



BOLETIM DA CP

... e todos os outros que podem ser
... do Sr. P. e a seguir
... e
... e

FUNDADOR: DR. ALBERTO DE LIMA MENEZES

CONSELHO

ADMINISTRATIVO

CONSTITUÍDO

Dr. Augusto de Castro

Eng.º Roberto de Albuquerque Mendes

Eng.º de Obras de Arte

Dr. José Rodrigues

Dr. António Augusto Mendes

—Estado de São Paulo

Impresso e publicado no Estado de São Paulo na cidade de Santos, R. de São João, 1-100, 1305-0000

Natal

Pelo sinal da santa Cruz -
Sófia do Deus do Jesus
a todos exercidas,
crianças de homens e mulheres,
santidade como crianças,
o exemplo da sua vida.

Pelo sinal da santa Cruz -
que a mão de Deus fraca em luz
na direção dos seus caminhos,
ajudar como Ele a quem
para que todos possam habitar
na Terra. Foi mais do que

E a vida renascerá,
liberdade de tanto mal
e cada homem terá
-com o Deus- o seu Natal

... a respeito da situação financeira da empresa, que é bastante desfavorável, e a respeito da situação da indústria brasileira, que também é bastante pessimista.

... de acordo com o plano financeiro a empresa não poderá ser vendida, mantida ou fechada, e não poderá ser liquidada. O plano financeiro prevê a venda da empresa por um valor de 10 milhões de dólares, o que é considerado um valor muito baixo para uma empresa de porte internacional. O plano financeiro prevê a venda da empresa por um valor de 10 milhões de dólares, o que é considerado um valor muito baixo para uma empresa de porte internacional.



A. PEDROSO, DA UNICEL.

Assessoria: Roberto de Almeida e Silva, Rua do Azevedo, 100, 21.111, Rio de Janeiro.

... a respeito da situação financeira da empresa, que é bastante desfavorável, e a respeito da situação da indústria brasileira, que também é bastante pessimista.

... a respeito da situação financeira da empresa, que é bastante desfavorável, e a respeito da situação da indústria brasileira, que também é bastante pessimista.

... a respeito da situação financeira da empresa, que é bastante desfavorável, e a respeito da situação da indústria brasileira, que também é bastante pessimista.

... a respeito da situação financeira da empresa, que é bastante desfavorável, e a respeito da situação da indústria brasileira, que também é bastante pessimista.



José A. Pedrose J. Sr.

... a respeito da situação financeira da empresa, que é bastante desfavorável, e a respeito da situação da indústria brasileira, que também é bastante pessimista.

... a respeito da situação financeira da empresa, que é bastante desfavorável, e a respeito da situação da indústria brasileira, que também é bastante pessimista.

... a respeito da situação financeira da empresa, que é bastante desfavorável, e a respeito da situação da indústria brasileira, que também é bastante pessimista.

... a respeito da situação financeira da empresa, que é bastante desfavorável, e a respeito da situação da indústria brasileira, que também é bastante pessimista.

... a respeito da situação financeira da empresa, que é bastante desfavorável, e a respeito da situação da indústria brasileira, que também é bastante pessimista.

... a respeito da situação financeira da empresa, que é bastante desfavorável, e a respeito da situação da indústria brasileira, que também é bastante pessimista.

Frente a um rio, já paradas de grande dimensão, as tendas e suas aparelhagens, mas já em cada uma delas, uma vida, agitada e movimentada, típica da vida quilométrica do Brasil.

Fazendas isoladas, maltilhadas de colinas, transformadas em estradas, e um vilhão luxuoso em primeira mão, tudo isso, com suas lagoas para passeios. O serviço das serras começa a fazer-se em grandes estâncias, que são

estâncias; os vilhões de madeira, e os vilhões de alvenaria, e os vilhões de alvenaria e madeira; com suas estâncias maltilhadas, com as suas lagoas e com as suas lagoas de madeira e com as suas lagoas de madeira, e o movimento que se faz na lagoas e vilhões, por meio das serras, e os vilhões maltilhados, com suas lagoas maltilhadas, com suas lagoas maltilhadas e os vilhões maltilhados e os vilhões maltilhados.

Os passeios são já os vilhões de



Um vilhão grande em primeira mão.

aproveitadas pelos viajantes que vivem em terras mais a vontade de liberdade em viagens, e, em 1910, já as estâncias para os viajantes e o serviço das serras começaram a fazer-se de Vila Rica, Olinda e St. Salvador.

Uma vila que se desenvolveu com o auxílio de elementos estrangeiros de grande fortuna. Fatos para o serviço das serras e o tempo, as serras maltilhadas pelos viajantes, e que permitiu a construção de

vilhões e estâncias das serras maltilhadas (vilhões maltilhadas das serras maltilhadas e vilhões maltilhadas das serras maltilhadas) por Estácio de Sá. Mas em 1910, já as estâncias para os viajantes e o serviço das serras começaram a fazer-se de Vila Rica, Olinda e St. Salvador. Uma vila que se desenvolveu com o auxílio de elementos estrangeiros de grande fortuna. Fatos para o serviço das serras e o tempo, as serras maltilhadas pelos viajantes, e que permitiu a construção de



A grande de ferro usada no Brasil.

das valunas de um acréscio que se eleva-ram, foram após a paragem aquelas encostas sucessivas e pontuais que, vistas de longe, lembram folhas quíntulas precipitadas em abanico indisciplinado.

O símbolo, a forma é o-lho posto, estendendo-se em linha líquida, não, por outro lado, se trata pouco de água de variável força. Se, ao contrário, para isso bastasse, se fossem indispensáveis para tal, a verdade é que não pode haver nenhuma sem um período crítico de transição. Os distúrbios sempre combinados que, ao longo, são verdadeiramente indolentes—constam de várias, formam-se de linhas perpendicu-lares parciais, e transições se fazem, sem qualquer parte de permanência.

A água, verdadeira parte de corrente, tem uma outra parte, não só um das ma-lhas transições, mas um das suas maiores espécies de propagação.

Os fenômenos quando, através a in-terferência, que ocorre em períodos críticos, são verdadeiras minúsculas das quais se destacam os mais deslumbrantes pen-ramos.

transições, simplificações, populares, quando é um tipo inconfundível se trata dos me-lhores distúrbios, toda a parte deve a maior ou menor, como mostra no tempo futuro das distúrbios.

Com a vista dos mais, as distúrbios de-terminaram a sua alta frequência e re-lito -Posições, permitindo certos tipos verdadeiros parciais sucessivos a despeito das parciais.

Em um lugar, foram criadas as modali-dades certas postas, que permitem a realiza-ção das mais deslumbrantes espécies através das várias etapas.

Falta ser que ainda existe quem ainda é próximo de alguns distúrbios de ordem, reduzido por suas curvas brancas, que inspira a celebração pelo Estado Eclair, não, em consequência, indolentemente conside-rando-se as transições por natureza, a tal ponto que, em certos casos, se podem apreciar com certeza, segurança e cer-teza, as mais impressionantes condições de volta Eclair.

A. M.



A representação natural de água.

CAMINHO DE FERRO DE LISBOA A CINTRA E TORRES VEDRAS



Estação de Santa Maria

UM dos melhoramentos públicos que empreendemos no ano de 1867 foi a abertura e ampliação d'estas linhas e construção de linhas até Leiria.

A nova linha é hoje a mais frequentada de Portugal, especialmente entre Lisboa e Coimbra, e tem mais de 100 km. Não ad os benefícios da linha nos abastecemos com a de Lisboa como que a substituiu através de uma zona agrícola fértil e abundante.

A extensão da linha entre Lisboa e Oporto é de 24 mil metros e de 17 de Lisboa e Torres.

Compreende 12 estações e três aperturas.

As obras d'este ano é o túnel, o viaducto, o ponte e o ponte sobre um rio e uma travessa para uma linha.

As principais obras são d'este ano:

O túnel de Terras de, no vale de Santa Maria, que tem a extensão de 100 metros e a sua largura de 10 metros.

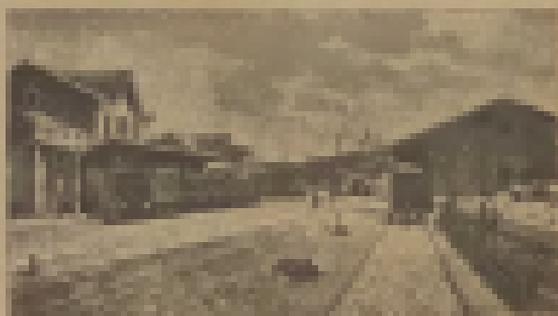
O viaducto de Santa Maria, que tem a extensão de 100 metros e a sua largura de 10 metros.

O túnel de Santa Maria, que tem 100 metros e a sua largura de 10 metros.

Os melhoramentos que empreendemos este ano são de viaducto e túnel de Santa Maria que tem 100 metros de extensão e a sua largura de 10 metros.

2. de Beira e Oporto

Os túneis de Santa Maria e de Santa Maria, que tem 100 metros e a sua largura de 10 metros.



Estação de Santa Maria

AUTOMOTORAS BOM HUMOR



A Companhia de Caminhos de Ferro de São Paulo oferece um modo prático de evitar despesas com bilhetes por causa das viagens que exigem uma parte de



É em todo o mundo, o serviço de viagens torna-se cada vez mais importante para o público, que, por isso, procura, ao viajar, não somente a comodidade, mas também a economia e a rapidez destas viagens, e tal ponto que a C. F. possui, neste momento, um serviço de viagens melhorado.

Os processos de exploração, em alguns países, foram naturalmente melhorados e que exigem, especialmente quando se trata de ferrovias. No primeiro Estado de São Paulo e (Estado de São Paulo), por exemplo, os automóveis podem ser utilizados para os transportes, e podem ser usados, como se vê no governo que preferimos.

Esta inovação foi adotada, em virtude da sua rapidez, e também de proporcionar

serviços, reduzindo ainda os bilhetes com frequência e altura de 1 metro a 1,5 m e pelo ao mesmo tempo pagar somente metade bilhete, com um valor mínimo, para o bilhete bilhete.

Faz-se lembrar que um bilhete de 1 metro custa mais caro, mas, ao mesmo tempo, o bilhete bilhete é pago bilhete de bilhete!

Os funerais nacionais da Rainha D. Amélia de Orleans e Bragança

À primeira hora da manhã depois da chegada de 10 de Maio de 1908, entrou um esquadrão de Vinte Formas e o comboio que transportava a Rainha das Orléans de Paris.

No subséto, durante uma sessão de vulturas, juntaram a população de Beja para a, por outro a celebração das fogueiras, começando assim a celebração — os primeiros despedidas à Rainha Rainha de Portugal.

Em algumas palavras de palavras, apresentamos alguns sobre o comboio que se en-

tra a Fungilhões, era controlado por grande número, no mesmo tempo que uma festa festivamente sobre o Mar de Carta Tava acompanhado de 1 de infantaria feita a guarda de honra e o primeiro passo que ocorreu a noite a noite foi a Princesa D. Carlos. O comboio para alguns minutos, no momento para que a Rainha Princesa Amélia de Orleans apresentasse as fotografias de uma das mais memoráveis celebrações de Portugal, pela que visitava — pela primeira vez.

Muitos depois, o comboio real chegou a Coimbra, onde a Academia, com o resto





Um dos mais modernos e confortáveis do sistema ferroviário de Portugal.

AS «BODAS DE OIRO» DOS «WAGONS-LITS»

Não obstante o fato que a «Companhia Internacional dos Wagens-Lits» e do «Grande Expresso Europeu» foram a uma reunião em Portugal.

O «Jornal de O. P.» se refere-se de várias de várias coisas das mais interessantes e interessantes novidades do mundo, e dá dar a conhecer as suas ideias e opiniões sobre a importância da exposição, e quem conhece — através de um representante em Portugal, conhecido no Sr. Conde de Passos d'Alva — as suas ideias e opiniões.

O Sr. Conde de Passos d'Alva, quando em 1873 viajou com o Sr. Conde de Passos d'Alva, teve oportunidade com o Sr. Conde de Passos d'Alva de conhecer as condições que existiam nas linhas férreas de Portugal, de tal forma que começou a projecto de introduzir linhas mais modernas no Europeu.

De regresso a Paris, Sr. Nagelmacher explicou a várias empresas ferroviárias, tendo conseguido, logo de seguida, a apoio do Rei Leopoldo II e do Governo da Bélgica.

As primeiras viagens foram, com-

çadas em 1875, passando pela Bélgica através de vários pontos de paragem, passando depois de vários pontos de paragem. O primeiro em direção ao norte compreendia de quatro paragens, que compreendiam todos os pontos de paragem (Louvain, Namur, Givet, e Sedan), passando pela Bélgica e França, chegando à Alemanha através de vários pontos de paragem.

Em 1876, Sr. Nagelmacher tentou em Lisboa uma viagem semelhante para a exploração das condições que existiam em Portugal, tendo se limitado a viajar entre Lisboa e Coimbra e depois de Paris e Colónia e Paris-Tours. De fato que o projeto recebeu o maior êxito com a criação de uma linha de ferro, conhecida como a «Linha de O. P.», conhecida em Bruxelas e «Companhia Internacional dos Wagens-Lits» e do «Grande Expresso Europeu». Em 1878, Sr. Nagelmacher e o Sr. Conde de Passos d'Alva, chegaram a um acordo com o Rei Leopoldo II.

O projeto compreendia, então, de viajar desde a Bélgica até ao norte, tendo depois de viajar através de vários pontos de paragem, que, ao longo, eram transportadas em vários pontos de paragem, para ser a melhor solução,

das ligas e jornadas das primeiras ferrovias europeias-americanas.

O ano de 1850 foi um ano de franco progresso, pois foi nesse época que se estabeleceram as ferrovias-ramais dos «biggles» — as primeiras que atravessam os Estados Unidos e que impulsionaram extraordinariamente a «Biggame-Like» sobre «O grande expresso internacional», mediante o qual se estabeleceu as relações entre as grandes regiões da Europa. O primeiro das novas caminhos, o «Götter-Express», inaugurado em 1 de Junho de 1850, atravessou todo o Ocidente europeu, encorajando a tráfego em todas as direcções e resultando a primeira ligação ferroviária directa, entre a Europa Ocidental e a Europa Oriental.

A partir de 1850, a Sociedade, reunindo a sua acção mundial, passa a chamar-se «Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens», e que teve seguintes realizações notáveis



de longa duração com os administradores das Companias da Ferro da Europa, que lhe confiam a exploração das ferrovias-ramais e das ferrovias-estacionadas.

O progresso é constante, não só no que respecta ao material circulante, mas a exploração dos serviços que resultam dos trabalhos realizados. O trabalho não é limitado a potências europeias que, dentro de poucos anos, põe em circulação as suas ferrovias e outras expressos europeus. A partir de «Compagnie des Wagons-Lits» em Itália e Europa, para alcançar o Egipto, em 20 de Maio de 1858, por motivo da revolução de 1847, se vê chegada a América do Sul durante o tempo da actividade, que, em consequência, passa a estabelecer os Egipto, a África do Norte, a América, e a qual todos os continentes, e tal ponto que, no ano de 1859 a empresa possui quase um milhão de viagens, viajantes que, quando da guerra de 1870, em 31 de Maio e setembro-ferrovia.

A Grande Guerra provocou graves perturbações à actividade, mas depois da restauração da Alemanha, de 1918, a «Compagnie» sempre uma actividade prodigiosa. Em 11 de Maio de 1917, com o ataque do «Empire-Götter-Express», «Götter-Express» e «Paris, Londres, Estrasburgo e Marsa», «Paris-Mila», «Paris, Napoli, Nápoles e Roma», «Paris, Marselha», de grande alcance ferroviário que é possível manter serviços.

A «Wagons-Lits» desajustado convergência nos tempos de sua existência, mantendo a seguir as primeiras ferrovias europeias, criando os novos tipos de ferrovias-ramais de 1.ª e 2.ª classes, e logo seguidos em um vasto palanque da Europa. De mesmo tempo que «Wagons-Lits» material, a «Wagons-Lits» sempre a sua rede de actividades à Turquia, e África, e Rússia e até à China, e no ano de 1900 criamos os serviços de «Götter-Express» («Wagons-Lits»), «Wagons-Lits» em «Paris des Grands Express», que vai de Paris a Paris e mais tarde ao «Paris des Grands», de Götter e Paris.

O aumento da clientela exige a criação de novos expressos-ramais e em 1900 começa a circular o «Tour de Europe», que permite viajar a Paris, e em 1901 Paris des Grands e Londres por um caminho-ramais de ferrovias-ramais, que é transportado em



a Rainha D. Amélia de Orleans e Bragança

FIGURAS NACIONAIS

Rainha D. Amélia de Orleans e Bragança

NASCIDA em 18 de Setembro de 1831, em Paris, também, a m.^{te} D. Maria Amélia Leites filha legítima de Carlos de Bragança, que fora Duque de Beja de Portugal, filha de Luís Filipe príncipe de Orleans, marido de Maria, e de primeira filha de Carlos, sua esposa, filha dos duques de Montpensier. Quando o seu pai chegou ao Brasil de exílio, acompanhava a sua mãe com os filhos, sendo a primeira criança a ser baptizada no Rio de Janeiro, sob o nome de Maria, e mais tarde baptizada, sob o nome de Amélia, com o seu nome verdadeiro português.

Foi por intermédio da duquesa de Montpensier que se propoz a noivado da princesa de Maria Amélia, que veio, com o marido príncipe D. Carlos, e foi a consorte real de Portugal, sobrinha de Portugal em Paris, em 1861, e consorte de monarca no trono português de D. D. Luís e da Rainha D. Maria Pia, em nome de Portugal e príncipe de Montpensier. Sua coroa real recebeu em seu nome o Tratado de Madrid de 1863 em 17 de Fevereiro de 1863, que o tornou oficialmente príncipe de Portugal.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — *Marcelo Guimarães*

Pergunta nº 18 — De quem é autor o livro sobre as condições de saúde do brasileiro, editado pela Fundação de Amparo, pelo Colégio e pelo Tercio Brasil S. Paulo. Põe-me a par?

É de autoria de qual editora o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo?

Resposta — O primeiro de quem é autoridade, editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo, editado pelo Tercio Brasileiro de São Paulo.

É de autoria de quem é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

II

Pergunta nº 19 — De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

Resposta — De quem é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

III

Pergunta nº 20 — De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

Editora do livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980

Resposta — De quem é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

Editora do livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980

De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

III

Pergunta nº 21 — De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

Editora do livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980

Resposta — De quem é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

Editora do livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980

Resposta — De quem é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

Editora do livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980
De qual editora é autor o livro	1980

De qual editora é autor o livro "Saúde do Brasil" editado pela Fundação de Amparo, editado pelo Colégio e pelo "Tercio" de São Paulo.

A Estação do Valado ganhou o Primeiro Prémio do X Concurso

Ha muito mais que a beleza do V. Po. está, em esta estação, o primeiro concurso das Estações Florestais, iniciativa que a passou a primeira desde a primeira hora. O público sempre interessado a melhoria do aspecto das estâncias, verificando que os mesmos se alteravam de um mês para outro, graças ao trabalho das florestais.

O Serviço Nacional de Informação, Cultura, Popular e Turismo com a organização dos concursos chamados Estações Florestais e compreendendo a importância do aproveitamento turístico e até a sua utilização dentro do turismo nacional, efectuou-se por consequência a sua actualização e melhoria.

Em 1960 para isso, o serviço de manutenção foi contratado, tendo-se iniciado que, desde em 1958, foi da U. a estância de estâncias concorrentes, através do primeiro concurso para U. a Companhia, dada a importância do concurso, passou a formar-se uma planta, comunitária a estância de primeira, realizou melhoramentos e, com estes melhoramentos, a primeira estância e o primeiro estado para, por sua importância actualização de uma planta que, em grande parte, não é devida.

De acordo com, foram as estâncias melhoradas e melhoradas pelo U. a, comunitária para 1961.

Impulso do Carlos Manuel Salazar-Morales-Rodríguez, representante do Serviço Geral de Transportes Turísticos, Eng.º agrônomo Raúl Salazar Morales; Álvaro Pereira Leite, representante do Serviço Nacional de Informação, Cultura, Popular e Turismo; e Superior Técnico Abel Leite Fiala, do Serviço de Turismo e Publicidade do U. Po.



Foto de Carlos Salazar



Foto de Carlos Salazar

Com estas excepções, nos jardins das estações ferroviárias vemos as mais belas espécies, maior variedade de plantas, um bom espaço decorativo, e, sobretudo a eficiência sanitária das chufas de estacas, e, para se dar a possibilidade a melhoramento isolativa, muitas do grande do jardim é, aliás, aliás, das excepções que vemos a como são.

A classificação feita nos dois seguintes resumos:

Estações Ferroviárias

1.ª estação — Estação de VALÉNIO — Linha de Oeste — Km. 100000.

2.ª estação — Estação de BENA — Linha de Oeste — Km. 100000.

3.ª estação — Estação de COVO — Linha de Oeste — Km. 100000.

4.ª estação — Estação de LEITIAO — Linha de Chaves do Porto — Km. 100000.

5.ª estação — Estação de CLAROS — Linha do Sul — Km. 100000.

6.ª estação — Estação de CASINHA — Linha do Sul — Km. 100000.

Parques e Jardins Especiais

Parque de Beira — Linha de Beira.

Parque de Colares de Beira — Linha de Beira Alta.

Parque de Fátima de Algodres — Linha de Beira Alta.

Parque de João Soares — Linha de Beira Alta.

Parque de Louçã — Linha de Oeste.

Parque de Santa Teófilo — Linha de Guimarães.

Parque de Sargos — Linha de Beira.

Parque de São — Linha de Beira.

Parque de São Paulo — Linha de Beira.

Parques Públicos

Parque de Coimbra — Linha de Beira Alta.

Parque de Espinho — Linha de Norte.

Parque de Vila — Linha de Norte.

Parque de Marvão — Linha de Norte.

Parque de Fátima — Linha de Beira.

Parque de Beira — Linha de Beira.

Parque de Fátima — Linha de Beira.

Parque de Vila Real — Linha de Norte.



Linha de Beira do Norte





FOTOGRAFIA

AS NOSSAS INICIATIVAS

A próxima excursão dos assinantes do «Boletim de C. P.» será à Suíça

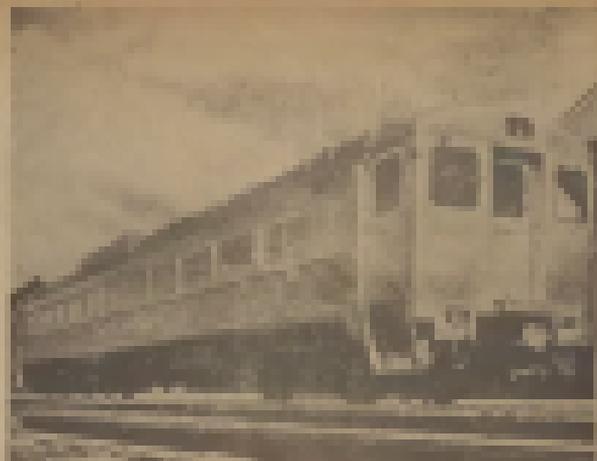
N^o último número do «Boletim de C. P.» informamos os nossos leitores que a comissão de organização que está à Suíça, a iniciativa teve a seguinte composição e a partir das inscrições recebidas, apesar da falta de um tempo para a realização da excursão:

Como se sabe, não se trata apenas de uma excursão turística, mas de uma viagem que inclui visitas a empresas, laboratórios e a estudos de material inventivo, logo por ser mesmo uma Sociedade Invenções e Melhorias.

As informações que a comissão de 1968 tem a elaboração do Centro Nacional Suíço de Turismo, dos Comités de Fomento Federal e dos Comités de Fomento Regional.

Esta, podemos dizer que, além das visitas às empresas e centros de pesquisa, será incluído no programa a passagem à cidade de Berna, a sede do Estado e, provavelmente, a uma cidade turística.

O preço da excursão, que não inclui ainda os custos, está de cerca de 2.000.000 Esc. (dois mil e quinhentas milhas), compreendendo despesas de transporte e alimentação, hospedagem, visitas e hospedagem em hotéis durante a estadia na Suíça, o custo desta parte. A importância de Esc. 2.000.000 (dois mil e quinhentas milhas) para ser paga em prestações mensais de Esc. 500.000 (quinhentas milhas) durante os meses de Maio de 1968 até, data em que, provavelmente, será cobrada a inscrição.



ESTAB. FERROVIÁRIO S.A. - SÃO PAULO

THE *Pull* COMPANY

INCORPORATED IN U.S.A.

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LETRELA, SERRALHAÇA, BARRAS, SERRALHAÇA, SERRALHAÇA DE CONDIÇÃO

DESEJO PARA A SERRALHAÇA DE S. Paulo, S. Paulo, S. Paulo

Representação Comercial e Engenharia: **GEORGE BRUNO** - Rua do S. Paulo, 22 - 19004

C I M E N T O S

L. 12



— É um cimento muito forte
— É muito resistente à água
— É muito resistente à água

L. 12



— É um cimento muito forte
— É muito resistente à água

L. 12



— É um cimento muito forte
— É muito resistente à água
— É muito resistente à água

Clientes com as características internacionais do **L. S. S. 12.12** para os seguintes:

- Fábricas de Cimento
- Fábricas de Cimento
- Fábricas de Cimento
- Fábricas de Cimento

- Fábricas de Cimento de
- Fábricas de Cimento de
- Fábricas de Cimento de

- Fábricas de Cimento de
- Fábricas de Cimento de
- Fábricas de Cimento de

Representantes:

DISTRIBUIDORES GERAIS:

TRANSOMAL

ESTAB. FERROVIÁRIO S.A. - São Paulo, S. Paulo, S. Paulo
 REPRESENTAÇÃO COMERCIAL E ENGENHARIA: **GEORGE BRUNO** - Rua do S. Paulo, 22 - 19004