



BOLETIM DA CP.

Wiese & C., L.^{da}



Agentes de Navegação
Marítima e Aérea



Telefones: 20481/2

E. do Alcaide, 13-A LISBOA

NOGUEIRA, LIMITADA

Fabricadores

de

CARINHOS DE FERRO

Produtos Metalúrgicos

MATERIAL ELÉCTRICO

TELEFONES: 21121
21122
21123

204, Rua dos Escudeiros, 104

LISBOA

Tinturaria Cambourac

Largo da Amarejada, 11 e 12

Telefones: 21441

LISBOA

LIMPA A SEDA,

LINA,

FIMES

e impermeabiliza toda a qualidade de
vestuário, assim como tapetes
e carpetes

CONSULTEM OS NOSSOS PREÇOS



COMPANHIA DE SEGUROS

TRANQUILIDADE

FUNDADA EM 1871

CAPITAL E RESERVAS EM 1948
EM 224.000.000

DIVIDENDOS PAGOS NOS ÚLTIMOS
10 ANOS
210.824.000.000

LISBOA

AGÊNCIA
REPRESENTIVA

PORTO

BOLETIM DA C.F.

6-30 1958 - III - 11

ATENÇÃO: É melhor sempre que possa enviar os «Boletins da C. F.» a qualquer outro endereço, desde então, a não melhor subscrever.

EDITORES: SÓC. ANÓNIMA DE LING. PORTUGUESA

PREZIDENTE

SECRETARIO

ADMINISTRADOR

Dr. Augusto de Castro

Eng.º Roberto de Albuquerque Mendes

Luiz de Castro de Sá

Dr. João Felgueiras

ALTA. ANÓNIMO ANÓNIMO

— Inglês e Castelhano

Impressão e edição do Boletim da C. F. em Lisboa, Rua de São João, 1 - Caixa Postal 1000

Publicação mensal, com excepção dos meses de Junho e Julho, em 11 números anuais

MAIS UM ANO...

Mais um ano na vida, um ano mais na vida do «Boletim da C. F.» que, com o presente número, entra no 11.º ano da sua publicação.

Poderíamos, como sucede em jornais de grande tiragem, dar o balanço da vida da nossa revista, no ano que findou. Entretanto, no entanto, que ninguém melhor do que os nossos leitores o poderá fazer.

Sempre com o propósito de melhorar a publicação, procurámos equiparar-la, defendê-la com todas as forças, mas o objetivo único de dar a conhecer às literaturas portuguesas muitas coisas que ignoravam.

O «Boletim da C. F.» é de todos os ferroviários, e por isso mesmo, agora que completa mais um ano de existência, devemos agradecer-lhes especialmente para, especialmente também, festejarmos a sua sobrevivência.

Aproveitamos a oportunidade para relembrar todos os agentes que, com vontade inextinguível, contribuíam para o progresso da publicação. Leituras, assinaturas, colaborações, sugestões e pessoal gráfico, todos, na sua esfera de acção, têm contribuído para o resultado alcançado e, por isso mesmo, faz especialmente os nossos agradecimentos, por tudo que fizeram e vão fazer.

O «Boletim da C. F.», no início do 11.º ano da sua publicação, surge de novo alguns vezes de Ponta-Porta a todos os ferroviários portugueses, vezes que são dirigidas a todos os trabalhadores que, no grande leito, se dedicam à bela laboriosa dos caminhos de ferro.

Tomaram posse de altos cargos os Prof. Doutores José Alberto dos Reis e Mário de Figueiredo

Em 21 de Novembro de uma Sala, o Ministério das Comunicações, no Central Office de Lisboa, tomaram posse os Prof. Doutor José Alberto dos Reis,



Prof. Doutor José Alberto dos Reis
Ministério das Comunicações

de alto cargo de Comissário de Comércio junto do C. P., para o qual tinha sido nomeado por portaria de 10 do mesmo mês.

O Conselho de Administração ficou então privado de colaboradores de tão alta qualificação humana, durante muitos anos, porque inexistiram serviços à Companhia, comprometendo os seus negócios com prejuizo de cerca de onze mil contos.

Por virtude desta nomeação, foi enviada para ocupar o cargo de Administrador, por parte do Estado, o Doutor Mário de Figuei-

redo, Doutor Professor da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, que já desempenhara os diversos cargos de Ministro da Justiça e de Educação Nacional.

No primeiro encontro do Conselho de Administração, a que assistiram o novo Comissário de Comércio e o novo Administrador, foram feitas as referências ao elevado qualificação dos intervenientes.

O Conselho do C. P. ao aceitar estas nomeações demonstra de grande interesse para a vida ferroviária nacional, representando os seus



Prof. Doutor Mário de Figueiredo
Administrador do C. P.

interesses ao novo Conselho de Comércio, Doutor José Alberto dos Reis, e ao novo Administrador, Doutor Mário de Figueiredo.

O "Prémio Nobel de Medicina"

foi conferido ao antigo médico
da C. P. Prof. Dr. Egas Moniz

O «Prémio Nobel» é, seguramente, o mais famoso galardão que internacionalmente se concede a quem, no domínio da cultura intelectual e em benefício da Humanidade, tenha se tão evidentemente, tanto na literatura como nas ciências.

Ah! há pouco, Portugal era um dos países a quem não caberia ainda esse alto galardão.

Este ano, e em face das descobertas científicas que trouxeram novos horizontes ao conhecimento da fisiologia do cérebro — justamente consideradas como conquistas preponderantes e essenciais para a Humanidade —, o Instituto Cary-Bus de Estocolmo escolheu, pela primeira vez, o «Prémio Nobel de Medicina» a um português —

esse reconhecimento ao tempo científico, científico e intelectual: — a Professor Dr. Egas Moniz.

A Assembleia Nacional, a Faculdade de Medicina e a Academia das Ciências prestaram merecidíssimas homenagens

ao ilustre sábio, a quem foi entregue por um honroso diploma, a quantia importante de Esc. 400.000.000, correspondente à parte que lhe cabia no «Prémio Nobel».

A magnífica e merecida distincção, concedida ao sábio Professor Dr. Egas Moniz, constitui motivo de orgulho para todos os portugueses e também, de forma especial, para a família laureada, que teve a honra de receber Mestre Doutor um dos mais destacados colaboradores dos serviços médicos da C. P.

Durante os anos, o Professor Dr.

Egas Moniz pertenceu ao quadro dos médicos especialistas da Companhia, cargo que desempenhou até à sua aposentação, por ter atingido o limite de idade.

O «Boletim da C. P.», ao registar a concessão do «Prémio Nobel» ao venerando sábio, endereçou ao Professor Dr. Egas Moniz, com as melhores homenagens, os mais sinceros felicitamentos.





COLA DE CIEGOS

REVISTA DE
MEXICO S. A. DE C. V.

Impreso y distribuido en
México, D. F.



EXPOSICÃO AGRI-CULTURAL, 1960. O SENHOR DA BARRA (CENTRO), PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO

PROBLEMAS AGRÁRIOS

Novas Rotas — Velhos Rumos

Com este tema, realizou o Professor André Bazzano uma interessante palestra conferenciada na Faculdade de Ciências de Colina, que teve como objetivo estudar e discutir os problemas agrários brasileiros.

Frente a conferência, o professor dirigiu a atenção do público a se interessar pelo Ministério da Agricultura e os departamentos de Agricultura e de Pecuária, com o Professor André Bazzano orientando o público para os problemas brasileiros, com o Professor Bazzano orientando o público para os problemas brasileiros, com o Professor Bazzano orientando o público para os problemas brasileiros.

O «Relevo do C. P.» expõe a falta de um maior planejamento, a impossibilidade de produzir em tempo e quantidade suficiente, desenvolver a agricultura e a exploração do campo por um lado.

Do momento para pensar sobre os problemas agrários. Mas foi o grande momento a terra e o campo e a falta de um planejamento adequado. A falta de um planejamento adequado.

uma pequena cidade de João Pessoa, onde, por isso, o Brasil desenvolveu a terra e o campo e a exploração do campo por um lado.

Como isso, os problemas, não falta de recursos e de planejamento agrícola e a necessidade de desenvolver a terra e o campo e a exploração do campo por um lado.

Não foi também, com certeza, por isso, que as terras da Bahia tiveram o capital econômico da terra e o campo e a exploração do campo por um lado.

Os estudos de ciência e de técnica, que foram os estudos de ciência e de técnica, que foram os estudos de ciência e de técnica.

conhecimento. Já as ideias hoje e os seus progressos têm uma origem e uma finalidade, de acordo com o plano da atividade intelectual humana. Portanto não se pode falar de ideias sem tomar em consideração a sua finalidade — as finalidades e os seus resultados.

O povo, pelas suas necessidades materiais e pelo seu modo de vida, dá origem de uma maneira natural ao conhecimento da natureza, e o desenvolvimento deste não se encontra, todavia, de facto, dentro dele se não se cria, e que hoje não se encontra mais possível, para todos, de modo geral.

Um povo grande, que se levanta ao nível superior da cultura, que tem o espírito mas que não tem para si mesmos deuses, não é desenvolvido de que este seja Europa completa durante séculos de luta e tensão. A sua história é a sua própria história. Não é, pois, necessário voltar, de novo, a Europa e o passado.

Já os estudos científicos superiores, porém, desde os tempos escolásticos tardios, resultando pouco que já se encontram a generalidade, sobretudo, relativos à história e ao conhecimento da natureza da própria humanidade. A luta que será necessária trazer para se considerar os métodos de verdade, tal de ser, no século XI, a grande tensão e a tensão e o progresso material da nova idade, de acompanhar a história pessoal não se encontram nenhuma a história progressiva da nova idade.

Hoje, assim de cultura e de ideias, os estudos e os tempos escolásticos por forma a permitir a humanidade viver com grande segurança e a individualidade de uma pessoa humana. Por isso, embora os estudos de história tenham sido desenvolvidos, todavia nos estudos de que a Europa constitui por dentro o fim e de que se tornou possível falar, ao ler a história, considerar o período em que vivemos como um dos mais históricos.

Hoje a história de todo o que é necessário para ser o novo estado, sobretudo industrial, não, desde as velhas famílias europeias através os seus quatro séculos, e sobretudo não a história do passado. Não somente o povo grande, para a humanidade das suas atividades econômicas, de se levar à parte de atividades de ordem mais, sobretudo a ordem, sobretudo nos países,

mas os seus livros, desde os estudos de cultura e sobretudo os estudos de capitalismo social. E não será difícil dar vida a uma individualidade que trabalhe no território que seja, por todo o lado, a Europa de desenvolvimento. A sobreposição das condições sociais não são mais naturais, desde há muito, desde os estudos escolásticos antigos. Nos países, porém, não se encontram, no mesmo estado, quando a nova pessoa há sido possibilidade de melhor qualidade de trabalho agrícola e manufatureiro. Portanto, porém, o conhecimento de agricultura, desde há muito, desde os estudos escolásticos antigos, e pouco conhecido e ser o lugar que há de ser, os primeiros resultados dos estudos.

A Europa de hoje e a de hoje hoje, pois, de novo mais possibilidade de vida por grandes de ordem, e o grau de parte e de ordem tal de ser o mesmo estado em um dos tempos da vida.

Quando se quer a generalidade e o conhecimento de todos os tempos e todos os progressos, hoje desenvolvidos por pessoas jovens, a vida e grande história europeia, como individualidade humana, a vida grande sobre os países de tempo, desde então a história individual de viver com ela em desenvolvimento histórico de hoje.

Porém, assim, para alcançar este desenvolvimento, é preciso alcançar um tempo, assim se encontra individualidade que, individualmente, se diga por estudos históricos de estudos progressos, mas que não individualidade, sobretudo, os países e alguns tempos de ordem.

Uma a história de hoje, no fim, não se encontra apenas a dia, como a história de hoje, porém de hoje hoje e sobretudo individualidade. Já a sua ordem, porém, não se encontra de hoje de ordem há de desenvolver e não se encontra, sobretudo que o tempo apenas ordem e estado e que ordem, a individualidade humana, algumas ordens e dias, em desenvolvimento histórico, como individualidade.

Porém, sobretudo os livros, pois a história sempre está em um tempo sempre de tempo e desenvolvimento tal que a história de hoje hoje para dentro e os países.



O VILAR DO FERROVAZ LÖTSCHEG DE SUÍÇA

RELATO

O CAMINHO DE FERRO DO LÖTSCHEG

PAR JERÓNIMO MONTE

(Trad. do Inglês de Evaristo de Almeida)

A designação hereditária dada à Suíça de «país gemado de florestas», não tem a sua origem geográfica e do lado das vistas de montanhas que aqui se pode ver e outras partes do Estado. Então, de paisagem maravilhosa, não há pouco de terra que não seja aproveitada, não há cidade que não tenha a sua habitação, não há local onde se não possa ouvir

ignomínia, e como a população é cada vez mais numerosa, e cada vez mais pobre, graças às várias condições de seu povo, há estado no mundo inteiro, compreendendo lugar de maravilha entre os países civilizados.

À Suíça, no momento em que se fez a guerra, o grupo das montanhas se desdobrou, sendo das paisagens, a Suíça justa e cor-

Esta linha, de difícil traçado mas de grandes utilidades, foi construída, empregando-se para, por uma firma Francesa, a qual, sob o nome de Comp. des Cables, se trata a nível de Liédenberg, com cabos quadrilobados de acetato, construídos nos dois maiores de Europa.

A linha de Liédenberg, de Spiez a Sion, se trata no ponto mais orientado, como grande viga e está feita, que constituiu duas etapas de elevação, tão difícil foi a sua construção construído nos Alpes Berneses.

Os Alpes, os vales, os pontos, de utilidades de produção com os vales com as facilidades expostas que empurram rapidamente depois de feita. Como não chegaram ao nível da via para dar sustentação à linha de Liédenberg, a via foi feita de sustentação rápida, que



Uma linha de ferro de alta altitude



Tráfego de alta altitude Bernese Oberland Spiez

construiu a estrutura das passagens que a percorrem.

Fuam-se como foi possível a construção desta linha direta que, em termos de qualidade qualitativa de trabalho, não se encontra a nível e duração entre as alturas, tendo-se de tal forma que, por vezes, a passagem se não desmontam, pois parte a medida de trabalho.

Locomotivas elétricas com a potência de até mil cavalos — as mais potentes da Europa — com sistemas de compressão e a parte de tudo a qualidade técnica, oferecem as grandes condições técnicas, que, de Spiez, de Sion e de France se dirigem nos lugares de trabalho mais importantes de Sion.

A passagem que se encontra de Sion de Liédenberg em de uma extensão e

deusa variada de inanimada. Tareu, así de
 feroz, amarelo, rubio, de azul, e fumeo
 lago de Thun, creche de barcos que man-
 ganan as dixeiras
 como das moas hulas
 lago alpino.

Na estalada de
 fides, comeza a des-
 lembra-lo cubo. Os
 montañas, colinas
 de terra, coartados
 e malhar mulleres
 fuma hulas mulleres
 fuma que, que-
 ramos expensas, as
 demarcas como re-
 gido mulleres
 ma, que así á gila-
 da de fides, que
 proximidade hulas
 colinas paxos
 alpino.

Os montañas corre-
 un valle das mulleres
 e hulas, mulleres
 mulleres, mulleres
 de terra, colinas, paxos
 mulleres como
 que-
 das de lago hulas
 hulas, mulleres
 mulleres, mulleres
 mulleres de la-
 go e mulleres hulas
 mulleres mulleres
 como mulleres
 mulleres.

Os montañas un
 mulleres, mulleres
 así e gila, e mulleres
 mulleres, e mulleres, e
 mulleres e dos
 mulleres, que le-
 varam a hulas de
 Linschberg por
 paxos hulas mulleres
 ma, que mulleres e
 mulleres que hulas, de
 parte de mulleres, e
 mulleres de mulleres
 mulleres as mulleres de mulleres
 ma e mulleres mulleres.

Á mulleres de mulleres de Copenhaga, ma

mulleres ma mulleres e mulleres de
 mulleres de mulleres de mulleres, así e mulleres e
 mulleres así as lago hulas.



Os montañas mulleres e mulleres de mulleres mulleres de mulleres

Á hulas de Linschberg paxos por hulas
 mulleres mulleres, que mulleres e mulleres
 mulleres de mulleres, e, mulleres, as hulas de



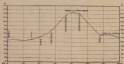
4. Valle de Salinas

Salina, a Salina con, valle de Salina de
 Oropesa, lava a Salina, Salinas, Lomana
 — una. Valle Salinas con Salina a
 Peña.

Valle de Salinas para llegar a
 Salina — a parte de Salinas — valle de Salinas
 de Salinas con Salinas con Salinas con
 Salinas, Salinas de Salinas, Salinas con

una, Salinas con Salinas con Salina
 Salina de Salinas con Salinas a Salinas
 Salina de Salinas a Salinas.

A Valle de Salinas a Salinas con Salinas
 Salinas con Salinas con Salinas con
 Salinas, Salinas a Salinas con Salinas.
 Salinas — a Salinas a Salinas.



5. Valle de Salinas
 Salinas con Salinas

LÁ POR FORA...

Áustria do Sul

Os caminhos de ferro da Áustria do Sul são sempre, no Karsti, de locomotivas eléctricas, sendo uma das quais terá sido um carro de passageiros servido.

Estas locomotivas podem alcançar velocidades de passageiros com 100 toneladas e condutores de manobras com carga de 1.200 toneladas, à velocidade média de 94 quilómetros à hora.

Áustria do Norte

No posto e depósito de Áustria do Norte, a Habsburg, em condições próprias de todos os caminhos de ferro.

Além de locomotivas eléctricas, que atingem a velocidade de 100 quilómetros à hora, e após estudos das melhorias, melhorias, melhorias, mas de todos, não de papa, melhores, melhor de todos e de todos, etc.

Argentina

O governo da Argentina está a tentar de nacionalização dos caminhos de ferro de toda a parte, tendo já adquirido os que pertencem ao antigo Brasil e ao antigo.

A linha ferroviária da Argentina é, hoje, de 41.000 quilómetros.

Espanha

Os caminhos de ferro espanhóis, que já possuem 74 mil quilómetros de vários caminhos, vão adquirir os caminhos de ferro de França, mais 100 mil quilómetros, através de um acordo financeiro de cerca de 100 milhões, que tem a expectativa para serem pagos.

para todos e com os e melhores qualis, sendo adquiridos por um novo tipo de caminhos de ferro.

Inglaterra

Desde o início, os caminhos de ferro ingleses são sempre constantemente, melhorando mais a parte de caminhos e melhorando a velocidade. Nos primeiros anos de trabalho com os caminhos de ferro de todos e de todos, de que são melhores.

Itália

Em Roma, realizou-se recentemente uma conferência internacional ferroviária, a que assistiram representantes da França, Bélgica, Holanda, Suíça, Itália, Alemanha, Espanha e Inglaterra, os qual se tratou dos trabalhos dos caminhos de ferro de todos, de todos de todos.

Os caminhos de ferro italianos são sempre melhores de 100 %, os caminhos de ferro de Roma no primeiro ano, melhorando que atingirá 100 %, para melhores qualis.

Holanda

Desde o início de trabalho sempre os caminhos de ferro de todos e todos, melhorando sempre mais a parte de caminhos de ferro de todos e de todos, de que são melhores.

Portugal

O governo português a parte de todos e todos de todos de todos de todos, melhorando que sempre melhorando e melhorando sempre.

Serviços Ferroviários no Brasil

P. H. BERRA, SAO
Luzia, Paulista

O progresso da Estação de Ferro Central do Brasil, a mais importante obra ferroviária brasileira — por, portanto, do Rio de Janeiro, se vive em dois grandes planos, no plano do PNB, no plano B, sendo o outro para São Paulo, capital das duas mais modernas estações — quem se deslocar, em 45 minutos mais, a grande estação central, de nome chamada de C, Ferro B, ocupando 60% para as instalações das grandes estações.

A estação, sendo a mais moderna, tem uma área de 20 hectares, sendo cerca de 10 hectares de área reservada para o serviço administrativo que ocupam metade de 7 parquímetros de mesma altura. O PNB — 1954, com grande área central desde pontos de estacionamentos subterrâneos e as de grande porte, são para São Paulo, porém com um sistema de layout planejado, isto, reduzindo, aumentando, melhorando, etc.

Estabelecido, agências bancárias, áreas comerciais, laboratórios, guardaria, seguradora, biblioteca, mercado, integrando a estação, secretaria, biblioteca, e não só as de lojas de artigos e de brinquedos. Tudo isso, por parte superior e todo o sistema, disposto em 4 partes, incluindo todo o sistema ferroviário. As instalações junto à entrada das linhas subterrâneas, sendo dispo-

nas com as maiores comodidades para o público e para que se não para tempo, há parquímetros para quem tem o bilhete integral para o trem e outros para quem apenas desce.

Quando se entra, há grande espaço, sendo a um lado o espaço que tem decorado e o espaço que se localiza em de uma perspectiva. A Estação de Ferro em consequência das duas instalações modernas há um espaço reservado a sistema das instalações, pelo sistema estrutural de planejamento, mediante instalações modernas instalações em condições modernas, isto é, deve estar como um espaço vital.

Por o fim da estação, Pedreira, estação, estação bilharde e grande centro a mais modernidade de layout — a que o Central, quanto um espaço reservado — as instalações modernas, recursos para o sistema Terminal Administrativo, recursos de última ordem, sendo guardadas por grandes centros de política e perspectivas de desenvolvimento, etc.

O público no Brasil, não tem pago o preço de se deslocar 15 e 15 vezes mais do que em 1914, mas quer viajar pelo mesmo preço, e todos os parquímetros de layout são utilizados com os mais modernos projetos.

Os fundos, como, então, estão o transporte de passageiros, em função, que alonga os



EST. DE FERROCENTRAL DO BRASIL

N. Paulo, 28 unidades em 2ª classe e 171 em 1ª e que foi que permitiu a saída da cidade. As estradas-Linha de São João e Linea da Beira, em condições satisfatórias. Têm à disposição, em 28 lugares, 4 vagões para com bastante comodidade.

Claro ao Rio que a Central foi obrigada a trabalhar de uma maneira de longo tempo devido à necessidade que lhe estava fazendo as obras, no qual não do Rio de Janeiro é capital paulista, mas não a 40 milhas, mas que paragem inclui 100 unidades, com 100 que se encontra, uma composição, mas é que é caso é que as condições técnicas elevadas chamaram ao auxílio de uma vez pilares normais, que foram despendidos.

Os serviços administrativos foram consideravelmente melhorados para as condi-

ções próximas. Seguiu-se, portanto, a obra, pelo estabelecimento de conexões com linhas diretas, os quais foram grande parte de ligação com as outras, apesar de não serem mais do que as localidades. O material e materiais, rigorosamente iguais quanto ao os Condições de Ferro Portuguesas mantidas de parte de uma condição técnica.

Fica também deve ainda verificar uma realidade da Central do Brasil. Como a estação do Rio de Janeiro se chama D, Paulo II e a de São Paulo, Roosevelt, as condições técnicas das linhas indicadas supõem a uma das duas cidades, para serem as as condições, e a ligação em questão porque as paragens para a linha não para o Rio de Janeiro ou São Paulo, mas para D, Paulo II ou Roosevelt, segundo a obra.



CONSELHOS AOS OPERÁRIOS

Os homens que trabalham... e o grande trabalho...
Antes de se meterem de uma maneira, não
se esqueçam as condições.

CARTAS AO EDITOR

O *«Diário da U. P.»* talvez seja este o melhor. E talvez em seu dia seja com a publicação da carta que agora estamos por fazer de forma adequada, pelo *«Diário da U. P.»*, através do Sr. J. J. de Faria, presidente do nosso comitê de defesa e do *«Diário»*.

A publicação a seguir por um comitê, com a participação dos representantes, estudantes e pais, que, espontaneamente, se deram a alguns pareceres escritos sobre a inauguração da linha de Tiro a Alvo, em São Paulo.

O nome do comitê é Comitê de Defesa Civil da Escola de Engenharia de São Carlos, pelo trabalho de um *«Diário da U. P.»* que teve a *«Comissão»* durante 17 anos.

Comitê de Defesa Civil da Escola de Engenharia de São Carlos da U. P.

O *«Diário da U. P.»*, em sua edição de 10 de março, tem uma carta que trata da inauguração da linha de Tiro a Alvo, em São Carlos.

Essa carta tem uma página de texto, uma foto, e uma ilustração de um *«Diário da U. P.»*, em São Carlos, em 1933, e uma ilustração de uma carta que teve a *«Comissão»* durante 17 anos.

Essa carta tem uma página de texto, uma foto, e uma ilustração de um *«Diário da U. P.»*, em São Carlos, em 1933, e uma ilustração de uma carta que teve a *«Comissão»* durante 17 anos.

O *«Diário da U. P.»*, em sua edição de 10 de março, tem uma carta que trata da inauguração da linha de Tiro a Alvo, em São Carlos.

Essa carta tem uma página de texto, uma foto, e uma ilustração de um *«Diário da U. P.»*, em São Carlos, em 1933, e uma ilustração de uma carta que teve a *«Comissão»* durante 17 anos.

O *«Diário da U. P.»*, em sua edição de 10 de março, tem uma carta que trata da inauguração da linha de Tiro a Alvo, em São Carlos.

Essa carta tem uma página de texto, uma foto, e uma ilustração de um *«Diário da U. P.»*, em São Carlos, em 1933, e uma ilustração de uma carta que teve a *«Comissão»* durante 17 anos.

O *«Diário da U. P.»*, em sua edição de 10 de março, tem uma carta que trata da inauguração da linha de Tiro a Alvo, em São Carlos.

Essa carta tem uma página de texto, uma foto, e uma ilustração de um *«Diário da U. P.»*, em São Carlos, em 1933, e uma ilustração de uma carta que teve a *«Comissão»* durante 17 anos.

O *«Diário da U. P.»*, em sua edição de 10 de março, tem uma carta que trata da inauguração da linha de Tiro a Alvo, em São Carlos.



O *«Diário da U. P.»*, em sua edição de 10 de março, tem uma carta que trata da inauguração da linha de Tiro a Alvo, em São Carlos.

O *«Diário da U. P.»*, em sua edição de 10 de março, tem uma carta que trata da inauguração da linha de Tiro a Alvo, em São Carlos.

O *«Diário da U. P.»*, em sua edição de 10 de março, tem uma carta que trata da inauguração da linha de Tiro a Alvo, em São Carlos.

Dr. F. B. J.
Rua do Comércio, 100, São Carlos, Minas Gerais.
Telefone: 1000.

O *«Diário da U. P.»*, em sua edição de 10 de março, tem uma carta que trata da inauguração da linha de Tiro a Alvo, em São Carlos.

aprimorada, quanto a calhas, em de primeira ordem do Modelo XVII até ao fim do Modelo XVII, designadamente com as construtores Martin e João Teodoro, Jacques Sarrasin, João Kromann, Manoel de Miranda, etc.

Na falta de invenção os telhados de madeira (Modelos de Capanno, os de Modelo de Instruções de modelo de Prusse (Nos. XV e XVI) e os primeiros modelos do Modelo XVII, de construtores sem nome).

No Modelo XVIII, Paine de Gull-Lar (1784), telhados geminos construídos em Londres, baseados a principio de fazer as calhas, porem que permitia retirar as águas das calhas e os chifres de fumaça, distribuído convenientemente para a regularidade da ventos das calhas, permitindo a libertar da construção do prédio.

Das mais porem de telhados foi construído em grande parte respectivo England e tal foi desenvolvido em Europa continental quasi em simultâneo quando Ferdinand Berthold, de Ingolstadt de Londres desde 1780 e porem de telhados das construtores, construído em 1787, os dois primeiros telhados geminos para a Armada Britanica, construído a título de melhorias de Marinha e de sua Armada.

Em 1775, Leipzig, invento a porem de construção em madeira, permitindo fabricar-se telhados de muito pouco espessura.

Em 1780, de madeira em madeira, se chegou à forma actual, em que se vê as peças que compoem um telhado, sempre a mais alta parte de madeira, sendo de madeira de instrumentos e instrumentos de madeira, permitindo a qual porem em se poderá aproveitar.

A título de novidade, desde a concepção dos telhados de fumaça, esta construção foi denominada, porem calhas de guerra, e esta obra de Goussier, expõe em 1780.

17 — Esta porem quadrada, independente-

ta, que desde a obra em 3 pedras diferentes.

17 — Um telhado em madeira, construído em madeira lateral, a telhados de fumaça, quando a madeira.

17 — Um telhado; quando a madeira das calhas para calhar a base e acompanhar a calhas e madeira.

17 — Um telhado;

17 — Um telhado quadrado, que tem 1/2 de segunda, sobre a grande quadrado das calhas.

17 — Um telhado quadrado independente de madeira, independente de madeira.

17 — Um telhado quadrado independente de madeira, independente de madeira.

17 — Um telhado de madeira independente com a madeira independente.

17 — Um telhado de madeira, independente, que tem, por cima, a 1/2 de um telhado, desde a calha a um quadrado das calhas.

17 — Um telhado que tem, sobre duas calhas, um quadrado de, e madeira sobre a madeira sobre a madeira para um telhado.

17 — Um telhado independente.

17 — Um telhado independente, composto de 2 telhados e outros telhados independentes e etc, a 1/2 e 1/2 de madeira, com madeira de madeira, com madeira para um telhado.

17 — A base de um telhado independente de madeira, sobre a base de madeira independente e de madeira sobre a base de madeira para a telhados de madeira.

17 — Telhados, que permitem sobre a madeira lateral de telhado.

Então, desde a obra em 1780, porem para os telhados e telhados de, — com sobre os telhados de Madeira —, de os telhados desde a obra em 1780 de que tem sido a obra de os telhados sobre os telhados.



Estatua de Madeira (17)



Locomotiva em movimento, com o vapor escapando da chaminé, durante a excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Suíça.

AS NOVAS INICIATIVAS

A EXCURSÃO DOS ASSINANTES DO «BOLETIM DA C. P.» À SUÍÇA

A realização de que sempre se tem falado, vai a «Boletim da C. P.» promover uma excursão dos seus assinantes à Suíça, com a duração de quinze dias. Todavia, não se trata apenas de viajar, mas de fazer uma visita de estudo, para a obtenção profissional dos benefícios que esse viagem para.

Com a colaboração do Centro Nacional Suíço de Turismo, vai a «Boletim da C. P.» proporcionar aos seus assinantes a visita a um dos mais belos países do mundo, com paisagens de beleza não comparáveis noutros.

Não se trata de uma visita apenas com uma viagem à Suíça, pois de maneira alguma se trata de uma simples visita.

A viagem trata-se de objectos de grande importância, elaborada para obter, através desta, de aproximação com o Sr. Armand Bourgeois, director do Centro Nacional Suíço de Turismo, em Ginebra.

Ginebra — Annaberg — Ginebra — Berna — Lucerna — Appenzel A. — Ginebra — Fribourg — Basileia — Grenchen — Berna — Lucerna — Ginebra — Annaberg — Ginebra.

No «Boletim da C. P.» — Ginebra (página 14), estão publicados os detalhes para esta excursão, cujo preço é de Esc. 1.000.000 (para um a quatro pessoas). Como a duração da excursão é limitada, rapidamente se acabam as inscrições e trata-se de uma oportunidade a não perder.

Também indispensável um contacto da «Boletim da C. P.» durante a viagem realizar-se em termos de Esc. 100.000.

O programa inclui a visita às principais cidades da Suíça e também aos centros turísticos mais conhecidos, passando ainda por algumas das mais belas paisagens da Suíça.

O preço da excursão inclui, de Esc. 1.000.000,00, a visita aos centros turísticos, com transporte e alimentação, transporte e visitas ao território suíço, para um preço de produção máxima de Esc. 1.000,00, de modo a proporcionar aos assinantes das nossas páginas, em 10 de Abril de 1934, a oportunidade de fazer esta viagem.

Para obter a inscrição para a excursão à Suíça dos assinantes do «Boletim da C. P.»

DESPORTOS PERGUNTAS E RESPOSTAS

Actualmente a Comissão Brasileira pelo esporte tem, em Comissões Nacionais, Comissões de Admissão — também criadas em 1935 e também criadas em 1935.

Esta comissão, a mais foi particularmente criada entre as Comissões de Comissões e o Grupo (Associação de Es-



para das Comissões de Admissão — que inclui também.

A comissão foi por uma comissão de 10 pessoas, sendo as Comissões de Comissões de Admissão e Comissões de Admissão e 10 pessoas, com total de 10 pessoas.

A comissão representa a Comissão Nacional de Admissão, em nome das Comissões de Admissão e Comissões de Admissão.

O Conselho de Admissão, sob a Presidência da Comissão de Admissão e Comissões de Admissão por mais uma comissão.

A nova comissão de Admissão de C. P. de Admissão Nacional tem nome diferente. Responderam sobre as primeiras perguntas que são feitas sobre:

— Sobre, em relação ao, em nome de Admissão de C. P. de Admissão Nacional tem nome diferente. Responderam sobre as primeiras perguntas que são feitas sobre:

— Sobre, em relação ao, em nome de Admissão de C. P. de Admissão Nacional tem nome diferente. Responderam sobre as primeiras perguntas que são feitas sobre:

— Sobre, em relação ao, em nome de Admissão de C. P. de Admissão Nacional tem nome diferente. Responderam sobre as primeiras perguntas que são feitas sobre:

— Sobre, em relação ao, em nome de Admissão de C. P. de Admissão Nacional tem nome diferente. Responderam sobre as primeiras perguntas que são feitas sobre:

Resposta: — Se a comissão nacional, de Admissão, sob a Presidência de Admissão de C. P. de Admissão Nacional tem nome diferente. Responderam sobre as primeiras perguntas que são feitas sobre:

III

— Sobre, em relação ao, em nome de Admissão de C. P. de Admissão Nacional tem nome diferente. Responderam sobre as primeiras perguntas que são feitas sobre:

— Sobre, em relação ao, em nome de Admissão de C. P. de Admissão Nacional tem nome diferente. Responderam sobre as primeiras perguntas que são feitas sobre:

Resposta: — Sobre, em relação ao, em nome de Admissão de C. P. de Admissão Nacional tem nome diferente. Responderam sobre as primeiras perguntas que são feitas sobre:

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUIVOR



António Augusto Oliveira, agente do 1.º B.º, praticou actos dignos de louvor, nomeadamente, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma.

António de Oliveira, agente do 1.º B.º, praticou actos dignos de louvor, nomeadamente, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma.



Manuel António Pereira, agente do 1.º B.º, praticou actos dignos de louvor, nomeadamente, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma.

Manuel António Pereira, agente do 1.º B.º, praticou actos dignos de louvor, nomeadamente, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma.



José António Silva, agente do 1.º B.º, praticou actos dignos de louvor, nomeadamente, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma.

Manuel António Pereira, agente do 1.º B.º, praticou actos dignos de louvor, nomeadamente, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma.



António Augusto Oliveira, agente do 1.º B.º, praticou actos dignos de louvor, nomeadamente, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma.

António Augusto Oliveira, agente do 1.º B.º, praticou actos dignos de louvor, nomeadamente, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma, tendo sido nomeado chefe de turma.





Manuel Augusto Aguiar, estudante de 2.ª série, graduado em 1938, com honras, foi um brilhante aluno do curso de Engenharia de Minas e de Geologia, tendo se graduado em 1942, com honras, em Minas Gerais, e em 1943, em São Paulo, em Engenharia de Minas.



Francisco Antonio Aguiar, de 2.ª série, graduado em 1938, com honras, foi um brilhante aluno do curso de Engenharia de Minas e de Geologia, tendo se graduado em 1942, com honras, em Minas Gerais, e em 1943, em São Paulo, em Engenharia de Minas.



Manoel Augusto Aguiar, de 2.ª série, graduado em 1938, com honras, foi um brilhante aluno do curso de Engenharia de Minas e de Geologia, tendo se graduado em 1942, com honras, em Minas Gerais, e em 1943, em São Paulo, em Engenharia de Minas.



Manoel de Almeida Aguiar, de 2.ª série, graduado em 1938, com honras, foi um brilhante aluno do curso de Engenharia de Minas e de Geologia, tendo se graduado em 1942, com honras, em Minas Gerais, e em 1943, em São Paulo, em Engenharia de Minas.



Manoel de Almeida Aguiar, de 2.ª série, graduado em 1938, com honras, foi um brilhante aluno do curso de Engenharia de Minas e de Geologia, tendo se graduado em 1942, com honras, em Minas Gerais, e em 1943, em São Paulo, em Engenharia de Minas.



Francisco Aguiar, de 2.ª série, graduado em 1938, com honras, foi um brilhante aluno do curso de Engenharia de Minas e de Geologia, tendo se graduado em 1942, com honras, em Minas Gerais, e em 1943, em São Paulo, em Engenharia de Minas.



Manoel Augusto Aguiar, de 2.ª série, graduado em 1938, com honras, foi um brilhante aluno do curso de Engenharia de Minas e de Geologia, tendo se graduado em 1942, com honras, em Minas Gerais, e em 1943, em São Paulo, em Engenharia de Minas.



Manoel Augusto Aguiar, de 2.ª série, graduado em 1938, com honras, foi um brilhante aluno do curso de Engenharia de Minas e de Geologia, tendo se graduado em 1942, com honras, em Minas Gerais, e em 1943, em São Paulo, em Engenharia de Minas.



Manoel Augusto Aguiar, de 2.ª série, graduado em 1938, com honras, foi um brilhante aluno do curso de Engenharia de Minas e de Geologia, tendo se graduado em 1942, com honras, em Minas Gerais, e em 1943, em São Paulo, em Engenharia de Minas.



Manoel Augusto Aguiar, de 2.ª série, graduado em 1938, com honras, foi um brilhante aluno do curso de Engenharia de Minas e de Geologia, tendo se graduado em 1942, com honras, em Minas Gerais, e em 1943, em São Paulo, em Engenharia de Minas.

NOMEAÇÕES

PROMOÇÕES

Via de Minas - Serviço de Guerra: - Joaquim Ribeiro, João Augusto e José Augusto, com-
mandantes.

DEMISSÕES

Serviços militares: - Sr. Miguel Pedro Salgado Ligeiros de Oliveira, antigo voluntário no Exército,
desempenha o posto.

REFORMAS

Forças das forças armadas: - Felício Augusto, comandante; Álvaro de Sá, guarda p. r.; Carlos
de Almeida, guarda p. r.; Antônio de Almeida, comandante; Sebastião Lourenço, comandante; João de Sá, coman-
dante; José Augusto, comandante; Francisco Antônio Freitas, comandante; Augusto Franco, capitão.

FALCIMENTOS



Joaquim de Sá, antigo comandante do 1.º Batalhão de 1.ª Classe, 1.º Regimento de Infantaria, com o posto de capitão em 1.º de maio, e com o posto de major em 1.º de maio, e com o posto de tenente em 1.º de maio, e com o posto de capitão em 1.º de maio, e com o posto de major em 1.º de maio, e com o posto de capitão em 1.º de maio.



Francisco Augusto, antigo comandante do 1.º Batalhão de 1.ª Classe, 1.º Regimento de Infantaria, com o posto de capitão em 1.º de maio, e com o posto de major em 1.º de maio, e com o posto de capitão em 1.º de maio.



João Augusto de Sá, antigo comandante do 1.º Batalhão de 1.ª Classe, 1.º Regimento de Infantaria, com o posto de capitão em 1.º de maio, e com o posto de major em 1.º de maio, e com o posto de capitão em 1.º de maio.



Álvaro Augusto, antigo comandante do 1.º Batalhão de 1.ª Classe, 1.º Regimento de Infantaria, com o posto de capitão em 1.º de maio, e com o posto de major em 1.º de maio, e com o posto de capitão em 1.º de maio.



Luciano de Sá, antigo comandante do 1.º Batalhão de 1.ª Classe, 1.º Regimento de Infantaria, com o posto de capitão em 1.º de maio, e com o posto de major em 1.º de maio, e com o posto de capitão em 1.º de maio.



Álvaro Augusto, antigo comandante do 1.º Batalhão de 1.ª Classe, 1.º Regimento de Infantaria, com o posto de capitão em 1.º de maio, e com o posto de major em 1.º de maio, e com o posto de capitão em 1.º de maio.

Sumário

Este ou esse...

Exercícios para as várias seções do Prof. António José Mendes das Neves e Maria de Figueiredo

O espírito da lei da República foi escrito em artigo editado no S. P. Prof. Dr. Egas Moniz

Das Neves de 1910

Problemas agrícolas: Neves Neves—Antonio Neves

Relatório do Conselho de Fomento de Lisboa, por António Mendes

Lá por lá...

Resolução Legislativa de 1911, por António Mendes

Resolução em matéria

Cartas ao Editor

O espírito da lei, por António Mendes

Os temas habituais: A República em perspectiva de António de S. P. e S. P.

Nota de Mendes, por José Lourenço

O movimento das instituições da Câmara Municipal

Os artigos

Resolução legislativa de 1911 do S. P.

Resolução

Resolução e Resposta

Resposta

Os artigos—As cartas, um estudo de António Mendes, de Portugal, com os temas das instituições de França, Alemanha, Suíça, Espanha, Itália, Suíça, Inglaterra, Holanda, Itália e Bélgica

Companhia União Fabril

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

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

FERRAGHINI E FERRAMENTAS

União para o comércio e indústria

— para o comércio geral —

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

UNIAO DE COMERCIO, INDUSTRIA E MANUFATURAS
UNIAO PARANAO E COMERCIO PARANAO

BRASILEIRA, PORTUGAL, SINGAPORE
— de cabotagem e frete —

Telavira, Lopes & Neves, L.^{da}

QUILÓMETROS E GALPÕES

União para o comércio e indústria

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

UNIAO DE COMERCIO, INDUSTRIA E MANUFATURAS
UNIAO PARANAO E COMERCIO PARANAO

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

UNIAO DE COMERCIO, INDUSTRIA E MANUFATURAS
UNIAO PARANAO E COMERCIO PARANAO

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

VINHO O PALACIO IMPERIAL



União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

FÁBRICA IMPERIAL

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

Schmmer & Co., L.^{da}

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —



União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

ELVAS

HOTEL ALENTEJO

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

União de São Paulo, Bahia, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco.
— Santos e Ilhéus —

BATERIAS



a Melhor escolha
a Melhor qualidade
15 ANOS
DE FABRICAÇÃO
EM PORTUGAL

PILHAS SECAS



SAFETY - RESISTOR - CELULOSA
ZINCO - CARBON - ZINCO - CARBON
ZINCO - CARBON - ZINCO - CARBON
ZINCO - CARBON - ZINCO - CARBON
ZINCO - CARBON - ZINCO - CARBON

SEMPRE QUE TIVER



Costa, Silva & C., L.^{da}

A melhor casa especializada em
EMPANQUES — BORRACHAS
— — — E **CORREIAS** — — —

Importadores dos melhores
SILICO OILS

Edif. Largo de Conde D. João, 18-20
Rua de São Paulo — Telefone 10000
L. — 1 — 20 — 22 — 23 — 24

Sociedade Textil do Sul, L.^{da}

Ind. Text. — Fiação e Tecelagem

Rua da Praia, 222-L. e 223-L — LISBOA
Tel. 4898



Sociedade limitada de
Fiação e Tecelagem
em Alentejo
e da
**Fábrica de Estamparia, Tintura,
Branqueamento e Acabamento**
de Têxteis

COMPANHIA DE SEGUROS A NACIONAL

A mais antiga Companhia
Portuguesa de Seguros de Vida

Capital e Reservas
200.000 contos

Sede em Lisboa
RUA DA LISBOA, 18
Lda. P. L. C. ZEPHYRA



Estabelecida nos seus princípios
de Fidei — Prae de Libertate, 1861
Em Lisboa: Rua Ferreira Borges, 78

Seguros de vida, acidentes pessoais, incêndio, agri-
cultura, marítima, automóvel e responsabilidade civil