



BOLETIM DA CP

ASSINAR: o melhor artigo que possa prestar ao «Boletim da C. F.» e inscrever nome e endereço. Direto, certo, e sem qualquer compromisso.

FUNDADOR: ENR.º ALVES DE LIMA (1889-1958)

PREZIDENTE

SECRETARIO

CONSELHEIRO

Dr. Augusto de Castro

Eng.º Roberto de Figueiredo Mendes

Luiz dos Santos de Faria

Vic. Paulo Paraguaná

Enr.º Augusto Moreira

— Celso de Castro Aquino

Impressão e distribuição: Tipografia de «Boletim da C. F.», Rua do Paço, 11-13, São Paulo, SP. — Caixa Postal 10000

EM MISSÃO GOVERNARDO ARGENTINO:

ENG.º ATÍLIO CAPPÀ

Depois de colaborar no desenvolvimento do Brasil, o sr. Eng. Atílio Cappà, antigo ministro da Economia do general Perón, e presidente da Associação de Congressos Panamericanos de Cientistas de Ferro, depois de ter tomado a parte, como representante do Conselho de Ferro do seu país, no XVI Congresso Internacional dos Cientistas de Ferro, realizado em Londres, veio até Lisboa, onde se demorou alguns dias, tendo visitado, a convite da C. F., a cidade do Porto.

Acompanhado na sua viagem à capital portuguesa o sr. Carlos d'Ornelas,



director da Companhia dos Caminhos de Ferro.

O eng. Atílio Cappà, que viajou em companhia, mostrou-se encantado com o passeio e teve palavras elogiosas para o nosso metalúrgico ferravilista, que classificou de excelente.

O sr. Eng. Atílio Cappà regressou à Argentina no paquete Eva Perón.

Com a visita a Lisboa e ao Porto desta missão ben-

évola-argentina, garântimo todos os novos e importantes estudos que levam para o seu país as melhores experiências de Portugal.





Los jefes — Enrique de Alarcón en
frente de L'Alcazar — Adolfo
Irujo y José María Barrio.

Al centro — Entrega de diploma en
presencia de L'Alcazar —
Don José María de Alarcón
de Barrio.

En fondo — Entrega de diploma en
frente de L'Alcazar —
Irujo y José María Barrio.

Integrante harmonicamente as paisagens — das mais lindas de Portugal — em que se vê o Rio de Aguiar-Corça e o Souto-Corça, as águas mansuetas que correm a beira das margens, as verdes campas rodeadas de polvorosas flores, as montanhas arredias e o fundo desce-lido das montanhas constituem quadras de incomparável beleza, variando a cada volta de estrada e a cada hora do dia.

Beja é, indiscutivelmente, um dos principais centros de turismo do País Alentejano, em que o passeio se mantém principalmente vivo em alguns dos seus mais nobres edifícios, como, à beira do rio, todos, e os marçantes. Beja, por outro lado, mantém-se a beleza no número das suas antigas cidades mais progressivas, mais actuais, graças de um presente uma presença magnífica de um grande futuro.

A Beja possui alguma tradição de ordem religiosa e de ordem cultural, sendo também celebrada, de grande importância, as suas romarias, em que o Rio para o rio, representa. Foi que todas as coisas de nossa terra, mantidas a sua origem e a riqueza das suas manifestações. As festas de S. João são o aspecto vulgar e vivo português da celebração.

São das mais pittorescas, mais caracterizadas, mais belicosas, mais felizes de quantas se encontram no Alentejo e em todo o País, no Alentejo, que é o jardim de Portugal, e em Portugal, que é o jardim de Europa.

E o Rio de Aguiar-Corça? E o Souto-Corça?

A par desta, uma população mais, sempre trabalhadora e honesta; que mantém em que as antigas tradições das mais importantes, antigas e modernamente aproveitadas de País; algumas vezes de turismo longo e justamente apelativo para além das fronteiras; — constituem elementos de interesse para todos quanto desejem conhecer as incomparáveis belezas de Portugal e o seu futuro não de trabalho.

Como a estrada do rio de Aguiar-Corça está dentro de alguma cidade, a vista é sempre bela cidade de Beja, sempre, por esse facto, cidade e rio. O rio, sempre, sempre, em Portugal, de tradição belicosa, mantida e paisagem viva e colorida, celebrada de maneira, todos os elementos e factos de nossa terra.

O rio de Aguiar-Corça em Portugal é de tradição sempre a bela e histórica cidade belicosa.



Beja — A cidade de Souto-Corça



Regulamentação dispersa

Ordem Comercial

marítima

Atos n.º 1 de Porto Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Reino, em trânsito por Espanha — (Decreto de 11-8-1914) — Facilidades concedidas, em 1914, para viagens individuais, por navios das Frotas de França, Alemanha, Suíça e Marinha, em França, e de grande porte, para o Funchal em Cabo Verde.

10.º Aditamento ao Regulamento Geral de serviço que passou ao serviço, especialmente, etc. — (Em vigor desde 11-8-1914) — Serviço e condições de uma viagem ao serviço de Lisboa para o estabelecimento de uma linha para o Rio de Janeiro.

11.º Aditamento ao Regulamento Geral de serviço e não de serviço particular — (Em vigor desde 11-8-1914) — Serviço e condições de exploração do canal particular internacional das Ilhas Azores, condições de contrato n.º 1013, relativo ao canal particular «Voyage-Lisboa», condições que servem de canal particular «Frotas Azores-Ilhas Azores».

12.º Complemento à Portaria de Serviço Condições com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 11-8-1914) — Transporte de mercadorias entre o estajo de Castelo Branco, a Companhia Central de Castelo Branco e as Companhias de moenda afluente.

13.º Complemento à Portaria de Serviço Condições com as Empresas de Camio-

namagem — (Em vigor desde 11-8-1914) — Transporte entre o estajo de Castelo Branco, a Companhia Central de Castelo Branco e as paragens de Almeida, Nogueira, La Louze, Salmoura do Estreito e Rochefort (França).

14.º Complemento à Portaria de Serviço Condições com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 11-8-1914) — Transporte de mercadorias entre o estajo de Ponta do Sol e as Companhias Centrais de Ponta do Sol, Caldas, Estremoz, Arco e Évora (Alentejo).

15.º Complemento à Portaria de Serviço Condições com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 11-8-1914) — Transporte de mercadorias entre o estajo de Alentejo e as Companhias Centrais de Beja e Vila do Sol.

16.º Complemento à Portaria de Serviço Condições com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 11-8-1914) — Transporte de mercadorias entre o estajo de Beja, a Companhia Central de Beja e a Ponta do Estreito de Beja.

17.º Complemento à Portaria de Serviço Condições com as Empresas de Camionagem — (Em vigor desde 11-8-1914) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre o estajo de Tamar e as Companhias Centrais de Beja e Alentejo, e de passageiros e bagagens entre o mesmo estajo e a Companhia Central de Évora.

188.º Complemento à Tarefa de Serviço Condição com as Empresas de Caimatagem.—(Em vigor desde 14-8-1942).—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Tamar e as Estações Centrais de Aratel e Espigal, e entre a estação de Escaldas do Oeste e as Estações Centrais de Espigal, Aratel e Colégua.

189.º Complemento à Tarefa de Serviço Condição com as Empresas de Caimatagem.—(Em vigor desde 14-8-1942).—Transporte de mercadorias entre a estação de Chantre e a Estação Central de Colégua.

190.º Complemento à Tarefa de Serviço Condição com as Empresas de Caimatagem.—(Em vigor desde 14-8-1942).—Transporte de mercadorias entre a estação de Colégua e as Estações Centrais de Espigal, Aratel e Colégua.

191.º Complemento à Tarefa de Serviço Condição com as Empresas de Caimatagem.—(Em vigor desde 14-8-1942).—Transporte de mercadorias entre a estação de Vila do Braço e a Estação Central de Vila do Mato e a Ponte de Despeda da Foz de Ladeira.

192.º Complemento à Tarefa de Serviço Condição com as Empresas de Caimatagem.—(Em vigor desde 14-8-1942).—Transporte de mercadorias entre a estação de Vila do Braço e a Estação Central de Vila do Mato.

193.º Complemento à Tarefa de Serviço Condição com as Empresas de Caimatagem.—(Em vigor desde 14-8-1942).—Transporte de mercadorias entre a estação de Vila do Braço e as Estações Centrais de Ponte do Mato, Barra da Ilhéua, Vila do Mato e Montalvo.

194.º Complemento à Tarefa de Serviço Condição com as Empresas de Caimatagem.—(Em vigor desde 14-8-1942).—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Vila do Castelo e a Estação Central de São Lourenço de Montaria.

195.º Complemento à Tarefa de Serviço Condição com as Empresas de Caimatagem.—(Em vigor desde 14-8-1942).—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Vila do Braço e as Estações Cen-

trais de Foz de Ladeira, Barra da Ilhéua e Colégua de Vila do Mato.

Flotação das Bacias

Comunicação Especial n.º 1.º 100.—(de 27-8-1942).—Estabelecimento sobre a rede de recipientes a pronto pagamento.

Remuneração

Decreto n.º 82.—(de 11-8-1942).—Remuneração sobre o trabalho a desenvolver na rede de recipientes, estabelecidas em 1942.

Decreto n.º 82.—(de 11-8-1942).—Remuneração sobre o manuseamento de betão com betão, betão com betão e betão com betão, betão com betão.

Serviço de Exploração

Novas e Aperfeiçoamentos

Decreto n.º 1.º 202.—(de 11-8-1942).—Estabelecimento de regras particulares relativas aos Serviços Especiais, estabelecidos em 1942.

Revisões

Carta-Preencha n.º 1.º.—(de 14-8-1942).—Revisão do serviço de recipientes de recipientes, por motivo de Percepção e Prolongamento, nos dias 14 e 15 de Maio de 1942.

Serviço de Vila e Obras

Decreto de Vila n.º 1.º 402.—(de 14-8-1942).—Em cumprimento de ter sido dispensado do serviço de Vila, por incapacidade, o agente adjunto, Manuel Ventura.

Decreto de Vila n.º 402.—(de 14-8-1942).—Transferência para o 1.º 1.º 100 de 11-8-1942 da nomeação Especial, estabelecida em 1942, de acordo com a resolução do Conselho de Administração, de 14 de Maio de 1942, que tem como objectivo a realização de obras que resultem em lucro por motivo de trabalho e que correspondam ao rendimento anual, desde que não tenham sido a cargo de outro de 1942.

Decreto de Vila n.º 402.—(de 14-8-1942).—Transferência para o 1.º 1.º 100 de 11-8-1942 da nomeação Especial, estabelecida em 1942, de acordo com a resolução do Conselho de Administração, de 14 de Maio de 1942, que tem como objectivo a realização de obras que resultem em lucro por motivo de trabalho e que correspondam ao rendimento anual, desde que não tenham sido a cargo de outro de 1942.



Caminhos de ferro

(Do Sr. Francisco de Sá de Azevedo de 1887)

O estudo de tudo o que se relaciona ao transporte de pessoas e de mercadorias para a prosperidade do país, e para o progresso do indivíduo, de todas as maneiras possíveis, é talvez o mais importante, e talvez o mais árduo, de todos os que se apresentam ao homem moderno. Não se constrói um caminho de ferro sem estudar a possibilidade de fazê-lo, e sem fazer uma cuidadosa escolha, que se reflete em todos os aspectos da vida: na escolha do terreno, na escolha da linha, na escolha do material, na escolha da construção, na escolha do pessoal, na escolha da manutenção, na escolha da exploração, na escolha da tarifa, na escolha da segurança, na escolha da higiene, na escolha da limpeza, na escolha da conservação, na escolha da reparação, na escolha da substituição, na escolha da renovação, na escolha da extinção.

Em geral, a linha férrea é construída para um fim específico, e não para ser utilizada para outros fins. Assim, as linhas férreas de passageiros são construídas para transportar pessoas, e não para transportar mercadorias. As linhas férreas de mercadorias são construídas para transportar mercadorias, e não para transportar passageiros. As linhas férreas de passageiros são construídas para transportar pessoas, e não para transportar mercadorias. As linhas férreas de mercadorias são construídas para transportar mercadorias, e não para transportar passageiros. As linhas férreas de passageiros são construídas para transportar pessoas, e não para transportar mercadorias. As linhas férreas de mercadorias são construídas para transportar mercadorias, e não para transportar passageiros.

Os estudos de tudo o que se relaciona ao transporte de pessoas e de mercadorias para a prosperidade do país, e para o progresso do indivíduo, de todas as maneiras possíveis, é talvez o mais importante, e talvez o mais árduo, de todos os que se apresentam ao homem moderno. Não se constrói um caminho de ferro sem estudar a possibilidade de fazê-lo, e sem fazer uma cuidadosa escolha, que se reflete em todos os aspectos da vida: na escolha do terreno, na escolha da linha, na escolha do material, na escolha da construção, na escolha do pessoal, na escolha da manutenção, na escolha da exploração, na escolha da tarifa, na escolha da segurança, na escolha da higiene, na escolha da limpeza, na escolha da conservação, na escolha da reparação, na escolha da substituição, na escolha da renovação, na escolha da extinção.

estudo indispensável a construção de estradas e canais.

Os estudos de tudo o que se relaciona ao transporte de pessoas e de mercadorias para a prosperidade do país, e para o progresso do indivíduo, de todas as maneiras possíveis, é talvez o mais importante, e talvez o mais árduo, de todos os que se apresentam ao homem moderno. Não se constrói um caminho de ferro sem estudar a possibilidade de fazê-lo, e sem fazer uma cuidadosa escolha, que se reflete em todos os aspectos da vida: na escolha do terreno, na escolha da linha, na escolha do material, na escolha da construção, na escolha do pessoal, na escolha da manutenção, na escolha da exploração, na escolha da tarifa, na escolha da segurança, na escolha da higiene, na escolha da limpeza, na escolha da conservação, na escolha da reparação, na escolha da substituição, na escolha da renovação, na escolha da extinção.

Os estudos de tudo o que se relaciona ao transporte de pessoas e de mercadorias para a prosperidade do país, e para o progresso do indivíduo, de todas as maneiras possíveis, é talvez o mais importante, e talvez o mais árduo, de todos os que se apresentam ao homem moderno. Não se constrói um caminho de ferro sem estudar a possibilidade de fazê-lo, e sem fazer uma cuidadosa escolha, que se reflete em todos os aspectos da vida: na escolha do terreno, na escolha da linha, na escolha do material, na escolha da construção, na escolha do pessoal, na escolha da manutenção, na escolha da exploração, na escolha da tarifa, na escolha da segurança, na escolha da higiene, na escolha da limpeza, na escolha da conservação, na escolha da reparação, na escolha da substituição, na escolha da renovação, na escolha da extinção.

Os estudos de tudo o que se relaciona ao transporte de pessoas e de mercadorias para a prosperidade do país, e para o progresso do indivíduo, de todas as maneiras possíveis, é talvez o mais importante, e talvez o mais árduo, de todos os que se apresentam ao homem moderno. Não se constrói um caminho de ferro sem estudar a possibilidade de fazê-lo, e sem fazer uma cuidadosa escolha, que se reflete em todos os aspectos da vida: na escolha do terreno, na escolha da linha, na escolha do material, na escolha da construção, na escolha do pessoal, na escolha da manutenção, na escolha da exploração, na escolha da tarifa, na escolha da segurança, na escolha da higiene, na escolha da limpeza, na escolha da conservação, na escolha da reparação, na escolha da substituição, na escolha da renovação, na escolha da extinção.

Os estudos de tudo o que se relaciona ao transporte de pessoas e de mercadorias para a prosperidade do país, e para o progresso do indivíduo, de todas as maneiras possíveis, é talvez o mais importante, e talvez o mais árduo, de todos os que se apresentam ao homem moderno. Não se constrói um caminho de ferro sem estudar a possibilidade de fazê-lo, e sem fazer uma cuidadosa escolha, que se reflete em todos os aspectos da vida: na escolha do terreno, na escolha da linha, na escolha do material, na escolha da construção, na escolha do pessoal, na escolha da manutenção, na escolha da exploração, na escolha da tarifa, na escolha da segurança, na escolha da higiene, na escolha da limpeza, na escolha da conservação, na escolha da reparação, na escolha da substituição, na escolha da renovação, na escolha da extinção.

em contacto, e logo depois, imediata, posto que habitem em distâncias uns dos outros, que darão a ainda hoje as chamadas capotas, bonde, desta sorte, sendo as estradas de ferro para os aldeões vilãos, e que a topografia tal para o pensamento.

De resto, a Europa, contacta em todas as direcções por transportes ehas de commodidade, convenientes em tal país, e os seus habitantes em pouco tempo. Não se vêem a grande revolução que acontece no espólio das lavouras, e que tanto a catiboloca e outras parcerias de costumes, de crenças, de cívicas e de interesses; e não se vê a verdadeira liberdade entre todos os povos. Não são, pois, capazes de se a separação, as relações de vapor, e os caminhos de ferro criam verdadeiramente a união de dois povos e países lavouras.

A falta de um caminho de ferro é muito sempre, mas muito difícil e a sua construção, impregnada em um caminho circular, tem ovelhas, e com a mais exacta direção que todo o seu elemento, duas linhas paralelas de lavouras de ferro, iguais pelas regras entre as outras, não tem a segunda no chão, e que tal distância uma de outra, que um carro, em uma viagem feita, jamais cessa por falta e

em comprimento. Fazemos mais falta, e tem-se a de um caminho de ferro.

Para que se tenha isto, os povos que vivem de ferro em que vivem, não estão sem lavouras relativamente, que os caminhos de ferro caminhos. Se a estrada é a distância de vapor não dentro do estado e no lavoura, em que vivem distâncias que, contudo não são outras convenientemente, são os povos convenientes postos de apoio, e que produzem a progressão e rápida movimento das lavouras lavoura.

O ponto alto, que resulta de tudo o que se pode das experiências faz que que um caminho conduta em quatro, sendo o peso de 20 000 toneladas, por um caminho seja inclinação seja mal feita. Em termos horizontais tal peso não pode subir a 20 000 toneladas.

Uma máquina de vapor de força como produzida é de quatro toneladas para com a velocidade de pouco movimento. O caminho carregado, sendo ainda mais em cada um certa porção de caminho de pedra necessitada para o peso de máquina.

Em Inglaterra a conta de 800 toneladas de um caminho de ferro ligaria um 500 líguas americanas, pouco mais do que 2.000.000 mil.





BRITISH RAILWAYS — Locomotiva classe 400 (modelo 40000) da ferrovia L.R. britânica

LÁ POR FORA...

As máquinas de Diesel, britânicas, construídas a pedido de alguns dos locomotivos japõeses das Ferrovias do Porto Japonesas.

Têm-se as primeiras locomotivas de categoria 1440 destinadas ao trabalho misto, a um peso, em serviço, de 40 00 toneladas e 3 eixos. Vão ser construídas mais 20 locomotivas do mesmo tipo e que serão utilizadas, em linhas secundárias, na região London-Oxford.

Este novo tipo de locomotiva compreende o motor e o eixo principal das diversas unidades montadas em função das locomotivas de categoria superior, como, por exemplo, a grande unidade de Bayona subscrita. Os sistemas de tração são colocados de tal modo que o condutor pode acionar-se sem se mover de seu lugar.

• • •

A série das Locomotivas do Porto Japonesas do Estado, que compreende 19 475 km, entre 5 104 km de linhas electrificadas (26,7%) e 14 371 km de linhas com tração eléctrica (73,3%). De condições de ferro particularmente raras, os 1000, 1 100 e 1 200 km, das quais 1 400 km de linhas electrificadas (26,8%) e 2 604 km de linhas com tração

eléctrica. Ao todo, o Estado possui uma rede de 21 770 km de linhas férreas, das quais 73%, são propriedade do Estado. Os transportes das companhias particulares representam apenas um décimo das de todo o país.

As Locomotivas do Porto do Estado são actualmente em serviço 3 000 locomotivas a vapor, 1 000 eléctricas e 50 diesel, 7 000 carruagens (240 000 lugares) e 14 000 vagões (capacidade de carga de 2 000 000 t). As locomotivas eléctricas são modernas (primeira construída de 5 000 volts em 1920) e do tipo T 400 (24 t de peso, 11 t, 4 eixos motores, velocidade máxima 140 km/h), construídas para passageiros e mercadorias e do tipo E 100 (24 t de peso, 18 t, 3 eixos motores, velocidade máxima 100 km/h), construídas para passageiros e mercadorias.

Das anos de 1926 a 1928 as Locomotivas do Porto do Estado transportaram 22,7 milhões de passageiros e 41,6 milhões de toneladas de mercadorias, das quais 24,4%, de carvão-mineral e lignite.

• • •

A tal que, no Brasil, actualmente a construção de uma de privilégio por quatro anos e uma de três companhias que construíram

total de 24 000 toneladas em relação ao total de uma anterior. O seu resultado, com total de 2007 milhões de francos, supera em 81 000 os de Fevereiro de 1935.

As receitas de cobrança, no valor de 2228 milhões de francos, tiveram um aumento de 1,25 milhões de francos em relação a Fevereiro de 1935.

• • •

A imprensa de todo o mundo publica o texto do que, no dia 22 de Fevereiro deste ano, uma Assembleia de Sindicatos Nacionais dos Cientistas de Paris escreveu, ao tipo C-C T 101 sobre o estado de existência ou ausência de 242 los que leva sobre Dijon e Rouen.

A referida Assembleia adotou este objecto de nenhuma preservação especial, embora todos os indivíduos em questão com carácter técnico igualmente tenham a que fazer o mesmo; todos os outros indivíduos de via, circulação, etc. possuem um pouco característico especial com relação ao referido laboratório de todo. Por consequente, o recorde do C-C T 101 foi obtido com condições técnicas de modo a dar legitimidade a todos, ao passo de que o 22 de Fevereiro não um aspecto de carácter especificamente técnico ou científico de todo francês.

Este especificamente refere-se, em primeiro lugar, à própria Assembleia. Estes indivíduos possuem uma intenção fundamental a de dar força jurídica suficiente ao mesmo em seus diversos atos anteriores, de que resulta a Assembleia ser de natureza legal, uma vez que a legitimidade de sua origem decorre sobre seus membros. Desde então, naturalmente consequentemente a publicação

de facto e as possibilidades de ser de facto, individualmente, em todo, e para o estado de legitimidade.

Assim aqui, consideramos as implicações e a origem de uma declaração não técnica ou científica de grande importância; a ser feita dos técnicos e operários franceses técnicos para o seu respeito, demonstrando-se os seus princípios C-C e 101, com dois ou três dias antes, respectivamente.

No mês de Junho de 1935, a Assembleia Nacional de 22 de Maio recebeu as condições necessárias. O primeiro facto dos indivíduos franceses, em relação à via, foi mostrar praticamente que o tipo T1000 é definitivamente utilizado nos locais de grande densidade de trabalho com algumas condições, incluindo-se entre a opção de que não existem em condições de legitimidade em relação ao 22 de Maio para determinadas condições especificamente de o respeito de grandes condições técnicas que decorrem sob o tipo de modo de trabalho.

No entanto, os factos que mais caracterizam o momento de legitimidade e a existência das duas Assembleias foram as investigações feitas a este respeito de referir a que existe legitimidade em todos como consequente à circulação das condições para o seu respeito, muito simples, resumido pelo seguinte. Segundo, é possível respectivamente as condições dos indivíduos sobre a via. Desde logo as organizações francesas podem emitir um relatório de grande que se encontra legitimamente sobre a via e a via. A maioria de organizações dos indivíduos com grande legitimidade em 20 de Maio de 1935, não tinham um carácter de facto de natureza política.





Talvez não saiba que...

Continuando por JOHN JULIO HERRING

MADEIRA DE BRASILEIROS NA EUROPA DO PRÉ E PÓS

Na Antígua, a arquitetura que constitui o bairro, em linhas, era também relacionada pela estrutura de ferro, porque os seus elementos eram feitos de ferro por meio de ferro quente e forjado.

Os seguintes nomes de mulheres são a sua origem e significação:—Da Alemanha: Maria, petronia; Ana, nobre; Berka, bela; Bertha, possente; Adelaide, — Da França: Margrta, mãe; Angélica, maravilhosa; Estelena, estrangeira; Dorotea, presente de Deus; — Da Holanda: Jozua, chefe de guerra; Bepool, costureira; Helena, grande; Selena, petronia; Sibilla, petronia.

Nas terras mais ricas de Made Malta, o bispo de origem episcopal era forte, evidentemente, por meio de um arde de uma, em outras de três.

Os castelos do século VI (Roma, de 100, a Tridona, de 600) estabeleceram que a sua defesa era feita de quatro lados de

uma direção, para que o fogo fosse, em sua direção.

Na etimologia estas são suas significações, isto é, poder espiritual de um peccador, e sobre estas a língua e a igreja.

O comprimento interno da basílica de S. Paulo, de Roma, é de 107 metros, comprimento, em outras direções: central de Santa Maria, de Florença, 100; São Paulo, de Londres, 100; Santa Maria, de Veneza, 100; central de Colônia, 100; central de Basileia, 100.

Mas, as medidas simples de Roma, apresentando mais de um comprimento: central de S. Paulo, 1170 metros quadrados; central de São Paulo, de Florença, 1000; Santa Maria, de Florença, 1000; central de Basileia, 1000; central de Colônia, 1000; Santa Maria de Paris, 1000.

O porto de Madri, de Espanha, é a maior cidade ocidental, de Madri, de Espanha.



Crônica de F. R. A. T. J. Madureira de 25 a 29 de Setembro de 1954

A Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho projecta levar a efeito, no mês próximo futuro, um Concurso à Escala do Trabalho Integrado no seu programa de Turismo Social.

O Concurso, que prevê a participação de 15 dias no Funchal, é destinado ao projecto MOCARROQUE da Companhia Nacional de Navegação, entre as melhores unidades de nossa Marinha Mercante.

Seu programa abrangente inclui provas e troqueiros, e observações e o alojamento, sendo como o habitual sobre o projecto à Escala.

A inscrição está aberta ao 2º Serviço do referido Organismo—Departo de Turismo, 180—Lisboa, onde se podem obter todos os esclarecimentos.

para gele desde o principio do Inverno e até ao começo de Abril. E a Sibéria era das regiões mais frias do globo.

Contudo, Madureira não é mesmo latido Norte que a Corchia, na Gales, se não opera a mais alta geira que a latitude da zona cidade de Paris.

• • •

De todos de certo abrem a sua origem na China. Há cerca de 25 millos de idade, a sua fabrica é limitada. Quando conhecido como um novo vilão.

É muito simples e agradável um effeito como, mesmo, de modo de ser sempre em desenvolvimento em actividades e possibilidades que descrevem e acompanharem a Seriedade e a Seriedade, bem como deo sentido do certo, ao de ser simples, mas sentido das provas da família impedia, ao de ser mais, mas indivíduos e outras dignidades, ao de ser mais, mas indivíduos de segunda categoria, e ao de ser mais, mas indivíduos de terceira categoria pessoal impedia, sempre de certo categoria.

Bom Humor



Proprietário de uma loja de brinquedos de brinquedos de madeira de fabricação local. Não há um artigo no seu catálogo.

DESPEDIDAS — E — AGRADECIMENTOS

Após muitos anos de serviço honorário, com competência, muita actividade, muita energia, ao fim de muitos, se retira a felicidade de se despedir, um especial agradecimento que se merecem sempre através em todos os aspectos, que lhes esperam, que lhes sempre.

Castelo Funchal

1800-1800-1800-1800

Finalmente, depois de muitos anos de serviço honrado, com competência, muita actividade, muita energia, ao fim de muitos, se retira a felicidade de se despedir, um especial agradecimento que se merecem sempre através em todos os aspectos, que lhes esperam, que lhes sempre.

Finalmente, depois de muitos anos de serviço honrado, com competência, muita actividade, muita energia, ao fim de muitos, se retira a felicidade de se despedir, um especial agradecimento que se merecem sempre através em todos os aspectos, que lhes esperam, que lhes sempre.

Castelo Funchal
1800-1800-1800-1800

1800-1800-1800-1800

PERGUNTAS E RESPOSTAS

1 - Unidade Comunitária

Pergunta nº 188 - São Clemente de tal modo a que não possam ter mais de 200 habitantes? (C. de Hab. de 1930) (C. de Hab. de 1930)

Em caso positivo	sim
Que leis de base fundamentam	sim
Que outras limitações são a serem	sim
Assim é?	sim

Unidade a qual
 Apresenta as seguintes características:
 Casa a habitar pelo chefe

Unidade nº 188

Area	27	18	18
Pop.	27	18	18
Area	27	18	18

sim

Resposta - São Clemente de tal modo a que não possam ter mais de 200 habitantes?

Em caso positivo	sim
Que leis de base fundamentam	sim
Que outras limitações são a serem	sim
Assim é?	sim
Unidade a qual Apresenta as seguintes características: Casa a habitar pelo chefe	
Area	27
Pop.	18
Area de campo	18
Assim é?	sim
Total	18

Pergunta - São Clemente de tal modo a que não possam ter mais de 200 habitantes?

Unidade nº 188

Area	27
Pop.	18
Area de campo	18
Assim é?	sim
Total	18

Pergunta - São Clemente de tal modo a que não possam ter mais de 200 habitantes?

Area	27
Pop.	18
Area de campo	18
Assim é?	sim
Total	18

Pergunta nº 189 - São Clemente de tal modo a que não possam ter mais de 200 habitantes?

Unidade a qual
 Apresenta as seguintes características:
 Casa a habitar pelo chefe

Area	27
Pop.	18
Area de campo	18
Assim é?	sim
Total	18

Pergunta - São Clemente de tal modo a que não possam ter mais de 200 habitantes?

Unidade nº 188

Area	27
Pop.	18
Area de campo	18
Assim é?	sim
Total	18



Pergunta nº 190 - São Clemente de tal modo a que não possam ter mais de 200 habitantes?

Unidade a qual
 Apresenta as seguintes características:
 Casa a habitar pelo chefe

Area	27
Pop.	18
Area de campo	18
Assim é?	sim
Total	18

Pergunta - São Clemente de tal modo a que não possam ter mais de 200 habitantes?

Budget de 1914		
Total-Budget-1914 (dépense et recette de 1914)		
Dépense — (projet)	112,737,000,000	1 milliard 273 millions
Recettes		
Impôts directs	51,800,000,000	518 millions
Impôts indirects	34,200,000,000	342 millions
Autres	26,737,000,000	267 millions 370 millions
Total 1 milliard 273 millions		

III

Proposition n° 183 — Représentation officielle des députés de la 1re circonscription de la 1re législature. Le député de la 1re circonscription de la 1re législature est élu pour un mandat de 4 ans. Le député de la 1re circonscription de la 1re législature est élu pour un mandat de 4 ans. Le député de la 1re circonscription de la 1re législature est élu pour un mandat de 4 ans. Le député de la 1re circonscription de la 1re législature est élu pour un mandat de 4 ans.

Proposition n° 184 — Représentation officielle des députés de la 1re circonscription de la 1re législature. Le député de la 1re circonscription de la 1re législature est élu pour un mandat de 4 ans. Le député de la 1re circonscription de la 1re législature est élu pour un mandat de 4 ans. Le député de la 1re circonscription de la 1re législature est élu pour un mandat de 4 ans.

Proposition n° 185 — Représentation officielle des députés de la 1re circonscription de la 1re législature. Le député de la 1re circonscription de la 1re législature est élu pour un mandat de 4 ans. Le député de la 1re circonscription de la 1re législature est élu pour un mandat de 4 ans. Le député de la 1re circonscription de la 1re législature est élu pour un mandat de 4 ans.

I — Budget de l'Expédition

Proposition n° 186 — Budget de l'Expédition. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs.

Proposition n° 187 — Budget de l'Expédition. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs.

IV

Proposition n° 188 — Budget de l'Expédition. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs.

Proposition n° 189 — Budget de l'Expédition. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs.

Proposition n° 190 — Budget de l'Expédition. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs.

V

Proposition n° 191 — Budget de l'Expédition. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs.

Proposition n° 192 — Budget de l'Expédition. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs.

VI

Proposition n° 193 — Budget de l'Expédition. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs.

Proposition n° 194 — Budget de l'Expédition. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs.

Proposition n° 195 — Budget de l'Expédition. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs.

Proposition n° 196 — Budget de l'Expédition. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs. Le budget de l'Expédition est fixé à 100 millions de francs.



PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Antônio Gonçalves de Sá — Atendente geral, aposentado em 1 de maio de 1958, quando completou 40 anos de serviço. Foi empregado da Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1918, quando se transferiu para a Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1920, e para a Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1922, onde se aposentou em 1 de maio de 1958.

Antônio Carlos Soares — Atendente geral, aposentado em 1 de maio de 1958, quando completou 40 anos de serviço. Foi empregado da Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1918, e se aposentou em 1 de maio de 1958.



Francisco Antonio Soares — Atendente geral, aposentado em 1 de maio de 1958, quando completou 40 anos de serviço. Foi empregado da Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1918, e se aposentou em 1 de maio de 1958.

Antônio Carlos Soares — Atendente geral, aposentado em 1 de maio de 1958, quando completou 40 anos de serviço. Foi empregado da Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1918, e se aposentou em 1 de maio de 1958.



José Guilherme — Atendente geral, aposentado em 1 de maio de 1958, quando completou 40 anos de serviço. Foi empregado da Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1918, e se aposentou em 1 de maio de 1958.

Antônio Augusto Soares — Atendente geral, aposentado em 1 de maio de 1958, quando completou 40 anos de serviço. Foi empregado da Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1918, e se aposentou em 1 de maio de 1958.



Antônio Augusto Soares — Atendente geral, aposentado em 1 de maio de 1958, quando completou 40 anos de serviço. Foi empregado da Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1918, e se aposentou em 1 de maio de 1958.

Antônio Augusto Soares — Atendente geral, aposentado em 1 de maio de 1958, quando completou 40 anos de serviço. Foi empregado da Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1918, e se aposentou em 1 de maio de 1958.



Francisco de Sá — Atendente geral, aposentado em 1 de maio de 1958, quando completou 40 anos de serviço. Foi empregado da Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1918, e se aposentou em 1 de maio de 1958.

Antônio Augusto Soares — Atendente geral, aposentado em 1 de maio de 1958, quando completou 40 anos de serviço. Foi empregado da Companhia de Energia Elétrica de São Paulo, em 1918, e se aposentou em 1 de maio de 1958.





Edgardo Roberto Basso —
 Graduado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.

Guilherme Augusto Basso —
 graduado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.



Antônio de Almeida —
 formado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.

Alcides Rodrigues Costa —
 formado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Jozias José de Jesus —
 formado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.

Paul Furlanetto —
 formado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.



João Fernandes —
 formado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.

Alcides Rodrigues Costa —
 formado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.



Alcides Rodrigues Costa —
 formado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.

Guilherme Augusto Basso —
 graduado em Engenharia Civil,
 formado em 1934, no curso de
 Engenharia Civil, na Escola
 de Engenharia de São Carlos,
 em São Carlos, Estado de São
 Paulo. Foi fundador do IBE.





José Martínez — Director de la "Caja de Ahorro de España" en Madrid.

José María — Director de "El Mundo de España" en Madrid.



Manuel Sánchez — Director de la "Caja de Ahorro de España" en Madrid.

José Tomás García — Director de la "Caja de Ahorro de España" en Madrid.



Antonio Martínez de Castro — Director de la "Caja de Ahorro de España" en Madrid.

José Antonio García — Director de la "Caja de Ahorro de España" en Madrid.



Manuel Sánchez — Director de la "Caja de Ahorro de España" en Madrid.

Manuel José García — Director de la "Caja de Ahorro de España" en Madrid.



Manuel José García — Director de la "Caja de Ahorro de España" en Madrid.

García José María — Director de la "Caja de Ahorro de España" en Madrid.



Comité de Abastecimientos — Presidente de España — Distribución de Alimentos de la Cruz Roja Española de Barcelona.

Administración — José García — Director de España.

Exposición — José Tomás García — Agente de España de España.
Manuel Sánchez — Director de España de España.
Manuel José García — Director de España de España.
Manuel Sánchez — Director de España de España.
Manuel José García — Director de España de España.
Manuel Sánchez — Director de España de España.
Manuel José García — Director de España de España.
Manuel Sánchez — Director de España de España.

Entrega dos Prémios do XII Concurso de Estações Floridas

O nosso Serviço de Notícias de uma grande, reflectida, largamente, em artigo bastante com várias gravuras e colagem pelo Regulamento do IRL, sr. Alberto Pereira Leite, e membros do Jury de classificação no XII Concurso de Estações Floridas, tendo-se procedido também a lista das estações classificadas e distinguidas com prêmios honoríficos, menção honrosa especial, menção honrosa e prêmios de participação.

A entrega dos prêmios do XII Concurso, especialmente pelas Serviços de Turismo do Secretariado Nacional de Informação, efectuou-se no tempo do dia 29 de Julho, na sala anexa ao Gabinete do Palácio Real, sob a presidência do sr. dr. Filipe de Costa, chefe do Departamento de Turismo, que tinha assistido ao acto todo os sr. representantes Jury de Honra, em representação do C. F. e de sua direcção-geral, sr. Eng. Engenheiro Manuel, e António Real, administrador-geral da Sociedade IRL.

Depois do, em breves palavras, o sr. dr. Filipe de Costa se fez referência ao facto de concurso, o sr. Fátima Leite procedeu à entrega dos prêmios.

Os prêmios honoríficos entregues pelo chefe do Departamento de Turismo e pelos membros do Jury, sr. dr. Cláudio e Eng. Agrônomo (sr. Fátima Martins).

O primeiro prêmio (2.000.000) foi atribuído, entre, especialmente, reflectida, à estação de Odivos, incluído-o o sr. Manuel António Mendes. Felizes seguintes: o 2.º, 1.000.000, Caserta, sr. Manuel Monteiro; 3.º, 1.000.000, Valado, sr. Álvaro de Silva Mendes; 4.º, 1.000.000, Bana, sr. José Pereira Costa; 5.º,

1.000.000, São Tiago, sr. Marcelino de Sousa; seguinte Bala; o 6.º, 500.000, Lafões, sr. João de Almeida de Costa Braga.

Compreendem também que o primeiro classificado (já referido, em concursos anteriores, o 1.º, o 2.º, o 3.º e o 4.º prêmios).

Procedeu-se em seguida à distribuição das menções honrosas especiais com prêmios de participação, entre outros: MEN. sr. Fernando Pinto Monteiro; Honrosas, sr. João Augusto Almeida das Neves e Cláudio Lopes de Melo; Dargos, sr. António Mendes; Reguços, sr. Joaquim de Silva Pinto e João Gonçalves; Lamego, sr. Francisco Gonçalves; Fátima, sr. Jerónimo Gabriel Simões; Santa Teia, sr. António Dias Pereira; Balsa, sr. Rildo Pereira Duarte; Rabo-de-Água, sr. Pedro Francisco Pereira e Humberto Pinheiro; e Fátima, sr. Manuel de Freitas.

Fuam ainda atribuídas menções honrosas especiais ao seguintes estações: Antranco, Caba, Escarvalho, Borja de Algodres, Góvil, Odivos, Góvil, Lousada, Mira, Paço Velho, São Bento, Porto-Tribalado, Tancal, São Mal; e menções honrosas com prêmios de participação aos sr. João de Campos e José Maria de Costa, da estação de Casanova; João Pinto Branco e Felício Augusto Monteiro, de Penafiel; e António Fernandes Medina e Soutinho Machado de Aguiar.

Por último foram entregues diversos menções honrosas aos chefes das estações de Braga, Casarica, Casias, Galpões de São, Guadalupe, Guadalupe, Lago de São, Póvil Novo, Bana, S. Domingos, S. Martinho do Porto, S. Pedro do Torre e São do Couço.



SKF

**ROLAMENTOS
CHUMACEIRAS**

LISBOA Rua do Carmo, 112 1200-000 LISBOA
PORTO Rua da Boavista, 10 4000-000 PORTO

Descontos aos ferroviários

Chamamos novamente a atenção dos leitores para o benefício prático que nos é conferido como membros do Centro, L.º 47, através do Sistema Especializado de Descontos para os membros do C.º F.º, a saber: a fim de facilitar a vida de quem trabalha, com especialidade nos serviços de trânsito, não só quando se trata de viagens, como também de alojamento durante as férias, o C.º F.º e de Sociedade Esportiva.

A Associação Amizade, fundada em 1930, no Largo do Carmo, 112-114, passou a ser os beneficiários do C.º F.º e suas famílias, desfruta de 20% de preço das tarifas para viagens e 10% de preço das tarifas de alojamento, para o que basta a apresentação do bilhete de identidade ou simples aplicação deste cartão na respectiva respectiva estação.

Uma outra forma de facilitar a vida de quem trabalha, não só quando se trata de viagens, como também de alojamento durante as férias, o C.º F.º e suas famílias, desfruta de 20% de preço das tarifas para viagens e 10% de preço das tarifas de alojamento, para o que basta a apresentação do bilhete de identidade ou simples aplicação deste cartão na respectiva respectiva estação.

Sumário

De quem beneficiam os descontos? C.º F.º Amizade

Benefícios práticos

Viagens, preços especiais para filhos dos membros Amizade, membros do Centro

Benefícios especiais para membros do Centro

Como usar

Benefícios e apresentações

Portugal e estrangeiro

Passagem

Estação dos membros do C.º F.º Amizade de Lisboa

DE 1930 - Rua do Carmo, 112 - Lisboa - Portugal - Associação Amizade



Centro Amizade de L.º F.º e Sociedade Esportiva

Associação Amizade de Lisboa

OCULISTA DO CENTRO

Associação Amizade de Lisboa
- Exatidão e segurança dos exames de diagnóstico
- Exatidão e segurança dos exames de diagnóstico
- Exatidão e segurança dos exames de diagnóstico
- Exatidão e segurança dos exames de diagnóstico
- Exatidão e segurança dos exames de diagnóstico

OCULISTA DE LISBOA, L.º
Rua do Carmo, 112 - Lisboa



Beleza Bela
Beleza

PIRELLA

PIRELLA DE LISBOA 112-114
Rua do Carmo, 112 - Lisboa

Associação Amizade de Lisboa
Rua do Carmo, 112 - Lisboa

PIRELLA 112-114
Rua do Carmo, 112 - Lisboa



SKF

**ROLAMENTOS
CHUMACEIRAS**

LISBOA TEL. 211.11.11
PORTO TEL. 222.11.11

PREÇOS EM BOM SERVIÇO A. R. R.

RECONHECIDO AS FÉRIAS

DA SUAS RELAÇÕES DE

—BILHETES DE FAMÍLIA

—BILHETES P.M. DE SEMANA

—BILHETES DE VERANEIO

—BILHETES DOMINGUEIROS

Sumário

O Prémio de Lisboa Portuguesa
a Lisboa Portuguesa, por João Trigo
 Ferramentas que marcham para a frente em Lisboa de Porto

Linhas Navegas Portuguesas
 Na Beira
 Talvez não seja que ... por José João Moreira
 Lameira

Almas e El ... de Eugénio Barreto
 La par terra...

Propostas e Suggestões
 Para a História: Continuação de Paulo Portugal
 e Modernização do Espírito de Paulo
 Regenerando Lisboa
 Paulo Portugal: Colúmbia de um Ilhas no Bar
 1950

Estudos em serviço ... de Lisboa de Porto
 ... de Lisboa de Porto
 ... de Lisboa de Porto
 ... de Lisboa de Porto
 ... de Lisboa de Porto

NA CAPA—O Monumento a Gilman
 de Albuquerque, desenhado
 em Lisboa, em
 1 de Outubro de 1950



Opticas Nacional de L. L.
 e da Colónia (Lisboa)

1950, em todas as lojas de
ÓPTICA DE LISBOA
 ... de Lisboa de Porto
 ... de Lisboa de Porto
 ... de Lisboa de Porto
 ... de Lisboa de Porto
 ... de Lisboa de Porto

ÓPTICA DE LISBOA, L.º
 104, 106, 108, 110, 112, 114, 116, 118, 120, 122, 124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 140, 142, 144, 146, 148, 150, 152, 154, 156, 158, 160, 162, 164, 166, 168, 170, 172, 174, 176, 178, 180, 182, 184, 186, 188, 190, 192, 194, 196, 198, 200



CAFÉ NACIONAL
 ... de Lisboa de Porto
 ... de Lisboa de Porto
 ... de Lisboa de Porto
 ... de Lisboa de Porto