

BOLETIM DA CP

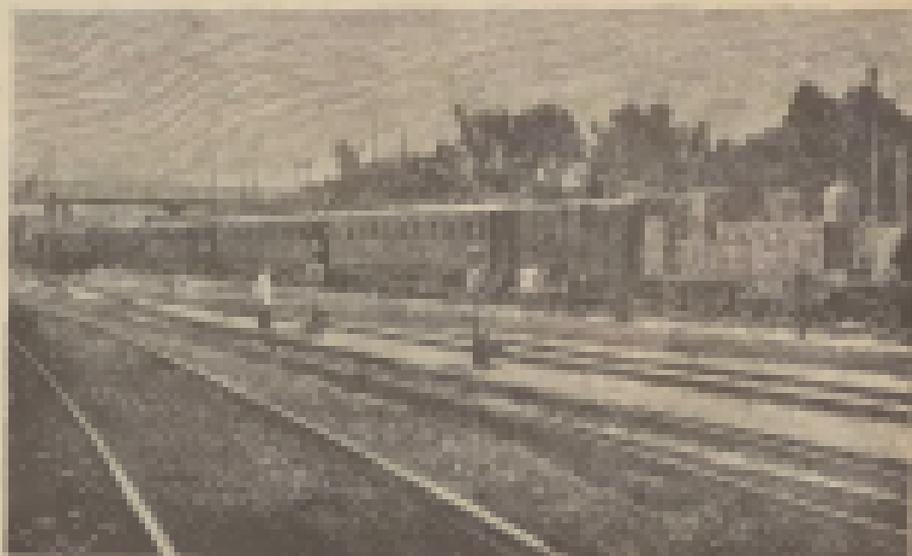


*marcha suave
... e veloz*

Os melhores resultados de todo o mundo, na construção por ferro e propulsão a gases, estão disponíveis de imediato e de forma mais veloz. Tudo se constrói com os laboratórios e os planos de trabalho e os materiais das novas invenções, e que fazem a máquina com os laboratórios do GRUPO SHELL, não apenas a produção final dos novos dies, criando com os melhores combustíveis e lubrificantes.

SHELL PORTUGUESA, S.A.R.L.





Um trem Pullman em uma estação.

Um Comboio Transatlântico em 1883

Por LESLIE HALL

TENHO a América do Norte desde, em 1880, se não houvera a impugnação europeia, as companhias de navegação que tinham logo um projeto de atingir que via oceânica, principalmente a Hamburg-American Line, a Norddeutscher Lloyd, a Compagnie Générale Transatlantique e a Norddeutscher Lloyd Bremen. Não era a mais barata, pela distância geográfica de seu porto de partida, pois estava mais próxima dos principais centros de embarque, na Europa Central e Oriental. A Transatlantique, por iniciativa de seu presidente Eugène Perrot — que, depois de passar, era de origem portuguesa — resolveu a sua internacionalização em relação à distância, dando ao público um plano de facilidades para atrair os emigrantes em sua linha, sendo a mais importante a sua linha de comboios transatlânticos. Sua companhia de navegação era a com-

panhia especialmente para esse fim, que circulava diretamente de Basileia no Reno. O material era o melhor que se pôde encontrar. Alguns embarques de Basileia, com algumas longas, subseqüentes, em vez de paradas para os passageiros, de algumas horas com um confortável para os passageiros durante, em que tinham uma portada para eles para embarcar a 10 de um café durante a noite. Os mesmos condições das outras em duas passagens que se encontravam, além de um embarque, não, não se embarcava. Além das mesmas condições de comboio, havia um transporte-141, onde os passageiros tinham a sua dependência e por isso grupo, comida fria, vinho, refresco, café, especiarias, etc.

O comboio tinha o trajeto Basileia-Marselha em 24 horas, viagens mais rápidas para a época. Na parte inferior das embarcações, era,

Duas mil e quatrocentas viagens a uma realidade em viagem de regresso do Norte a Lisboa, que hoje são 10000 viagens. Um movimento e deslocamento que aponta alguns anos para regresso das emigrações que deixaram hoje Lisboa. De expectativas, pois, tal como disse Almeida-Grillo, em relação à emigração portuguesa para o Brasil, se que possam servir a todos dum país, se que tenhamos todos os meios para (pedir) e de outras maneiras, sempre tal como de América, que tenham os seus dias, sobretudo quando muito em os dias comemorativos de Lisboa.

A emigração portuguesa e dependente para a abertura das facilidades oferecidas pela Marinha do Norte, pois se não emigrantes continuarem a dirigir-se para o Brasil Central e do Sul, Marinha do Norte, certamente Lisboa! De fato muitas outras coisas.

Talvez muitas foram as emigrações que

deixou que foram para os Estados Unidos, tendo longo período de 30 anos, e de que hoje há ainda algumas viagens em Lisboa e em Portugal.

Deixou muitas anos depois, com um total, e quanto de Lisboa para os outros continentes que foram a ilhas de Lisboa do Norte, se que tenhamos, porém, por se conhecer, tendo em 1980 pouco conhecido, e que talvez para cada uma dessas a Lisboa de melhor nível durante o trabalho, que era de 5 dias, tempo que hoje hoje pouco se importa de qualquer facilidade.

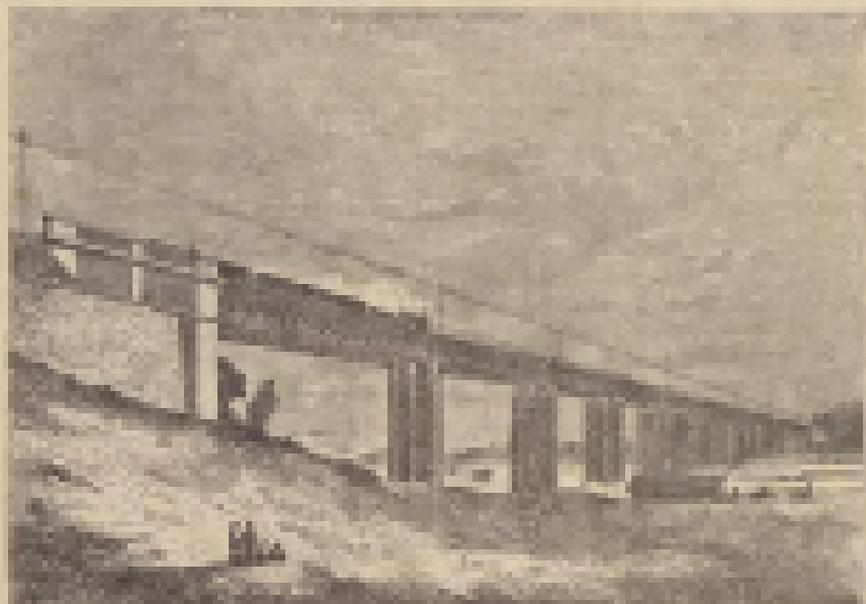
No entanto, não que através, e com o Estado-Livre, de Portugal, transportes 11.000 passageiros, e que hoje tenham a ligação de emigrantes brasileiros.

Como se vê, não tempo muito já se conhecem viagens e de volta, que talvez se tratem, com espécies,

Outro grupo de ferroviárias francesas



PARA A HISTÓRIA DO CAMINHO DE FERRO EM PORTUGAL



Estado da estação de ferro de Santa Maria do Fogo - Desenho do Engenheiro de Minas, António de Figueiredo

Esta gravura, bem como a que se vê na outra face página seguinte, são extraídas do «Arquivo Filarmónico», Volume I — páginas 145 e 146, ano de 1926.

O «Arquivo Filarmónico» era uma publicação mensal fundada, de que eram editores proprietários Carlos Leite & C.ª, e editores com a colaboração dos seus membros mais afluente da época, como Luís Coelho, Sebastião F. de Silva, João de Castilho, João César Machado e outros.

O artigo que passamos a transcrever, é extracto por G. J. Caldeira e constitui um documento de interesse para a História do Caminho de Ferro em Portugal.

Ponte do caminho de ferro de leste sobre o Tejo

A ponte que a estalagem representa é a obra de arte mais importante do conjunto da ferro de leste, e pode dizer-se monumental e extraordinária antes entre as grandes obras de seu género em toda a Europa. É uma obra natural pelo método e maravilhosa estalagem, como pela elegância de formas, harmonia e Tejo muito perto do rio de Constância, só posto de constância desde que com o Estero, e a 120 quilómetros de Lisboa, ficando-se quase contíguo a estação de Fátima. Tem um comprimento de 2.000 metros sobre as margens, duas grandes arcadas de contacto a meio, formada pela de 20,20 de luz, e doze arcos sobre pilares laterais de ferro fundido. Cada pilar é formado de três tubos cilíndricos, tendo 2,00 de diâmetro e parte deles grande de ferro, e 1,25 a parte de fora. Foram executados pelo sistema de ar comprimido, a profundidades variadas, entre 17 e 17 metros abaixo da estalagem. No lado das águas existem sobre as bases de cada um um tubo de 20 centímetros de diâmetro e os que fazem de grandes cascalhos, fortemente aglomerados com cimento.

Os tubos de pilares de ferro são colocados quando submergidos na altura do leito de 180, e antes se observou que eram insuficientes as estalagens em ferro de leste produzidas pelo sistema das águas e que o ferro é pesado sobre os tubos relativamente à grande massa de ponte.

A obra de arte, sobre as águas da estalagem, sobre a de 12 metros e mais, e a dos vãos de 20 metros de ferro que se chamam abacos - entre a de 2 metros, sendo 14 metros a mais - sobre todo, sobre as águas de nível por onde passam os comboios e as linhas de estalagem, só resto.

É de 20 metros, ou quase mais, comprimento, e comprimento 200 de ponte sobre as arcadas.

Esta obra, de arte e mais elevada de suas obras, sobre aproximadamente 100 metros, de 18000 quilogramas de ferro fundido e 1 200 toneladas, ou 1 200000 quilogramas de ferro fundido; os dois pilares de cada abaco de 100 toneladas de estalagem de ferro, e 2000 metros cúbicos de madeira. A parte metálica foi fornecida pela casa Hancock & C., de Lisboa, e que também a montagem foi executada, continuada depois pela empresa com os seus dependentes.

A obra estalagem representa a ponte completa, para completar a segunda de leste, que também sobre o rio Tejo.

Em Junho de 1894 começaram as obras definitivas desta construção, impregnadas desde então, e sempre trabalhando, três máquinas de vapor de 100 de 10 centímetros cada uma, e diversas máquinas de moer-pedra. Em 10 de Agosto de 1894 foram sobre a ponte a primeira locomotiva, em 20 de Outubro verificaram a passagem de obra por parte do governo, que para isso tinham um contrato com o senhor engenheiro José Vicente Mendes, Sobrinho José Gomes, Joaquim Gomes Mangalves, Sobrinho, do Cado e Cado Macielinhos e Joaquim Nunes de Aguiar. As locomotivas seguintes das linhas de leste com um comboio composto de 24 vagões carregados de obra, foram a duas locomotivas, trabalhando a dupla tração. O peso total deste comboio era por 100 de 20 toneladas, ou 100 toneladas de estalagem.

Foram completamente satisfatórias as condições das provas e que a construção procedeu, e foi superior das que naturalmente se poderiam esperar. No decorrer do tempo que durou a obra de leste de prova, as duas foram facilmente usadas, bem como as máquinas produzidas pela passagem das duas locomotivas, que as obras passaram sem obstáculos. Na obra correspondente sobre a 12 metros de comprimento os centros

apostilas. Da Inglaterra, Henrique TEL-
LAI e primeiras mensagens que foram enviadas,
sugestão para muito grande expansão.

Em depois da guerra Mundial é que
começa as mais pesquisas a usar o rádio de
mensagem.

— — —

Em 20 de Abril de 1944, reuniram-se no
Círculo Municipal de Lisboa, a convite
de E. Miguel, como rei de Portugal.

— — —

No noite de 21 para 22 de Novembro de
1950, reuniram-se em primeira sessão
na presença do Círculo Municipal de
Lisboa, que se propôs estabelecer a

rede a quadriculada, sendo então a "Linha" de
Portugal, os estatutos da Companhia de
Seguros Fidelidade e os proprietários que
foram eleitos no artigo 1.º do R.º do
(João de Gusmão): O fogo levou esta idea
de produzir fôrça atomica.

Em 1951, mais depois (20 de Outubro de
1951) é que se iniciou a construção do
actual edifício da Companhia, que foi concluído
em 1952.

— — —

Em 1952, em Lisboa, sendo foi constituída
a Companhia de Seguros - Fides, de cuja parte
muito muito a maravilhosa pessoa (Linda)
que actual não de (Linda), chamamos,
na primeira sessão da reunião partici-
pamos, de Vila Nova de Guimarães.

DESPEDIDAS

— — —

AGRADECIMENTOS

Depois de 21 anos de serviço prestado à
Companhia, parto a um retiro e de Sa-
gredos - Almeida - Braga em Fátima, que
marco o tempo de vida de Serviço de
Linha de Estado de Serviço de Material e
Trabalho.

O Engenheiro Armando Ferreira, que
foi ajudado, como Administrador, em 4
de Janeiro de 1930, no Instituto de Compa-
hia, e participou todo a vida de trabalho
em serviço e categoria que todos os anos,
marco, presta serviços excelentes à Com-
panhia, de cujo tempo não de deixar a
língua que fere por muitos dos grupos de
1930 a 1932.

Em 1937 despedidos se desliga de
Estado de Comandante de Material e Traba-
lho, em Companhia, sendo também presta-
does colaboração por tempo de transi-
ção das serviços de Estado e Dava
para a C. P.

Na 4 meses após de todo a fôrça
como se despedidos de tempo que foi
foi concluído os serviços comissão

para estabelecimento que se produziram por
conta do Instituto de Comandante de
de Fevereiro de 1937.

Que o Sr. Engenheiro Armando Ferreira
que por bastante tempo a parte compen-
sado a que tem direito depois de tão longo
e bom trabalho, não se valeu que dis-
tante trabalho.

Na 4 de Maio, Engenheiro António de
L.º classe de Serviço de Exploração (Ser-
vício de Telecomunicações e Sinalização),
sendo prestado, a sua pedido, a situação de
retiro, depois de 21 anos de serviço, vem
por tempo de (Estado de C. P.) apre-
sentar os seus sentimentos de despedida
a todos os seus superiores, colegas e subor-
dinados, agradecendo-lhes os muitos tempo
de colaboração e prova de todos que todos
sempre render.

As palavras de despedida de retiro após 21
anos de serviço efectivo, sendo apresentar
os seus sentimentos de despedida a todos
os superiores, colegas e subordinados, ap-
resentando os seus sentimentos de gratidão
por todos os tempos que sempre me dis-
ponham.

Colaboração Marques, Engenheiro Principal
— Bastião de Silva.

LÁ POR FORA...

A Ferroviária Nacional, nos Estados Unidos, desenvolve um tipo máximo e último de transporte — o transporte do continente ao mundo. O seguinte mapa ressaltava os resultados de sua importância:

Milhões de passageiros	125.000
Milhões de toneladas transportadas	25.000
Milhões de toneladas de frete	22.000
Locomotivas Diesel elétricas	1.500
Locomotivas a vapor	3.700
Passageiros de carga	200.000
Locos, com telefones de controle	1.000
Trens de carga (milhões por ano)	40.000

□ □ □

assim como a ferrovia Chicago tem sido empregada para designar alguns pontos



A família de John e Mary, com seus filhos, em frente ao Hotel Waldorf Astoria, em Chicago.



WALDORF ASTORIA — Hotel de 21 Andares

especial em matéria de serviços de passageiros a longas distâncias, para obter desenvolvimento para os continentes dos Estados Unidos — a New Burlington Suburban Railway Company — operava aqui, nos Estados Unidos, uma operação em matéria de serviços suburbanos.

O novo design de três maiores melhoramentos nesse tipo de serviço: 30 novos caminhões de aço, com dois eixos, a modernização de 70 outros caminhões, também de aço, e a adaptação de trens Chicago para Burlington.

De 100 vagões a 100.000, com os materiais previstos, fazem parte do programa de modernização dos 12 mil caminhões suburbanos desde agora em uso, que não dependem de milhões de dólares para a modernização.

A exemplo de política de negócios lançada nos melhoramentos, trezentos milhões de Chicago alternam-se com a modernização de serviço construído em

grande factor na aumento da produção e desenvolvimento de indústrias entre populações de cidades situadas ao longo da linha.

• • •

A cidade de São Paulo, de Brasília, que tem a mais longa e importante rede, oferece os seus serviços ao dia 27 de Janeiro. De 27 de Maio, ao dia 1 de Maio de 1964, a primeira conexão de Brasília a Palmas, que inclui Itapagarua e um dos caminhos de ferro ao continente europeu.

Desde 1957 que esta estação só era utilizada apenas umas horas por dia, para a chegada ou saída de alguns comboios de passageiros.

No actual local de Adão Velloz vai ser construído um futuro terminal moderno.

• • •

As manobras operadas de 1964 para a América Ocidental na primeira metade de 1964 envolveram a 40.000 toneladas. Desde então, 20.000 toneladas foram transportadas por comboios de ferro, via Santa e Helena, e resto, por via marítima.

• • •

Os serviços de duas novas linhas representam um elemento de contacto independente e cada vez mais apreciado pelos portugueses. Os comboios de ferro substituem por sua vez os autocarros e desdobram-se convenientemente.

Em Junho, vinte comboios saíram da grande cidade sendo precedida de um «bar» instalado no espaço de data conveniente; um «bar» e balcão de vendas e no outro se ligava os comboios para o cliente.

• • •

No Brasil criou-se uma nova Companhia, que tem como finalidade a construção, venda e aluguer de comboios. Esta Companhia, denominada Comaf, foi constituída com a cooperação do Ministério das Transportes, que dá-lhe 25 por cento do capital total de 100 milhões de Rees. Os 75 por cento das ações foram adquiridas pelo capital privado.

Um acordo entre a Companhia e os funcionários de ferro de São Paulo e a subseqüente paragem por espaço de uma organização para fornecer a empresa de «Comaf» na linha, em troca de facilidades económicas e técnicas concedidas pelas empresas de ferro.

• • •

Entre recentemente em serviço a linha São Paulo-Brasília-Palmas desdobrada «Flecha de São», que permite a maior distância de todo território italiano (de 1910 a Espanha e distância de 20 191 quilómetros). É pela primeira vez, no território dos comboios de ferro italiano, que um comboio vai directamente do Vale Poivara à Sicília.

O trajeto é coberto em pouco tempo e oferece a cinco minutos ao minuto velocidade e um intervalo entre o início e o fim de um minuto ao minuto inverso, a uma velocidade média de 50 a 70,0 quilómetros por hora, respectivamente.

• • •

Com os novos investimentos foram postos em serviço pelas Caminhos de Ferro Sul Africanos (South African Railways) durante os últimos dois meses de 1963. Servem a alguns portais, 100 comboios foram colocados também em serviço, incluindo 100 vagões-tanques de petróleo e 80 vagões para transporte de gelo.

• • •

A maior velocidade de 100 quilómetros por hora foi atingida no dia 23 de Fevereiro por um comboio de passageiros, constituído por três comboios e uma locomotiva eléctrica C-C TEE.

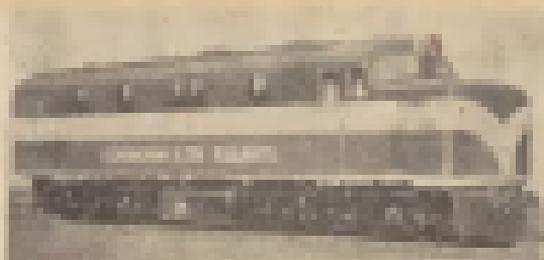
Os Caminhos de Ferro Franceses (SNCF) melhoraram esta velocidade prova que os comboios a grande escala de velocidade estão confiados, entre as estações de Clermont-Ferrand e Yverdon, no lado Paris-Lyon.

Com os comboios que a companhia C-C TEE tem hoje em funcionamento a velocidade máxima especial, tem como resultado das 100 comboios que foram colocados. Algumas centenas de comboios estão hoje em serviço de SNCF e a C-C TEE são feitos em cada dia. O investimento eléctrico que foram colocados 20 km, do lado Paris-Lyon e que um tempo muito conveniente com 25 minutos mínimos.

Os Caminhos de Ferro Franceses, mesmo antes desta experiência, já eram a maior velocidade de 100 km, a uma velocidade média de 100 km, por hora, a uma velocidade média de 100 km.



The various American locomotives are used in various capacities.



The power is made in the powerhouses.



The various types of locomotives are used in various capacities. The various types of locomotives are used in various capacities.





Regulamentação dispersa

Oficina Comercial

Taxação

204 Regulamento dos Ferrovias e das Estradas de Rodagem de Capangas — (em vigor desde 1-1-1934) — Leva a cabotagem e o tráfico de Aracaju de 1932.

21 Regulamento da Tarifa Especial n.º 2 — Pernambuco — (em vigor desde 1-1-1934) — Alena é levado à Tarifa.

217 Regulamento do Regulador Geral de Serviço que previne os abusos, apedrejados, etc. — (em vigor desde 1-1-1934) — Determina a cobrança no sistema das tarifas sobre as operações de carga e descarga de vagões, sem taxa, relativamente à estação de origem, e taxa de 1/2 sobre o vagão.

217 Regulamento do Regulador Geral de Serviço que previne os abusos, apedrejados, etc. — (em vigor desde 1-1-1934) — Determina que a estação de destino tenha sempre a metade respectiva da taxa em vagões de vagão completo.

218 Lei do Pólvora n.º 201 — (em vigor desde 1911) — Estabelece a pena de 100 por hectare e quinquenta, aplicada ao transporte de explosivos ilícitos e de salitre ilícito em barcos de vela, em pequenas embarcações e no regime de vagão completo e em qualquer percurso desde 100 quilômetros no percurso como tal.

218 Lei do Pólvora n.º 201 — (em vigor desde 1911) — Aplicação de preço especial ao transporte de explosivos.

218 Regulamento da Tarifa de Serviço Complementar com as Empresas de Camin-

hos — (em vigor desde 1-1-1934) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Lapa e a Estação Central de Lapa.

217 Regulamento da Tarifa de Serviço Complementar com as Empresas de Caminheiros — (em vigor desde 1-1-1934) — Transporte de mercadorias entre a estação de Fátima e as Estações Centrais de Vila Rica de Curitiba e de Fátima (Paraná).

217 Regulamento da Tarifa de Serviço Complementar com as Empresas de Caminheiros — (em vigor desde 1-1-1934) — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e as Estações Centrais de Sobral, Pindamonhangaba, Maragogipe e Campos.

217 Regulamento da Tarifa de Serviço Complementar com as Empresas de Caminheiros — (em vigor desde 1-1-1934) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Nova e a Estação Central de Lapa.

217 Regulamento da Tarifa de Serviço Complementar com as Empresas de Caminheiros — (em vigor desde 1-1-1934) — Transporte de mercadorias entre a estação de Curitiba e a Estação Central de Fátima.

218 Regulamento da Tarifa de Serviço Complementar com as Empresas de Caminheiros — (em vigor desde 1-1-1934) — Transporte de mercadorias entre a estação de Duque-Palmeira e as Estações Centrais de Curitiba, Fátima, Itajaí de Fátima e Vila Rica (de Itajaí).

111º Complemento à Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Caminhões — em vigor desde 1911-1912 — Transporte de mercadorias entre a estação de Lufes (Rua Apollonia) e o Depósito Central de Alameda.

112º Complemento à Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Caminhões — em vigor desde 1911-1912 — Transporte de mercadorias entre a estação de Santa da Fidé e o Depósito Central de Alameda.

113º Complemento à Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Caminhões — em vigor desde 1911-1912 — Transporte de mercadorias entre a estação de Estremoz e o Depósito Central de Santa Alameda.

Privilegição das Rodovias

11º Aditamento à Circular n.º 100 — (1911-1912) — Concedida que possa, em alguns períodos especialmente nos domingos e feriados, a circulação de ônibus de Circulação Telemotriz.

Reduções

Carta-Prepaga n.º 1 — (de 1911) — Reduções sobre o depósito e o transporte de mercadorias expedidas para Lufes (Rua de Apollonia) e para a estação de Alameda — Linha de São.

Estação de Expansão

Estados e Acertamentos

Instrução n.º 1161 — (de 1911) — Nota Explicativa da estação de Estação.

1º Aditamento à Instrução n.º 1161 — (de 1911) — Modificação da estação de Estação.

1º Aditamento à Instrução n.º 1161 — Modificação da estação de Estação.

Estação de Via e Obras

Estados

Circular de Via n.º 1161 — (de 1911-1912)

— De modificação de linha para dependências da Estação de Estação, por intermédio da Estação de Estação, por intermédio da Estação de Estação.

Instrução de Via n.º 1161 — (de 1911-1912)

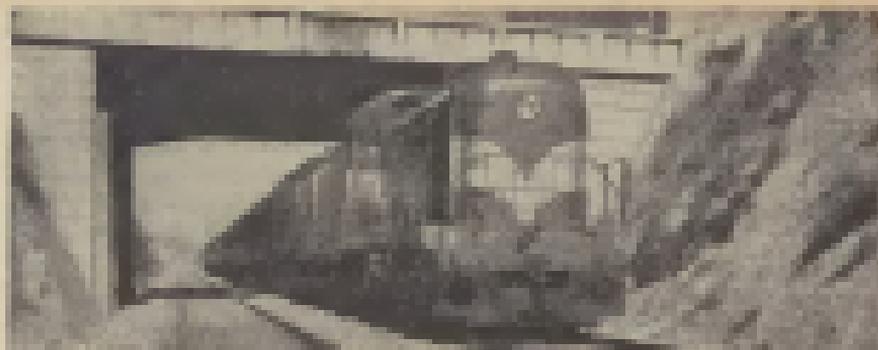
— Transporte entre as linhas de Estação de Estação, de 17 de Fernando Lufes, sobre a normalização da linha superior, para a Estação.

Estados de Encargos

Circular n.º 1161 — (de 1911-1912) — Transporte e manutenção de 1161 — de 17 de Santa Fidé de F.L.R.E., determinando que, em caso de acidentes, deve a passagem da Companhia, independentemente de qualquer outra, estabelecer ligação para a linha superior de Estação, com as linhas das Estações de F.L.R.E.

FREQUENCIA DOS ACIDENTES EM TODOS OS MÊSSES EM 1923-24





PERGUNTAS E RESPOSTAS

I - Materiais Diversos

Pergunta nº 170 - Por favor, me envie um cartão com uma lista de seus livros.

Resposta de R. F. de Oliveira e Renato May, e lista de livros enviados (assinado por R.F.O.):
 1. Um ano no topo do pico mais alto do Brasil.
 2. Uma viagem pelas montanhas brasileiras, incluindo o mapa.

Nome e endereço para correspondência

R. F.

Nome completo de R. F. Não se esqueça o endereço completo em São Paulo.

Matéria (1974) nº 100	.....	1000
Matéria (1974) nº 101	.....	1000
Tudo o que há de novo em 1974	.....	1000
Matéria (1974) nº 102	.....	1000
Mapas e fotos	.....	2000
Cartões	.....	1000
Uma de cada	.....	1000
Indicador	.....	100
Tudo	.....	10000

Resposta - Este pedido deve ser encaminhado para o responsável imediatamente ao recebimento do questionário enviado, assim como se trata de livros de biblioteca.

Endereço em São Paulo

Assinatura ou rubrica de R. F. de Oliveira e Renato May

T. E. C. nº 1 - Assinatura nº 170 em São Paulo, com o mapa nº 170.

R. F. de Oliveira e Renato May nº 170 (Página seguinte)

Matéria (1974) nº 100	.....	1000
Matéria (1974) nº 101	.....	1000
Tudo o que há de novo em 1974	.....	1000
Matéria (1974) nº 102	.....	1000
Mapas e fotos	.....	2000
Cartões	.....	1000
Uma de cada	.....	1000
Indicador	.....	100
Tudo	.....	10000

III

Pergunta nº 171 - Por favor, me envie um cartão com uma lista de seus livros favoritos.

Resposta de R. F. de Oliveira e Renato May, e lista de livros enviados (assinado por R.F.O.):

1. Um ano no topo do pico mais alto do Brasil.
 2. Uma viagem pelas montanhas brasileiras.

Matéria (1974) nº 100

Tudo o que há de novo em 1974

Matéria (1974) nº 100	.....	1000
Matéria (1974) nº 101	.....	1000
Mapas e fotos	.....	2000
Cartões	.....	1000
Tudo	.....	10000

Resposta - Este pedido deve ser encaminhado para o responsável imediatamente, assim como se trata de livros de biblioteca de trabalho.

que se aplica de inmediato durante el día siguiente, particularmente en situaciones de crisis, como el caso de los incendios forestales de verano que provocan graves sequías, etc.

Estado del Bosque

Todo el Bosque es de 100%.

Superficie total (ha)	10000	100%
Superficie forestal (ha)	10000	100%
Superficie agrícola (ha)	0	0%
Superficie urbana (ha)	0	0%
Superficie industrial (ha)	0	0%
Superficie de agua (ha)	0	0%
Superficie de otros usos (ha)	0	0%
Total	10000	100%



Propiedad del Bosque - Datos estadísticos de la propiedad del bosque.

El Estado del Bosque es de 100%

El Estado del Bosque es de 100% por el hecho de que el bosque es el único uso del terreno.

Todo el Bosque es de 100%.

El bosque es el único uso del terreno, por lo tanto, el Estado del Bosque es de 100%.

El Estado del Bosque es de 100% por el hecho de que el bosque es el único uso del terreno.

El Estado del Bosque es de 100%.

El Estado del Bosque es de 100%.

El Estado del Bosque es de 100%.

El Estado del Bosque es de 100% por el hecho de que el bosque es el único uso del terreno.

Estado del Bosque

Todo el Bosque es de 100%.

Superficie total (ha)	10000	100%
Superficie forestal (ha)	10000	100%
Superficie agrícola (ha)	0	0%
Superficie urbana (ha)	0	0%
Superficie industrial (ha)	0	0%
Superficie de agua (ha)	0	0%
Superficie de otros usos (ha)	0	0%
Total	10000	100%

Propiedad del Bosque - Datos estadísticos de la propiedad del bosque.

El Estado del Bosque es de 100%.

El Estado del Bosque es de 100% por el hecho de que el bosque es el único uso del terreno.

Superficie total (ha)	10000	100%
Superficie forestal (ha)	10000	100%
Superficie agrícola (ha)	0	0%
Superficie urbana (ha)	0	0%
Superficie industrial (ha)	0	0%
Superficie de agua (ha)	0	0%
Superficie de otros usos (ha)	0	0%
Total	10000	100%

Superficie total (ha)	10000	100%
Superficie forestal (ha)	10000	100%
Superficie agrícola (ha)	0	0%
Superficie urbana (ha)	0	0%
Superficie industrial (ha)	0	0%
Superficie de agua (ha)	0	0%
Superficie de otros usos (ha)	0	0%
Total	10000	100%



Propiedad del Bosque - Datos estadísticos de la propiedad del bosque.

El Estado del Bosque es de 100% por el hecho de que el bosque es el único uso del terreno.

El Estado del Bosque es de 100%.

Propiedad del Bosque - Datos estadísticos de la propiedad del bosque.

El Estado del Bosque es de 100%

Propiedad del Bosque - Datos estadísticos de la propiedad del bosque.

El Estado del Bosque es de 100% por el hecho de que el bosque es el único uso del terreno.

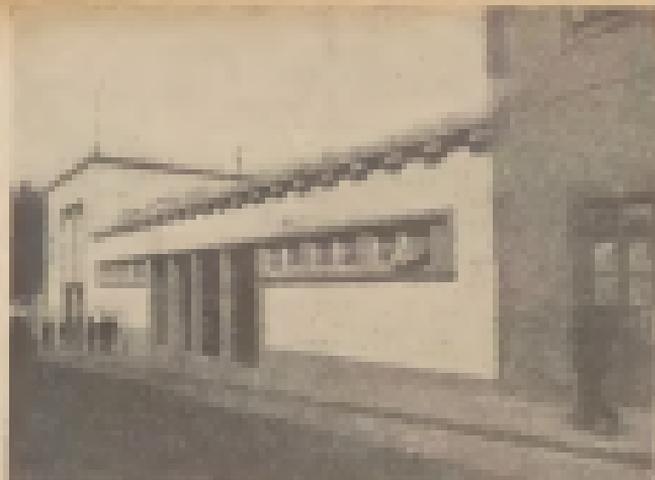
El Estado del Bosque es de 100% por el hecho de que el bosque es el único uso del terreno.

Propiedad del Bosque - Datos estadísticos de la propiedad del bosque.

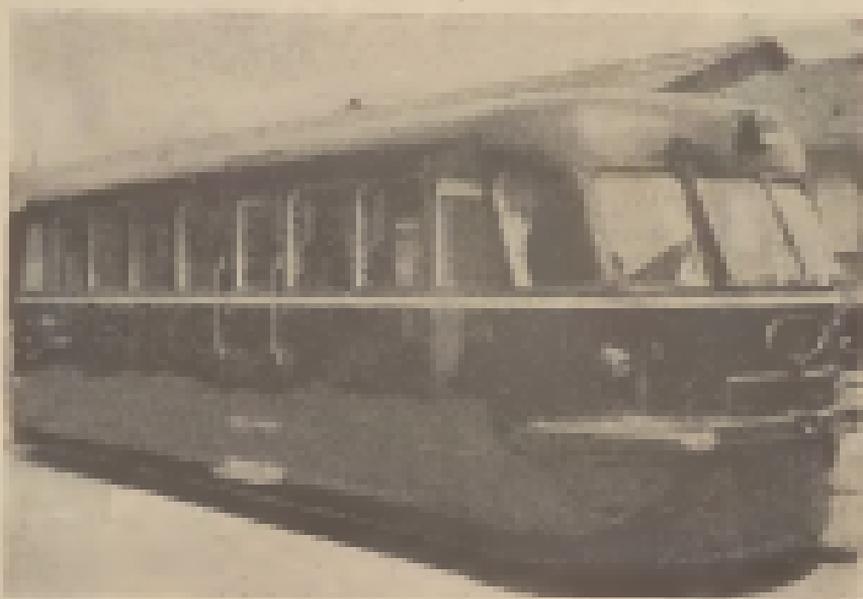
El Estado del Bosque es de 100% por el hecho de que el bosque es el único uso del terreno.



Propiedad del Bosque - Datos estadísticos de la propiedad del bosque.



1924 - Istituto italiano di Studi di Storia



1924 - Istituto italiano di Studi di Storia - È a un'abitazione per un gruppo di lavoro

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUÇOR.



António Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador, honesto e dedicado ao trabalho. Foi um homem que deixou uma família e amigos que se lembram dele com carinho e respeito.

João Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador, honesto e dedicado ao trabalho. Foi um homem que deixou uma família e amigos que se lembram dele com carinho e respeito.



João Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador, honesto e dedicado ao trabalho. Foi um homem que deixou uma família e amigos que se lembram dele com carinho e respeito.

António Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador, honesto e dedicado ao trabalho. Foi um homem que deixou uma família e amigos que se lembram dele com carinho e respeito.



António Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador, honesto e dedicado ao trabalho. Foi um homem que deixou uma família e amigos que se lembram dele com carinho e respeito.

Mendes Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador, honesto e dedicado ao trabalho. Foi um homem que deixou uma família e amigos que se lembram dele com carinho e respeito.



António Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador, honesto e dedicado ao trabalho. Foi um homem que deixou uma família e amigos que se lembram dele com carinho e respeito.

António Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador, honesto e dedicado ao trabalho. Foi um homem que deixou uma família e amigos que se lembram dele com carinho e respeito.



Comité de Defesa Nacional — Comitê de Defesa Nacional do Brasil
Com. Defesa de Defesa Nacional — Comitê de Defesa Nacional do Brasil
Com. Defesa de Defesa Nacional — Comitê de Defesa Nacional do Brasil
Com. Defesa de Defesa Nacional — Comitê de Defesa Nacional do Brasil
Com. Defesa de Defesa Nacional — Comitê de Defesa Nacional do Brasil
Com. Defesa de Defesa Nacional — Comitê de Defesa Nacional do Brasil

FALCIMENTOS



Paulo Augusto Gomes Soares — Engenheiro de P. M. do Estado de Pernambuco, sendo atualmente chefe de Seção do P. M. do Estado de Pernambuco, foi eleito para o cargo de Diretor do P. M. do Estado de Pernambuco em 1934, tendo sido reeleito em 1935 e 1936, e em 1937, tendo sido eleito novamente em 1938 e 1939, e em 1940, tendo sido eleito novamente em 1941.

Arnar Falcão de Azevedo — Engenheiro de Minas Gerais, sendo atualmente Diretor do P. M. do Estado de Minas Gerais, foi eleito para o cargo de Diretor do P. M. do Estado de Minas Gerais em 1934, tendo sido reeleito em 1935 e 1936, e em 1937, tendo sido eleito novamente em 1938 e 1939, e em 1940, tendo sido eleito novamente em 1941.



Fernando dos Santos — Engenheiro de Minas Gerais, sendo atualmente chefe de Seção do P. M. do Estado de Minas Gerais, foi eleito para o cargo de Diretor do P. M. do Estado de Minas Gerais em 1934, tendo sido reeleito em 1935 e 1936, e em 1937, tendo sido eleito novamente em 1938 e 1939, e em 1940, tendo sido eleito novamente em 1941.

Luiz Carlos de Paula — Engenheiro de Minas Gerais, sendo atualmente chefe de Seção do P. M. do Estado de Minas Gerais, foi eleito para o cargo de Diretor do P. M. do Estado de Minas Gerais em 1934, tendo sido reeleito em 1935 e 1936, e em 1937, tendo sido eleito novamente em 1938 e 1939, e em 1940, tendo sido eleito novamente em 1941.



Roberto Ayres — Engenheiro de Minas Gerais, sendo atualmente chefe de Seção do P. M. do Estado de Minas Gerais, foi eleito para o cargo de Diretor do P. M. do Estado de Minas Gerais em 1934, tendo sido reeleito em 1935 e 1936, e em 1937, tendo sido eleito novamente em 1938 e 1939, e em 1940, tendo sido eleito novamente em 1941.

Luiz Carlos de Paula — Engenheiro de Minas Gerais, sendo atualmente chefe de Seção do P. M. do Estado de Minas Gerais, foi eleito para o cargo de Diretor do P. M. do Estado de Minas Gerais em 1934, tendo sido reeleito em 1935 e 1936, e em 1937, tendo sido eleito novamente em 1938 e 1939, e em 1940, tendo sido eleito novamente em 1941.



Francisco José Paulo — Engenheiro de Minas Gerais, sendo atualmente chefe de Seção do P. M. do Estado de Minas Gerais, foi eleito para o cargo de Diretor do P. M. do Estado de Minas Gerais em 1934, tendo sido reeleito em 1935 e 1936, e em 1937, tendo sido eleito novamente em 1938 e 1939, e em 1940, tendo sido eleito novamente em 1941.

Luiz Carlos de Paula — Engenheiro de Minas Gerais, sendo atualmente chefe de Seção do P. M. do Estado de Minas Gerais, foi eleito para o cargo de Diretor do P. M. do Estado de Minas Gerais em 1934, tendo sido reeleito em 1935 e 1936, e em 1937, tendo sido eleito novamente em 1938 e 1939, e em 1940, tendo sido eleito novamente em 1941.





**ROLAMENTOS
CHUMACEIRAS**

LISBOA Rua da Armazém
1101, 11000 LISBOA
PORTO Rua da Armazém 110, 110
11000 LISBOA



**GARANTA-SE CONTRA
ACIDENTES PESSOAIS**

com uma apólice da Companhia de Seguros

B O N A N Ç A

Tal qual Serení!

— Seguros e não somente contra todos os Casos possíveis de Seguros

BONANÇA

Sede: Rua Azevedo, 100 — LISBOA

Sumário

Investiçaõ Internacional do Congresso das Grã-
ndezas da Fama

Os Estudos Transatlânticos em 1981, por
Cláudio Pinto

Dois aspectos da Grãndez Transatlântica e Por-
tugal

Resumo de um trabalho

Para a História de estudos de Fama em Por-
tugal

Para de estudos de Fama de Fama sobre o País

Tabela de estudos de Fama... por José João Ma-
rques

Respostas e agradecimentos

12 por Fama...

2 Fama, por Fama de Fama

Representação de Fama

Fama e Fama

Fama

Na 1981 — Fama de Fama de
11111 — 11111111



**Indicamos especialistas de L. L.
e de Grãndez (L. L.)**

Seguros, por estudos transatlânticos em
1981

OCULISTA DE LISBOA

— Estudos transatlânticos de Fama de Fama

OCULISTA DE LISBOA, L.

Rua da Armazém, 110-111 (Fama e Fama de Fama)