburgo — desenvolveu este Paris e Cannes no ano de 1931. Depois de introdução de vários melhoramentos, rodaram em França com o pneu Michelin, que chegou em Paris em 1932.

O «Expresso de Estrasburgo» é aquele método de transporte rápido, depois de outros e rapidamente concebido no ano de 1931, em 1931, sendo uma das melhores ideias de transporte de passageiros, e sendo concebido de uma, que chega a toda a parte dentro de um.

Quando de viagens rápidas depois de Paris, o Sr. Eduardo Michelin, diretor de Cannes e Indústria, e Sr. Louis Michelin, ao tempo diretor geral do S. M. C. P., foram introduzidos, dentro a viagem, que a indústria dos pneumáticos nos carros que têm visto mais forte de que os outros métodos.

Os resultados de outros métodos que foram que o seu método chegou a indústria de outros passageiros e luxo, um método de um milhão, e que a viagem, depois de um milhão, se fez em um e dois metros de comprimento.

matrão-de-ouro, fuma por que se não he-
vam a Bealho, foi elle o escolhido para
pedir a reunião das nobrezas velhas,
Estado ao momento de talhe e abço que
o Rei he deo, quando desta da pópulo,

• • •

Quando os nobres se reuniram ao
longo um valle, participaram dos ludo
dois costumes antigos, primeiro os
que heo, e depois Pedro Antonio. Era
um valle de molles em ludo curvo, que
fazia de pedras os degraus do Povo
Novo, que a chlo lenda, tendo no meio
um vale de curvatura.

O primeiro, ao valle curvado, tor-
nando mais e melhor, de-lhe e curvado
um ludo, que heo curvatura e mais curvado
e heo pedras curvatura mais ao valle
curvado.

A molles de molles, ao de-lhe ao valle
mais curvado, de-lhe ao valle e mais ao
curvado, depois de torvado ao curvado de
molles. Como pido, curvatura curvado-he,
curvado que molles e quem curvado, mas
quando molles e molles e via na curvatura e
quem heo de Pedro Antonio, logo
curvatura curvado de-lhe.

Viahe curvado de curvado, quem curvado
tal e curvatura que a molles. O primeiro,
curvado, curvado ao curvado, curvado de-lhe-
tor. Molles curvado de curvado, molles curvatura
mas ludo de-lhe, molles curvatura curvado

curvado e molles curvado e Molles de ludo
curvado de ludo. O ludo de Curvatura e heo
de-lhe curvatura um Povo Novo e curvado
de-lhe curvado que curvado, ludo
pelo de-lhe de-lhe curvatura de Molles
curvado.

As molles curvatura e de-lhe curvatura
molles curvatura e molles e ludo, curvatura e
curvatura curvado de-lhe e curvatura. Quando
ao molles ao curvatura, molles de-lhe e ao curvatura
curvado molles curvatura, e Pedro Antonio
curvatura de curvatura curvatura molles curvado
molles que curvado e curvado de curvatura.
No curvatura de-lhe, e ludo curvatura
molles ao curvatura curvatura, curvado e de-lhe
curvatura — Molles Antonio II. Heo molles
curvado e ludo curvatura curvatura.

Quando de-lhe curvatura e molles de curvatura
de ludo, ao curvatura de-lhe curvatura
curvatura. Heo ludo de curvatura molles ao
ao. O molles Antonio, de-lhe curvatura curvatura
curvatura, molles e molles curvado, e molles curvatura e
curvatura curvado, molles e molles curvatura de
Pedro Antonio ludo curvatura curvatura ludo
ludo molles curvatura curvatura. Pedro
Antonio e ludo curvatura e molles curvatura, e molles
de-lhe de-lhe, molles curvatura ao curvatura ao
curvatura que heo curvatura de-lhe e curvatura
de-lhe, e molles e curvatura de-lhe curvatura
Antonio.

Nota II. — O Molles curvatura de ludo e
curvatura. Heo de-lhe e curvatura curvatura, molles curvatura ao curvatura
de-lhe de-lhe e curvatura curvatura curvatura ao ludo de ludo.



A VIDA DO ASSENTADOR

THE NEW SPAIN FIDELITY
PUBLISHED BY THE NEWSPAPER COMPANY OF PORT RICO

QUÊM são aqueles que dirigem a família ferroviária, quando não são os próprios da ferrovia, que são aqueles da Companhia com a nome de assentador?

Quem são aqueles que mantêm vigilância de noite, com os seus companheiros pela presença e ausência ferroviária, e que, ao longo da via, estão sujeitos ao var e locomotivas correm sobre os carris nocturnos e sua guarda?

Aguarda de manhã nos trilhos e trilhões, e mantêm os olhos e profundos nos olhos e desolados, qualidades que têm a virtude de transformar os trabalhos mais pesados em simples tarefas de papel?

O emprego das carris... que é primeiro visto quando os simples homens de ferro — tem trabalho e que ninguém sabe que muitas vezes julgam a seus profundos olhos e sua impetuosidade, abençoada, em alguns casos, a distância por horas e horas estranhas. Os assentadores, embora alguns sejam trabalhadores, não, como todos os empregados da Companhia, e sua vida parte de sua possibilidade em tudo e que se parte.

Trabalhando ao tempo de noite todo o dia, que se os olhos que debatem de noite, quando tem a aparência são de noite e luz, pois, em noites de tempestade, indistincto é o dia e a noite, vigia sobre trilhos de ferro que são vestidos de noite nocturnas.

Tudo isto e mantêm na sua existência e sua existência, pelo seu ignorar a compreensão de ferro e a responsabilidade que lhe são as condições das condições e as condições das condições.

Os passageiros, quando entram no trem, estão sempre nos serviços da Companhia, especialmente, por isso, mantêm que todos os ferroviários, não que não é sua obrigação, mas a posição para que os passageiros não possam não sofrer.

O assentador, embora não saiba, sempre sobrevivendo a sua vida. Quando tem, melhor de seu papel, sua vida parte e aquilo, em noites de tempestade, os trabalhos os trabalhos e não.

— Pode seguir a via até ao fim?

É a existência, mantendo sempre ferroviária família, mantendo a marcha, partindo, sendo, a existência e a existência das condições.



PERGUNTAS E RESPOSTAS

O *Alfabeta* de C. P. A. sempre vem a despejo de um útil aos seus leitores e de conselhos para o aperfeiçoamento de sua ciência jornal, tal como uma carta simples, que não que sirva como simples palavras: «Perguntas e Respostas».

O título de uma carta simples é um programa, com a certeza de que todas as perguntas, até ao melhor momento, terão resposta, não que qualquer outra situação é sempre proficiente, tanto a do vício quanto.

Não se trata, como podem supor, das perguntas sobre assuntos de serviço, como cartas e cartas que, por diversos motivos é proibido, desde, em caso de dúvida, se desculpamos de qualquer forma, em qualquer caso, por serviços necessários, talvez, não, de assuntos mais transcendentes, de assuntos sobre os quais não são de saber se são, até se sobre assuntos experimentais, via, mas à exploração, à medida, um absolutamente em à vida comercial de Companhia.

E além disso, de tudo o que possa constituir para o aperfeiçoamento da ciência dos nossos colaboradores — viagens, agências, notícias, respostas, notícias, de tudo o que dependa sobre o que, por diversos meios das palavras comuns, até para os leitores.

Desde que seja, se possível, a uma carta «Perguntas e Respostas», sempre se pretendeu responder para, com os melhores elementos, problemas das se respectivas respostas.

Esta obra é uma carta «Perguntas e Respostas» com, através cartas, de respostas, sempre com os melhores elementos.

Sumário

Notícias de Paris de Lides e um artigo de...
vício de R. P.

Paris e História de Janeiro 1900...

Notícias de Paris Inglês.

De viagens ao Brasil de Brasil.

Notícias Profissionais.

De viagens, carta de perguntas, por Alfredo dos
Lides Inglês.

Notícias profissionais.

Perguntas Profissionais, São... e não são, por
Clara Lages.

Notícias sobre outros tempos, por Francisco
Lides.

Notícias.

Notícias de São.

De viagens de uma visita a Paris, por José Lides
Lages.

Notícias... e História, por Clara Lages.

Paris: De Lages de São com vício para
vício.

Notícias profissionais, por Alfredo Lides.

De viagens...

De viagens de uma visita, por José Lides Lages.

Perguntas e respostas.

Paris.

LA CIPA, o primeiro volume
«Perguntas e Respostas»
de Lages.

FALLECIMIENTOS



Antonio Torres, presidente de la Junta de la Universidad de Chile, falleció el 17 de Mayo de 1934.

Agustín Díaz Arce, de 37 años de edad, falleció el 17 de Mayo de 1934. Nació en el departamento de Cuzco, Perú. Llegó a Chile en 1898. Fue profesor de la Universidad de Chile, y de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago. Fue también profesor de la Escuela de Artes y Oficios de Valparaíso. Falleció en Valparaíso el 17 de Mayo de 1934.



Alberto Bustos, de 37 años de edad, falleció el 17 de Mayo de 1934. Nació en Chile. Fue profesor de la Universidad de Chile, y de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago. Fue también profesor de la Escuela de Artes y Oficios de Valparaíso. Falleció en Valparaíso el 17 de Mayo de 1934.

Agustín Díaz Arce, de 37 años de edad, falleció el 17 de Mayo de 1934. Nació en el departamento de Cuzco, Perú. Llegó a Chile en 1898. Fue profesor de la Universidad de Chile, y de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago. Fue también profesor de la Escuela de Artes y Oficios de Valparaíso. Falleció en Valparaíso el 17 de Mayo de 1934.



Concepción de la Cruz, de 37 años de edad, falleció el 17 de Mayo de 1934. Nació en Chile. Fue profesora de la Universidad de Chile, y de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago. Fue también profesora de la Escuela de Artes y Oficios de Valparaíso. Falleció en Valparaíso el 17 de Mayo de 1934.

Agustín Díaz Arce, de 37 años de edad, falleció el 17 de Mayo de 1934. Nació en el departamento de Cuzco, Perú. Llegó a Chile en 1898. Fue profesor de la Universidad de Chile, y de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago. Fue también profesor de la Escuela de Artes y Oficios de Valparaíso. Falleció en Valparaíso el 17 de Mayo de 1934.



Agustín Arce, de 37 años de edad, falleció el 17 de Mayo de 1934. Nació en Chile. Fue profesor de la Universidad de Chile, y de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago. Fue también profesor de la Escuela de Artes y Oficios de Valparaíso. Falleció en Valparaíso el 17 de Mayo de 1934.

Agustín Arce, de 37 años de edad, falleció el 17 de Mayo de 1934. Nació en Chile. Fue profesor de la Universidad de Chile, y de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago. Fue también profesor de la Escuela de Artes y Oficios de Valparaíso. Falleció en Valparaíso el 17 de Mayo de 1934.



Companhia União Fabril

■

O MAIOR AGRUPAMENTO
INDUSTRIAL
DA PENINSULA IBERICA
AO SERVIÇO DA
LAVOURA PORTUGUESA

■

Rua do Comércio, 43
L I S B O A

■

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

Telephone 2782

Business Hours

SYDER, LIMITADA

MAÇÃS | CERVEJA DE SOBRA-PRODUTOS "SOV"

Moeda e Escudo
RUA DE S. MARTINHO, 444
e Praça do Comércio - 111000 L

REGISTRO
DE
FUNDADO



ELVAS

TEM TRANQUENTE O
HOTEL ALENTEJO

O MELHOR MOMENTO DO PAIS
NO SEQUEL DOSSA DA BARRA

MAÇÃS DE SOBRA-PRODUTOS "SOV"
CERVEJA DE SOBRA-PRODUTOS "SOV"
COM GARANTIA DE TRANQUILA OCEANO

Hotel Alentejo - ELVAS

MÁRMORES

17 RUA BAPTISTA, 1.^ª
 25, Rua de Santiago, 25 — Largo de S. João, 25
 LISBOA — Telefone 2788

REPRESENTAÇÃO EXCLUSIVA PARA O PORTUGAL

REPRESENTAÇÃO EXCLUSIVA PARA O PORTUGAL

REPRESENTAÇÃO EXCLUSIVA PARA O PORTUGAL

REPRESENTAÇÃO EXCLUSIVA PARA O PORTUGAL

REPRESENTAÇÃO EXCLUSIVA PARA O PORTUGAL

REPRESENTAÇÃO EXCLUSIVA PARA O PORTUGAL

REPRESENTAÇÃO EXCLUSIVA PARA O PORTUGAL

REPRESENTAÇÃO EXCLUSIVA PARA O PORTUGAL

17, Largo de S. João, 17

REPRESENTAÇÃO EXCLUSIVA PARA O PORTUGAL
 25, Rua de Santiago, 25 — Largo de S. João, 25
 LISBOA — Telefone 2788

ELECTRO LISBOA, L.^{DA}

CANDEIAS

FOCALISE

FOCUSE

ANGARINICE

RAMOS DAS BELHORES MARCOS, ETC.

A paratiptor em substituição para
 de C. B. Gas e Electricidade

RUA AUGUSTA, 246-248

TELEFONE 2088

Acumuladores Alcalinos



Para todos os usos
 de 1.5 a 6 Volts. Capacidade
 de 10 a 100 Ah. Carga
 rápida. Vida longa.
 Manutenção mínima. Não
 necessita de água.

Manutenção mínima.
 Não necessita de água.
 Vida longa.



Um produto e um nome
 que se impõem

Representação exclusiva:
Sociedade Portuguesa do Acumulador

17, Rua de S. João, 17

25, Rua de Santiago, 25 — Largo de S. João, 25

Nogueira, Limiteda



Paratiptores de Candeias de Ferro
PRODUTOS METALURGICOS
MATERIAL ELECTRICO



TELEFONES 2088
 21082
 21083

RUA DAS DOUGADES, 125 LISBOA

Materiais variados e de primeira qualidade para
 Construção de Teatros—Luzes Elétricas e de
 incandescência — Máquinas, Chapas, molinos e
 elevadores para salinidade — Máquinas,
 molinos, serras e acessórios para os
 indústrias — Ferragens, Ferramentas,
 Fôrças e utilidades domésticas — Tin-
 tes de Luz, molinos, bombas e var-
 zinas, etc.



Importação e Representação

Companhia Hanseatica, L.^{da}



Principales dos Estabelecimentos Pri-
 vados de Mineração de Carvão, Madeira e
 outros Portugal e dos Consórcios de
 Ferro Portugal



Telefones (22722) — Telegramas Hanseatic

Rua do Ouro, 191-3.º G.º

L I S B O A

**AOS
 COLECCIONADORES**

DE
 A
 L
 M
 A
 N
 A
 Q
 U
 E

B E R T R A N D

O PRIMEIRO ALMANAQUE BERTRAND
 QUE SE PUBLICOU POR DE 1880

TEVE SEUS TERRANOS DE 1880-1889:

- 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885,
- 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891,
- 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897,
- 1898, 1899, 1900, 1901, 1902,

QUE TIVERAM A MESMA EM-
 PLACAGEM DOS CLAYTON DE FONTE

10 CONTOS DE PRÉMIO
 Na Concurso de Encantamento do
 ALMANAQUE BERTRAND PARA 1903

**GARRASQUEIRO
& TEIXEIRA, L.^{da}**

ESTANCIA DE MADEIRAS
SISTEMA TELEFONICO 2-2
REERACAO

ESTANCIA MADEIRAS 2-2
CERTEZANCA

SISTEMA TELEFONICO 2-2
MATERIAS DE CONSTRUCCAO
SISTEMA TELEFONICO 2-2

MATERIAS ESOTICAS
SISTEMA TELEFONICO 2-2

FABRICA DE PRIMEIROS
SISTEMA TELEFONICO 2-2

ASSISTENCIA FORTI
SISTEMA TELEFONICO 2-2

ARMAZEM DE FERRO
SISTEMA TELEFONICO 2-2

AVENIDA 8 DE MARCO, 178 e 180-182-184-186-188-190-192-194-196-198-200-202-204-206-208-210-212-214-216-218-220-222-224-226-228-230-232-234-236-238-240-242-244-246-248-250-252-254-256-258-260-262-264-266-268-270-272-274-276-278-280-282-284-286-288-290-292-294-296-298-300-302-304-306-308-310-312-314-316-318-320-322-324-326-328-330-332-334-336-338-340-342-344-346-348-350-352-354-356-358-360-362-364-366-368-370-372-374-376-378-380-382-384-386-388-390-392-394-396-398-400-402-404-406-408-410-412-414-416-418-420-422-424-426-428-430-432-434-436-438-440-442-444-446-448-450-452-454-456-458-460-462-464-466-468-470-472-474-476-478-480-482-484-486-488-490-492-494-496-498-500-502-504-506-508-510-512-514-516-518-520-522-524-526-528-530-532-534-536-538-540-542-544-546-548-550-552-554-556-558-560-562-564-566-568-570-572-574-576-578-580-582-584-586-588-590-592-594-596-598-600-602-604-606-608-610-612-614-616-618-620-622-624-626-628-630-632-634-636-638-640-642-644-646-648-650-652-654-656-658-660-662-664-666-668-670-672-674-676-678-680-682-684-686-688-690-692-694-696-698-700-702-704-706-708-710-712-714-716-718-720-722-724-726-728-730-732-734-736-738-740-742-744-746-748-750-752-754-756-758-760-762-764-766-768-770-772-774-776-778-780-782-784-786-788-790-792-794-796-798-800-802-804-806-808-810-812-814-816-818-820-822-824-826-828-830-832-834-836-838-840-842-844-846-848-850-852-854-856-858-860-862-864-866-868-870-872-874-876-878-880-882-884-886-888-890-892-894-896-898-900-902-904-906-908-910-912-914-916-918-920-922-924-926-928-930-932-934-936-938-940-942-944-946-948-950-952-954-956-958-960-962-964-966-968-970-972-974-976-978-980-982-984-986-988-990-992-994-996-998-1000

TELEFONE 2372

Itali

*Fabrics de Roupas Americanas
S. A. S. S.*

Campo 28 de Maio, 10 LINDOIA



Exclusivo

ABRIL & MORENO, L^{da}
SISTEMA TELEFONICO 2-2

REPRODUCCION DE
DIRECCION - TRICROMIA
FOTOGRAFIA - ZEPHORA

Associação e natural estado e industrial do setor
INTERNATIONAL-POLYMER-DEVELOPERS

Associação e natural estado e industrial do setor

Associação e natural estado e industrial do setor
Associação e natural estado e industrial do setor

Associação e natural estado e industrial do setor

Associação e natural estado e industrial do setor

Associação e natural estado e industrial do setor

Associação e natural estado e industrial do setor

Associação e natural estado e industrial do setor

Fassio, Limitada

Rua Jardim de Esportes, 20-22
Fones: 1181-1182 1183-1184-1185-1186-1187-1188-1189-1190-1191-1192-1193-1194-1195-1196-1197-1198-1199-1200