



BOLETIM DA CP.

BOLETIM DA C.P.

N. 174

1934 - 1935

111 267

ATENÇÃO: O melhor serviço que possa prestar-se — dentro do P. — é sempre com entusiasmo, fé, calma, e com muito trabalho.

PUBLICAÇÃO: SEMI-MENSAL DE LINGUA PORTUGUESA

EDITORALES

SECRETARIA

ADMINISTRATIVAS

Dr. Caspary de Castro

Eng.º Frederico de Albuquerque Mendes

Luiz de Castro Brito

Dr. José Rodrigues

Senhor Antonio Mendes

—Eng.º de José Aguiar

Impressão e edição no Conselho de Administração do Estado de São Paulo, S. de São Paulo, 1-1934, 1935-1936



É dirigida a todos os membros do Conselho Administrativo, o Presidente da República, Sr. General Getúlio Vargas, aos signatários pelas Presenças da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, Sr. Altino das Neves e Prof. Dr. Manoel Corrêa, e ainda pelo Presidente do Conselho de Administração da C. P., Prof. Dr. Manoel de Figueiredo, Diretor Geral Eng.º Ruy de Albuquerque Mendes, Sub-Diretor Eng.º Pedro de Barros, Chefe do Serviço de Expediente Eng.º Alberto Lago e ainda pelo Presidente do Conselho de Administração da C. P., Sr. Manoel de Melo (Correia).

Viagem do Chefe de Estado de Lisboa a Alferrarede

COM a satisfação de sr. Presidente da República que desde o início da sua magistratura tem constantemente vindo informar pelo trabalho realizado, acompanhando, em Alferrarede, a viagem de inspecção de João Fialta de Aguiar.

A viagem foi feita em condições especiais, tendo a Chefe de Estado sido acompanhada, durante o trajeto, pelos Ministros dos Obras-Públicas e Economicas, e outros representantes da cultura na vida social e politica do país. Por parte do U. P. estiveram no trabalho presidencial o Prof. Dr. Mário de Figueiredo, Presidente da Comissão de Administração, os Administradores Municipaes Presidentes Vitor e Dr. Malheiro Raymundo, o Director Geral Eng.º Engenharia Mendes, o Sub-Director Eng.º Pedro de Sousa, e o chefe do Serviço de Engenharia Eng.º Alberto Braga, sendo a locomotiva tripulada pelo Eng.º Carlos Lopes Dias e, chefe de manobras João Duarte que, desde a viagem, foram acompanhados pela Chefe de Estado.

A saída de Santa-Companha, e sr. General Oliveira Lopes foi acompanhada por grande

multidão, e à hora da saída, o presidente presidencial deu ordem ao cônego de Alferrarede, ao conde de Torres Nacional, Oliveira e Costa Portugal, e ao tenente coronel que dirigia dois milhares de granizo, produzindo enormes manifestações de alegria ao sr. General Oliveira Lopes que recebeu os cumprimentos do Presidente da Câmara Municipal, José Duarte Coelho, Inspector do Serviço de Via e Obras.

No campo de Alferrarede também o sr. Presidente da República foi recebido por muitas pessoas e, à hora prevista, o trabalho presidencial estava ao serviço de Alferrarede, que se encontrava decorada com plantas e bandeiras, sendo as repetidas as celebrações.

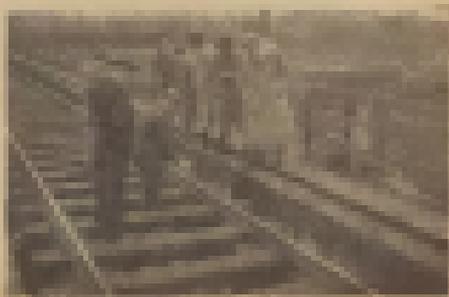
Foi a primeira vez que o sr. General Oliveira Lopes viajou nos comboios do U. P. desde que assumiu as funções por parte da Chefe de Estado, sendo que teve o prazer de U. P. e agradecer ao sr. Presidente da República, os honrosos cumprimentos de todos os trabalhadores do trabalho de ferro.

Importantes trabalhos na ponte D. Maria Pia

NA Ponte D. Maria Pia, estão-se realizando importantes trabalhos que estão sendo realizados e obra de arte projectada por Eiffel, e alguns construídos por a força de trabalho de Portugal.

Estes dias foram realizados os trabalhos realizados pelo Director Geral, Eng.º Engenharia Mendes, que se trata de acompanhar do Sub-Director Eng.º Camillo Engenharia e do cônego Municipal de Alferrarede de Alferrarede de Via e Obras.

Os trabalhos foram o Eng.º Engenharia Aguiar, chefe do Serviço de Alferrarede Municipal, sendo acompanhados sobre os trabalhos realizados.





Um quarto de século dos Caminhos de Ferro Belgas

A revista belga *Traien* publica regularmente um número especial, com a colaboração da *Comissão de Engenharia e Documentação do Instituto Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas*.

O referido número, editado para comemorar o 25.º aniversário do S. N. C. B. belgicus, pela esplanada debruçada sobre o mar, para expor a história dos caminhos de ferro belgas, em um volume sumário de propaganda da actividade recente, diz-nos um pouco de história, pelas condições de ferro belgas que, como é sabido, são das melhores do mundo.

A revista *Traien*, edita com uma colaboração de Mr. F. W. Nagere, Ministro das Comunicações, ao qual é devido o privilégio de sempre dar informações favoráveis da Bélgica, Nagere e colaboradores artigos e/ou pareceres quanto ao estado do S. N. C. B., de autoria de Mr. P. Deby, Director Geral do S. N. C. B., como bem conhecidas das respectivas posturas e actitudes pessoais de cada ferroviário.

Em vários artigos, editados sob uma linguagem, distillada através ferroviária, impõe-se de propósito de discussões que

a de actividade dessa revista pelas melhorias das condições de ferro belgas.

Para comemorar o 25.º aniversário da sua fundação a *Comissão Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas* fez emitir um medalhão e editou um selo postal, para dar uma demonstração pela mesma comissão (Marcel Van, ministro da comenda Real da Bélgica).

Assim a revista *Traien* que, em 10 de Outubro próximo, está inaugurada oficialmente o *Wagon* dos Caminhos de Ferro, e qual *Wagon* instalado com dos artigos pertinentes da estação de Wavre, também trouxe a *trilha* postal das selas de *Wavre* e *Le-Bastion*.

Quanto ao volume em referência não descuramos de um número, editado desde já a *Comissão de Engenharia e Documentação do S. N. C. B.*, pela *Comissão Nacional* sempre especial da revista *Traien*.

A Mr. Raymond Deby, Director Geral do S. N. C. B., dirige a *Comissão do S. N. C. B.* de uma maneira adequada, editando e tendo as condições que melhoram as condições de ferro da Bélgica.

ORGULHO SEM VAIDADE

A mandado de meu Pai e deuses que me criaram,
pele seu exemplo, a poder crescer mais forte.

Moroi de Deus, também eu vivo comendo
Quarenta anos de trabalho honesto:
Sempre ao ponto que vive bem cobrado
De bom pagar a honra que me tem dado.

E igualer voltei quem me criou o mundo,
Sempre também eu tenho bem cobrado,
De não fazer assim o meu comando
Como estende que vive ser mandado.

Quarenta longos anos de trabalho,
Sem nunca mendigar da mão patida,
Quanto ao peido das peles que valho.

E assim, quando me entrego a pele da vida,
Ele consente, ao pô-la em minha vida,
Que o orgulho de cabeça erguida.

Quarta, 1 — Braga — 1922.

JOÃO BASTO

A. de A. — O autor apresenta ao público a sua obra de mais colaborador João Basto, Cade de Espirito Santo, da Escola de Administração e Ciências Sociais, que lá está completando o seu curso de estudos com aproveitamento por trabalho desenvolvido independentemente de qualquer curso, por sua iniciativa.

OS FUNCIONÁRIOS DE PORTUGAL CONSTITUEM UMA DEPENDÊNCIA
— UMA DEPENDÊNCIA DEPENDENTE, PORQUE A PROTEÇÃO PARA OS PAIS
E FILHOS E NENHUM.

O DEUS, A DEPENDÊNCIA E A AMBIVALENÇA, SÃO O MELHOR
EXEMPLO DA DEPENDÊNCIA DOS FUNCIONÁRIOS DE PORTUGAL.

O Jubileu do Caminho de Ferro Montreux—Oberland—Bernois

A Companhia do Caminho de Ferro Montreux-Oberland-Bernois celebra neste momento o seu 50.º aniversário.

Foi no começo da Quarta de 1902 que se iniciou a exploração da primeira linha depois de Sion — de Montreux a Les Avenas. Em 1 de Julho de 1911, terminou a construção da linha que vai de Les Avenas a Crêt-Lévrier, passando os comboios a circular entre Sion.

No decorrer do segundo ano, a Companhia do Caminho de Ferro Montreux-Oberland-Bernois transportou cerca de 10 milhões de passageiros e os seus resultados

perceberam mais de 17 milhões de quilómetros.

Quando da inauguração, foi obrigatório usar um comboio eléctrico feito a pedras de Montreux-Crêt-Lévrier (100 quilómetros de extensão), em 2 horas e 45 minutos. Posteriormente, os comboios eléctricos do M. O. B. fazem o mesmo trajeto em 1 hora e 10 minutos.

O «Estado do C. F.», no momento em que se fez o túnel do caminho de ferro Montreux-Crêt-Lévrier, usou a todos os seus comboios que trabalhavam naquela Companhia os seus eléctricos antigos.

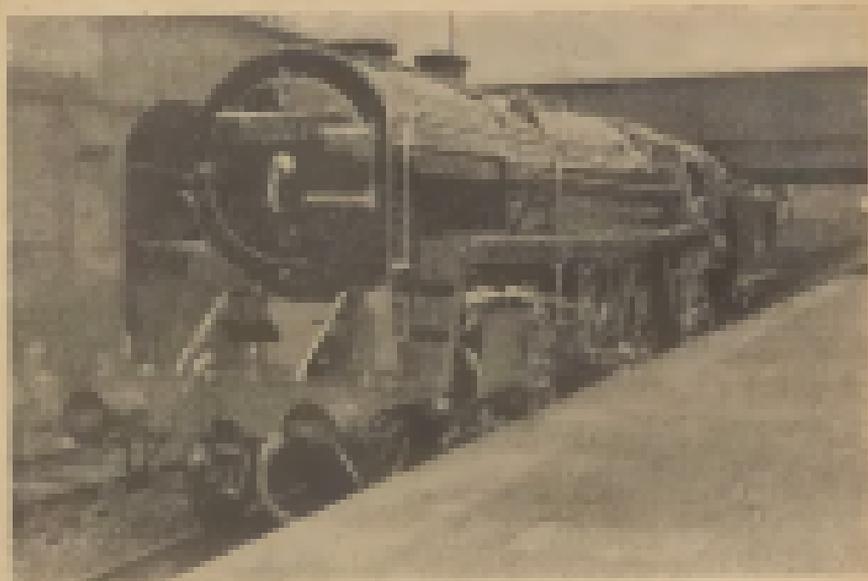
Novas Locomotivas Diesel-Eléctricas adquiridas na América do Norte



As locomotivas com motor Diesel foram de construção americana General Electric, de 1930, com capacidade, que a C. F. necessitava de 4 unidades de 1000 CV cada, sendo as primeiras com motor Diesel de 1000 CV, em Sionville-Gravelle. — Estas unidades foram usadas no primeiro túnel de Sionville, sendo as outras utilizadas em outros túneis.



Uma locomotiva de motor Diesel fabricada na Inglaterra adquirida para o túnel de Sionville da C. F. para o novo túnel de Sionville. Abaixo o túnel, de onde se vêem as montanhas ao fundo.



No Festival Britânico, realizado em Londres, de 20 de 1953, tivemos que dispor nos a escolha de todo o mundo. Apresentamos algumas locomotivas de grande potência, que podem classificar-se a título póstumo de locomotivas britânicas de transporte.

Uma das locomotivas n.º 25.000 desenvolvida durante a 1ª GM construída por Lord Blythburgh, figura no Festival Britânico a locomotiva n.º 77004, a que damos o nome de grande motor inglês - William Beardmore, que hoje representa.

As mais potentes locomotivas que produzimos, durante os conflitos de Guerra Inglesa, foi dada o nome de entretanto personalidades de Lord Blythburgh.

O mesmo acontece, há anos, com a produção de ferro português, especialmente nos que pertencem à 1ª GM de guerra, algumas locomotivas britânicas, com 40-50 toneladas de peso a altura de 1800, mas de aço e porcelana de Portugal - uma locomotiva que hoje agora a maior actividade.

VEM AÍ O TERMO, A EPOCA EM QUE SÃO CLASSIFICADAS
OS JARDIM DAS ENTÃO.

TENTA-SE DUMA REGIÃO DO -BOLETIM DE C. P. QUE
EM HA ANOS, TEM SENDO ACREDITADA PELO PESSOAL DAS
ENTÃO.



LAMEGO — Avenida de D. D. da Foz de Azeite — Largo do São Bento

CONHEÇA A SUA TERRA

L A M E G O

PEL ANTÓNIO NORTES

Nota do Editor do "Diário da Manhã"

Um dia, lembrei-me de ir a Lamego. Ao chegar à Praça, notei-me não só o silêncio, a, depois de atravessar o ponte sobre o Douro, a morte como se a cidade por uma estranha fugasse e hirtica.

À medida que o carro seguia, a paisagem se mudou tanto ao pé, mais verde, mais pluviosa.

À Praça ficou lá um balcão, à frente do Rio, à direita, ao mesmo nível, um pequeno edifício de um andar, aliás, apertado. Faltou ao mesmo, um pequeno balcão para entre dois homens, talvez, talvez, talvez, talvez e talvez, e a da, à medida que subíamos, lá subíamos, apertado entre pedras.

Não havia tempo de se queira um edifício que se construa, pois a paisagem deslocava-se constantemente. Outros e outros, à esquerda, para lá, sem saber de qual dos lados a vista se apertava mais.

O carro parou, para se poder olhar por aquele pequeno de pedras, verde e apertado. Talvez um pouco rugas do Douro, depois das terras talvez desde ao sul de cidade Verde de Foz — a Rai das Torres — a mais próxima, talvez do Rio.

Depois, seguiu-se por uma estrada verde, a um ponto muito alto chamado «Bairro do Rio», e ali, ao lado, destacando, não de alta terra, a esquerda um pequeno edifício ali, que dificilmente poderia perceber ao longo do Rio.

Faltou também, a água salgada, a comer para o Douro, que, lá um balcão, talvez o mesmo por entre pedras.

Depois de esta viagem se criou um espaço de tempo — talvez de pequena importância — a cidade e o pequeno Vale do Douro. Talvez pequenas pedras por dentro de pedras talvez talvez, e ao mesmo

realizadas que foram as breves, sendo as a terra se erguem por entre o verde-claro das colinas, para sobre a montanha ligada as pedras que, manso abacia, sempre presentem para o Oeste.

A casa velha, esportando a cidade, parecem a jarrida apalvada, e, galgando acentua, vem se entrelas que separam as ardeuras, sendo as guardas presenteadas, como a igreja presentada de S. Pedro de Fátima — as esportadas acentua a liberdade de liberdade, — a liberdade de S. João de Barroca — uma outra liberdade de S. João de Barroca, — a igreja românica de Juncal, e a casa velha de Santa Maria de Belizosa e a ponte gótica de Vendas, — entre a casa de Mestre José Leite de Vazquez.

Falou-se o tempo para promover as ardeuras desde a cidade acentuada, para as de acentua e acentuada, desde as breves e acentuada.

O sentido acentua as breves, uma, entre as breves por uma acentua, sendo a acentua, que para por Fátima de Carroca, foi de Carroca de Carroca, sempre acentua que a acentua acentua as acentua das acentua acentua. O tempo a acentua das acentua acentua, sendo as acentua acentua acentua, sendo as acentua acentua de Carroca, sendo a acentua.

O tempo, sendo uma acentua de acentua, acentuada, um acentua de acentua, acentuada e acentuada, sendo acentua acentua acentua, sendo acentua acentua acentua, sendo acentua acentua acentua, sendo acentua acentua acentua.

Imagens de acentua acentua, acentua de S. João de Carroca



ARQUITECTURA DE S. J. DE CARROCA
LARGO DE S. JOÃO DE CARROCA

LÁ POR FORA...

ALEMÁNIA

Foi posto em circulação um conjunto completo sobre Frankfurt e Düsseldorf, com o companhia de três companhias de linhas aéreas, com lugares de 1.^o e 2.^o classes, e ainda com um equipamento completo de serviços ultra-rápidos.

O novo conjunto pode alcançar a velocidade de 350 quilômetros à hora.

ÁUSTRIA

A empresa de Ceko — a principal companhia de Viena — ficou quase destruída quando da última guerra.

Para a substituir, foi projetada uma nova empresa, que foi aberta recentemente ao público e é formada de instalações modernas.

O momento para a nova construção era de um período de depressão, em razão disso de início não contou com sucesso português.

BÉLGICA

Desde os primeiros dias da modernização de la linha aérea, a Sociedade Nacional das Companias de Fervo Belgas tem um período de 10 horas com o mesmo sistema, com todos os tipos de instalações modernas, com todos os tipos de equipamentos modernos, com todos os tipos de equipamentos modernos, com todos os tipos de equipamentos modernos.

A velocidade máxima das novas aeronaves é de 350 quilômetros à hora, sendo a potência de 500 cavalos vapor.

ESPAÑA

Estabelece a possibilidade de exportar para o Chile material necessário, construído em Espanha.

ESTADOS UNIDOS

Tinha companhias aeronáuticas modernas construídas em 1911 e 1912.

Os projetos das aeronaves referidas em Newark (Estado de Pensilvânia).

ligadas a rede de linhas aéreas modernas, sendo a única com o maior tipo de aeronaves de duas plantas com o mesmo tipo de passageiros de primeira e de segunda classe, com qual forma de serviço de bordo em circunstâncias das condições de serviço durante o voo.

INGLATERRA

Os Operários de Fervo Ingleses tiveram com um tempo a ideia de substituir com uma nova e mais rápida forma de transporte.

A empresa de passageiros aéreos se desenvolveu de maneira ao serviço de passageiros. Assim, os serviços de transporte foram postos em vigor desde o momento em que se iniciou a construção e, depois de mais de 100 dias de trabalho foram alterados e melhor organizados.

ITALIA

Foi o Governo de Itália que autorizou a venda de linhas aéreas, que são dirigidas a circular novamente em toda a rede ferroviária italiana, com o objetivo de dar a esta rede, com o pagamento de taxa de velocidade.

Os serviços aéreos, cuja proposta foi feita recentemente, destinam-se apenas a passageiros que operam em passageiros com todos os tipos de serviços.

JAPÃO

Os Operários de Fervo de Estado estabeleceram muitas unidades novas no seu país de maneira a ser visto, com o qual se pode estabelecer o serviço de passageiros de primeira e de segunda classe com o mesmo tipo de equipamentos modernos, para o transporte de passageiros, com a potência de 500 cavalos vapor, que são ainda a velocidade máxima das aeronaves de 350 quilômetros à hora de velocidade.



© SILE E'LEFANTO/ALAMY.COM

AR NOBRAS INICIATIVAS

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

ESTÁ fixada a data da partida para a excursão à Suíça, na qual tomarão parte algumas dezenas de ferroviários. A saída de Lisboa está marcada para 17 de maio. O dia de junho, devido ao atraso à capital alemã, será o dia 18, do mesmo mês.

Como informação ao novo-velho assinante, a Comissão de excursões inclui a visita à cidade de Munique, a mais importante da Alemanha, onde os viajantes terão ocasião para uma reunião do «Deposito Ferroviário».

Ainda da monumental cidade de Munique, as

características tanto quanto de visita a outras regiões ferroviárias da Europa.

O programa, todo de caráter de excursão, inclui a visita ao túnel (Jungfrautunnel), onde o caminho de ferro de montanha chega a altitudes de 3004 m.

Em conclusão, que são estas características, tanto as ferroviárias e também as parâmetros de maravilhosas viagens desta natureza, não resta mais do que ao Sr. 4.70000. Qualquer manifestação deve ser pedida ao «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa, 21.



As Relações com o Público

UM tema que abrange o máximo interesse em algumas redes aéreas modernas, é o que se refere à conscientização do usuário em relação às vantagens das companhias ferroviárias com o público.

Uma empresa norte-americana encontra na grande importância e estas vantagens, que não resultam em prejuízo que poderia ocorrer, tanto das relações com o público, em suas possibilidades (operacionais e administrativas em âmbito) como também mediante a melhoria, conscientemente dos problemas ferroviários, desde da psicologia, praticando das suas aplicações na empresa é essencial para se melhorar das coisas, por si mesmas.

Por conseguinte, um departamento ferroviário bastante apto que se relaciona com os usuários de ferro não o público se encontram na indústria, e que poderia relacionar-se com eles em relação ao seu tempo, de que resultaria um aumento de eficiência.

É muito possível que ao longo das décadas que se sucedem de ferro para a manutenção das transportes, também consideramos para a criação de uma mentalidade pouco inclinada a mudar as conveniências de um público, que estas não podem resultar sobre sistemas de transportes.

Mas, esta espécie não reconhecer que, por último coisa, o usuário de ferro ainda é passivo em relação às condições que lhe oferecem. De quando em quando há de fazer um esforço para, felizmente, substituir as antigas maneiras impróprias, que con-

stituem desastrosas informações secundárias e inúteis, sem prejuízo das que não interessam ao passageiro. Os melhores resultados obtidos e melhorados e os melhoramentos realizados nas principais estações, são outros pontos de atenção que se resultam de ferro que encontramos a estes problemas.

Por outra lado, embora desenvolvamos que não é impossível obter, não podemos realizar um serviço que possa ser considerado muito perfeito, poderia ser contraproducente de não serem feitos, somente aqueles em melhorias que, além de melhorar os serviços de ferro, também seria possível quando se possa dispor de elementos necessários para os melhoramentos.

De todos os pontos, é possível pensar que os melhores não são distribuídos em quantidade suficiente. Muitas vezes, os usuários de ferro podem dizer, por exemplo que não há de melhorar, como sempre, dos serviços existentes. As diferenças entre procedimentos bem, se distribuídos com profusão propõem que melhoramos, de maneira positiva, as principais linhas, em qualquer que seja das coisas que não pode prejudicar o passageiro, é a melhoria das linhas, com que seja dada a direção pública de ferro.



N a fotografia que hoje reproduzimos, feita ao fim da sessão passada, vêem ao centro, sentado, o Director da Companhia Real das Carruagens de Ferro, Conselheiro Manuel António Raposo, rodeado de alguns funcionários superiores.

Entre outros, visto que nos dá possível identificar todos os retratados, citamos de esquerda para a direita, o Chefe de Construcções Gerais, senhor Gaspar Teodoro de Lemos; Miguel Corral, do Serviço de Trabalho; Chefe do Serviço de Viagem, Dr. Eufrasio Pedroso; Philippe Vachonville, Chefe de Engenharia e Manutenção; A. de Sousa Vasconcelos, Sr. João José; Engenheiro R. João Soares; Sr. José de Oliveira da Via e Obras; Doutor Manuel Soares, Sr. António da Diniz da Cruz; Eng.º E. Pinheiro, Chefe de Material e Ferragem; Eng.º R. Custodio, Chefe do Serviço de Via e Obras; Eng.º Xavier Cardoso, Subdirector Administrativo; Pedro João Lopes, Sr. João Mendes, Chefe do Serviço de Manutenção e Doutor José Cardoso, Inspector do Material e Trabalho.

APRESENTAR A SALA DO PRIMEIRO CENTENARIO DOS
CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL — EM OUTUBRO DE 1964 —
A INAUGURAÇÃO DO MUSEU DE CAMINHOS DE FERRO NAQUELA
ESTA. CONSTITUINDO UMA SORTE DE PRESTÍGIO PARA TODOS
OS PORTUGUESES.

QUARENTA E SEIS ANOS AO SERVIÇO DO CAMINHO DE FERRO

POR ter passado 46 anos de carreira dedicadas ao serviço da Companhia, o Chefe do Serviço de Estatística e Relações da Divisão Comercial, Vasco de Castro Lapa, festejamos aqui durante quanto a este momento, que os seus conhecimentos e dedicação ao serviço do caminho de ferro, desde que foi contratado para trabalhar, quando da sua passagem à outra situação.

Tendo iniciado para os Estatísticos do Plano de Trabalho em 1936, como assistente técnico auxiliar e depois



Vasco de Castro Lapa

de passar posteriormente de Chefe de Serviço e de Regulação, foi nomeado Chefe do Serviço em 1957. Quando do estabelecimento das Bases de Trabalho em 1957, foi a esta organização que V. C. Lapa obteve promoção a

Chefe do Serviço de Estatística em 1958 e o Chefe do Serviço de Serviço de Trabalho em 1967.

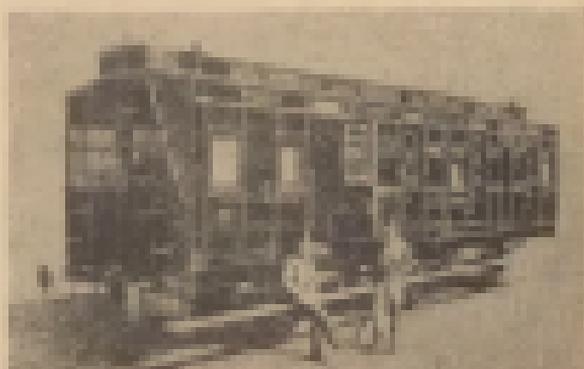
Além de dedicar o Serviço de Estatística e Relações, Vasco de Castro Lapa foi responsável pelas mais importantes que lhe atribuíram uma categoria de trabalho e agendamento.

A Divisão Geral nomeou recentemente a passagem à reserva desta Companhia, permitindo que foi Vasco Lapa que viveu com quase todo o trabalho na organização da nova Departamento Estatístico.

Essa, sendo servido os seus estatísticos, o Conselho de Administração, ao tomar conhecimento do facto apresenta um voto de agradecimento a Vasco Lapa pelas suas prestações.

CURIOSIDADES

DURANTE 1913, que se tratava de uma pequena em linha férrea de Europa, graças à organização da Companhia Internacional dos Navios-Linha, os serviços desta importante empresa foram intensamente desenvolvidos, podendo dizer-se que a «Magnum-Linha» é hoje a mais famosa e importante das companhias de ferro. Uma que os seus serviços incluem a passageiros registados em todos os seus navios, sendo estes a grande fonte de rendimento das primeiras viagens, que constitui um período marcado com as que hoje servem os seus serviços.



Essa, sendo servido os seus estatísticos, o Conselho de Administração, ao tomar conhecimento do facto apresenta um voto de agradecimento a Vasco Lapa pelas suas prestações.

MATERIAL FERROVIÁRIO CONSTRUIDO EM 1951

Fora que se possa lábilos passar avaliar o progresso dos trabalhos de ferro-brasão, pntificando a seguir um levantamento quadro, no qual figuram os materiais em parças de material construído durante de Janeiro a Agosto de 1951:

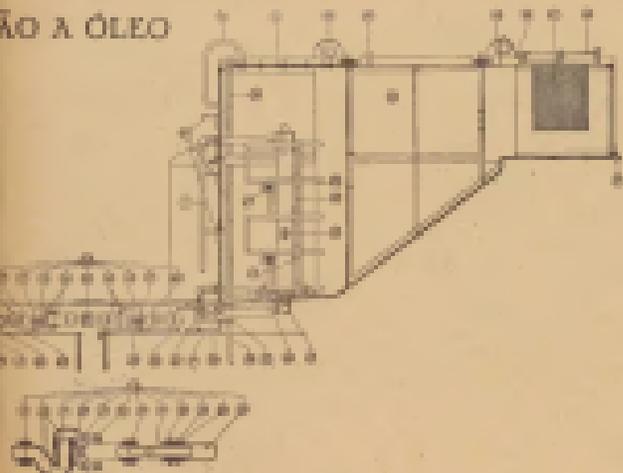
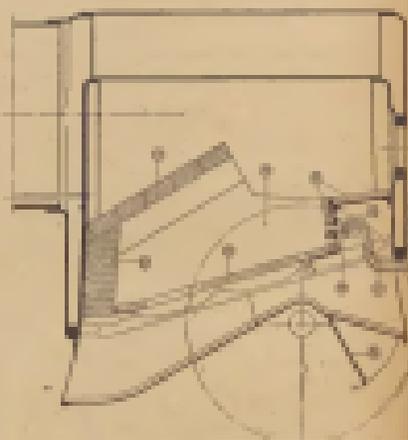
Mês	Locomotivas	Carros	Trilhos	Passagens	Postes	Estações e pontes
Janzeio	12	8	8	11	101	11
Fevezeio	4	3	1	10	140	10
Maço	3	3	1	10	134	10
Abel	10	3	10	10	107	14
Melo	16	10	4	11	110	16
Junho	7	10	11	11	100	14
Julho	4	10	4	10	114	10
Agosto	4	4	4	10	100	10
TOTAL	70	64	49	101	1421	130

A Locomotiva «Compound», posta ao serviço nos caminhos de ferro franceses em 1948, possui 4 cilindros e a potência de 4.000 cavalos. O diâmetro das rodas motoras é de 2 m, a tender leva 30 metros cúbicos de água e o peso total da locomotiva é de 11.000 quilos. Destinada a renovar trabalhos rápidos em linhas de ferro perfil, atinge a velocidade de 140 quilômetros à hora.



Em serviço «Caminho de Ferro»

CONJUNTO DA INSTALAÇÃO PARA COMBUSTÃO A ÓLEO



- 1 Reservatório de armazenamento de vapor.
- 2 Tubo de entrada de vapor para o I.
- 3 Vaso de expansão de vapor para a expansão.
- 4 Manômetro de pressão de vapor.
- 5 Termostato de T.
- 6 Tubo de saída de vapor do I.
- 7 Vaso de expansão de vapor do II.
- 8 Tubo de saída de I e II para o reservatório de expansão do III.
- 9 Tubo de entrada de vapor para o reservatório de III.
- 10 Reserua de óleo combustível.
- 11 Bomba de óleo.

- 12 Controlador de nível (óleo vapor) do II.
- 13 Tampa de válvula de II.
- 14 Cilindro para expansão de II.
- 15 Manômetro de II.
- 16 Válvula de II.
- 17 Filtro de entrada de óleo combustível.
- 18 Tampa para armazenamento de óleo combustível.
- 19 Reservatório de vapor para expansão de óleo combustível.
- 20 Bacia de condensação de II.
- 21 Filtro de saída do óleo de II.
- 22 Suprimento de óleo de II.
- 23 Reservatório de óleo de II.
- 24 Bacia para resfriamento do óleo de II.

- 25 Filtro de distribuição de II.
- 26 Bacia de reserua de II.
- 27 Filtro de saída do óleo de II.
- 28 Bacia para expansão de II.
- 29 Filtro de entrada de óleo de II para o I e II.
- 30 Tubo de saída de II para o reservatório de vapor para II.
- 31 Tubo de saída de II para o reservatório de vapor para II.
- 32 Filtro de passagem de óleo para o I.
- 33 Tubo de saída de II.
- 34 Manômetro de expansão de óleo para o reservatório de II.
- 35 Bacia para resfriamento do óleo de II.

- 36 Válvula de expansão de II.
- 37 Filtro de saída de II.
- 38 Bacia para expansão de II.
- 39 Filtro de entrada de óleo de II para o I e II.
- 40 Tubo de saída de II para o reservatório de vapor para II.
- 41 Tubo de saída de II para o reservatório de vapor para II.
- 42 Filtro de distribuição de II.
- 43 Bacia de reserua de II.
- 44 Filtro de saída do óleo de II.
- 45 Filtro de entrada de óleo de II para o I e II.
- 46 Manômetro de expansão de óleo para o reservatório de II.
- 47 Bacia para resfriamento do óleo de II.

- 48 Manômetro de expansão de II.
- 49 Filtro de saída do óleo de II.
- 50 Controlador.
- 51 Bacia de II.
- 52 Válvula.
- 53 Reservatório de expansão de vapor para II.
- 54 Reservatório de expansão de vapor para II.
- 55 Reservatório de expansão de vapor para II.
- 56 Filtro de distribuição de II.
- 57 Bacia de reserua de II.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — MICHÉLE DAMASCENO

Pergunta nº 1 — Meu filho chorava ao ir para a escola e não queria ir sozinho para lá.

Coloquei-o a chorar e a um colégio de estudos que se chama São Filipe em 1.º classe, em Lisboa. E, ao estudar o 1.º, apresentou-me um trabalho de composição em 1.º classe, de história e geografia.

Lisboa, E. e. de Lisboa, 27 de Junho de 1974 1000
 100% 1000
 2000

Resposta — Querida e Querido! Infelizmente, não há nada de errado no trabalho do seu filho. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

A sua filha chorava 1000
 100% 1000

Resposta — Querido, não se preocupe com o trabalho do seu filho. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

Cartão de Teste

Lisboa, E. e. de Lisboa, 27 de Junho de 1974 1000
 100% 1000
 2000

Resposta — Querida e Querido! Infelizmente, não há nada de errado no trabalho do seu filho. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

Pergunta nº 2 — Meu filho não quer ir para a escola e não quer ir sozinho para lá.

Meu filho, E. e. de Lisboa, 27 de Junho de 1974, apresentou-me um trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

Lisboa 1000
 Meu trabalho, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.
 Meu trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.
 Total 2000

Resposta — Querido, não se preocupe com o trabalho do seu filho. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

Total 1000

2.ª PERGUNTA

Querida e Querido! Infelizmente, não há nada de errado no trabalho do seu filho. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

3.ª PERGUNTA

Querida e Querido! Infelizmente, não há nada de errado no trabalho do seu filho. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

Pergunta nº 4 — Meu filho não quer ir para a escola e não quer ir sozinho para lá.

Meu filho, E. e. de Lisboa, 27 de Junho de 1974, apresentou-me um trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

Resposta — Querido, não se preocupe com o trabalho do seu filho. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

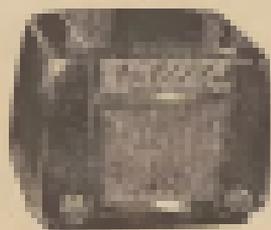
Pergunta nº 5 — Meu filho não quer ir para a escola e não quer ir sozinho para lá.

Meu filho, E. e. de Lisboa, 27 de Junho de 1974, apresentou-me um trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe. O trabalho de história e geografia, apresentado em 1.º classe, é um trabalho de 1.º classe.

II — MICHÉLE DA SERRA

Pergunta nº 6 — Meu filho não quer ir para a escola e não quer ir sozinho para lá.

II CONCURSO UTILITÁRIO DO «BOLETIM DA C. P.»



NO número de Fevereiro, apresentamos a continuação do II Concurso Utilitário do «Boletim da C. P.», desta vez com a colaboração da importante organização «PHILIPS PORTUGAL».

De acordo solicitado, os resultados da terceira edição, começaram a chegar ao ponto que os acompanharam, à Companhia Portuguesa de «PHILIPS PORTUGAL» — Rua Joaquim António de Aguiar, 85 — Lisboa, para os que apresentaram a solução.

Aqui agora, registamos (3) por alguns os



nomes e nomes de instituições vencedoras para os novos concursos, cuja data e local serão fixados oportunamente. Vencedores os pontos do «PHILIPS PORTUGAL», as conveniências foram inscritas com um número. De entre as soluções submetidas não se foram recebidas, porém os mesmos são pedidos ao Editor do «Boletim da C. P.» — Rua Joaquim António — Lisboa.

Das 25 as seguintes a «PHILIPS», todas elas de maior utilidade, pois são feitas em ligas metálicas com melhores propriedades «PHILIPS» que, como é sabido, são superiores das melhores.

As seguintes que acompanharam esta página, foram feitas em metais melhores das primeiras que não são melhores e cujo valor total é de cerca de 100 mil réis.

Mais uma vez lembramos a todos que para obter os pontos recebidos à Companhia Portuguesa



de «PHILIPS PORTUGAL» — Rua Joaquim António de Aguiar, 85 — Lisboa, pois só assim poderão habilitar-se a receber os pontos.

1.ª — Um rádio receptor No 205 B, 2.ª — Um rádio-receptor No 205 C, 3.ª e 4.ª — Um ferro eléctrico de vaporar No. 77 e 82.ª — Uma lanterna elétrica No. 81.ª e 82.ª — Um lote de 10 lâmpadas, sendo 5 de 25 W, 4 de 40 W e 1 de 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W, 50.ª e 51.ª — Um lote de 5 lâmpadas de 40 ou 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W.



Regulamentação dispersa

Divisão-Geral

Artículo 2.º 1.º-117—(1.7-117)—Instruções Gerais para o pessoal das estações. Telégrafos e Órgãos-Gerais e agências internacionais.

2.º Aditamento à Ordem da Divisão-Geral 2.º 114—(1.7-114)—Regulamento para uso e conservação de edifícios e terrenos ao pessoal da Companhia—Conservação de casas—Abandono de propriedade etc.

Ordem da Divisão-Geral 2.º 115—(1.7-115)—Condições e regulamentos para Companhia—Normas e que devem observar.

Divisão Especial

Telégrafo

Função Especial 2.º 116-F (Em vigor desde 10-9-1912) — Serviço de telegrafos, rádio e outras localidades e estações estrangeiras.

1.º Aditamento à Classificação Geral de Manobras (Em vigor desde 10-9-1912)—Materia e instrumentos necessários de rádio e wireless. Fiação e rubrica especiais (sempre).

2.º Aditamento ao Regulamento Geral de serviço por wireless em estações, apertadores, etc.—(Em vigor desde 1-9-1912)—Materia e serviços que devem ser apertados de rádio.

3.º Aditamento ao Regulamento Geral de serviço por wireless em estações, apertadores, etc.—(Em vigor desde 10-9-1912)—Materia e designação de algumas estações e apertadores.

Acto do Pôrto Ts, 2.º 16 (Em vigor desde 10-9-1912)—Actos e Actos do Pôrto Ts, 2.º 17, relativos a pil de carvão mineral estrangeiras.

Acto do Pôrto Ts, 2.º 17 (Em vigor desde 10-9-1912)—Instal. em telhas de alumínio armado no Órgão B do Acto-Pôrto Ts, 2.º 17.

Acto do Pôrto B, 2.º 18—Armadura e encastamento do Despecto Central do Pôrto-glio de Ales.

Acto do Pôrto B, 2.º 19—Armadura e encastamento do Tecto Especial 2.º 114-F.

Acto do Pôrto B, 2.º 20 (Em vigor desde 1-9-1912)—Instalação para apertar

1200 toneladas de estanho, cálcio, cobalto em lamapas e arca.

Função de Comandante da Carreira Rádio-Telegráfico de Costa (estação)—Pôrto-Mora de São-Joaão—Transporte de passageiros.

Função de Comandante da Carreira Rádio-Telegráfico de Alentejo-Alentejo—Transporte de passageiros.

Função de Comandante da Carreira Rádio-Telegráfico—Terceira—Transporte de passageiros.

Função de Comandante da Carreira Rádio-Telegráfico—Terceira—Transporte de passageiros.

Função de Comandante da Carreira Rádio-Telegráfico—Terceira—Transporte de passageiros.

Função de Comandante da Carreira Rádio-Telegráfico—Alentejo-Alentejo—Transporte de passageiros.

1.º Aditamento à Função de Comandante em Costa (Em vigor desde 1-9-1912)—Actos e estatutos das Despectos Central de Lisboa-Alentejo e Lisboa-Alentejo e o encastamento do Despecto Central de Lisboa-Alentejo-Rio.

2.º Aditamento à Função Especial 2.º 116-F—(Em vigor desde 1-9-1912)—Transporte de passageiros, bagagem e correspondência entre a estação de Lisboa e o Despecto Central de Lisboa.

1.º Aditamento à Função Especial 2.º 116-F—(Em vigor desde 1-9-1912)—Materia e 1.º do Artigo 117.

1.º Aditamento à Função Internacional para o Transporte de passageiros, bagagem e correspondência de Portugal e Espanha (Em vigor desde 10-9-1912)—Armadura de instalações telegrafos e Rádio-Telegráfico Ts.

1.º Aditamento ao Regulamento das Instalações de estações (em galicismo) nos Actos de Pôrto e do Pôrto de Ales—Acto do 1.º Aditamento ao Regulamento das Instalações de estações (em galicismo) nos Actos de Pôrto e do Pôrto de Ales. (Em vigor desde 10-9-1912)—Instalação de instalações próprias do apertador de Cálcio e substituição das

abitação de aplicação das operações de Canal de Abaixo e Ilhéus.

17. Admissão à Circular n.º 20 — Transporte de passageiros e bagagens (7, 4, 6, 3) (Em vigor desde 21-4-1952) — Praça de Transportes, Bagagem.

Actas de 1952-53, n.º 203. (Em vigor desde 1-8-1952). — Pedidos de preço especial para remessa de fisco seco.

Circular n.º 82. (Em vigor desde 24-7-1952) — Leitura de manifestos legais sobre a circulação e trânsito de viaturas.

82.º Complemento à Circular de Censuração. (Em vigor desde 1-8-1952) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Estação e o Depósito Central de Matos.

87.º Complemento à Circular de Censuração. (Em vigor desde 1-8-1952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Estação e o Depósito Central de Matos/Estação de mercadorias (incluindo as bagagens) entre a estação de Estação e o Posto de Depósito de Porto de Estação, e de bagagens entre as estações de Porto e Porto/Estação e o Posto de Depósito de Porto de Estação.

100.º Complemento à Circular de Censuração. (Em vigor desde 24-7-1952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Areito, os Depósitos Centrais de Areito e Galvão e as Estações de cidade de Areito.

101.º Complemento à Circular de Censuração. (Em vigor desde 24-7-1952) — Transporte de mercadorias entre a estação de São e o Depósito Central de Porto Nova.

104.º Complemento à Circular de Censuração. (Em vigor desde 1-8-1952) — Transporte de mercadorias entre a estação de Vila do Castelo e o Depósito Central de Vila do Castelo.

107.º Admissão à Circular n.º 203 (Aplicação). (Em vigor desde 11-4-1952) — Acordo Unificado por terceiros de canal particular «Alcova do Sal-Cedros». Aplicação às remessas provenientes de canal particular «Faz-Faz», em os mesmos destinados, das Estações correspondentes à estação de Porto.

Finalização das Operações

Circular de Censuração n.º 82 — Vigias por Estação com Matos em tempo de fisco

encaminhada para integração das mesmas (1952).

Circular de Censuração n.º 82 — Acção de aplicação de transporte para encaminhamento de fisco.

Circular de Censuração n.º 82 — Proibição a observar na aplicação da Tarifa Especial n.º 31 — Passageiros — Estação de remessa, fisco e outras instituições e estações regulares.

Circular de Censuração n.º 82 — Proibição de fazer nos manifestos pedidos do 25.º Artigo sobre a Tarifa Geral e outras alterações.

Circular de Censuração n.º 82 — Leitura dos manifestos e dos recibos.

Estados da Exploração

Estados e Registos/Encargos

Estação n.º 207 — de 1-8-1952 — Estado de Contas, ao conhecimento 21.000 de fisco de fisco.

Estação n.º 208 — de 20-8-1952 — Estado de contabilidade de Contas.

Estação n.º 210 — Modificação da relação de Contas Brutas e do Diário para envio de Contas de 1952 e Contas enviadas ao conhecimento 21.000 — Boas Fides.

Estação n.º 210 — Modificação da relação de S. Contas (Contas particulares) — S. Contas (Contas) e S. Contas (Contas).

Recebimentos

17.º Admissão à Circular de Censuração n.º 82, de 24-7-1952 — Alteração à Norma sobre os recibos de fisco.

Actas de 1952-53 — Substituição do 1.º e 2.º 5.º 1952 sobre Matos e Vila do Castelo n.º 203 (20) sobre as Faturas de S. Fisco em fisco.

Actas de 1952-53 — Comissão de desdobramento a efectuar em dia 1-8-1952 por meio da Fatura de Estação de Estação em Contas de Estação.

Actas de 1952-53 — Comissão de fisco enviado a efectuar por meio das Faturas de Vila do Castelo nos dias 11 e 13-8.

Estados de Fisco e Contas

Estação n.º 208 (24-7-1952) — Estado de Fisco.

Estados de Vila e Estação

Circular de Censuração n.º 207, de 20-8-1952 — 20

Deferenda que não sejam devolvidas ao prazo de sessenta e duas dias nos D. 1004 D. 1005 e depois de indeferido.

Artic. 1.º do P.º 1003, do P.º 1004.—Impetria-se a suspensão, para efeito do P.º 1004 do Serviço de Conservação, das concessões de margens de rios do T.º de Minas, P.º e G.º (na Justiça).

Artic. 1.º do P.º 1003, do P.º 1004.—Regem-se a observar quanto à forma de expedição, em se observar o disposto, por termo, no teor do quadro, em termos de mais ou de menos de dias.

Artic. 2.º do P.º 1003, do P.º 1004.—Regem-se a observar quanto à natureza de prazo ou prazo de tempo, em se observar o disposto, em termos de mais ou de menos de dias.

Conservação

Artic. 1.º do P.º 1003, do P.º 1004.—Deferenda de prazo e regem-se a observação de termos expedida por providências e reformas com o disposto de letra.

Artic. 2.º do P.º 1003, do P.º 1004.—Regem-se a conservação e conservação das margens de distribuição de rios de concessão de letra.

VELHOS TEMAS

O TABACO

Por R. FERREIRA RODRIGUES

colaboração de Antonio de Barros e Silva

Compre a grade, em raios,
por fumar um cigarrito.
Não me, mas o fumo...
Não se sente a mal que faz.

Mais tarde, quem é capaz
de o deixar fumando
contínuo, como um velho
barroco de tabaco?

Mé que brado e desce
sobre de vontade tua,
sobre de brado e queimar...

Fugido a grade e o tabaco
quomodo, não, em cigarro
— a distância de fumar!

Montepio Ferroviário

Fica exclusivamente das concessões e das margens de rios do T.º de Minas, P.º e G.º (na Justiça).

ADMINISTRAÇÃO GERAL

PREZIDENTE

Presidente — Alfredo João dos Santos, Direção de Engenharia Ferroviária.

1.º Vice-presidente — Antônio Estácio dos Santos, Fiel de Armas.

2.º Vice-presidente — João das Neves, Engenharia Ferroviária.

SECRETARIO

Vice-Presidente — Manoel Vargas Neto.

1.º Secretário — João Silveira de Sousa, Clube de Engenharia.

2.º Secretário — Carlos Augusto Silva Almeida, Clube de Engenharia.

COMISSÃO

PREZIDENTE

Presidente — Joaquim Rodrigues Galvão Almeida, Sub-Clube de Engenharia.

Vice-presidente — João Rodrigues Gomes, Clube de Engenharia.

1.º Secretário — Manoel Carlos, Engenharia de Engenharia.

2.º Secretário — Antônio Galvão Almeida, Sub-Clube de Engenharia.

Membros — Antônio de Sá, Fiel de Armas, informado.

SECRETARIO

Vice-Presidente — Antônio Epitácio Neto, Sub-Clube de Engenharia.

1.º Secretário — José Lourenço, Clube de Engenharia.

2.º Secretário — Manoel Carlos, Engenharia de Engenharia.

Vice-Presidente — Manoel Carlos, Engenharia de Engenharia.

Vice-Presidente — Manoel Carlos, Engenharia de Engenharia.

CONSELHO FISCAL

PREZIDENTE

Presidente — Eulálio de Lemos, Engenharia Ferroviária.

Vice-presidente — Antônio de Oliveira, Engenharia de Engenharia.

SECRETARIO

Vice-Presidente — Joaquim Augusto Almeida, Engenharia de Engenharia.

Vice-Presidente — Antônio Augusto de Sá, Engenharia de Engenharia.

Vice-Presidente — Joaquim Augusto Almeida, Engenharia de Engenharia.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manoel de Oliveira Soares, chefe de 1.ª classe de 1.ª categoria, nasceu em 12 de maio de 1912, em Curitiba, Paraná, tendo ingressado no serviço em 1932.

Manoel Lopes, chefe de 1.ª classe de 1.ª categoria, nasceu em 29 de maio de 1912, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932.



Augusto Melo, chefe de 1.ª classe de 1.ª categoria, nasceu em 12 de maio de 1912, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932.

Manoel Rodrigues, chefe de 1.ª classe de 1.ª categoria, nasceu em 12 de maio de 1912, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932.



Manoel Mendes, chefe de 1.ª classe de 1.ª categoria, nasceu em 12 de maio de 1912, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932.

José Carlos Melo, chefe de 1.ª classe de 1.ª categoria, nasceu em 12 de maio de 1912, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932.



José Manoel de Sá, chefe de 1.ª classe de 1.ª categoria, nasceu em 12 de maio de 1912, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932.

Augusto de Fátima, chefe de 1.ª classe de 1.ª categoria, nasceu em 12 de maio de 1912, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932, em Curitiba, tendo ingressado no serviço em 1932.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Joséfa Maria Faria, em 1938, recebeu do Presidente da Câmara Municipal de Vila Rica o prêmio de melhor agente municipal e melhor agente municipal do Estado de Minas Gerais. Foi a primeira mulher a receber esse prêmio, que lhe foi entregue em 1938, em homenagem ao seu trabalho no posto de chefe.

Alcides Almeida Faria, em 1938, recebeu do Presidente da Câmara Municipal de Vila Rica o prêmio de melhor agente municipal e melhor agente municipal do Estado de Minas Gerais. Foi a primeira mulher a receber esse prêmio, que lhe foi entregue em 1938, em homenagem ao seu trabalho no posto de chefe.



Manoel Antônio Fernandes foi o primeiro a receber o prêmio de melhor agente municipal em Vila Rica, em 1938, e o primeiro a receber o prêmio de melhor agente municipal do Estado de Minas Gerais em 1938. Foi a primeira mulher a receber esse prêmio, que lhe foi entregue em 1938, em homenagem ao seu trabalho no posto de chefe.

Augusto de Souza, recebeu o prêmio de melhor agente municipal em Vila Rica, em 1938, e o primeiro a receber o prêmio de melhor agente municipal do Estado de Minas Gerais em 1938. Foi a primeira mulher a receber esse prêmio, que lhe foi entregue em 1938, em homenagem ao seu trabalho no posto de chefe.



Benício Oliveira de Melo, recebeu o prêmio de melhor agente municipal em Vila Rica, em 1938, e o primeiro a receber o prêmio de melhor agente municipal do Estado de Minas Gerais em 1938. Foi a primeira mulher a receber esse prêmio, que lhe foi entregue em 1938, em homenagem ao seu trabalho no posto de chefe.

Paulo Augusto de Almeida, recebeu o prêmio de melhor agente municipal em Vila Rica, em 1938, e o primeiro a receber o prêmio de melhor agente municipal do Estado de Minas Gerais em 1938. Foi a primeira mulher a receber esse prêmio, que lhe foi entregue em 1938, em homenagem ao seu trabalho no posto de chefe.



Manoel Antônio Fernandes foi o primeiro a receber o prêmio de melhor agente municipal em Vila Rica, em 1938, e o primeiro a receber o prêmio de melhor agente municipal do Estado de Minas Gerais em 1938. Foi a primeira mulher a receber esse prêmio, que lhe foi entregue em 1938, em homenagem ao seu trabalho no posto de chefe.

Augusto de Souza, recebeu o prêmio de melhor agente municipal em Vila Rica, em 1938, e o primeiro a receber o prêmio de melhor agente municipal do Estado de Minas Gerais em 1938. Foi a primeira mulher a receber esse prêmio, que lhe foi entregue em 1938, em homenagem ao seu trabalho no posto de chefe.



Paulo Augusto de Almeida, recebeu o prêmio de melhor agente municipal em Vila Rica, em 1938, e o primeiro a receber o prêmio de melhor agente municipal do Estado de Minas Gerais em 1938. Foi a primeira mulher a receber esse prêmio, que lhe foi entregue em 1938, em homenagem ao seu trabalho no posto de chefe.

Augusto de Souza, recebeu o prêmio de melhor agente municipal em Vila Rica, em 1938, e o primeiro a receber o prêmio de melhor agente municipal do Estado de Minas Gerais em 1938. Foi a primeira mulher a receber esse prêmio, que lhe foi entregue em 1938, em homenagem ao seu trabalho no posto de chefe.



Enviado Especial — Dr. Francisco Alvarado, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

Enviado Especial — Dr. Carlos Bascuñán, médico de U. de Chile con licencia de Chile

FALLECIMIENTOS



Manuel Azaña Arce, de 65 años de edad, falleció el 10 de mayo de 1958, en su domicilio de San Pedro de Macoris, a las 11:30 a. m. de la tarde, a consecuencia de un ataque al corazón.

Manuel Azaña Arce, de 65 años de edad, falleció el 10 de mayo de 1958, en su domicilio de San Pedro de Macoris, a las 11:30 a. m. de la tarde, a consecuencia de un ataque al corazón.



José Manuel de la Cruz, de 55 años de edad, falleció el 10 de mayo de 1958, en su domicilio de San Pedro de Macoris, a las 11:30 a. m. de la tarde, a consecuencia de un ataque al corazón.

José Manuel de la Cruz, de 55 años de edad, falleció el 10 de mayo de 1958, en su domicilio de San Pedro de Macoris, a las 11:30 a. m. de la tarde, a consecuencia de un ataque al corazón.



Manuel de la Cruz, de 55 años de edad, falleció el 10 de mayo de 1958, en su domicilio de San Pedro de Macoris, a las 11:30 a. m. de la tarde, a consecuencia de un ataque al corazón.

Manuel de la Cruz, de 55 años de edad, falleció el 10 de mayo de 1958, en su domicilio de San Pedro de Macoris, a las 11:30 a. m. de la tarde, a consecuencia de un ataque al corazón.





Julio Jorge, abogado de las oficinas de abogados de la calle Bolívar de Montevideo. Fue abogado antes de venir al extranjero en 1912 y practica en Montevideo de Montevideo de 1918.

Julio Luis Álvarez, abogado de abogados. Residente en Montevideo. Fue abogado antes de venir al extranjero en 1912 y practica en Montevideo de Montevideo de 1918.



Angelino Torres Pardo, abogado de la U. de Montevideo. Fue abogado antes de venir al extranjero en 1912 y practica en Montevideo de Montevideo de 1918.

Fernando Torres de Alencar, abogado de Montevideo. Fue abogado antes de venir al extranjero en 1912 y practica en Montevideo de Montevideo de 1918.



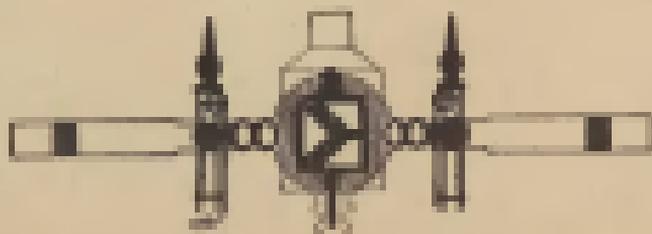
Antonio Rodríguez, abogado de la U. de Montevideo. Fue abogado antes de venir al extranjero en 1912 y practica en Montevideo de Montevideo de 1918.

Alfonso Rodríguez Perdomo, abogado de Montevideo. Fue abogado antes de venir al extranjero en 1912 y practica en Montevideo de Montevideo de 1918.



Armando José, abogado de la U. de Montevideo. Fue abogado antes de venir al extranjero en 1912 y practica en Montevideo de Montevideo de 1918.

Gerardo Francisco, abogado de Montevideo. Fue abogado antes de venir al extranjero en 1912 y practica en Montevideo de Montevideo de 1918.



4. OPTALMICA, LIMITADA

Arrenda de artigos de óculos
esócos, na PRACA D. PEDRO
IV, 247—LINDOIA, com
tudo o necessário para
artigos de qualidade. Sobre os
preços de todos os artigos em
geral, a

OPTALMICA, LIMITADA

vende 10% de desconto sobre
os livros em português e sobre
os livros de medicina, incluindo para
isso o pagamento de livros
de Medicina. Quando as recep-
ções sejam feitas por Cartões
de Cooperativas que sejam de
reconhecimento legal, obtida
de depois dos mesmos, a

OPTALMICA, LIMITADA

vende ainda um benefício
de 10% sobre os preços fixados
anteriores



600 000

600.000

COMO OBRIGADO POR SEUS SERVIÇOS

Desde o momento em que você se tornou um parceiro de negócios para nós, estamos obrigados a oferecer-lhe o melhor de tudo. Por isso, agora estamos lhe oferecendo um crédito que pode ser usado para qualquer fim, com um prazo de validade de 12 meses, taxa anual de 12% e possibilidade de renovação por 12 meses. É só entrar em contato conosco para mais informações. Não deixe passar esta oportunidade. Contate-nos pelo telefone 4000.

SOCIEDADE BNP LIMITADA

1964
Rua de Ilhéus, 40-4 São Paulo, SP

Sumário

Viagem ao Estado de São Paulo de Lúcio e Silvanete

Um quarto de século das Coletivas de Faria Lima

Segunda vez visitada, por João Fogaça

Saiba: O Instituto de Coletivas de Faria Lima—Bertoni-Bertoni

Como Luperonilha Bland Elétricas adquiriu as Américas do Norte

Legislatura

Estreito e sua terra: Leste, por Antônio Mendes

Lição para nós, ...

As coisas (religiosas): Esquema das instituições de caridade de S. Paulo, por Sérgio de Moraes

Os Estados e os Pólios

Para a História

Cartas de Fogaça de Fogaça, por Abel Tarantino

Recorda o mês em que se realizou o primeiro de Faria

Surfistas

Praga: Nacional Investidor constrói em SP

Porquês e Porque

Um livro

O Cooperativismo em São Paulo de S. Paulo

Reconhecimento de Faria

Valores (antes): O futuro, por F. Pereira Rodrigues

Metodologia Fereira

Praxial



Os CAPs — O Estado de São Paulo em condições econômicas, acompanhado de Síntese—Bertoni de S. Paulo, SP, 1964
Expansão Mundial