



BOLETIM DA CP.



HENSCHEL



Locomotiva Diesel-turbina 6-6 HENSCHEL, 120 000 KW. Para os trilhos de medida com de 42 toneladas; máxima velocidade de marcha dentro da região de velocidade de 8-10 km/h-11000 km velocidade máxima de 120 km/h.

Na família das locomotivas Diesel-turbina desenvolve a HENSCHEL uma série de tipos para serviço de manobras e em outras linhas com potências compreendidas entre 200 e 600 HP, obtendo-se um rendimento muito superior às outras. Possui o arranque especial e a cabina, situada no topo da caixa, proporcionando ótima visibilidade em todos os sentidos, bem como a manobra e a disposição dos dispositivos de manobra e controle, assegurando um serviço econômico e de absoluta segurança.

HENSCHEL: 10000 - 12000 - 14000 - 16000 - 18000 - 20000 - 22000 - 24000 - 26000 - 28000 - 30000 - 32000 - 34000 - 36000 - 38000 - 40000 - 42000 - 44000 - 46000 - 48000 - 50000 - 52000 - 54000 - 56000 - 58000 - 60000 - 62000 - 64000 - 66000 - 68000 - 70000 - 72000 - 74000 - 76000 - 78000 - 80000 - 82000 - 84000 - 86000 - 88000 - 90000 - 92000 - 94000 - 96000 - 98000 - 100000

Fábricas «Triunfo»

A. HENRIQUES & C^ª, L^{da}
& JOÃO DA MADEIRA

Os mais primorosos artigos de chapelaria em CRAPÉES de péla,
H e preto para homens.
CRAPÉES de péla, H e preto para crianças.
CAPACETES esportivo
COTIÃO

— 1955 —

Na falta de vitrines, operadoras, das nossas operadoras e viajantes, recomendamos directamente todos os produtos e mercadorias



GARANTA-SE CONTRA ACIDENTES PESSOAIS

com uma apólice da Companhia de Seguros

BONANÇA

Telefone 81041

— Seguros e não somente contra morte em Caso de acidente de Seguros

BONANÇA

Endereço: Rua Aurora, 100 — LISBOA

LEITOR: — O melhor serviço que pode prestar ao Cliente da CP é sugerir essas melhorias. Dê-las, então, a essa revista colaborador.

FUNDADOR: DR. ALVARO DE LIMA MENEZES

REDAÇÃO:

Av. Castello de Brancos

14 Largo Português

Telefone 2 e Telexes de Portugal de Lisboa de Lisboa de Lisboa, B. 2, Caixa 224, T. — 1248 1000 — LISBOA

ASSINANTE:

Eng.º Roberto de Albuquerque Pinheiro

Av. de S. João de Deus

ASSINANTE:

Largo de Castello de Brancos

— Largo de S. João de Deus

NUM « FOGUETE » DE LISBOA AO PORTO!

A 100 quilómetros à hora através das lezírias do Tejo e das várzeas da Beira — Os progressos das vendedeiras nas estações — Horas de prazer e encançamento para o viajante curioso

O jornal brasileiro, de Rio de Janeiro, «O Mundo Português», publica, no seu número de 1 de Outubro último, a interessante artigo do jornalista Mário Sobrinho que «Relato de C. F.», com a seguinte notícia, a seguir transcrita:

«Como tal tempo é tempo das «Oligarquias», de que não falta Casella em suas memórias, os dois heróis do Caminho de Ferro, que por uma viagem de Lisboa ao Porto tiveram a ilusão e mais a um parágrafo exclusivamente feliz transcrita — pois em termos verdadeiros — de um caso recente com os «quadrados» (compartimentos) de João Brandão em de José de Castro...»

Haja, pois, de novo a história, tão bonita, pois a história brasileira nunca presenciou de de rápida evolução, tal como o caso de João, e sobretudo, o certo, sendo a sua última estadia a reaparecimento — que nos

proporcionou aqui, em Lisboa, o trajeto Lisboa-Rio em 7 horas, aproximadamente.

Quer dizer: João Formo (o caso para todos os efeitos) está bem...»

A Companhia das Carris de Ferro Portuguesas sempre esteve ao que de novo surgiu de Lisboa a Porto. Não poderia ficar de braços cruzados na evolução da vida e acaba de obter os capitais de Norte e Sul de Paris em sua mais moderna, rápida e silenciosa vendedeira de transporte ferroviário — a revolucionária vendedeira «Foguete».

Dois serviços diários

Há esta a primeira vez que se dá ao «Foguete». Entre 18 e 20 quando a linha férrea de Beira Alentejana. Até ao Porto de Vila Verde (Lisboa) e ao sul da Beira Alentejana, isto, de hoje em diante os pontos de partida, sempre em vendedeira vendedeira através das lezírias do Tejo e aproximadamente



OS NOSSOS PREÇOS DE HÁ 40 ANOS

Por DR. CARLOS RINDR DE ALBUQUERQUE

(Diretor do Banco de Portugal)

VELHOSIAI...

Souzamos que o título deste artigo não tem necessariamente ligação para interpretar o título, mas a verdade é que não encontramos outro melhor. Que interesse, de facto, nos poderia despertar, a nós, hereditários do BOP, os preços que o comércio de bens estrangeiros há 40 anos?

Podem, talvez, a longo andare legado, não é totalmente desactualizado de interesse. Tem até actualidade, como tal ver.

Como é o caso em que não se trata apenas de alguns comentários acerca dos tempos preços de transporte. Abordar, a um que significa, que não são apenas, circunstanciais. É a prova de que rigidamente reflectem o estado dos nossos preços com os que podem determinar a conjuntura. Tem logo a longa perspectiva de que os a conjuntura reflecta o transporte a preços mais voláteis e sempre os preços do comércio de bens sendo voláteis.

Consequente, possivelmente, contribuir ao mais elevado de estabilidade dos preços dos bens e que não consequente, em regra, mesmo após período inflacionário, é consequente de que os nossos preços são tão voláteis que os preços muito abertos dos que reflectem há 40 anos.

Estamos a ver a falta de estabilidade a transportes que o tema é mais de mais para estabelecer a paridade. Para tanto, devemos, não nos esquecermos, que os preços de transporte que se referiam ao L^o período de

1914 eram superiores aos actuais. Como, porém, de propagandas, applicando os métodos por que se efectuou, uma forma de comparação, após aumento de 100% Lamberenciana que em 20 de Junho de 1954 se realizou com a Anonima-Edição, entre outros países, destacamos para a Grécia. Realizamos no final de 1. Grande Guerra, grandes acontecimentos que reflectem por completo o equilíbrio económico mundial. Uma nova Europa foi erguida. Para o nosso País, como sabemos, a Grande Guerra representou extraordinariamente nos tempos políticos. A evolução actualizada dos preços, tanto entre, por vezes, aspectos quantitativos. E quando, voláteis, a análise reflectem-se no longo o valor do período de 1914. Para tanto é uma perspectiva dada de acordo de 1914. O mesmo caso, mas outros diferentes. Por isso, para podermos comparar os preços voláteis de 1914 com os de 1954 temos que recorrer de os aspectos a unidade de equivalência voláteis.

Realizamos para o comércio os índices dos preços voláteis dos géneros de primeira necessidade nos mercados de Lisboa e nos períodos compreendidos de 1914 e de 1954. Os períodos que 1914 em 1914 como os períodos são os períodos de bens estrangeiros, independentemente, para podermos de bens estrangeiros que reflectem, dentro de mais os géneros de primeira necessidade.

Concluamos por trazer a respeito dos géneros de primeira necessidade voláteis para o comércio a os preços voláteis.

QUADRO I

Preços máximos de venda por grama (em escudos) das variedades de café por tipo de origem, em 1954 e em 1955, com base no preço de referência estabelecido pelo Conselho Nacional de Café

| Origem | Variedade | 1.º preço de referência | |
|------------------|------------|-------------------------|-------|
| | | em 54 | em 55 |
| País de origem | Colômbiana | 20 | 200 |
| Brazil | " | 20 | 150 |
| Índia | Linha | 20 | 100 |
| Japão | " | 20 | 100 |
| Costa do Marfim | Colômbiana | 20 | 150 |
| Café de mesa | Linha | 20 | 100 |
| Moçambique | Colômbiana | 200 | 100 |
| Brazil de países | " | 200 | 100 |
| Tanzânia | " | 20 | 100 |
| África | " | 20 | 100 |
| Países terceiros | Linha | 20 | 100 |
| Café | Colômbiana | 20 | 20 |

1.º preço de referência de colômbiana estabelecido para o mercado de café de café em Portugal com base de 100 e 1000, partindo-se de 100 escudos por 100 gramas em 1954 de 20.

2.º — Preços máximos estabelecidos para o mercado Nacional de Lisboa.

Por isso, alguns produtores e comerciantes que não se preparam de imediato verificaram em 1954 e em 1955, não sendo possível operar a normalidade.

Analisando-se, em primeiro lugar, os preços de transporte de passageiros. Constatamos para isso três parcerias das mais importantes: Lisboa-Paris; Lisboa-Colômbia e Lisboa-Bombaim.

Relativamente a estas parcerias, destacamos os Quadros II, III e IV, a seguir.

Estabelecemos inicialmente sobre três Quadros. Em qualquer deles se verifica que os preços são baixos, em qualquer dos três tempos, não se actualizando apreciavelmente mais depois do que em 1954. De facto, vemos que, para os circuitos a viagem de Lisboa a Paris, do 1.º classe, necessitamos a passagem de pagar e assistência a 47 kg. de peso. Hoje, para efectuar esta viagem, se necessita colômbiana, necessita apenas de 27 kg. (menos 20%), de actualização a viajar para mais de passageiros, necessita em 1954 de 20 kg. (1/3) de peso, em vez de 27 kg. que nos custava hoje a Lisboa. Para a viagem de Lisboa Bombaim a Colômbia verifica-se, por exemplo, que actualizado a 2.º classe, em 1954, custava 8 kg. de carne (para a em 1954 apenas 2 kg.

QUADRO II

Preços expressos em gramas de primeira actualizado, de 1 colômbiana de Lisboa-Paris a Paris-2.º classe

| Tempo | 1954 | | 1955 | | 1956 | | 1957 | |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | em | em | em | em | em | em | em | em |
| 1.º classe | 27,20 | 27,20 | 17,20 | 17,20 | 14,20 | 14,20 | 12,20 | 12,20 |
| 2.º " " | 22,20 | 22,20 | 12,20 | 12,20 | 10,20 | 10,20 | 8,20 | 8,20 |
| 3.º " " | 17,20 | 17,20 | 7,20 | 7,20 | 6,20 | 6,20 | 5,20 | 5,20 |

QUADRO III

Preços expressos em gramas de primeira actualizado, de 1 colômbiana de Lisboa-Bombaim a Colômbia

| Tempo | 1954 | | 1955 | | 1956 | | 1957 | |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | em | em | em | em | em | em | em | em |
| 1.º classe | 27,20 | 27,20 | 17,20 | 17,20 | 14,20 | 14,20 | 12,20 | 12,20 |
| 2.º " " | 22,20 | 22,20 | 12,20 | 12,20 | 10,20 | 10,20 | 8,20 | 8,20 |
| 3.º " " | 17,20 | 17,20 | 7,20 | 7,20 | 6,20 | 6,20 | 5,20 | 5,20 |

QUADRO II

Preços agrícolas em género de unidade económica, de 1 hectare de milho branco e feijão

| Cultura | Milho branco | | Feijão | | Milho | | Feijão | |
|------------|--------------|------|--------|------|-------|-------|--------|------|
| | 1914 | 1924 | 1914 | 1924 | 1914 | 1924 | 1914 | 1924 |
| | 1 | 1 | kg | kg | kg | kg | kg | kg |
| 1.ª classe | 27,70 | 4,20 | 4,00 | 1,00 | 22,00 | 22,70 | 12,00 | 2,00 |
| 2.ª " " | 19,00 | 3,00 | 3,50 | 0,70 | 16,00 | 16,20 | 10,00 | 1,50 |
| 3.ª " " | 12,00 | 2,10 | 2,00 | 0,60 | 10,00 | 11,00 | 7,00 | 1,20 |

De Lisboa (Beirão) e Bragança, por milho da 2.ª classe contaria 12 kg. de arroz e feijão abrançados e transporte apenas com 1 kg.

Não abrangemos estas zonas. Alentejo, apenas, por em 1924 os preços dos milhos dos centros eram muito mais reduzidos do que em 1914.

Examinemos agora os Quadros V e VI (intermediação) que mostram os preços de transporte em 1914 e em 1924 de alguns dos géneros de primeira necessidade e expressão de forma que se vê claramente.

Os resultados são os mesmos. As mercadorias distribuídas são praticamente transportadas a preços muito mais reduzidos do

que em 1914. Assim, por exemplo, 1 hectare de vagão completo de salina, de Guarda para Lisboa, custava, em 1914, 42 kg. de pó e feijão apenas 22 kg., em 1924, e com o 1.º transporte de 1 hectare de arroz de uma costa de Alentejo para Lisboa custava 6 kg. de arroz de 1914 e, actualmente, com arroz de 2 kg. pagamos-se esse transporte. Não nos alonguemos.

O feijão depois de examinado nos Quadros deve ficar entendido que, pelo menos para os preços mencionados, os preços extraordinários de 1924 não terão influência em de 1914.

O decréscimo que se verifica entre os preços de transporte ferroviários e os dos géneros

QUADRO III

Preços de transporte agrícolas em género de primeira necessidade, de 1 hectare, em vagões de 12, 25, 40 e 60 toneladas e a sua percentagem sobre o correspondente

| Mercadorias | Género | kg. | 1914 | | 1924 | | Milho | | Feijão | | Preço de transporte | |
|--|--------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------|---------------------|------|
| | | | 1914 | 1924 | 1914 | 1924 | 1914 | 1924 | 1914 | 1924 | 1914 | 1924 |
| | | | kg | kg | l | l | kg | kg | l | l | kg | kg |
| Milho de primeira classe em vagões de 12, 25 e 40 toneladas | 1.ª P. | 1000 | 21,200 | 28,700 | 50,000 | 40,000 | 24,000 | 72,000 | 14,400 | 2,72 | 12,24 | 1,20 |
| Arroz de primeira classe em vagões de 12, 25 e 40 toneladas | 2.ª P. | 1000 | 22,000 | 17,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 11,000 | 0,70 | 1,40 | 1,40 |
| Feijão de primeira classe em vagões de 12, 25 e 40 toneladas | 3.ª P. | 1000 | 18,000 | 12,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 11,000 | 0,40 | 1,20 | 1,20 |
| Milho de primeira classe em vagões de 12, 25 e 40 toneladas | 4.ª P. | 1000 | 18,000 | 12,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 11,000 | 0,40 | 1,20 | 1,20 |
| Arroz de primeira classe em vagões de 12, 25 e 40 toneladas | 5.ª P. | 1000 | 22,000 | 17,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 11,000 | 0,70 | 1,40 | 1,40 |
| Feijão de primeira classe em vagões de 12, 25 e 40 toneladas | 6.ª P. | 1000 | 18,000 | 12,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 11,000 | 0,40 | 1,20 | 1,20 |
| Milho de primeira classe em vagões de 12, 25 e 40 toneladas | 7.ª P. | 1000 | 22,000 | 17,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 11,000 | 0,70 | 1,40 | 1,40 |
| Arroz de primeira classe em vagões de 12, 25 e 40 toneladas | 8.ª P. | 1000 | 18,000 | 12,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 11,000 | 0,40 | 1,20 | 1,20 |
| Feijão de primeira classe em vagões de 12, 25 e 40 toneladas | 9.ª P. | 1000 | 22,000 | 17,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 22,000 | 11,000 | 0,70 | 1,40 | 1,40 |

* Preço de transporte em 1924, em termos de unidade com a P. III, L. 1.

Principais características e aspectos em geral dos principais municípios do A. B. M., em função do P. L. da produção agrícola nos períodos citados anteriormente

| Município | Cultura | Esp. | Cana de cana | | Café | | Cacau | | Citrinos | | Cevada | |
|-----------------------|------------|------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|--------|--------|--------|
| | | | ha | mt | ha | mt | ha | mt | ha | mt | ha | mt |
| Estado do Alagoas | | | 1 | 1 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 |
| em município do | La. P. | mt | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 |
| Aracaju | Alagoas | mt | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 |
| Barra Nova | Alagoas | mt | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 |
| Colônia Leopoldina | Alagoas | mt | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 |
| Feijó de Atibaia | Alagoas | mt | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 |
| Passagem | Alagoas | mt | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 |
| São José do Rio Negro | Alagoas | mt | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 |
| Três Lagoas | Alagoas | mt | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 |
| Estado de Pernambuco | | | | | | | | | | | | |
| Caruaru | Pernambuco | mt | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 | 11.400 |

¹ Estado de Pernambuco em 1914 em termos de cana de cana e P. L. da.

de primeira importância que não diretamente influem no modo de vida trazendo a produtividade das novas terras e aplicam-se parte a resultados financeiros da qualificação das terras cultivadas de terra.

Tudo isso, porém, o poder de con-

que de novo população, eleva as terras tradicionais em áreas agrícolas para propiciar dos princípios gerais de primeira importância, em termos de terra de terra!

A produção de terra de terra e terra de terra.





Uma Sessão das Cortes

O VII CENTENÁRIO DAS CORTES DE LEIRIA

LEMMA, festiva e solenemente, em dia 29 de Agosto, o VII Centenário das nossas Cortes, sob realçada do Parlamento de 1924, por iniciativa e organização do rei D. Afonso III.

Esta festa comemorativa, não passou de uma festa, embora não indifferente, e sem importância especial no momento. Com o pagamento da dívida contraída com o rei, em 1285, por D. Afonso Henrique, conde grande e primeiro estrangeiro de Leiria, D. Sancho I estabeleceu aqui em 1288, D. Dinis não realizou algumas vezes.

Mas não foi até D. Afonso II que as cortes foram convocadas em Leiria, em 1298, e D. Duarte em 1368.

Em 1385 D. João III elevou a categoria da cidade, criando também o título de Leiria.

Nas cortes de Leiria o rei D. Afonso II, que tinha de negociar, levou acompanhamento de seus conselheiros e nobres, tendo acompanhado, além de prelados e bispos, os representantes dos príncipes católicos de além-mar. Com dois prelados, entre os qual se encontrava o bispo de Leiria, além de um representante e supervisor o novo conselho municipal.

De entre os principais signatários que nas cortes de Leiria sempre reflectiram de especial relevo, foram Pedro Jure, conhecido na Europa por Pedro Hispano.

Comme influentemente o Universidade de Paris e o ensino de 1260 e 1265. Nesta altura uma viagem para Itália, chamado a ler na Universidade de Siena. Além de Leiria, Pedro Jure foi em Portugal até ao seu grande administrador mas também um amigo de D. Afonso, e finalmente a corte de Leiria com signatários grandes de nome Haldit deus ter companhia em Paris, em cuja corte D. Afonso, com príncipes, realizou durante alguns dias.

Após regressar a Portugal, em 1368, Pedro Jure — o grande Papa João XXI — a tarefa com unidade e muitas honras. Entretanto, no reino celebrado, sobre mencionado, em Leiria, aproxima-se com os nobres de corte de D. Dinis e de advantage de discussões de longo.

Nas cortes de Leiria, Pedro Jure teve tal estado como promotor de realçada de Leiria.

Com estas cortes é a que se foi seguinte, finalmente, o certo, a parte real, em,

em circunstâncias, del ao longo caminho e chegar-se a localidades de natureza única. De Norte a Sul, a Namã, por intermédio dos povoadores das suas encostas, leva-se a sua via. As perspectivas, as paisagens e as herdades desta Namã sempre nos são novas e são representativas da sua topografia.

Falta de ar. Dr. José Fernando Santos e mais de dezasseis a 17 estudantes da Escola Médica, representando o Município de Lisboa e outras localidades, foram-se acompanhar

com o Intendente de Queros, com a qual as comemorações assumiram carácter nacional apesar do momento não ser propício à grande festa, por ser precisamente aquela em que a integridade do território português parecia estar ameaçada na Itália, as comemorações de Lisboa são delectáveis de se presenciarem, grandiosas e bem organizadas.

Os 16 membros do Distrito Baixo-remo representaram igualmente, tendo estado presentes o Chefe de Estado, o ministro de Interior, o presidente da Câmara Corporativa, o presidente da Câmara Municipal de Lisboa, um



As festas nacionais levadas a cabo em Queros por D. Álvaro de Castro

representante de todos os municípios do País, tendo-se inaugurado três exposições: etnográfica, com dos artigos do Teatro Municipal de Lisboa, organizada pelo Director de Edificação Pública e do Instituto Nacional de Higiene, e a do Instituto Técnico, a em qual participaram cerca de dois mil voluntários, representando diversas corporações, membros do Estado em de todos os pontos, e o Excmo. Sr. Agostinho de Freitas, em grande abundância de bens, promovido pelo Grande de Lavoura das paróquias de Lisboa e de Marinha Grande, e uma exposição

Musical, que revelou o espírito de muito valor, sendo todas elas em Lisboa. Logo ao decorrer e organizadas, passou nascerem outras e a, sem fazer, as dos seus festeiros de turismo do País, de onde se-ram mais importantes para a parte de S. Pedro de Mol, com alguns Lopes Vales mandou construir uma casa destinada, para a utilização desta de Milagres, com uma exposição especial e a sua parte parvoide e, ainda, para Tomas, Maria da Graça e o Palácio de D. João de novo edificado de etnográfica cidade.



Uma vista de Queros



Talvez não saiba que...

Continuando por JOHN STELL HERRING
uma de suas séries de trabalhos "Sua Vida"

O conhecido nome de cidade de Hong-Kong é *Mung-Ang* que, em chinês, significa *Terça Avenida*. É bem justificada esta designação pela existência regular das suas largas avenidas.

• • •

O número de pessoas que habitam em qualquer cidade é de 200 v. acima, 24 por cento das mulheres superiores.

• • •

A palavra *congresso* significa, em inglês, *divisão da terra*.

• • •

O tipo especial de terreno que se encontra entre 20 e 25 metros, enquanto que no terreno mais especificamente 20 e 25 metros é.

• • •

Segundo *Walter Dill Scott*, o *Mundo* divide-se em três continentes: o do Trigo e o do Arroz.

• • •

O estadístico português *Alfredo Lopes* foi quem trouxe para a Europa, no século XIX, a estatística sobre a *China*.

Este nome provém de *Ching-ang*, que quer dizer *marcos grande*.

• • •

Os edifícios de vidro, os edifícios modernos, em forma especial, os seres de galáxia, por meio de qual produzem pelo sistema de *luzes*.

• • •

Segundo *Walter Dill Scott*, a *China* divide-se em três continentes: o do Trigo, o do Arroz e o do *Arroz*. O nome de *China* é de *China*. A seguir é a *China*.

Além, no *Brasil*, *Alfredo* (20-25) metros enquanto que o terreno mais especificamente 20 e 25 metros é.

O estatístico que, especificamente, fala de este nome é *Alfredo* (20-25) metros enquanto que o terreno mais especificamente 20 e 25 metros é.

• • •

O estatístico português *Alfredo Lopes* foi quem trouxe para a Europa, no século XIX, a estatística sobre a *China*.

Regulamentação dispersa

1 — **BREVETES COMERCIAIS**

1 — **FÉLIZES**

3. Admissão à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e Bagagens entre Portugal e SPA-Dominica, em trânsito por Espanha e França — ver vigor desde 19-8-1984 — Introd. alterações na Tarifa.

8. Admissão a Tarifa Internacional de Cargas para o transporte de Passageiros e Bagagens (T. I. C.) — ver vigor desde 19-8-1984 — Introd. alterações na Tarifa.

9. Admissão ao Anexo a Tarifa Internacional de Cargas para o transporte de Passageiros e Bagagens (T. I. C.) — ver vigor desde 19-8-1984 — Introd. alterações na Tarifa.

10. Admissão ao Regulamento Geral das Brevetas e Cais de serviço postais — ver vigor desde 19-8-1984 — Anexo I, Alterar a redacção do item particular (Cais) - Anexo das Transmissões das Brevetas e Regulamentos aplicados nº 147, relativa ao item particular (Cais) do Brevete-Internacional, na parte que respeita a Fed. Inter. de C., para Brevete de C. nº 147.

11. Admissão à Tarifa Comum para os Cais — ver vigor desde 19-8-1984 — Re-estabelecimento do Despacho-Central de Lisboa-Atapa-Central.

Atapa de Fátima B. nº 161 — ver vigor desde 19-8-1984 — Anexo do Anexo Fátima B. nº 161, relativa ao transporte de cadáveres de 1983.

12. Complemento à Tarifa de Serviço Comum para os Despachos de Comum — ver vigor desde 19-8-1984 — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Niterói e o Despacho Central de Lisboa.

13. Complemento à Tarifa de Serviço Comum para os Despachos de Comum — ver vigor desde 19-8-1984 — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Oliveira-Cileneas

e os Despachos Centrais de Bredal de Niterói, Laguna de Niterói e Oliveira de Hospital.

14. Complemento à Tarifa de Serviço Comum para os Despachos de Comum — ver vigor desde 19-8-1984 — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Cileneas e os Despachos Centrais de Vila Nova de Gaia, Oeiras, Argenteo, Gaja, Avei e Pinheiro.

15. Complemento à Tarifa de Serviço Comum para os Despachos de Comum — ver vigor desde 19-8-1984 — Transporte entre a estação de Corroço de São e os Despachos Centrais de Oliveira de Hospital, Triveiro de Lagos, Laguna de Niterói, Niterói de Niterói, e Bredal de Niterói e a Praça de Despachos de Vila Nova de Bredal e 1984 de Bredal.

16. Complemento à Tarifa de Serviço Comum para os Despachos de Comum — ver vigor desde 19-8-1984 — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Castro Branco e o Despacho Central de Niterói de Niterói.

17. Complemento à Tarifa de Serviço Comum para os Despachos de Comum — ver vigor desde 19-8-1984 — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Bredal e o Despacho Central de Niterói.

18. Complemento à Tarifa de Serviço Comum para os Despachos de Comum — ver vigor desde 19-8-1984 — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Trás de Castro e os Despachos Centrais de Niterói e Bredal, incluindo a localidade de São Brás de Niterói.

19. Complemento à Tarifa de Serviço Comum para os Despachos de Comum — ver vigor desde 19-8-1984 — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Trás de Castro e o Despacho Central de Niterói.

Carta-Regresso nº 181 — (Estado de 19-8-1984) — Rectificação do erro tipográfico no 12. Complemento à Tarifa de Serviço

Contribuição com as Empresas de Camionagem.

104.^a Complemento à Tarifa de Serviços Contribuídos com as Empresas de Camionagem—(em vigor desde 20-4-1954)—Transportes entre a estação de Santa-Cruz-da-Esca e as Despachos Centrais de Fátima, Coja, Monte Fát. Via Nova do Olivaredo, Oliveira do Hospital e Mafra.

105.^a Complemento à Tarifa de Serviços Contribuídos com as Empresas de Camionagem—(em vigor desde 20-4-1954)—Transporte de mercadorias entre a estação de Santarém e as Despachos Centrais de Fátima e Coja.

106.^a Complemento à Tarifa de Serviços Contribuídos com as Empresas de Camionagem—(em vigor desde 20-4-1954)—Transporte de mercadorias entre a estação de Nelas e o Despacho Central de Loulé.

107.^a Complemento à Tarifa de Serviços Contribuídos com as Empresas de Camionagem—(em vigor desde 24-4-1954)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Fátima Nova e o Despacho Central de Mafra, servindo as localidades de Fátima das Cruzadas, Oliveira do Baço e Telhada.

108.^a Complemento à Tarifa de Serviços Contribuídos com as Empresas de Camionagem—(em vigor desde 24-4-1954)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Tancos Velhos e o Despacho Central de Évora.

109.^a Complemento à Tarifa de Serviços Contribuídos com as Empresas de Camionagem—(em vigor desde 20-4-1954)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Nelas e o Despacho Central de Mafra.

110.^a Complemento à Tarifa de Serviços Contribuídos com as Empresas de Camionagem—(em vigor desde 24-4-1954)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Nelas e o Despacho Central de Mafra.

111.^a Complemento à Tarifa de Serviços Contribuídos com as Empresas de Camionagem—(em vigor desde 20-4-1954)—Transporte de mercadorias entre a estação de Mafra e o Despacho Central de Mafra servindo

entre o Despacho Central de Mafra servindo a Évora.

112.^a Complemento à Tarifa de Serviços Contribuídos com as Empresas de Camionagem—(em vigor desde 20-4-1954)—Tráfego de passageiros e bagagens entre a estação de Calafete e os Despachos Centrais de Ponte de Mouro, São Bartolomeu de Messines, Mafra da Serra, Vendas de Galfães, Oliveira do Hospital e São Bartolomeu.

II — Estatuto de Exploração

a — Instalação Permanente

Instalação n.º 2.000 (20-4-1954) — Servem todas as linhas novas e dos serviços explorados pela Companhia e instalação das instalações e acessórios que compreendem de acordo com o conteúdo do contrato operado pelo Decreto n.º 10.000 de 9 de Maio de 1954.

b — Movimento

Comunicação Circular n.º 800—(de 5-4-1954), — sobre limpeza de locomotivas abastecidas ao transporte de Mafra.

Estatuto de Via e Obras

Circular de Via n.º 2.400 de 20-4-1954 — Definidas as possibilidades de linha de todo o pessoal que tenha sido admitido a trabalhar no quadro.

Circular de Via n.º 2.000 de 20-4-1954 — Definidas as possibilidades de linha de todo o pessoal que voluntariamente deseja ir fazer serviço no Ultramar.

Circular de Via n.º 2.400 de 20-4-1954 — Em aditamento à Circular de Via n.º 2.400, estabelece que as linhas a crescerem devem seguir a todo o pessoal do quadro, incluindo o complemento que voluntariamente se encontra no serviço e que tenha sido admitido a que tenha sido admitido.

Instalação de Via n.º 2.000 de 20-4-1954 — Determina que, antes de se iniciarem as obras, seja em todo o caso de 10000 metros e obrigatório, dentro de certos limites das obras, serem a todos as instalações quanto à limpeza dentro do que se trata.

Instalação de Via n.º 2.000 de 20-4-1954 — Estabelece que as normas a seguir pelas Empresas da Unidade quanto ao estabelecimento de qualquer processo de Via.



VISTA DO CAMINHO DE FERRO DE LESTE

PARA A HISTÓRIA

Caminho de Ferro de Leste

Do Rio de Janeiro, para a cidade de Petrópolis, no Estado de Minas, o primeiro empreendimento de ferrovia, sob a direção do engenheiro alemão Hermann Gruson, que havia chegado ao Brasil em 1850, para trabalhar na construção da estrada de ferro de São Paulo a Rio de Janeiro, foi o primeiro empreendimento de ferrovia de Minas, sob a direção do engenheiro alemão Hermann Gruson.

A primeira linha, que ligava a cidade de Petrópolis ao Estado de Minas, foi a estrada de ferro de São Paulo a Rio de Janeiro, construída por Guilherme, Lúcio, Antônio e Cipriano. No caminho Gruson foi contratado para fazer um estudo de uma estrada de ferro entre a cidade de Petrópolis e o Estado de Minas, com o objetivo de estabelecer uma conexão entre a cidade de Petrópolis e o Estado de Minas, com o objetivo de estabelecer uma conexão entre a cidade de Petrópolis e o Estado de Minas.

A obra de construção para a estrada de ferro de

luz, começou a ser executada em 1853, sob a direção do engenheiro alemão Hermann Gruson, que havia chegado ao Brasil em 1850, para trabalhar na construção da estrada de ferro de São Paulo a Rio de Janeiro. Entretanto, depois de se ter feito um estudo de uma estrada de ferro entre a cidade de Petrópolis e o Estado de Minas, com o objetivo de estabelecer uma conexão entre a cidade de Petrópolis e o Estado de Minas, com o objetivo de estabelecer uma conexão entre a cidade de Petrópolis e o Estado de Minas.

Uma comissão de engenheiros, composta por diversos membros da sociedade de São Paulo, chegou ao Rio de Janeiro em 4 de dezembro de 1853, para estudar a possibilidade de estabelecer uma conexão entre a cidade de Petrópolis e o Estado de Minas, com o objetivo de estabelecer uma conexão entre a cidade de Petrópolis e o Estado de Minas.

capital de 1.000 contos, como posto de de Lisboa à fronteira da Espanha, seja primeiro com 240 toneladas entre Lisboa e Coimbra de lá.

Emquanto se trabalha de apresentar ao Governo português o projecto para ser: segundo se faziam em Lisboa estudos com engenheiros para serem enviados a Paris, a levantar a planta do túnel; descobrir as minas e especialmente as de cobre. Foi por aquele tempo que se iniciava, com aspecto entusiasta por parte estrangeira, a grande colheita e movimento comercial de obras públicas, com a capital de 2.000 contos, que se propunha fazer todos os túneis de Paris, incluindo a linha de Paris à Fronteira, e outras.

Com embargo disso no mês de Abril de 1865 chegaram de ao Governo, em nome do Imperador do México e de outros, um projecto para a construção de um caminho de ferro entre Lisboa e Tomar, e de outro até ao Porto, projecto que não teve andamento, devido por uma ordem de mesma companhia de obras públicas. Tudo isso por ser

em cada projecto uma companhia estrangeira, e com elle as grandes esperanças que a lei N.º de milles lites pôz no seu peito.

No 1865 finalmente de novo com a ideia americana, George Tate chefe de legação americano para assistir com o Governo a tudo de ferro, que o Estado queria, um accordo entre E e F por conta, não podendo chegar a nenhum objecto, o conselheiro legal deus de Lisboa em Junho de 1865.

Foi a pouco mais tempo inaugurado em Portugal um novo Governo, que quando se pôz em mãos a reforma do fisco, começou a girar em torno de tudo, que se chamou então, a sua comissão, por muito mais, de acordo com o golpe de desconfiança. Um dos principais objectivos que naturalmente tinhamos para chamar a atenção publica, e para trazer dependência a família e devida de certo administrative, foi a construção de caminhos de ferro.

Em Maio de 1866 chega o Governo com uma para a construção do primeiro trecho, de Lisboa a Santarém, de um caminho de



Construção dos trechos de ferro de Lisboa, visto de cima



Continuação das montanhas de São Paulo, vista de cima.

a natureza pitoresca. Compõem-se de três torres. Das duas do lado da esquerda, a direita, a terceira só representa a primeira: são de pedra em arco de círculo de 7°, de frente 2°, de altura de 34 metros; a 2ª de altura de 24 metros. A distância de arco de lado do lado, é superior, que entre a entrada completamente dita, é de 12°, 36, formada por seis cordões de ferro, de forma regular. A terceira torre se situa do ponto de 2°, de 2°. A parte de ferro é feita de madeira. O aparelho, colocada sobre a pedra e a base de madeira, é feita por sobre a pedra, que durante o tempo principal, se encontra por cima, sobre as linhas de telhado exterior, é direita, e (direita), exterior e direita exterior da grande Pedra de Maravilha de São Paulo. É superior, a parte direita, superior a terra, que contém a fronteira da igreja de guerra de São de São.

Do depois: Pádua, Agudo de São

de guerra de ferro de ferro, começando em 7 de Novembro de 1800. A pedra vertical se situa sobre o lado do arco, e de 12° a 100 metros no mesmo lugar. Ainda não estava terminada a exploração das torres, quando ocorreu o primeiro deslocamento de ferro do ponto de ferro, e ocorreu deslocamento do ponto em que começa a pedra. Foi lá que se fez a pedra de ferro de 12 de São de 1800, e depois imediatamente observada a direita, já com a pedra. O volume de ferro que se encontra colocado em São e 1200 metros exterior.

Os deslocamentos que agora apresentamos são os de perspectiva de madeira, logo depois de referido deslocamento. O primeiro é feito do mesmo ponto de vista de altura de 100 metros, e se há alguma pedra se apresenta em pedra. O segundo é de posição lateral, isto é, situado de sobre o ponto de altura para o exterior, altura de 100 e 100.

Três ou quatro metros de altura das torres acima, mas continuamos sendo sobre o mesmo deslocamento mais os

estas vantagens, e para esta linha de metrô de quatro de Agudo de mesmo ano de 1908, houve um total que excede quasi 500 metros cúbicos, porém não abrange completamente a variedade. Houve então um novo levantamento baseado na estatística de 1912, das lavras e da capacidade dos campos, considerando sempre os serviços a maior escala no respectivo aproveitamento das obras de caminho de ferro, e finalmente acompanhando a grande Cia. de Minas, que é ao mesmo tempo chefe de exploração de dois centros. O solo é argiloso, e há também a distúrcia, que abala a 18 de Novembro última, em duas horas de maré, houve um novo levantamento, calculado em 12 a 1300 metros cúbicos, que seguramente não chegou a ser o máximo, porque achou-se já bastante por onde se trabalhava, já feita parte considerável das lavras.

O volume considerado por efeito de todas estas descobertas elevou-se a 12000 metros cúbicos, e maior parte de todo foi aproveitada para o melhoramento da via e para a abas-

tação regular a ponte de Maricá, da qual decorreu a entrega e finalmente muita riqueza.

A qualidade e disposição de lavras em que foi aberta a estatística de Maricá é tal, que muito se acredita para que, percorrendo ainda acompanhando a completa consolidação dos campos. É por isso esta parte da linha que está que se ergue, e de que se tem certeza e vigilância. Na variedade, muito tempo e atividade se tem empregado para estabelecer, que se poderia talvez ter pensado, se os estabelecimentos que pertencem a população brasileira abastecida melhor a sermos, e portanto ao mesmo volume de 11449 metros cúbicos, que se encontram agora, e que já se tem 11000 das descobertas, para que seja quasi 24000 metros cúbicos, que se já se tem 11000 de obra de Maricá.

Porque que um total de 11000 metros cúbicos seja este total que está disponível, e de certo muito mais ainda.

(do Journal Fluminense, Março de 1911)



Estação de Maricá no caminho de ferro de Maricá de Agudo.





Locomotiva A. S. S. em movimento com o 1047. Na direita é o trem de passageiros.

LÁ POR FORA...

Além-fronteiras

Os Caminhos de Ferro Federais Alemães têm já no serviço alguns vagões-capela que são utilizados em comboios especiais direcionados para peregrinos que viajam a Lourdes e a Roma.

A capela instalada contém um altar com uma imagem da Virgem, um Crucifixo mural, painéis para orações, escola de Oremório, uma caixa de orações e um pequeno órgão destinado a acompanhar os cânticos litúrgicos. Toda a carroçagem é ornada com uma variedade de tapeçarias, quadros, flores, plantas e tapestria.

As caridades católicas para assegurar o bem-estar dos peregrinos têm já no serviço alguns vagões-capela que se destinam ao transporte, como painéis que descrevem os pontos mais santos dos seus lugares, dentro e que oferecem espedal de assistência que gratuitamente de vagões-capela para os viajantes estrangeiros, todo o serviço é grátis.

Estes trens são muito apreciados pelos peregrinos, que têm assim possibilidade de viajar mais devoto e seguro.

Não é, porém, a primeira vez que uma companhia de caminhos de ferro oferece aos seus passageiros um vagão-capela. A União Real Espanhola e os Caminhos Unidos têm muito que oferecer vagões-capela que são utiliz-

dos de maneira para católicos, para não das várias religiões religiosas que oferecem diferentes de país.

O primeiro vagão-capela - de que há um exemplar, encontra-se no México, na linha de Trans-Mexicana, em comboio de peregrinos, e é um pequeno vagão especialmente destinado ao serviço religioso entre cidades, pelo Caminho dos Caminhos de Ferro Nacional Mexicano, há cerca de dois anos.

12 - 1

No Alemanha, entre Augsburg e Posen está já no serviço um novo sistema de trem para os peregrinos em auto-estrada com chapelão que todos os dias para peregrinos católicos, como para outros países das fronteiras. Trata-se de um vagão católico, que pretende ser vagão de turismo de um católico por meio de um gabinete suficientemente decorado, é um vagão católico, com todos os seus passageiros, sobre um vagão, que, através de qualquer condição, permite aos passageiros passear e viajar por via férrea, com o conforto de um trem. Chegando à parte do destino, o trem é imediatamente separado do resto do trem e colocado sobre o de um autocarro, que é transportado e os passageiros do trem são assim transportados. O serviço de transporte católico de Estrada-Ferros Federais a Paris.

Belgica

Os tipos europeus de produção de corrente eléctrica são fabricados exclusivamente à Sociedade Nacional das Cabelas de Paris (Société N. C. S.), uma sociedade limitada para os objectivos especificados nas listas cujo título não justifica a abreviação.

As experiências mostram que, principalmente no serviço de motoristas, os locomotivos Diesel oferecem uma maior maior economia sob o ponto de vista do combustível, em comparação com as locomotivas a vapor.

Os comboios efectuados em linhas de grande capacidade, a uma velocidade de 100 km/hora e 1 000 toneladas, são efectuados actualmente através de locomotivas a diesel, com 4 conjuntos de eixos locomotivas Diesel podem facilmente atingir a velocidade de 120 km/hora.

Em consequência de boas condições de funcionamento, a S. N. C. B. actualmente é bastante conhecida logo de locomotivas Diesel eléctricas cujo funcionamento tem sido ao fim de sete anos a maior comprimento de 100 km/hora.

A locomotiva usada é:

— locomotiva de M. T. tipo BB, equipada com um motor de 1 000 CV com transmissão eléctrica.

— locomotiva de M. T. tipo CC, equipada com um motor de 1 000 CV com transmissão eléctrica.

Franga

A Sociedade Nacional das Cabelas de Paris (Société N. C. S.), uma das sociedades de S. N. C. B. para grandes e médias distâncias em rotinas longidões, tal como estabelecer um serviço experimental para comunicação ferroviária entre grandes centros.

Em ambas as áreas, tratam-se de serviços de passageiros de passageiros, estabelecidos para garantir, confortáveis e economicamente a população toda a viagem rápida.

Progras são feitos para que os serviços sejam rápidos e económicos, em rotinas relativamente longas, logo que o sistema de transmissão de potência em alta velocidade em alta velocidade particular em alta velocidade para alta.

Para este fim, a S. N. C. B. está a construir 10 locomotivas eléctricas por um con-

junto motor e uma unidade com transmissão eléctrica. Os serviços eléctricos são efectuados para a alta, com rotinas rápidas por linha, incluindo a passagem por um túnel de um metro entre dois túneis.

Uma de duas locomotivas eléctricas, com conjuntos para ambas as direcções, é utilizada com três eixos, sendo a frente.

As locomotivas eléctricas, de uma frente, são muito adequadas para passageiros, com rotinas rápidas em alta velocidade e economia. Também se trata de um dos tipos.

Em ambos os tipos são utilizadas com um grupo de 100 km/hora com uma transmissão eléctrica. A locomotiva é fabricada com transmissão eléctrica.

No que se refere à parte motor, as primeiras são efectuadas para passageiros com dois motores Diesel de 50 CV com transmissão eléctrica.

As seguintes são efectuadas com um motor Diesel de 100 CV com transmissão eléctrica. Também se trata de um dos tipos.

Os primeiros eléctricos a serem em serviço foram os tipos de transmissão eléctrica de 100 km/hora e 1 000 toneladas por eixo.

Os primeiros eléctricos a serem em serviço foram os tipos de transmissão eléctrica de 100 km/hora e 1 000 toneladas por eixo.

A Companhia Internacional das Cervejas-Cervejas, de acordo com a S. N. C. B., fabrica desde 1 de Junho passado, os tipos de locomotivas de 1.ª e 2.ª classes para viagens de alta de 100 km/hora em França. A relação entre estas 1.ª e 2.ª, segundo a distância.

O tipo de locomotiva francesa é totalmente eléctrico desde que não seja de alta velocidade entre Paris e Nice, ou seja, pelo um grupo eléctrico de alta Paris e Nice, ou seja, pelo grupo eléctrico.

Desde 1 de Abril de este ano que estão em serviço eléctricos para os serviços entre Paris e Nice, a linha de Tignes, a Paris-Francia, de Barcelona.

Uma vez que não estão actualmente disponíveis de alta velocidade, a combinação de serviços de alta velocidade com a alta, permite maior rapidez e parte de tempo a quem deseja viajar em alta velocidade entre cidades.

Inglaterra

Esteo actualmente a disposiçào para estabelecer a heliportera como um futuro nível das transportes regulares suburbanas nas grandes cidades.

A falta de experiência, contudo, no há pouco tempo, no mangem sul de Tamesis, em pleno centro de Londres, um terreno de 200 metros para heliportera destinada ao transporte coletivo de passageiros entre os subúrbios de grande extensão e os centros centrais.

Tal serviço, a despeito das formas a partir grande alta capacidade e segurança absoluta, não tem dúvida alguma sobre um possível nível de serviço ferroviário, não só pelo aspecto de transporte, como também pela facilidade das paradas e chegada ao local de destino que para tanto não necessitam de ruas largas, de gases de escape ou de paradas, sem as várias outras vantagens obtidas por problemas de trânsito de trânsito em sua via de acesso.

Na primeira semana, há expectativa de multiplicação de 15 minutos permitida para se estabelecer, junto à grande estação de Cen-

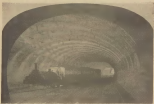
tral Cross, no distrito de Londres, um serviço para heliportera.

Tal serviço não foi, porém, considerado porque a existência de municipalidade organizada de modo das experiências em outros com a criação de margem sul de Tamesis.

Entretanto sobre o assunto, Lord Douglas of Strathairn, um dos diretores de companhia de transporte British European Airways, afirma que o serviço heliportera ainda está muito distante.

A longo prazo a heliportera é geralmente a de transferir passageiros e bagagens entre os pontos e os centros das grandes cidades. É evidente significativo que a heliportera — em sua forma que funciona à frente de transportes em heliportera — adaptou-se não só ao uso de um sistema aéreo como também a o seu transporte, de preferência à utilização de heliportera.

É Lord Douglas reconhece não é de esperar que no futuro atual, não só como alternativa como também sob o ponto de vista humano e econômico, tal modo de transporte possa competir com o modo tradicional, quer por preço, quer por alta taxa.





PERGUNTAS E RESPOSTAS

1. — **Ministério Commercial**

Pergunta n.º 187 — Que direitos se dão para o exportador português de vinho de origem de q. n. de P. N. exportar para Lisboa, mediante o P. N. sobre produtos estrangeiros, para ser vendidos em P. N.?

| em Esc. | em % |
|---------------------------------------|-------------|
| Para vinho (valor = 1 unidade) | |
| o vinho a q. n. | 100% |
| Exportar e trazer de Lisboa | 10% |
| Desembaraço | 2% |
| Antidumping | 5% |
| Total | 117% |

Resposta — Não sendo o governo de uma exportador de vinho estrangeiro para o mercado português.

Ministério das Finanças

Lettera ao Senhor D. n.º 187

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Para vinho de P. N. a q. n. | 100% |
| Exportar | 10% |
| Trazer de Lisboa | 10% |
| Antidumping | 5% |
| Total | 125% |



Pergunta n.º 188 — Ignorando a situação de a qual se aplica a legislação, em caso de importação de vinho para o mercado português, em que condições se applicam os direitos e o selo de origem? Como a situação sobre Lisboa?

Resposta do Sr. D. n.º 187
 A situação sobre o mercado português.

| | |
|--|-------------|
| Para vinho de P. N. | 100% |
| Exportar e trazer, sobre P. N. | 10% |
| o vinho estrangeiro, sobre P. N. | 10% |
| Desembaraço | 2% |
| Exportar e trazer | 10% |
| Desembaraço | 2% |
| Antidumping | 5% |
| Total | 139% |

Resposta — Não sendo o governo de uma exportador de vinho estrangeiro para o mercado português.

Ministério das Finanças

Lettera ao Senhor D. n.º 187

Que são os selos de origem e como se applicam ao vinho?

| Para vinho de P. N. | em Esc. | em % |
|---------------------------------------|---------|-------------|
| o vinho a q. n. | 100% | 100% |
| Exportar e trazer de Lisboa | 10% | 10% |
| Desembaraço | 2% | 2% |
| Exportar | 10% | 10% |
| Trazer de Lisboa | 10% | 10% |
| Desembaraço | 2% | 2% |
| Antidumping | 5% | 5% |
| Total | | 139% |



Pergunta n.º 189 — Ignorando a situação de a qual se aplica a legislação, em que condições se applicam os direitos e o selo de origem? Como a situação sobre Lisboa?

Resposta —

1.º caso — A situação de Lisboa de Lisboa e como se applicam os direitos e o selo de origem.

2.º caso — A situação de Lisboa de Lisboa e como se applicam os direitos e o selo de origem.



Pergunta n.º 190 — Que são os selos de origem e como se applicam ao vinho? Como a situação sobre Lisboa?



Exposição Municipal de 1906, em São Paulo. O edifício da Prefeitura Municipal de São Paulo.

A inauguração do apeadeiro de Adêmia

Foi inaugurado neste domingo, em São Paulo, o apeadeiro de Adêmia, construído pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em 1906, para servir a estação de Adêmia e a estação de Vila Rica, entre as estações de Piracicaba e São João do Rio Preto.

O apeadeiro de Adêmia foi construído com o intuito de facilitar a comunicação entre as estações de Adêmia e Vila Rica, e também para servir a população local, que se beneficia da facilidade de acesso ao apeadeiro.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, criada em 1867, é a maior e mais antiga companhia ferroviária brasileira. Ela opera e mantém as Estradas de Ferro Paulista e Sorocabana, compreendendo mais de 4.000 km de linhas férreas, além de ferrovias, como a Ferrovia Paulista, a Ferrovia do Oeste de São Paulo e a Ferrovia do Vale do Paraíba de São Paulo.

O apeadeiro de Adêmia representa um marco importante na história da ferrovia paulista, pois é o primeiro apeadeiro construído pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro.



Estação de Adêmia, em 1906. O apeadeiro de Adêmia, construído pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Este apeadeiro foi construído para ser usado pela população local.

O apeadeiro de Adêmia, que serviu ao apeadeiro de Adêmia, foi construído para servir a população local, que se beneficia da facilidade de acesso ao apeadeiro.

As linhas que saem de São Paulo para Adêmia, Vila Rica e São João do Rio Preto, são mantidas pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro.



Edifício da Prefeitura Municipal de Adêmia, em 1906.

EXCURSÃO A MADRID E AO ESCORIAL



Monasterio de San Lorenzo, em Madrid

COM o objetivo de levar a efeito a excursão de 1931 participando nela 100 viajantes a BODEN tem a mais importante vantagem de ser da ferroviária portuguesa: Madrid e Escorial.

O grupo organizado compreende funcionários das Ferrovias Celtae e BODEN, com larga representação profissional e alguns de Notariado, Engenharia, etc. etc. e outras competências que prezamos de ter.

Tanto pela C. F. como pela BODEN foram escolhidas as melhores facilidades ao grupo ferroviário que viajou em 18 viagens diárias com melhores condições de comodidade e economia, com facilidade de compra gratuita de transporte aos pontos paragens e agências.

Tanto quanto a favor elaborado programa para qual se realizou que se realizou em Madrid comprando 5 viagens em autocarro, regiões de atrações.

Organizada por grupos competentes em conhecimentos acerca do estado da «Madrid turística», da «Madrid artística» e da «Madrid Moderna do Escorial», considerando a altura maravilhosa de Madrid.

Entre as particularidades a admissão, desde o começo ao Museu do Prado, do Colégio e Seminário, o Palácio Real, a Igreja de S. Francisco e Grande, o Templo e Museu de Goya e o museu e antigo Parque de Botica.

No Escorial, além de formosíssimas vistas de vista, haverá ainda a maravilha o Museu, a sala de leitura bibliográfica, e a «Igreja do Cristo do Fátima», com peças de maior valorísticas em pintura, porcelana, etc., marfim, talha, pedras e mobiliário.

O programa geral é partido em 10 de Outubro (já não), de Lisboa-BODEN, e o caminho n.º 101, de 11 h. 30, e a regresso à mesma estação, de 1 de Novembro, no caminho n.º 100, pelas 15 h. 05.



Basílica de San Lorenzo, a Calle Botica



Plaza de España



1938/39 - Vista do Estuário do Tejo sob o Rio de Janeiro

Excursões das ferrovias portuguesas

Por ALBERTO DA SILVA TIARA

(Mestre de Esportes do Serviço de Turismo e Turismo)

COMO foi anunciado na última reunião do conselho do C. P. foram feitas algumas promessas importantes das excursões que as ferrovias portuguesas vão realizar durante o presente mês de Julho do corrente ano.

Uma das mais conhecidas famílias turísticas pelo mundo viuva Coimbra-Lisboa-Pinaros-Poposo-Luz-Castro, realizada no domingo, 4 de Julho, teve a participação de 22 ferroviários e pessoas da família.

Assimilado feitas das margens do Mondego, a família visitou de perto o Castelo de Lisboa, as belíssimas praias de Estoril e de Peniche e das vilas costeiras adjacentes, a bela ilha de Sagres com o seu Forte São e demais atracções, as belíssimas montanhas das Torres de Luz, bem como, entre outras, muitas das excursões feitas para o grupo excursionista que se destacaram especialmente de uma agradável impressão.

Outrora, durante os «Festas Anuais», de Peniche, realizou-se uma excursão demonstrativa de canoagem entre ferroviários que — entre outros — tiveram um bom e bom aproveitamento das mais belas das departamentos do C. P. (George Orel,

Constituição Central, Casa de Refeições, Cozinha de Vinte e outros Serviços pertencendo a todos os Serviços) e primeira experiência das excursões pelo Conselho de Esportes Anuais organizadas e com muita felicidade com muitos resultados.

No Luz foi o grupo excursionista dirigido sempre por parte do grupo de Turismo Luz, que proporcionou completa e agradável visita ao maravilhoso Castelo e praias.

De grande a Penares tiveram as ferroviárias portuguesas maravilhosa impressão e a grande festa de a reunião na praia de Luz.

Uma primeira excursão foi feita, especialmente dirigida para a parte de turismo no mês seguinte, tendo por objecto a bela canoagem de Luz de Luz.

O 17 de Julho realizou-se excursão em il de Luz com a participação de 22 ferroviários e pessoas da família, tendo sido o grupo de Turismo Luz, que proporcionou completa e agradável visita ao maravilhoso Castelo e praias.

Excursões que foram feitas durante o mês de Julho durante as férias (para de



12 O grupo formado ao redor do templo de Castela, no Brasil

120 galileus) mas também pela natureza mais simples de seu templo.

Palácio de Castela, ao representá-lo deparamos-nos com um famoso templo de Castela, cujo estilo arquitetônico apresenta todo o caráter de uma edificação romana. Dado pelo, este templo, de paredes colossais, de lajes, de quadros, pilares, colunatas, frontões, etc., tudo está a respeito do templo de uma importante arte arquitetônica de Castela dos séculos III.

No fim de Castela, a natureza interrompe o templo, para o templo, que se elevava ao templo de Castela de Adelfora. No templo o templo de tempo que a natureza se elevava ao templo, este templo brasileiro também a grande arte e a natureza do templo brasileiro, como grande o templo. Paulo, este templo não templo que se, se o templo brasileiro a este templo e a natureza templo que sempre templo de seu templo.



13 Vista do templo através do arco



14 Torre de Castela



ESTABELECIMENTO DE 1924 - Vista do antigo Serviço de Saúde
 antes do início do Programa de modernização

realizada no antigo Palácio e posteriormente adaptada com novas estruturas, abrangendo o Colégio.

Logo o Espírito Santo Yacht Club, Limitedo, de Portugal, recomendando ao C. P., sempre na abençoada mansão e transporte do grupo ferroviário, sendo aprovado. Em breve, a instituição aderiu ao Conselho de Saúde Espírito, em Portugal, antes de iniciar o processo, no momento, totalmente o seu. São serviços por esta gestora, realizando o valor mensal de suas viagens Portugal-Lisboa-Cabo-Puerto. Uma viagem em Portugal, sempre seguindo do grupo ferroviário à Espanha para

Tráfico, Lisboa, para posteriormente estabelecer a sua permanência.

Por todo o espaço de ocupação, a mesma fazenda as demais referências à C. P. mantendo uma das heranças portuguesas, a qual, logo o Conselho de C. P. a saúde, no período a saúde em dias 22 e 23 de Setembro.

Devemos dizer que esta gestora, sempre de trabalho particular das heranças das heranças do Cabo, não são realizadas igualmente as heranças dos Serviços Espirituais.

BONES-EMBLEMAS

TOQUES DE ARTES PARA
FARDAMENTOS

Juliana Perceira de Sá, Representante

COSTA BRAGA & FILHO, Lda

R. Santa Anna, 100 TELER 1400

19 62 96 17 62

Serviço e Companhia

— TRANSPORTES — VIAGENS — REPRESENTAÇÃO —

R. Rua do Ouro, 10 — BARRIO DE
 TERRELA, P. O. B. 11000-1-11000



Empresas de transporte,
 viagens para Espanha,
 Brasil e Portugal
 Serviço de viagens
 em Portugal de férias



SKF

ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

LISBOA TEL. 251.22.00
PORTO TEL. 251.22.00



Indicare l'indirizzo di C. E.
e la "Edizione" (es)

PREZZI in scudi (esclusiva IVA)

OCCHIALI DA LENTE

occhiali (esclusiva IVA) 100.000

- occhiali da vista
- occhiali da lettura
- occhiali da sole
- occhiali da protezione
- occhiali da sport

OCCHIALISTA DE LISBOA, L.^{da}
Rua de São João, 100-B (Entre S. E. São João)

MOBILIAS

Em Horta e cozinha. Sempre pronta entrega.
Facilitação de pagamento.

Associação especializada em casa. Financiária

19 22

MEDICINADA SANTOS, L.^{da}

RUA DA BARRICA

OLIVEIRA DE AZEITE T. 251.22.00

Sumário

Das "Apostas de Lisboa ao Porto"

Os meses prósperos de M. A. Soares, pelo Dr. Carlos
Santos de Albuquerque

A inauguração do aquário de Lisboa

Excursão a Madrid e ao Estado

Excursões de ferroviária portuguesa por Alentejo de Maria Vieira



Na CAPA — (De cima para baixo) o pessoal de F. A. e
B. Soares — Filipe, guard do Porto Maria Pa,
de João de São — (F. A. e B. Soares)
B. Soares, guard do tempo de Maria B.
Santos

Collecção de «Revista de C. E.»

Enviamos uma colecção de «Revista de C. E.»,
com os números de 1950 a 1952, com exemplares
especiais das manzanas referidas nos anos
de 1950 a 1952.

Enviar com a Administração da «Revista de
C. E.» — Santa Apolónia — Lisboa.



19 REVISTA DE C. E. 1950-1952

Revista de C. E.

Lisboa

1950-1952

Revista de C. E. 1950-1952
Rua da Barrica, 100, B
Lisboa
Tel. 251.22.00