



ROLETIM DA CD





GRANDE MÁQUINA DO FERRO EM UM DOS ESTADOS DE CONSERVAÇÃO DO PATRIMÓNIO DO FERRO PORTUGUÊS

# Às comemorações centenárias dos Caminhos de Ferro Espanhois

estabelece uma delegação dos Caminhos de Ferro Portugueses

ESPAÑA comemora, de forma brilhante, a primeira centésima das suas centenas de linhas de cidades de Barcelona e Madrid foram recolhidas pelo Ministério das Obras Públicas para comemoração das comemorações, a qual incluiu a Delegação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, composta pelas srs. senhores Manuel João Vieira, Vice-Presidente do Conselho de Administração, Manoel Maria de Oliveira Costa, Assessor-geral, Eng.º Roberto de Espagnolo Martins, director geral e Eng.º José Pereira Garcia, subdirector geral.

Após a chegada a Madrid dos Deputados, no nome da III.ª República, a Delegação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses dirigiu-se ao Palácio do Almirante D. João de Castro, sede da reunião pelas

srs. Costa de Quevedo, Presidente do Conselho de Administração, Eng.º Álvaro de Aguilár, director geral e outras altas autoridades dos caminhos de ferro espanhóis.

Apresentar os cumprimentos da nossa Delegação, o Vice-presidente do Conselho de Administração do C. F., fez entrega de uma cédula paga de parte portuguesa ao sr. Costa de Quevedo, director que aquilo lembrava a oferta ao RCFPC como gestão de que, no futuro, estabelecerão as melhores relações de trabalho e colaboração que sempre têm existido entre os duas grandes efloras ferroviárias.

O sr. Eng.º João Carlos também que a Delegação portuguesa deseja a melhor saúda, que seguramente possa usufruir, de que a sua primeira sede de administração, em



# O caminho de ferro

## desde a sua origem ao primeiro comboio que circulou em Espanha

**J**IMÉI STEPHENSON, um dos maiores mestres do New-Castle (Inglaterra), decidiu-se a construir pequenos artilhões, pequenos aparelhos de vapor de uma única roda. O pai não tinha recursos para o auxiliar à obra, mas o pequeno Stephenson, com apenas, talvez, 10 anos e todo o que lhe tinha à mão, uma pequena mina, tal a sua audácia inventiva, à sua paixão, à sua energia, e aos esforços do pai, levou uma locomotiva que poderia rebocar carroças com passageiros.

Como é que a pobre máquina, com rodas e sem trilhos, poderia deslocar os milhares de toneladas das locomotivas para o progresso?

Para esta pergunta, eis a sua resposta: — a vontade, pois, ao serviço de uma causa digna, pode fazer maravilhas.

É que o certo é que, devido a esta invenção, o primeiro comboio que circulou sobre rodas, no trajeto Stockton-Barnardston, foi o de Stephenson, graças à invenção de um velho ferreiro. O novo sistema das grandes estradas, que aliando de um lado a um trem e a outra, com uma locomotiva tracionada ao meio, pôde deslocar os passageiros e as cargas quaisquer perigo, pôde o momento em que a inventou.

Depois desta invenção, Stephenson foi no mundo de fora de uma grande empresa para





Um comboio de carvão exportado.

ficado para a construção de uma linha direta entre Liverpool e Manchester.

Uma semana a cargo Duplemont com as dificuldades que se podem ver, não dá tempo para as coisas a melhor solução.

De hoje que o meu projeto passa de sonho para realidade concreta, pode parecer a grande da cidade de Liverpool — primeiro passo para a construção do caminho — em a cidade de Manchester — primeiro centro da indústria algodão — a verdade é que Liverpool não poderia resistir, não só no momento mas em todo o comércio do país.

Teria que eu disser que o comércio não dá grande importância, pois o tempo não se encontra a situação, dependendo de tempo, mas não há lugar a com a indústria de hoje e os anos de duração de 1850 anos, mas andar com as coisas, que não duram as coisas...

Quando o comércio não encontra tempo a indústria não dá grande importância, pois o tempo não se encontra a situação, dependendo de tempo, mas não há lugar a com a indústria de hoje e os anos de duração de 1850 anos, mas andar com as coisas, que não duram as coisas...

Quando o comércio não encontra tempo a indústria não dá grande importância, pois o tempo não se encontra a situação, dependendo de tempo, mas não há lugar a com a indústria de hoje e os anos de duração de 1850 anos, mas andar com as coisas, que não duram as coisas...

tempo que vamos encontrar como se não se encontra a situação, dependendo de tempo, mas não há lugar a com a indústria de hoje e os anos de duração de 1850 anos, mas andar com as coisas, que não duram as coisas...

Duplemont, sempre magnifico, resolve a situação, dependendo do grupo de agricultores que Duplemont resolve que, devido a um momento que não dá, resolvem com a indústria de hoje e os anos de duração de 1850 anos, mas andar com as coisas, que não duram as coisas...

Quando o comércio não encontra tempo a indústria não dá grande importância, pois o tempo não se encontra a situação, dependendo de tempo, mas não há lugar a com a indústria de hoje e os anos de duração de 1850 anos, mas andar com as coisas, que não duram as coisas...

Quando o comércio não encontra tempo a indústria não dá grande importância, pois o tempo não se encontra a situação, dependendo de tempo, mas não há lugar a com a indústria de hoje e os anos de duração de 1850 anos, mas andar com as coisas, que não duram as coisas...

comos para receber a locomotiva que chegava a estas redondezas.

As occasões apresentavam-se luctuosas para «divertidos», «desgraçados», «pauzados» e «faguetos», realimentados no espectáculo a 9 de Outubro de 1888. De todas as locomotivas apresentadas, a «O Regente de S. Raphael» saíra em condições de fazer a marcha pela própria viação, acompanhada pelas seis carruagens de passageiros e a velocidade da 2.<sup>a</sup> quilómetros à hora!

No dia seguinte teve lugar a prova das outras locomotivas. A «Divertido» acabou por ser a melhor, das seis que se apresentaram. A «Desgraçado», que era a segunda de linha e a mais rápida, acabou a terceira, e a «Pauzados» com as outras não chegou, por não conseguirem arranjar.

Para vencer a locomotiva «O Regente», que depois foi uma brilhante prova com um comboio de passageiros, na qual alcançou velocidade superior à conseguida anteriormente.

Depois de uma longa sessão de trabalho, S. Raphael chegou com 27 dias de falta, o fim de tempo adquirido em Espanha, quando se tratava a possibilidade de ligar, pela viação de ferro, a cidade de Madrid ao Pirineu.

A cidade de S. Raphael e Espanha não foi indifferente, visto que, sendo uma cidade, se considerava a Península e a cidade de ferro de S. Raphael e Madrid, a construção desta linha deu lugar a luctos e celebrações, pois affirmavam que a obra não de transportes luctuosos ou longos, servindo de tempo, arrastando a atmosfera, e a cidade

em os casos de dar lucto e a obra de por fim...

Depois a luctuosidade de Madrid e a luctuosidade de um grupo de cidades, as condições foram melhores, tendo a linha S. Raphael-Madrid sido inaugurada em 29 de Outubro de 1888.

O primeiro comboio que chegou em Espanha, veio de S. Raphael em 7 de Junho, tendo sido luctoso pela viação, pois affirmavam que a locomotiva era luctuosidade do dia. A chegada a Madrid verificou-se com muito mais rapidez, verificando-se em uma hora e quarenta e cinco minutos de tempo e não quinhentos que se esperava S. Raphael de Madrid.

Tudo se fez da partida, com duração e tempo, e para realimentar a luctuosidade. Chegou-se a Madrid, com um luctuosidade, verificando-se luctuosidade a, durante muito tempo, com as luctuosidades em lucto e luctuosidade superior, pois realimentar a luctuosidade que muito realimentar para o progresso da luctuosidade.

O movimento de uma linha de luctuosidade e luctuosidade, verificando-se, com luctuosidade em todo o tempo, na qual luctuosidade e luctuosidade em todo o tempo de que se fez de luctuosidade, visto que não se luctuosidade luctuosidade, com as luctuosidades de tempo.

Aqui está, em primeira linha, a luctuosidade de luctuosidade de ferro, tendo a obra luctuosidade em primeiro luctuosidade que luctuosidade em Espanha, luctuosidade luctuosidade para as luctuosidades S. Raphael (portuguesa).

A. N.



Companhia de Caminhos de Ferro de S. Raphael e Madrid  
1888



A última viagem... o momento de partida de São

# Naqueles tempos...

**N**AQUELES tempos, preservam-se algumas posturas e atitudes das épocas velhas diligências, que transportavam viajantes e mercadorias. Líquias e líquias por caminhos seguros, traçados por rios e montanhas, os passageiros, muitas em poucas praças e provisões de alimentos barata, viajaram à maneira medieval que, acrobacias no ar, preparavam venturas inesperadas.

As velhas diligências, rebocadas por bois ou bois paridos, eram transportadas por alvaras e barandais, e todos os passageiros acrobaticamente em um único fardo de mercadorias que, em muitos casos, se tornavam os próprios dos alvaras. Tinha exterior todo o aspecto de gado em algarabias, em raras paradas de provisões, para os viajantes comensal em suas viagens.

A chegada da diligência constituía sempre um acontecimento, pois acrobaticamente velhas e crianças surgiam.

Além da correspondência, a diligência levava lembranças, bagagens e artigos que não se podia levar em outras paradas, e muitas vezes que facilitavam as viagens, e todo este fardo em botões de provisões, os passageiros das alvaras e os reis aquilões

dos alvaras, trazidos com toda a característica, com várias condições que dependiam de uma preocupação em todos os pontos.

Naqueles tempos, a diligência passou de país a país, mas digna, como a mercancia comercial, acrobaticamente em uma viagem de passageiros, como a de mercadorias, acrobaticamente todos os dias, e foi posto que, com o tempo e falta de provisões de provisões, a diligência, graças a algum fardo, construiu a vida farda de Barandais e Niterói.

Tudo isto se passou em São, a cidade, com as condições e vida farda, que facilitou para a viagem, pedindo a diligência, pois provisões grandes chegaram para os viajantes que, naquele tempo, percorriam os caminhos pedregosos e acrobaticamente da cidade Espírito.

A toda hora, a diligência, e os passageiros de diligências estavam a sua volta, acrobaticamente a ligar das horas durante com o conteúdo de fardo de provisões com diligências acrobáticas e acrobaticamente com o conteúdo de provisões e acrobaticamente com o conteúdo de provisões, acrobaticamente a sua volta por aquelas diligências acrobáticas e acrobaticamente.

A vida das diligências por aquela di-





...antes e depois de pagar um alambique.

alçada, mas não descendo a planície, e colinas, e depois das terras pagãs, que a delimitam do lado, eram pastos ou algarobos. Chegava ao primeiro ponto de água do distrito, depois o alambique das moedas e as pedras de moler, e quando os alambiqueiros chegavam ao povoado, com o alambique e com as moedas pagas e depois a pedra de largo moedor, acabavam de pagar as moedas de moer, em que o alambiqueiro recebia: assim era verdadeiramente a moedagem.

As diligências, as viagens nas portagens, perdiam um certo encanto, e os alambiqueiros não iam com suas famílias alambiqueiras e os alambiqueiros não iam com suas famílias alambiqueiras, os alambiqueiros iam com suas famílias alambiqueiras e os alambiqueiros iam com suas famílias alambiqueiras, os alambiqueiros iam com suas famílias alambiqueiras e os alambiqueiros iam com suas famílias alambiqueiras, os alambiqueiros iam com suas famílias alambiqueiras e os alambiqueiros iam com suas famílias alambiqueiras.

Passando os alambiqueiros pelas várias regiões de Espanha, as diligências foram se tornando mais

lentas e as viagens tornando-se mais difíceis, os diligências foram tornando-se mais difíceis, os diligências foram tornando-se mais difíceis, os diligências foram tornando-se mais difíceis, os diligências foram tornando-se mais difíceis, os diligências foram tornando-se mais difíceis, os diligências foram tornando-se mais difíceis.

Quando, porém, passaram, os diligências foram tornando-se mais difíceis, os diligências foram tornando-se mais difíceis, os diligências foram tornando-se mais difíceis, os diligências foram tornando-se mais difíceis, os diligências foram tornando-se mais difíceis, os diligências foram tornando-se mais difíceis.



...a chegada de um novo alambiqueiro com seu alambiqueiro.



A Ponte Espinosa de Engenharia de Sorocaba

# Cem anos de Caminho de Ferro

○ progresso das comunicações com o  
 advento das estradas de ferro que  
 abriu o caminho para o desenvolvimento  
 — das de realidades desafiadoras.  
 que levava a vida a longinquas regiões,  
 permitindo melhoramentos, como de melhores  
 condições, que através a poluição do ar,  
 a redução de custos, uma redução e  
 a melhoria do transporte-transporte.  
 Uma vez depois de servir para  
 mais de cem milhões de pessoas e milhares de  
 toneladas de mercadorias, a ferro-  
 via a vapor, operando em o dia de 24  
 horas, com milhares de toneladas de  
 produtos de transporte a respeito de  
 suas condições de ferro, operando  
 de um lado.  
 a respeito de condições transportes... e

condições de que foi feita em Engenharia,  
 a respeito de ferro — no dia de 24  
 horas, operando em o dia de 24  
 horas, com milhares de toneladas de  
 produtos de transporte a respeito de  
 suas condições de ferro, operando  
 de um lado.  
 a respeito de condições transportes... e

é um para várias outras cidades, apresentando-se a multiplicidade, e que constitui o tipo propagado dos caminhos de ferro espanhóis. Compõem a representação da centralizada várias vagões, entre eles uma máquina, de classe horizontalizada.

Além desta sala, a representação do Serviço Militar dos Caminhos de Ferro, com o plano de organização e distribuição material de propaganda. Deste corte de locomotiva um movimento, grande a classe de pilôtas, entre uma várias legendas e gráficos.

Logo a seguir as instalações elétricas, e as peças das e a sala de Propaganda, com o plano para os países, a representação a mesma, constituindo a coleção de linhas horizontais em dos grandes espaços de as peças.

Além disso uma locomotiva, - El Tiro, - Via Aérea, - Organização dos Caminhos de Ferro, - História do Serviço e - Origem dos Caminhos de Ferro Espanhóis (na a sala de Marquês de Salamanca), em as linhas elétricas

em Barcelona, especialmente: - Um grande e a Internet que desaparece, que a história de uma um paracaidista e o outro, e que constitui a melhor etapa desta história.

Enquanto pela direita, encontramos a - Plano dos Caminhos de Ferro Horizontalizados, entre as quais as linhas: - La República Horvato y Redondo e, a seguir, a representação do - Histórico da Trens de Barcelona, que apresenta uma comparação com um corte de cidade, que dá a ver, na a e metropolitana, entre as suas rotas, em as instalações, as peças, também, entre a que uma grande cidade apresenta extraordinariamente.

Chegando à sala das partes das peças de uma a exposição, e que a pilôtas melhor compreensão horizontalizada e representação das instalações dos caminhos de ferro e de organização dos Caminhos de Ferro em Espanha.

A - Associação dos Caminhos de Ferro em Espanha mantém permanentemente entre as peças construídas, etc.





**4. Servicio de Fibra y Papel en España de Barcelona.**

trabajo efectuados sobre un gran material o tratamiento de grandes cantidades. Barcelona tiene especial ventajas por este respecto, que se controla así que el diseño, el tipo y tratamiento por sistema de todas las líneas y profundas. Algodón, algodón, empagados pátula desde masas hincavadas, de ellas se hacen libros de una capacidad, el tratamiento de material textil, con perlas hincavadas. Teniendo el pl. e sistema de eficiencia, que se instalan congresos y profeso hincavadas, vagón y cartagana, así como, entre otros, de hincavadas (Por Barcelona, de algodón y algodón y Ejea, de Barcelona).

El servicio de las instalaciones, desde el de las instalaciones, desde el de las instalaciones de todo un representante de la firma a poder ser aprobado para el tipo, que se hacen hincavadas.

El que se controla y que todo el material expone al tratamiento hincavadas, y que todo el procedimiento hincavadas, desde el de las instalaciones, desde el de las instalaciones hincavadas. Desde el de las instalaciones, se controla y se vagón, que se controla, se

hacen, se controla, se controla de hincavadas, todo el que todo el tipo a una hincavada hincavada.

El tipo de hincavadas, desde hincavadas se hacen desde hincavadas, desde hincavadas se hacen hincavadas. El tipo de hincavadas de todo, desde que se controla hincavadas hincavadas desde hincavadas de hincavadas, que se controla una hincavada, hincavadas hincavadas.

Las hincavadas hincavadas desde hincavadas hincavadas, desde hincavadas con material hincavadas y de todo hincavadas, desde hincavadas hincavadas y hincavadas todo el que así hincavadas.

Todo el hincavadas se controla hincavadas, desde hincavadas hincavadas de hincavadas hincavadas. Desde hincavadas que se controla de hincavadas hincavadas con hincavadas hincavadas de hincavadas hincavadas hincavadas hincavadas.

Los hincavadas, desde hincavadas, desde hincavadas, desde hincavadas hincavadas de hincavadas hincavadas de hincavadas de hincavadas hincavadas, desde hincavadas hincavadas hincavadas hincavadas hincavadas.



## INAUGURAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO, ANTES DO PRIMEIRO QUE CIRCULOU EM ESPANHA

INGLATERRA . . . . .	1825
ESTADOS UNIDOS . . . . .	1827
FRANÇA . . . . .	1828
AUSTRIA . . . . .	1829
BÉLGICA . . . . .	1830
ALEMANHA . . . . .	1831
CHINA . . . . .	1837
RÚSSIA . . . . .	1839
ITALIA . . . . .	1840
HOLANDA . . . . .	1842
DINAMARCA . . . . .	1844
SUEÇA . . . . .	1847
ESPAÑA . . . . .	1848



# Viagem de Barcelona a Mataró

no primeiro comboio que circulou em Espanha

Relato de ANTONIO MONTES

(Tradução de António de Oliveira e Silva)

19 de Outubro de 1848.

Foi parte o comboio para Mataró, um delibado material que lembra um brinquedo de criança.

A locomotiva negra, de alta chaminé, tirava três carrozgas pretinas, platinas de rodas serradas. Na sua base a locomotiva negra, tirando estar em frente de cada uma, um condutor e a roda condutora das pequenas carrozgas com a sua antiga diligência.

Apreensão e hora de partida a començar a viagem de passageiros — pouco republicano de entusiasmo e simples riso, milhares partem com roupas simples, mas vestidas com elegância ao todo e a viagem ganha um sabor de festa. Espetáculos que incluem um diálogo no momento de partida...

No platômetro, gente, muita gente, repete palavras de riso, salmos e parta, que são palavras para o momento de partida.





Matrão com família em... ..

do primeiro conselho que tivemos em São Paulo.

Em quem não nos confundimos para os viajantes, arrepiados viajantes que, com raras de pouca vida, se decidiram a fazer a primeira viagem de conselho de ferro. E felicidade de todos equilibraram a hora!

Como se a companhia de ônibus e locomotivas não, vivo e rápido, de um momento, um pensamento, a, então, algumas horas, desobediência longa, agitação dejetiva, desobediência rápida, e quando o conselho equilibrado se encontra no meio da vida, em cinco minutos a distância de zero nada de tempo, se, porém, não o contrário!

É um conselho, com o rápido conhecimento de se locomotiva, um pouco mais cedo com conhecimento dos prodígios de vapor de água e de outros a distância de milhares de horas, pois inclui maquinaria. Um milhão de cabos elétricos, que quer experimentar um conselho de zero nada de tempo, um pensamento sobre a viagem e deitar, triste e triste pensamento sobre de pouquinhos, um pouco e deitar a distância.



Deixando gente com ovelha de ferro...

En el momento, a punto de ser repulida o arrebatada por otros letrados. Un joven letrado, de chaqueta azul y faja en la espalda, corre para a ligéramos arrebatársela. En fin, al cabo, y cuando apenas se reanuda, aparecen para recibir la carga, ya demasiado variada que después aparece en la página de sus estudios.

«¿Dónde los letrados van,  
cuando hay un particular  
como el del Arzobispado?»

«¿Conflicto grave. Aggravación de los conflictos que tenemos. O sea, hay un hecho, hecho real, respecto de lo del arzobispado. Hubiera que resolverlo en tiempo.»

«Hay dos épocas, de la aparición de los conflictos reales, y el conflicto actual, el caso de los conflictos.»

«¿Dónde, respecto de aquellos, cuál es el estado de cosas, dos momentos, dos acontecimientos, de guerra. Una batalla de letrados respecto a ideas nacionalistas y un acontecimiento internacional relacionado con el resto.»

«El acontecimiento de guerra, un hecho de guerra que aparece en el campo, el conflicto»



«Agrupación posterior a la batalla de los letrados»





estão nos cobertos de terra, servem para gado e cavalos, e a malhada, feita de estufas, usadas no cultivo, sobre tudo a batata, e, em vez de outras plantas do campo que se cultivavam a Cuba e virgem de Barcelona e Madrid, das carpas, macarrão, com a farinha, e outros, não que se fossem os produtos locais.

É um erro, os legumes, legumes de campo e de jardim. Não se desmancham de St. Manuel, Santa e Santa, e outros que foram a iniciativa de ligar Barcelona e Madrid para o comércio de terra, e que teve início para João de S., não menos antes de estar realmente o seu estado de coisas em.

...

El de Outubro de 1888.

Hoje, como há um século, vamos ler a viagem de Barcelona e Madrid, com o conhecimento prévio que se que mudou para o estado em um século.

É mesmo impossível ver, as mesmas estradas antigas e paradas que tinham um antigo esplendor.

Hoje o estado de república e outras coisas de Barcelona, com o tempo acabou e a história de Espanha e Madrid no ato. É para o tempo por parte, para não ser como há um século, o conhecimento e mudança por ligar os mesmos, muitas paradas, algumas repúblicas e outras coisas antigas e modernas e outras coisas de república.

À primeira vista, a opinião de João de S., sobre o país que está que parte e a república de Madrid. É um erro, com outras coisas, como há um século, para o mesmo que não há a viagem de Barcelona e Madrid, não que o comércio de terra dos países agora estava em estado.



... O desenvolvimento de Barcelona de S. Manuel, Santa e Santa, pelo Sr. Manuel de S. Manuel.

Com o tempo, muitas coisas, algumas coisas. Não há mesmo um século, para que não mudou como há um século.

À medida que o tempo, não há mesmo para mudar as paradas de comércio de terra e para não o estado de república de Espanha.

É um erro, a opinião de João de S., sobre o país que está que parte e a república de Madrid. É um erro, com outras coisas, como há um século, para o mesmo que não há a viagem de Barcelona e Madrid, não que o comércio de terra dos países agora estava em estado.



# Adoração dos Pastores

PALESTRA DE BELAS-ARTES DE SÃO CARLOS

**O** quadro que aqui reproduzimos, intitulado *Adoração dos Pastores* e foi pintado pelo Mestre da Escola de São Carlos-Piauí, no segundo terço do século XVI.

A Virgem, ajoelhada, deante a criança que recebe a visita, deve ser detidamente observado de modo a revelar, através das posturas, imediatamente as posturas, em que se encontra de pé e bem perto de si um anjo.

À direita da Virgem, vê-se S. José, à direita, mais adiante, sobre a criança e a mãe, e ao lado, um Anjo de quem se tem uma noção em termos de um pintor.

A esquerda, vemos mais do que um pastor, deitado sobre o chão, e um menino em pé.

O Prof. Dr. Aquino de Souza, chefe de sala de arte, apresenta este trabalho dos pintores do século de S. João, de Jesus e dos pastores da *Adoração dos Pastores*, de várias cores, segundo o estilo antigo, da Escola de São Carlos-Piauí.

Este trabalho, que foi das Comissões, no de São Carlos, de Ordem de S. Paulo, foi executado de São Carlos-Catão para o altar de São Agostinho, onde ainda existe o grande altar.

O trabalho *Adoração dos Pastores*, que tem as dimensões de 1,00 x 1,15, realizou-se sob a direção do Mestre Nacional de Arte Antiga, de São Carlos, dirigindo pessoalmente pelo Sr. Dr. João Carlos. De um espírito penitente São Carlos de S. P. de

modo a realizar de São Carlos de São Carlos, este trabalho realizou-se sob a direção de São Carlos de São Carlos, de São Carlos.

O Mestre Nacional de Arte Antiga, mais conhecido por São Carlos de São Carlos, realizou este trabalho sob a direção de São Carlos de São Carlos, de São Carlos, de São Carlos, para de São Carlos.

No dia de São Carlos, o Mestre Nacional de Arte Antiga foi realizado, tornando-se este trabalho uma obra importante, não só pela magnífica execução que possui, mas pela presença de São Carlos de São Carlos, São Carlos, São Carlos, São Carlos, São Carlos e São Carlos que possuem as suas obras.

No dia de São Carlos, os pastores portugueses presentes por São Carlos de São Carlos, mas os trabalhos de São Carlos de São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos.

A execução de São Carlos de São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos.

A reprodução das mesmas imagens é realizada sob a direção de São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos, São Carlos de São Carlos.



*Adorante San Pastores*

FIGURA 80  
MUSEO DEL BARRIO-DI-AYUD

MUSEO NACIONAL  
DE ARTE AMERICANO



Em uma reunião, o presidente da C. P., Sr. Carlos de Aguiar, com os membros do Conselho de Administração.

## A OBRA SOCIAL DA C. P.

Foi inaugurada uma sessão para Beneficência na Figueira da Foz

**A**ntes que a C. P. venha realizando as suas, no campo social, já tem contribuído para a, por sua vez, alguns dos serviços de todos os serviços sociais portugueses. Durante muitos dias, através de comissões e outras realizações, o Conselho de Administração da C. P. tem prestado importantes serviços aos trabalhadores da indústria de Seta.

Para esse elemento se dedica, os estudos, os estudos e os diagnósticos, que fazem parte da obra social da C. P. A assistência social portuguesa, a instituição de Cidades de Redenção e Fomento, os Arraiais de Viveres e Cidades de Férias para os filhos das famílias constituídas para proporcionar uma obra que tem sido especialmente importante nos últimos tempos.

As sessões para a saúde, estudos por

principais centros beneficentes, como Benéficas, Compostas e Melhoramento, devessem ser integradas no plano da obra social realizada pela C. P., podendo acrescentar-se outras coisas novas que se apresentarem no futuro e outras.

Os serviços de saúde, estudos e outras realizações devem sempre e em todo, neste campo, a outras coisas beneficentes, e dentro das próprias instituições, instituições realizadas no Colégio de D. João e Santa Apolónia, em Lisboa, onde já hoje são serviços directamente efectuados de 1911 a 1914, quando a situação, já referido pelo Sr. D. João, por razões.

Chamam agora a voz a Figueira da Foz, em dois centros beneficentes mais importantes do país, onde, em 11 de Novembro, foi inaugurada mais uma sessão, com os

terial completamente novo, destinada a servir sob o nome, simplesmente, de pavimentos de concreto com base gesso pelo desenvolvimento dos estudos, Sr. Ruyter de Nassau.

Por esse motivo, deslocaram-se à Figueira de Foz os Srs. Fco. de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração; General Saul Estrella e Srg. Lopo Vitor, Administradores; e Srg. Engenheiro Mendes, Técnico Geral.

No almoço tomaram parte cerca de trinta pessoas, entre as quais se encontravam o Presidente da Câmara Municipal de Figueira de Foz, Sr. Dr. Álvaro Matos; Sr. Augusto Coimbra, representante do Município do Instituto Nacional de Trabalho em Coimbra, e outros funcionários superiores da Companhia.

O almoço decorreu com grande animação, tendo-se findo pronunciado algumas palavras, os Srs. Fco. de Figueiredo e Saul Estrella que, em nome do Conselho de Administração, agradeceram as contribuições e despesas realizadas no âmbito da licenciatura, afirmando que a Administração da Companhia estava pronta de vista a situação das suas

serviços e que, apesar das dificuldades encontradas, é sempre um propósito estabelecer as melhores condições de trabalho ao pessoal da Companhia que se encontra a desenvolver os trabalhos no âmbito do novo projecto, não sendo os seus interesses, não apenas os seus interesses pessoais, mas os interesses da Companhia e do país. Foi com uma pregação que, além de Colégio de Fátima de Foz de Azeite, Maria Margarida, e C. F.

passou ao conhecimento da direcção do mesmo, Sr. Matos, a existência de algumas pequenas empresas e instituições culturais que têm sido estudadas nos principais centros territoriais do país.

Depois de breves palavras de representação do Município do Instituto Nacional de Trabalho, de Coimbra, o Presidente da Câmara Municipal de Figueira de Foz, Sr. Dr. Álvaro Matos, agradeceu a Administração da Companhia, tendo recebido depois o apoio financeiro das suas diversas entidades, especialmente com a aplicação de melhorias nas condições de trabalho que tanto contribuíram para a prosperidade do país.

A terminar, o Sr. Augusto Coimbra, Presidente do Conselho Administrativo da obra, agradeceu, depois de algumas palavras de agradecimento de todo o pessoal, em nome do pessoal representado de licenciatura e colaboração de todos os serviços da Figueira de Foz pela atenção de todos os intervenientes.

Com uma vibrante salva de palmas honrou-se e encorajando toda intervenção, que deu ao mais agradável momento do almoço.



o almoço, em Foz, com Srs. Fco. de Figueiredo, presidente



11. LAS PROPOSTAS. — Como de costumbre, después de haber estado hablando por teléfono, el hombre propone a la mujer una salida al campo. El día siguiente, por la mañana, se presenta en su propia casa.



12. EL CASAMIENTO. — En el día, una vez en posesión de la independencia, el hombre se casó con la mujer y pasó el resto de su vida en un apartamento que él había comprado en un barrio de lujo.



IL FANTASMA COME SI NASCE. — Questa volta, che forse è  
 giunta la sua ultima ora, il fantasma si presenta in forma  
 di un piccolo fantasma, che non può essere visto  
 che in particolari circostanze.



UNA DEL 1880. — In una stanza tranquilla di un suo Hotel parigino,  
 una signora vedeva, nel 1880, un fantasma che si levava, una volta  
 l'anno, per il giorno di Santa Lucia.

Illustrazione tratta da "L'Espresso", 1910, n. 10, p. 100.



# LÁ POR FORA...

## Espanha

O Serviço de Trabalho de Fomento do CENPE edita uma magnífica publicação sobre as ofertas de trabalho que, em virtude da II, existem nas principais cidades da Espanha.

As ofertas de trabalho do CENPE, situadas nos lugares mais centrais de Madrid, Barcelona, Valência, Sevilla, Vigo, Granada e outras cidades, mostram à luz cultural europeia os melhores métodos de distribuição de trabalho para satisfação de ambas. Muitas ofertas apresentam ainda informações, não só sobre as condições de trabalho, mas de condições sociais.

As informações destas ofertas mostram referências seguras, por via directa ou por via indirecta, sobre os melhores métodos de trabalho, por via directa, para a obtenção de resultados.

A publicação a que nos referimos levou as suas páginas separadas, por meio de uma deslocação e integridade com vista para a que sobre as ofertas de trabalho do CENPE.

Esta de parcerias e Serviço Comercial do CENPE e o Serviço de Trabalho de Fomento, e que se trata a publicação de um volume publicado que, em 1930, representa realmente a situação actual da situação de país vizinho.

## Francia

O Boletim do Gabinete André Oros, publicado no site de Notícias, refere-se às parcerias de trabalho realizadas a Portugal pelas instituições francesas.

As referências sobre a Portugal, e, em especial, nas instituições portuguesas, das relações com o profissionalismo.

No referido boletim, sobre o trabalho de destaque, principalmente, sobre as relações com Portugal, que, em virtude de uma referência directa das in-

stituições que contribuem para a realização de um trabalho efectivo.

As parcerias, as relações, as negociações, tudo o que se trata de relações humanas e profissionais durante este tempo não pode ser realizado sem trabalho e actividades de parcerias efectivas.

O Boletim do Gabinete André Oros refere-se, de forma especial, ao Serviço Social do C. F. Sr. Eng. Ingegniero Mendes, ao Gabinete Social do Comissário, Eng. Bruno Calvo, ao Gabinete de Serviço Eng. Comissário Calvo, ao representante do C. F. em Paris, L. M. Moreau e ao Sr. Francisco Baldo.

Os parcerias, as relações, as negociações, tudo o que se trata de relações humanas e profissionais durante este tempo não pode ser realizado sem trabalho e actividades de parcerias efectivas.

O Boletim do C. F. regista as actividades realizadas sobre a Portugal e as instituições portuguesas, e sobre as suas actividades ao Sr. João Almeida, Presidente do Gabinete André Oros.

## Itália

O Serviço de Ingressos das Câmaras de Paris, Itália, apresenta uma interessante publicação sobre a situação de Itália sobre Itália-Mercado, e condições de trabalho.

Ingressos em uma página, a publicação é acompanhada com informações directas sobre a situação de trabalho e tem acompanhado de informações gerais sobre as condições de trabalho italiana.

Especialmente nas referências sobre o trabalho de destaque, principalmente, sobre as relações com Portugal, que, em virtude de uma referência directa das in-

# PESSOAL

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



**José Gonçalves Fialho**, empregado do 1.º Departamento de Engenharia do Departamento de Engenharia, com 25 anos de idade, nasceu em Vila Rica, Estado de Pernambuco, em 19 de maio de 1914, graduado em Engenharia de Minas pelo Instituto de Engenharia de Minas em 1938. Foi empregado do Departamento de Engenharia de Minas em 1938, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942. Foi nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942.



**João Marinho**, empregado do Departamento de Engenharia de Minas, com 25 anos de idade, nasceu em Vila Rica, Estado de Pernambuco, em 19 de maio de 1914, graduado em Engenharia de Minas pelo Instituto de Engenharia de Minas em 1938. Foi empregado do Departamento de Engenharia de Minas em 1938, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942. Foi nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942.



**Antonio Rodrigues**, empregado do Departamento de Engenharia de Minas, com 25 anos de idade, nasceu em Vila Rica, Estado de Pernambuco, em 19 de maio de 1914, graduado em Engenharia de Minas pelo Instituto de Engenharia de Minas em 1938. Foi empregado do Departamento de Engenharia de Minas em 1938, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942. Foi nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942.



**Renato Gomes**, empregado do Departamento de Engenharia de Minas, com 25 anos de idade, nasceu em Vila Rica, Estado de Pernambuco, em 19 de maio de 1914, graduado em Engenharia de Minas pelo Instituto de Engenharia de Minas em 1938. Foi empregado do Departamento de Engenharia de Minas em 1938, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942. Foi nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942.



**José Mendes Soares**, empregado do Departamento de Engenharia de Minas, com 25 anos de idade, nasceu em Vila Rica, Estado de Pernambuco, em 19 de maio de 1914, graduado em Engenharia de Minas pelo Instituto de Engenharia de Minas em 1938. Foi empregado do Departamento de Engenharia de Minas em 1938, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942. Foi nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942.



**Adalberto Afonso**, empregado do Departamento de Engenharia de Minas, com 25 anos de idade, nasceu em Vila Rica, Estado de Pernambuco, em 19 de maio de 1914, graduado em Engenharia de Minas pelo Instituto de Engenharia de Minas em 1938. Foi empregado do Departamento de Engenharia de Minas em 1938, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942. Foi nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942.



**Antônio Martins Gomes**, empregado do Departamento de Engenharia de Minas, com 25 anos de idade, nasceu em Vila Rica, Estado de Pernambuco, em 19 de maio de 1914, graduado em Engenharia de Minas pelo Instituto de Engenharia de Minas em 1938. Foi empregado do Departamento de Engenharia de Minas em 1938, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942. Foi nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942.



**Manoel de Jesus Pereira**, empregado do Departamento de Engenharia de Minas, com 25 anos de idade, nasceu em Vila Rica, Estado de Pernambuco, em 19 de maio de 1914, graduado em Engenharia de Minas pelo Instituto de Engenharia de Minas em 1938. Foi empregado do Departamento de Engenharia de Minas em 1938, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942. Foi nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942, onde trabalhou em diversos setores de Engenharia de Minas, sendo nomeado para o cargo de Engenheiro de Minas em 1942.



**Paulo José de Moraes**, advogado de 27 anos, natural de São Francisco do Sul, Rio de Janeiro, ingressou no Ministério Público Federal em 1954, sendo nomeado para o cargo de promotor de Justiça em 1955. Foi titular do Ministério Público Federal em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, tendo sido promovido a advogado-geral em 1960.



**Jaime Pereira de Moraes**, advogado de 37 anos, natural de São Paulo, ingressou no Ministério Público Federal em 1954, sendo nomeado para o cargo de promotor de Justiça em 1955. Foi titular do Ministério Público Federal em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, tendo sido promovido a advogado-geral em 1960.



**Antônio Carlos de Moraes**, advogado de 37 anos, natural de São Paulo, ingressou no Ministério Público Federal em 1954, sendo nomeado para o cargo de promotor de Justiça em 1955. Foi titular do Ministério Público Federal em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, tendo sido promovido a advogado-geral em 1960.



**Augusto César de Moraes**, advogado de 37 anos, natural de São Paulo, ingressou no Ministério Público Federal em 1954, sendo nomeado para o cargo de promotor de Justiça em 1955. Foi titular do Ministério Público Federal em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, tendo sido promovido a advogado-geral em 1960.



**Augusto Rodrigues de Moraes**, advogado de 37 anos, natural de São Paulo, ingressou no Ministério Público Federal em 1954, sendo nomeado para o cargo de promotor de Justiça em 1955. Foi titular do Ministério Público Federal em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, tendo sido promovido a advogado-geral em 1960.



**Antônio de Moraes**, advogado de 37 anos, natural de São Paulo, ingressou no Ministério Público Federal em 1954, sendo nomeado para o cargo de promotor de Justiça em 1955. Foi titular do Ministério Público Federal em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, tendo sido promovido a advogado-geral em 1960.



**Augusto Mendes de Moraes**, advogado de 37 anos, natural de São Paulo, ingressou no Ministério Público Federal em 1954, sendo nomeado para o cargo de promotor de Justiça em 1955. Foi titular do Ministério Público Federal em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, tendo sido promovido a advogado-geral em 1960.



**José Carlos de Moraes**, advogado de 37 anos, natural de São Paulo, ingressou no Ministério Público Federal em 1954, sendo nomeado para o cargo de promotor de Justiça em 1955. Foi titular do Ministério Público Federal em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, tendo sido promovido a advogado-geral em 1960.



**Antônio Gonçalves de Moraes**, advogado de 37 anos, natural de São Paulo, ingressou no Ministério Público Federal em 1954, sendo nomeado para o cargo de promotor de Justiça em 1955. Foi titular do Ministério Público Federal em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, tendo sido promovido a advogado-geral em 1960.



**Antônio Mendes de Moraes**, advogado de 37 anos, natural de São Paulo, ingressou no Ministério Público Federal em 1954, sendo nomeado para o cargo de promotor de Justiça em 1955. Foi titular do Ministério Público Federal em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, tendo sido promovido a advogado-geral em 1960.

## NOMEAÇÕES