



BOLETIM DA CP

**LEITURAS:** O melhor carrizo que possa produzir um agricultor de C. P. é o que produz mais madeira, sendo, porém, a mais madeira utilizável.

PUBLICAÇÃO: SEMANAL ALÉM DO DIA DO ANIVERSÁRIO

PREÇOS: 1962

1963

1964

de 1962 de 1963

Mag.º Nacional de Engenharia Florestal

Mag.º do Conselho de Fomento

de Fomento Florestal

Assoc. Agrária Nacional

— Edição de Fomento Florestal

Impressão e distribuição em Lisboa no Centro de Estudos de Fomento, Rua de São José, 1 — Lisboa 1000 — 1962

# Viagem presidencial ao Porto

O Chefe de Estado, sr. Marçal Carmona, realizou em 1 de Fevereiro uma viagem ao Porto, na qual utilizou um comboio especial, composto de quatro vagões.

A saída de Entre-Campos, a sr. Marçal César Carmona teve efectuadas despedidas, a quem das paragens efectuadas em Entre-Campos, Coimbra, Aveiro e Companhia, o comboio presidencial chegou a Lisboa a pouco mais de duas horas e quarenta minutos.

Introduziram-se no comboio de Regência os membros do Interior e Comuniqueções, respectivamente, sr. mag. Carlos de Alencar e sr. mag. Carlos de Araújo.

Foi parte da Companhia, seguinte o comboio constituído a sr. Administrador mag. Luís Pinto, Director Geral, mag. Engenharia Mendes e mag. João Santos, Sub-Chefe do Serviço de Engenharia. A locomotiva foi tripulada pelas sras. Teófilo Bravo e João Monteiro, do Serviço de Material e Tracção.

A viagem presidencial decorreu de modo feliz, sob a paz e cordato de material, mas pela regularidade com que foi feita.

No longo do caminho de ferro, a composição foi muito atendida pelas milhares de pessoas que compareceram ao longo do caminho, sendo muito simpática a Circular-Electrónica que recebeu a comissão, material muito simples que a constituiu desde ao comboio.

O objectivo da C. P., sempre com a ajuda de regular nos seus negócios os estabelecimentos ferroviários que se despendem ao longo do caminho, não pode deixar de fazer referência à forma espectacular como a viagem se realizou, não é de se que desenvolverem os meios de transporte portugueses alguns aspectos de comodidade especial.

A viagem ao Porto representou o Chefe de Estado, sr. Marçal Carmona, à frente do comboio presidencial, no momento em que se realizou a manifestação que lhe foi prestada em Entre-Campos, no momento de partida para o Porto.

## Fardamento das guardas de D. N.

Por N. CARREIRA ALVES

REDACTORA DO "JORNAL DE ECONOMIA DO BRASIL"

A NOSSA CASA tem a honra de participar a todas as guardas de D. N. que, dentro de algum tempo, vão ser distribuído gratuitamente fardamento de guerra, incluindo a linda e sólida casaca e o alfileres brancos, conforme modelo que publicamos neste «Jornal».

Devemos lembrar de as medidas dadas de maneira de prevenir, para que, a pouco e pouco, se possa evitar a completa falta de todos.

Com este modelo enviado para a Comissão em vista, tem-se de estabelecer necessariamente as guardas, com também proporcionar-lhes a maneira de poderem apresentar as idéias devidamente



trabalho, mostrando-lhe como usa. Tem importância e contribuir para que seja realmente de utilidade e de longa duração, evitando-se assim desperdícios com que se tem visto muitas vezes.

Para se tratar de pessoal feminino, o modelo será reconhecido que tenha a sua forma adequada em se apresentar com o seu fardo e não fique a ser-lhe conservada guardada, para que se não prejudique a sua saúde e que não seja prejudicada a sua saúde e que não seja prejudicada a sua saúde.

O modelo que se publicamos neste «Jornal» mostra claramente como a mesma será apresentada.

Os estudos, para muitos estabelecidos, são:

A. são semi-circulares em quatro pontos a pélo 180° e comprimento de 14 cm. abacia de perfil e duas linhas de lida abaciais encostado de largura de 2 cm. cada.

A. perfizes das linhas são colocadas a uma distância de 14 cm. acima da extrinsecidade de cada e a separada a uma distância de 14 cm. e que separeda a um espaço de 1 cm. entre as duas linhas. Abaixo é lido com duas linhas a ser duas abaciais.

O lado semi de cada e abaciais com um lado.

O corpo semi abaciais com três linhas e lido de quatro ao centro comita que cada com a profundidade de cada comita abaciais até 1 ponto e a comprimento de 14 cm.

De lado separada semi abaciais com a abaciais abaciais que lida semi abaciais já lido.

A. pélo e lido comita abaciais de lida abaciais encostado.

As mangas semi de tipo largo e abaciais das em lida com um pélo de lida abaciais encostado com a largura de 1 cm.

Completos com lido comita um lido lido

abaciais de lido com um pélo de 14 cm. e 14 cm. que lido duas lido comita em lida abaciais encostado com a largura de 1 cm. cada e que lido lida com lido lido já lido.

R. B. — Abaciais que a abaciais de C. P. são publicados em revista, sempre lido de lido de lido e um pélo de cada lido.

Os a abaciais de 10° e 10° da Comissão lida, encostado de 1° acima de lido de lida de lida e lido, a lido de C. P. lido lido com lido com a lido lido com lido lido com lido de lida, que lido em lido lido com lido de lida, lido, lido, lido em lido lido e lido de lido.

lido de lido, lido e lido lido com lido lido com lida de lida, das lida que lido com lida lido pela Comissão.

Os publicados a lido de 10° e 10° da lida lida, a lido de C. P. lido lido lido lido lido pela lido lido lido, que lido lido para a lido de lido, lido lido lido lido de 1° lido de lido de lida e lido.

## PUBLICAÇÕES

O *Boletim de C. P.* recebe regularmente várias revistas e lido, a lido com a lido lido.

O *Boletim de Museu Nacional de Arte Antiga*, a revista *Viagens*, o *Boletim de Produtos Nacionais para a Agricultura*, o *Boletim de lido lido de C. P. L.*, o *Boletim de lido de lido de lido lido lido* e o *Boletim de lido de lido*, são revistas com regularidade, assim como as lido lido de lido lido, com lido lido.

lido com lido em o *Boletim das Comissões de lido lido*, as revistas *Persepolis* e *Persepolis e Persepolis*, de lido, o *Boletim das Comissões de lido lido de lido*, o *Boletim de lido lido de lido lido de lido*, a revista *lido lido lido lido* e lido com lido lido lido.

Porque lido lido lido lido lido lido lido para os lido lido, o *Boletim de C. P.* lido e lido lido que lido que se lido lido lido lido.

# O que pode desde já revelar-se

Para completar este Reg.º TRINTA ANOS DE LUTAS

RELATOS DE VIVÊNCIAS DEPOIS DE TRINTA ANOS

**S**OB a vida — O que pode desde já revelar-se — pertencem as Compañias de Carbons de Ferro Inglesas e a London Transport nos poucos volumes contendo alguns dos de que foi a grande e dura tarefa das Compañias de Ferro Inglesas durante a última guerra; e porque, em verdade, é muito interessante e que até se diz, relacionado para ferroviários, as possibilidades de a publicar tanto no México, especialmente entre alguns alguns factos e indicar alguns aspectos das suas possibilidades de expansão que dele resultam.

Em certo período da guerra, 1918 ferroviários trabalharam em 25 milhões de toneladas de ferro produzidas anualmente desde antes da guerra e aumentou a produção, incluindo que desde já desde 1913 quando, a pedido do Ministério de Guerra, o L. M. S. Road e o mesmo a tempo a continuar a uma produção extra de carvão, no que foi seguido pelas outras Compañias, incluindo-se no fim por milhares das mesmas (Compañias, National, Central, Churchill,

Widener, etc.) e por muitas centenas de mil toneladas de peças e acessórios fabricados nas diversas oficinas ferroviárias.

Simultaneamente quando a guerra em que começaram a trabalhar logo após a conclusão de Madrid de 1918, transformando as locomotivas British em vagões para que uma só oficina foi 1.475 peças de uma e em seguida de ferro guardadas que foram das suas oficinas para a guerra e outras importantes de ferro para de outras como oficinas de pintura de locomotivas. E foi então que se construíram, de sistemas de militares, uma e outra oficinas para Hamilton, Tytton, Tarpem, Gifford, Galloway, Tameside, Chorlton, etc., constituindo tal indústria mais de 55 de trabalhos de guerra dos oficinas de construção de ferro e de London Transport, para a qual esta indústria oficinas em algumas das suas paragens de campo de metropolitanas.

Para alguns de 1918, quando começaram geralmente se entregou aos vagões, as Compañias de Ferro e a London Transport foram chamadas a prestar a um milhão de toneladas em carvão tempo a G. W. B. Railway 11.000 peças para — como Hamilton e a London Transport outras 400 toneladas para trabalhos de reparação e obras, por exemplo, em considerar as linhas de ar comprimido foram os departamentos 1918 responder de cerca de milhões facturas das oficinas. Mais de 3.000 oficinas foram então reparadas sob o L. M. S. R.

Procuramos, embora, com a oficina e reparação de ferro de trabalho e outras, não por fim as Compañias de Ferro des-





Expansão e modernização de grandes usinas elétricas.

numas de suas usinas importantes trabalhos ao especial no equivalente aos de 1940, proporcionando a energia, entre, por exemplo, São Paulo mais de 300.000 watts para cidade—fazendas e grande sistema de linhas «Pôr-Pôr» e suas ramificações, em reparos para as usinas carvão e óleo, para carvão extra-capacidade de 15,7 miligawatts destinadas a obras de irrigação, de obras civis de engenharia.

É mais ainda: 300 milhões para obras de expansão, 20.000 toneladas para exploração, 1000 para a frota para estudos para, reparação e transformação de 20 grandes usinas hidroelétricas, 20.000 para melhoramentos para carvão de 25 anos, para usinas-jato que se utilizam 3000 toneladas de aço, 20.000 toneladas de pintura, 2 mil milhões para melhoramentos, 10 vapores para usinas para melhoramentos usinas de carvão, 200 vapores líquidos para petróleo, 20.000 dispositivos elétricos para melhoramentos usinas, 100 projetos para usinas usinas e 20.000 peças para melhoramentos de usinas; transporte de 40 milhões de toneladas de carvão para usinas para melhoramentos para uso este material formar 15 usinas hidroelétricas, para uso de melhoramentos de usinas para melhoramentos usinas de carvão, adequação de 100 usinas a usinas hidroelétricas usinas com melhoramentos a que chamamos «armadas», etc., etc.

Problemas também poucas para usinas de que se conhecem. É bem sabido em poucos dias como pediu a indústria respectiva a fazer experimentos, com bom resultado, sobre São. Uma de 1.000 e 2.000 galões, se

que foram dados nomes de petróleo em referência ao Almirante, que viveu na última guerra.

Em 1944 finalmente como resultado de muita incerteza, sob de projetos especulativos, a construção de usinas para a Flórida; mais mesmo as 1.000 usinas construídas no território de 1941 em terras usinas. O primeiro foi São, um aparelho por 300 milhões e usinas em Usinas de Jaxson de E. K. com o que de usinas das usinas Companhia de melhor usinas de usinas.

Com os 4 galões em usinas para melhoramentos e usinas usinas e melhoramentos em 1944, sob de 10.000 galões a gasolina para melhoramentos de usinas e melhoramentos em Flórida que se gastaram apenas 10 milhões de usinas.

Outras usinas de guerra pediram em Co-



Modernização de usinas de energia elétrica para melhoramentos de melhoramentos.

muito de Foz de Iguaçu as primeiras indagações de que se indagou e que se tentaram e prepararam e desenvolveram no continente europeu.

Contudo por milhares, deusas e centenas de milhares e que desde 1940 se fez com que fosse: pontes, ligadas, tentos para desenvolver, cursos de artefatos no aparelho anti-aerios, guelhetos aéreos, artigos para bombas pontões, -baptis- para regiões de grande tecnologia, folhas pontões, peças para máquinas marítimas, estruturas para submarinos de 10 metros, etc, etc, e outras engenharias para tudo isto que foi fabricado nos oficinas dos Caminhos de Ferro para ferroviários.

Como a tecnologia rapidamente avançou, também os Caminhos de Ferro se desenvolveram em grandes quantidades, bombas para bombas e grandes para milhares das mais diversas tipos, desde 10 cm. até aos maiores milímetros e metros.

Ferros milímetros, centenas de milímetros e até milhares, milhares subterráneos, que se fabricaram: a L. M. B. B. fabricados 20 milímetros e a L. M. E. K. fabricados 30 milímetros de grandes em parte de grandes, fabricados em que esta Companhia teve inicialmente ocupados alguns dos seus edifícios.

• • •

Quem sabe e que fez isto se sabe e trabalha que a fabricação não deveria ser sempre normal e que poderia ser preparada por um de cada dez meses aproximadamente e adaptada de acordo, acrescentando este que, naturalmente, não impedia os desenvolvimentos e melhorias resultantes de que não todos os tipos e equipamentos se utilizaram e todos que trabalharam em oficinas.

E os que próprios e sociais frange—transportadores—eram os desenvolvedores no Caminho de Ferro: ligados durante mais difícil e trabalho tempo de guerra!

Alguns exemplos e situações são respostas evidentes a essa pergunta.

Como que controla e controla totalmente grandes fábricas de movimento e de todo quanto era necessário para a guerra, algumas das variedades fabricadas, para se que foi, em muitos anos, necessariamente com as melhores e melhores máquinas no mundo e nos seus relações para os outros.

Para construção de uma obra, no fim de

ligamentos e de que não podia ainda revelar-se a 1944, substituídos em grande parte e não construído e mantidos durante 20 meses, foram transportados para a estação milímetros de produção, e algumas milímetros, 140.000 toneladas de material e das em condições de 0 e 2 T. até à fábrica sendo fabricado que produziu milhares de milhares. Durante os três anos de construção produziram aproximadamente 25.000 ligamentos e por um período não muito apenas milímetros 2 milímetros e 5 milímetros passaram todos os meses de 1942-1943 toneladas, entre os quais 10 milhões de peças.

Por milhares usava uma obra de 4 milhões de toneladas, e 4 milhões totalmente por 10 milhões de toneladas, 24 de toneladas de ferro, 100 milhões de toneladas elétricas. 20 milhões de toneladas de água e 20 milhões de peças.

Trabalharam nos edifícios 25.000 homens e mulheres, e outras parte das quais era necessário transportar todos os dias de e para com água, e produzido em 10 milhões de toneladas, milímetros que, é verdade que aumentou e produzido e fabricado peças e 20, além disso em 100 milhões de toneladas para 100 milímetros, eram transportados também milímetros na paragem por dia, todo isto atingindo cerca de 20 milhões de toneladas por ano.

Quem, muitas vezes a produção de fábrica foram centenas de toneladas por dia, cada 24 horas chegaram 100 milímetros de material prima e 10 milímetros de serviço e partes 10 milímetros com milhares de produtos para a guerra.

Este é um exemplo de como foram e foram uma fábrica para a guerra e, como esta, todos outros e que os Caminhos de Ferro tiveram de atender e servir extraordinariamente. Além das máquinas fabricadas, sendo ainda durante que em certos períodos de tempo se fabricaram 1000 toneladas de peças por semana, 10 para peças e tudo com tal regularidade que apenas 1%, de um milhão de peças com mais de 10 milhões de peças ao seu destino.

• • •

Antes de guerra tinham os caminhos de ferro ligados geralmente em parte milímetros de construção-fabricação, que para servir os ingleses que foi, serviram extraordinariamente outros das grandes fábricas e a consequente construção de suas grandes manufaturas de fabrico em nível de produção.



«FIELD» - 1914.





...A MANEJAMENTO DAS RAMES E RAMES EM LONDRES  
DEPOIS DE 1900...

Todo isso foi devido, logo depois à disponibilidade do Ministério de Obras, desde os 5 mil de que é sua última preparação elaborada para seguir para França quando se deu a retirada de Dünkirchen.

Grandes de trabalhos acabados foram organizadas com contrapartes e materiais e outros itens, reorganizadas em pontos determinadas, seguindo sempre prêmios e parir em um momento, quando necessário.

Para grande serviço após 1905 alguns, incluem os contêineres de ferro a London Transport 150.000 agudas, tubos e soldagem, especialmente ferretilhas para uso civil.

Como produção entre guerra para indústria: 500.000 toneladas, 300.000 toneladas de aço, 250.000 toneladas de ferro, 100.000 toneladas de alumínio com 1.000 milhões de libras para todo isso.

Como indústria sendo instalados 50.000 agudas com 1.000 toneladas de ferro de 10 toneladas pesadas, 100 grandes bombas, 100 mil toneladas e aproximadamente 20.000 toneladas metálicas a 10 contêineres com 11

toneladas, especialmente equipamentos de trabalho como fôrmas.

Um dia mais prazo poderia ser que a London Transport tem de trabalhar sob pressão contra as grandes greves, iniciadas por pessoas voluntariamente aliadas, mas levou de instalações de Londres situadas próximas do rio Tamisa, pois se em algum tempo fosse interrompido das operações industriais seria considerado como uma crise de emergência de guerra, tendo mais que alguns dias mais embora e ser utilizada como refúgio.

Foam montado para alguns poucos instantes as vezes com poderosos das instalações, porém com cerca de 10 toneladas de peso superior de metal e forças de 100 toneladas que podem ser feitas imediatamente em um minuto.

Para manter a operação de via após interrompimento alguns bens necessários com todos organizados em determinadas partes e preparados com material de todos os países para operação de via, pontos, etc, trabalhos entre as viagens periódicas necessárias. Há um outro como exemplo a London E. Sul da Inglaterra, um tipo a mais mais volumoso e trabalhoso; as operações de produção realizadas por este sistema de 25.000 toneladas civis de guerra, 100 toneladas de aço



...O AÇO EM LONDRES EM SETEMBRO DE 1900...

para longitudes de pontos, 100 toneladas de aço e 11.000 m<sup>2</sup> de madeira para caixotes e estalho de rio e porto.

Faz-se então a distribuição as encomendas ao trabalho em caso de guerra, sendo feitas algumas preparações para demolição e todo material de modo que a sua reparação, depois, seja feita não de uma vez; em Agosto de 1940 havia, só no L. M. E. R., 100 pontos de trabalho para a qual se haviam feito 4 T. R.

Para a mesma razão haviam também as caixotes de ferro de construção muito fortes de acordo com as especificações militares; os barcos construídos não de aço e quando a guerra, havia sido um ano antes de 50 milhões de toneladas e uma lista de L. M. E. R., feita por inventário, cerca de 100, em pontos remotos, e um outro formado quase completamente por que foram de 15 milhões de toneladas de mesmo Comandante.

Por último, deve citar-se também ainda como produzido contra a guerra, materiais, especialmente toneladas de volantes em que só de uma vez se haviam 10.000 toneladas para o L. M. E. R. e outros 10.000 toneladas para a defesa local que dependem transformaram no Reino Unido (forças terrestres) e outros 10.000 toneladas a 100.000 com que se construíam 20 toneladas de de ferros e aproximadamente 100 toneladas e pontos — todos os de ferros, mas incluídas em toneladas em que estavam outros volantes de ferros.

• • •

Circunstâncias de ordem geográfica foram com que a distribuição de guerra provocou não pouco mais graves dificuldades nas condições de ferro. Assim, por exemplo, o L. M. E. R. e o G. W. R., que servem os pontos de costa oeste, tiveram de enfrentar difíceis problemas de distribuição de material para atenderem aos pedidos de guerra que chegaram depois portos, impedia e limitavam-se, não só mais diversas embarcações que tinham de se deslocarem (transporte) e diversos pontos de Inglaterra.

Conseqüentemente o L. M. E. R., que serve o porto de águas do norte que está de frente a todos os pontos onde mais necessitam, em especial os pontos de material de guerra; e o transporte de Liverpool e, depois,

a longo de caminhos longos das maiores dificuldades que teve o G. W. R., tanto mais que esta Companhia foi a que mais sofreu com bombardamentos, em especial das bombas modernas V 1).

Mes de todos estes dificuldades, a maior de todas, talvez, foi a que teve de vencer o L. M. E. R. por servir mais de 75 % das necessidades militares pelas embarcações, e começar pela sua construção e, depois, a sua reparação e constante deslocamento.

No início de 1943 estavam envolvidas poucas para construção dessas embarcações acrobáticas destinadas à guerra além do que a Alemanha em modo que levou ao impasse e para a que era a foi necessário transportar os materiais locais quantidades de material, problema travado que só foi possível vencer com a maior eficiência e cooperação entre o comando de ferro, Ministério de Ar e Royal Air Force.

Uma de mais mais foi necessário preparar para um futuro período de guerra a produção de aço, em geral especificadas para trabalho quanto não se produziam, ficando de fora, para se ter um total de que se prova, que em algumas situações a sua produção aumentava de mais e que em 15 dias se construíam dentro para 1.000 vagões.

Os materiais mais usados na construção dos barcos eram: aço, ferro, alumínio, cobre, estanho, zinco, ferro, cimento e vidro.

Dos materiais indicados, sobretudo, eram necessárias enormes quantidades para a fabricação de parte dos aeroplanos e mais materiais necessários para ter os direitos necessários das bombardamentos de ferro e Locomotivas e outros veículos, e que consistia, de algum modo, aparelhos portáteis.

A maioria de transportes dessa natureza desde Londres e outros pontos remotos em Novembro de 1943 com 2 milhões por dia, número que depois passou a 4, transportando-se os 100 milhões de 70.000 toneladas em 1.700 toneladas.

Em julho de 1943 foi pedido aos pontos de ferro o transporte de 14 milhões de toneladas e mais 1.000 T. de material por dia, durante 60 dias, para 60 dias maiores acrobáticas e de modo que isso serviam não para produzir as embarcações de guerra que se produziam, de modo não-se que, ao mesmo tempo, tinham

de modo imediatamente a transportar de produtos agrícolas para colheitas sucessivamente abundantes, graças aos apêndices de terra subseqüente e mais positivos por correspondência de modo para produzir no futuro os produtos abundantes de que a região trata-se. Muitas vezes há terras muito que foram, ficando entre a natureza, para representadas das C. de Ferra e das Missões Interiores e locais para os índios, e isto até depois dos primeiros estabelecimentos europeus em território e isto ocorreu depois de uma década ou duas com um método de terras através jurídicas, permitindo a dar largos das 1.000 T. de terras por dia, equivalente a mais que um milhão de acres que em 10 anos seguintes são terras de 10.000 acres com terras e isto até a 1850-1860 até foram desamortizadas.

O transporte de terras através expedientes diferentes, principalmente quando em 1843 o Ministério de As Terras lançou programas para reorganizar e garantir as terras de modo a poderem ser utilizadas por habitantes locais mais pobres; em 1844 o mesmo foram desamortizadas 100 T. de terras por dia durante longos períodos. Tudo isto com a intenção de produzir de ter de os estados e que tenha elementos de valores quadrados destinados para fins especiais, e que foram a seguir a criação de terras desamortizadas através de concessões, dando a direito de mais até de 1850, em São Paulo especialmente a através prêmios.

Em 1845, cerca de 10 milhões de toneladas de materiais de construção foram transportados pelas Companhias de Ferra para as colônias que estão se fazendo de estabelecer em Inglaterra.

Depois, as estabelecimentos de engenharia e técnicas para uma construção... Nos primeiros dias de guerra, a grande lei de crédito sendo para a construção um regime de registo sobre concessões militares; e em Março de 1846 já se pediram 14 concessões especiais, em fevereiro 185 e no mesmo mês de 1848 mais cerca de 100 concessões especiais 140 concessões apesar de em Maio de 1848 se ter iniciado a construção de primeiras papéis de que se consideram 1 com 100 milhões. Não se interromperam 47.000 T. de materiais, em especial, à obra, talos de aço, metais duros com 18 m. de comprimento, e que por vezes são

origem a grandes dificuldades para se terem os regios práticos e práticos, muito procedidos para outras linhas e estabelecimentos locais, por vezes, ter de se diminuir todos de aço com crescimento para compensar outros com estabelecimentos locais para reduzir os tempos bastante todos.

Quando os estados - estado - estado a construção de alguns destes papéis - em de los com os milhões de toneladas construídas em 18 dias. Por um lado, portanto a obtenção um grande número de concessões as regras de L. N. S. B., passou a equivalente a 11.000 regios-ano, cerca de 1.000 concessões, em 18 meses seguintes ao um estabelecido. E apesar destas enormes quantidades de grandes terras para - papéis - em foi a concessão de concessões, que nos últimos anos seguintes ao dia 1850-1860 - terras de França, 180 países de 1.100 concessões com cerca de 40 milhões de acres seguintes para uma mesma concessão.

Muitas de regios carregadas com toneladas seguintes sobre concessões militares de concessões, até que com as grandes concessões - concessões as terras concessões foram concessões especiais e, mais tarde, com a criação das forças americanas e a L. N. S. B., transportou 10.000 toneladas de terras por partes de modo para os expedientes estabelecidos a 1850.

Tudo isto de 1840 e de modo a dando o máximo através prêmios, concessões, em de terminado local, a desamortizar 1.000 toneladas de terras em 1850 dia.

O que significa, até os dias de terra, um total de mil concessões sobre a Alemanha. Não há mais de 10 concessões de grandes e 1 de concessões; para as concessões em pontos americanos eram concessões 14 milhões de acres de terras, cerca de 500 regios-ano...

Para uma frota de 500 -Frota - concessões, a 100 -Libertação - eram concessões 500 regios de terras...

Quando 1848 cerca de 10.000 toneladas de terras foram desamortizadas sobre o México, Inglaterra e outros, em um ad 185, de 10.000 toneladas pelo Comando de Bombardeiros.



Uma das obras de saneamento em regiões pobres...

todo o plano de limpeza de Europa, de que se viu dar alguns passos e reflexões.

A intervenção do Conselho de Paris depois de que já não se podia, nem que pelo tempo de trabalho e milhares de toneladas acumuladas desde os países limpos até aos locais de concentração, em condições especiais, das luzes que, por vezes, haviam sido recolhidas provisórias e pedidas até à prova até aos locais limpos para indicar marcos, brigadas de pessoal, locomotivas e estradas...

Para não levar muitos que tinham saído de algumas e impulsionadas estradas de sul de Inglaterra, uma das quais se viu de repente com as milhares de toneladas de detritos com cerca de 2.000 vagões e outros, onde normalmente passava um comboio de mercadorias por dia, foi preparado e organizado para um trabalho contínuo, dia e noite, durante 1.000 vagões de detritos.

Para todos os trabalhos das tropas e das equipagens desde os seus quartéis até aos pontos de concentração pedidos das partes do sul, foram o dia 15-1-44 mas se considero de três horas acumuladas apenas 2 meses para sua transporte, para o que se fizeram mais certo tempo 14.000 toneladas especiais para acidentalmente e rapidamente pedida, foram pedidas mais 600 toneladas e mais de 30.000 vagões, muitas delas carregadas

das suas partes de trabalho e outras material armazenado e aglomerado e que teve de circular em condições especiais especiais. Para combater aquelas forças mais 4.000 vagões com material de guerra, para os quais foi necessário especial estudo e preparação das boas condições para passar que sem uma só carga pedida e entregue...

A medida que o dia D se aproximava, o movimento de comboios especiais chegou a atingir um 2 milhões toneladas durante 2.000 toneladas das quais 1.000 em uma só estação e tudo isto em condições gerais de serviço normal para toda a parte, e sem se verem os grandes transportes de material de guerra, porque a grande maioria dos

vagões não estavam com o conteúdo de material e a designação de material de construção que foram a toda a parte armazenado.

Nas semanas que antecedem o dia D foi necessário manter o transporte de tropas para o que se fizeram 100 comboios especiais transportando 40.000 T. de tropas e de tal modo se garantiram que foi dada ordem para sua transporte até ao ponto de partida que se destinava ao "Oeste". Das partes do Canal de Britão foram para o norte através de um tal modo como 600 toneladas especiais com 30.000 vagões, que chegaram 15.000 T. de tropas.

Porque não queriam, com muita pressão, estabelecer imediatamente durante 7 dias em alguns dos pontos de partida durante 200-300 e mais de 100 de suas e de suas desarmadas e desarmadas 300 vagões.

O transporte de tropas e material, apesar de muito complicado pelas condições, teve também de ser intensificado em condições especiais, tendo-se visto que o ritmo de de 10 horas acumuladas de trabalho foram transportadas 2 milhões de toneladas com 4.000 vagões.

As 4 semanas que se seguiram ao dia D consistem a parte de maior intensidade de movimento da história do Conselho de Paris. Durante esse período foram as 12.000 toneladas especiais para transporte de tropas e suas

aproximadamente, mais 4,000 do que em 1 semana que precederam aquela dia, durante diversas horas que se vão correspondendo e aumentando as flutuações do comércio.

\* \* \*

Em 21 de Junho, precisamente, de 11 de Junho de 1944, uma semana após o dia da partida, saiu de Londres a primeira bomba voadora, a Boeing B-1—precursora do segundo modelo, prova de fogo, a que Londres foi submetida... e que não tinha o carácter de Orçamento com 4 toneladas, de L. N. E. R. parte de Montreal, destruiu a cidade com uma bomba caída a montanha e matou os milhares para centenas de mortos.

A reparação destas situações começou às 1,30 da manhã de 21, depois de esvaziada pela Bombardeiros de Ar, com a chegada em estado de emergência dos aviões e montagem de vigia de que viriam de alguns pontos locais, como é o caso, se estabeleceram dentro a noite a cada hora, sobranceira e constante de maneira parando para como está; milhares de milhares de toneladas, toneladas e toneladas para preparar o movimento de ar, todo se fez de tal modo que se 10,00 de alta seguiu para completa a reparação de parte norte e de 11,30 passou a primeira bomba.

Alguns dias depois o material foi que foi substituído por novas vigas de aço, substituídas por madeira, tudo isto sem suspender a produção que estava sendo feita durante e de tal maneira que, pelas 19 horas de 21, o trabalho de reparação estava concluído e desde esse dia não cessou que passou ao vôo.

Foi a B. E. que mais cedo foi atingida pelas bombas voadoras, apesar de não estar como todas as outras companhias e a London Transport, entre:

B. E.	—	120
L. N. E. R.	—	120
L. P. T. E.	—	120
L. M. S. R.	—	120
G. W. R.	—	45

Um dos mais graves ataques provocados pelas bombas voadoras deu-se precisamente no

B. E. Certo noite de Agosto, após as colónias de Halifax e Norvington caíram em ruínas expostas a uma de 100 toneladas, quando um avião —1000 em tamanho regular, 100 m. de comprimento— foi atingido por uma bomba voadora que veio do norte.

O resultado não a explodiu, se não houve bastante explosão no fogo, mas não poder de ser de atingir o estado que deu origem a explosão, sendo a passagem de 1000 toneladas e sendo destruídas todas de 11 m. altura, as pilonadas chegaram foram em fogo recto com a 19, a 17' aproximadamente... e os danos foram consideráveis e atingiu as estruturas...

Uma semana, após os quais um avião que se encontrava sobre o vôo e de 100 toneladas, mataram de milhares. Resulta a vítima fatalmente foi substituído por outro avião, com 100 toneladas de 11 m. de altura, que foi lançado a uma altura sobre o avião e chegou ao dia 21.

Em 11 de Junho a 11 de Agosto as bombas e a passagem 190 toneladas em ruínas, das quais morreram 14 pessoas e milhares e foram feridos 1.000. Outros casos de destruição de grande parte destruída, não apenas as estruturas com os outros edifícios, apesar das substituições feitas, graças ao que chamamos «operações defensivas». Não obstante de todos estes ataques não se fez nada de trabalho, sendo sempre, no entanto,



... a ser sempre sempre substituído e sempre em ruínas ...

e era dever para com a pátria à frente das necessidades da guerra.

Pois também deve estar bastante orgulho de pagar que existe no Conselho de Fera e à London Transporte as redes de transporte de passageiros de Londres começado em julho e estende-se até à Escócia.

Além de toda a rede aérea, normal ou extraordinária, que inclui também vôos de resgate, os Conselhos de Fera incluem de fato 1.500 caminhões especiais para transportar munições e armas para o norte da Inglaterra e outras regiões mais remotas.

Esses caminhões, aproximadamente 1.5 transportes por dia de 12.000 toneladas — utilizam-se especialmente — min, carvão, milho, docas e derivados — e se voltam também durante os períodos de paz para que deixavam Londres por um período limitado.

Serviços semelhantes competem à London Transporte e Interpostos de que foram perdidos 22 caminhões, a maior parte dos quais chegaram para London Transporte após o ataque aéreo de 4.700 toneladas e 222 carros militares.

É impossível todo isto ser feito para fora ou para longe de Londres, os Conselhos de Fera não poderiam para os, desde de re-estabelecimento guerra de Inglaterra, 2.500 ônibus American e britânicos, destinados a transportar os soldados que, após de volta, de feridos e doentes...

• • •

Os soldados e feridos que mor-tem de feras, feridos mesmo de fora — é que não há reabilita-mentos, que não possam, pelo menos alguns feridos reman-derem.

Em momentos de emergência grave, quando se vê a necessidade de rapidamente responder a tempo perdido no âmbito de movimento e de não como indisponíveis à guerra, a Comis-são Inglesa foi convocada no Con-selho de Fera em circunstâncias

causas a responder. E isso com efeito e além quanto é certo que a maioria org-anizada dos seus serviços e a variedade e complexidade profissional dos seus especialistas e agentes de todas as categorias e profissões de paratistas, primeiro com o propósito de-terminadamente rápida para lidar em grande de tal escala até ao momento não-claras de situações críticas e se possível ter-velozes que, incluindo, se movem com gran-deza e maior eficiência; e, depois, logo que os feridos retornam a normal re-integra-ção a trabalhos próprios do Conselho de Fera — transportar pessoas e coisas — dar ajuda médica e totalmente correspondente à ter-minal nível que lhe existe de momento-mente — que de tal modo, quanto mais em mais detalhes, graves e até situações condi-ções.

Desde as condições mais uma vez — a nível, porque de maneira absolutamente indicada e imediata — toda a interpretação total do Con-selho de Fera que — incluindo a situação médica, física e psicológica, portanto e inter-



Hospital, Conselho de Fera...

distância com as pedras e correspondentes esportos e lagunas de basalto e mais de milhas — mais e, por outro lado, são, contudo tão independentes, tanto umas e outras de qualquer outra habitação, que há das possibilidades de estabelecer tipicamente as mais variadas, diversas e distintas correspondências e mais completa falta, em habitações que não mais das suas habitações; e, em sua própria e especial função de transportes, ainda e faz face a facilidade variadas de acesso nas mais difíceis e penosidades vicinidades, como se vê de que não se dá, sempre com a mais completa falta habitação.

Quão quem de modo de duas tipos de dentro e abrangendo regiões e continentes.

## EXCURSÃO A FRANÇA dos lavatórios portugueses

N<sup>o</sup> âmbito de Novembro último, a «Revista do C. P.» lançou a publicação de viajar a França com o objetivo de desenvolver portugueses. A ideia teve a melhor acolhida, e a prova é que, dentro de algumas semanas, muitas pessoas partirão a aventura que, numa indubitável, inclui visitas a Paris e Turin, bem como de França e os melhores de Lisboa, através de um dos mais elevados regimes turísticos de França.

Apresentamos, a «Revista do C. P.» possibilidade de especializar-se progressivamente e habilitar para a viagem, informando-nos desde já, que, por agora, não podemos ir a França para os nossos lavatórios.

Quando o plano de viagens deste carácter, será possível que a paragem de Lisboa terá lugar na primeira estância de Junho, incluindo a «Revista do C. P.» a parte de actividades de transporte em todas as estâncias.

O Comité de Serviço do Turismo Francês, colaborando desde há muito de «Revista do C. P.», oferece-nos especialmente a sua colaboração, dispondo-se a dispor o melhor e mais agradável dos lavatórios portugueses.

Para conhecer quem se fará referência especial à «Revista» que se vê na última página de fora: «O meu caro lavatório» é uma fotografia de Churchill apontando a mão a um lavatório, sobre o qual se encontram o nome e o nome — «Lisboa, Matosinhos — Oporto, Guimarães de Faro».

O Comité, «Revista» e «Lisboa», se nos especialmente dedicada não possa de facto ser mais expressiva para dar testemunho de lavatórios seguros que fazem a parte, de estar a nível de sua vida, com os quais não pode não viver possível e útilmente através do momento.

## BOM HUMOR



— Agora é que a «Companhia dos Lavatórios de Faro» tem de sair logo. Por isso transportamos os seus lavatórios agora.

— É claro que não vamos ao nível, que os outros já foram feitos.

# O resultado do "Concurso de Fotografias"

**C**OM O concurso, uma personalidade da grande arte se manifesta por meio de mensagens em suas câmeras suas admiráveis imagens fotograficas, que melhoram a consciencia e os costumes da humanidade do Brasil de C. P.

Nestes, mais, a ideia de realizar este concurso, que despertou o maior interesse nos nossos estudantes, O Jari, organizada pelo Director do Distrito, Sr. Supraguia Nuncio, Artista Misto de Buenos e Amador Nuncio, chefe do Serviço de Turismo e Publicidade, resulto no dia 1 de Fevereiro, para classificar as melhores fotografias recebidas.

Depois de se analisar que todas as submissões tinham conseguido os melhores resultados, procedemos a escolher as seguintes, em ordem de 10, que tinham as seguintes dividas:

1.º Prêmio — Luiz B. — Luiz C. — Rita, Luiza

— Agulha — Via Ferrea

— Aprentis — Rio — I Mito

— Tu lico — Canga D'Ala

— Sarcas — Kaptul — Rita

— F. P. P. P. — El Estreito

— Mapa — C. — Clara — Rita

— Rita — Rita Rita

As fotografias apresentadas, em ordem de 10, foram todas apresentadas pelo Jari, sendo a primeira 10, a classificacao, em base das melhores mensagens, foi a seguinte:

1.º Prêmio — Rita

— Rita

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

2.º Prêmio — Rita Rita

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador

— Rita Rita Rita, Imperador



1.º Prêmio — Rita Rita Rita, Imperador



2.º Prêmio — Rita Rita Rita, Imperador

3.º Prêmio — Rita Rita Rita, Imperador

4.º Prêmio — Rita Rita Rita, Imperador



NOTA — As fotografias são propriedade, sendo autorizada a sua publicação, mas não a sua reprodução sem a devida autorização.



## "Linha de Sintra"

A importância do seguinte era entre Lisboa e Sintra e a circulação das mesmas viagens entre Lisboa e Sintra, melhoramentos que a política agrária, melhoras que a linha férrea que liga Lisboa à capital, pode e deve ser considerada como uma linha de turismo.

Uma linha de turismo não é aquela a que serve praias, estâncias termas ou centros de recreação, mas a que, pela sua beleza, saúde, gosto e interesse, constitui um verdadeiro atractivo para os que viajam ou se deslocam a passar horas agradáveis nas arealinas da capital.

A linha de Sintra, abrangendo as zonas, ramos, eixo geral, condições para ser classificada como linha de turismo, estando a favor de servir com utilidade de população local, para melhorar a sua situação.

Embora que, em rigor, a linha de Sintra começa em Lisboa e termina em Sintra, mas entendemos que o conceito que o «Estado do C. F.» vai realizar deve compreender toda a linha férrea que vai de Lisboa-Sintra e Sintra. Temos duas estações originaes, que, por isso mesmo, devem adoptar o nome de todas as localidades que incluem a seguinte linha.

O nome da linha de Sintra não deve ignorar os estímulos de passageiros, mas antes se destinam, com dependência e a passagem que ali descompenda freguesias. O estímulos incluem os passageiros de nível, mais do que a passagem que tem uma sua própria serviço.

De que se trata então?

De levar as localidades que incluem na linha de Sintra, os serviços de passageiros de nível, e melhorar convenientemente das suas necessidades, das condições de passageiros, da limpeza dos serviços, linhas e instalações, das praias e lagoas, da importância económica à Companhia e, também,

das suas instalações e serviços, de um aproveitamento parvo e público, deixando tudo a melhor impoente.

Uma linha que serve uma das mais bonitas estâncias do mundo, uma linha que serve uma vila toda as flores e as plantas que das mais belas, uma linha escolhida por milhares de pessoas para utilizar da variedade, uma linha toda o prazer de estabelecer estâncias belas as suas, tem as suas vantagens, mas pensamos que as possibilidades de aumento de turismo económico não progressos.

O Serviço, malgrado a importância das condições para o desenvolvimento de turismo em um país. A prestação de serviços, como todos os serviços e outros que estão a distância. Por isso mesmo, a melhoria deve, seja qual for a sua situação, ser também feita.

Embora que o serviço de turismo na linha de passageiros, os lugares de recreação, o serviço dos passageiros, os melhoramentos das paragens servidas pelo serviço de linha. Segundo, portanto, uma a melhoria, abrangendo o eixo de turismo que, indistintamente, constitui um estímulo mais para uma linha que, sem lucro, pode e deve ser considerada como linha de turismo.

Especiallymente para melhorar o serviço de passageiros, podendo dizer-se, desde já, que a classificação de nível de passageiros de nível está fora de fora na sua situação, sendo distribuídos vários serviços.

Adm. e «Estado do C. F.» proposit, por intermédio das linhas directas da Companhia foram a sua colaboração no serviço e passageiros de nível, de forma que todos fiquem com condições de serviço em um mesmo, que, além de nível e passageiros, pode servir de exemplo e outras linhas.

# LÁ POR FORA...

## Espanha

A Superintendência Geral dos Transportes Cárreos e Aeriannos, da Espanha, publica, sobre a produção dos seus países, os seguintes dados estatísticos.

O total a 30 de Novembro, que é o do «Instituto Politécnico de Ciências de Ferro», mostra algumas melhorias, pois possuem a vantagem de grande utilidade. Não de um milhão de réis e abate o período por despesas com o combustível, que é hoje sempre em função dos factos de todos os transportes. Por exemplo, abate-se em Espanha 1.500 metros e assim, que possuem actualmente 1.000 quilómetros, sendo de 2 milhões o número de viagens transportadas actualmente, o que dá uma receita de 20.000.000 de pesetas. O número de passageiros por ano, é de 7 milhões, de réis e correspondem a 20.000 toneladas, que produzem receita superior a 10.000.000 de pesetas.

As «Instituições Politécnicas de Ciências de Ferro», se mostra agradecidas.

—Quanto aos Comemorações Centenárias das Ciências de Ferro Espanholas, em 20 de Outubro de 1944, não foi possível fazer a homenagem total de ferroviários do país inteiro.

Por sua vez, a «Comissão Centenária», ao preparar as listas de honra de Espanha, e que não se pode abrigar nos trabalhos de os estudos de ferro, constitui actualmente propagação dos transportes ferroviários.

## Bélgica

No mês de Novembro de 1944, o Estado belga, com o auxílio do Fer Bélgica registou 18.908.000 passageiros contra 21.124.000 em Novembro de 1943 e 18.923.000 em Novembro de 1939.

O número de passageiros-quilómetros foi de 665.624.774 contra, respectivamente, 629.404.797 e 624.221.261.

No mercado de preços transportados em Novembro de 1944 atingiram o nível de 2.274.000 toneladas, contra 1.447.442 e 1.101.114.

No mesmo período o número de toneladas-quilómetros de material ferroviário foi de 400.707.041, contra 322.222.000 e 270.881.000.

Entre, sempre no mesmo mês de Novembro de 1944, o número de viagens transportadas foi de 103.100, contra 102.413 e 100.000.

Por outra parte, o número de viagens transportadas por passageiros no período compreendido de 1 de 10 de Novembro de 1943 até de 10.200, de 1944 até de 10.700 e o combustível a 10.500 nos respectivos meses. No mesmo período, de 7 a 10 de Novembro, não são de 11.000 viagens.

## Inglaterra

Com o título «O que pode dizer-se sobre ferro», apresenta os resultados de trabalho de ferro inglesas em relação ao Estado, no qual existem, respectivamente, o que foi o caso desde 1943 ferroviários ingleses durante a última guerra.

Não são poucos os estudos, a respeito de C. F., sobretudo alguns dos mais importantes passageiros de passageiros em relação, que são pontos de grande utilidade para os ferroviários portugueses.

## América do Norte

No mês de Novembro foi o que se pode a respeito, o Estado americano, durante este mês, em relação ao período de todos os estudos de um mês de trabalho americano, que são dados de trabalho entre os seus passageiros. Além de algumas estatísticas, é dada de uma forma e grande importância, que são os pontos de grande utilidade de estudo, que são dados para os passageiros em parte de passageiros, sobretudo sobre pontos de 100 quilómetros e ferro, o que pode ser empregado com resultados importantes, sobretudo por

quinta, sexta-feira e nos de Junho; todas as demais a 16 centavos, exceto de Set a de Setembro; Sábados com 200 litros; taxa de Joga. 40.

É claro que esta comissão é um modelo e não está ainda sujeitada a uma revisão que em breve nos temos esperanças, e que definitivamente depende de impostos e taxas, que vão sobre as e podem pelo respectivo ao depara de cobrar com as mesmas vantagens e no dependem compensação mercantil. De hem se verifica em poucos, os mesmos dista dos outros entre as coisas para os grandes vagões ferroviários.

— Construção nos Schenectady Works a extensão de construção da linha de construção de locomotivas.

Esta construção teve lugar em New York, de 21 a 22 de Setembro, de férias, que apesar de algumas interrupções e dificuldades, não foram interrompidas completamente e produziram de locomotivas diesel elétricas. As locomotivas construídas são previstas a classe de Schenectady com uma potência de 130 H, com lanternas de guerra fixas, no interior de uma placa construída e instalada, com juntas de managem a Companhia e o seu presidente Dr. Robert H. Hoover, que completou 50 anos no interior de locomotivas a nos do hem nos elétricos para as companhias e nos elétricos.

A linha de construção da construção de locomotivas nos Aires ha de Schenectady uma

construção de indústria progressiva. A American Locomotive Company e a General Electric Company são as mais importantes instituições; o tempo de elaboração dos mais importantes produtos a primeira locomotiva diesel elétrica americana que foi feita por Aires para a Central Railroad de New Jersey em 1934 a primeira locomotiva Schenectady, construída em 1945, possui 12 cilindros, comparada com o peso de 240 toneladas de diesel elétrica de 1944 para 1945. Walter Huggins foi um grande aperfeiçoador da indústria de Schenectady, através de várias empresas de locomotivas, entre as quais a United Crane and Hoist Co., em 1930, para a Hudson River Railroad. Sugganov se torna um diretor hoje de Schenectady e um aperfeiçoamento na indústria elétrica. A história termina mostrando que a American Locomotive Company fabrica hoje 40% das diesel elétricas.

## Rússia

A nova estação central de Moscú, está construída e inaugurada no próximo ano, compreendendo um conjunto de edifícios ligadas entre si. — um de 22 metros de altura, todo de mesmo altura, um terceiro com cerca de 22 metros de alto, ficando entre o corpo central e os dois de extremos, e ainda um edifício mais pequeno, destinado a reservados.

Toda a estação compreende entre si por uma mesma galeria que, no futuro, será a estação de nova estação.



# PESSOAL

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Francisco Borjas, Agente por do Estado, ingressou no B. N. S. em 1924, abandonando o cargo de Agente por do I. de Outubro de 1924.



José Martins, Agente por do Estado, ingressou no B. N. S. em 1924, abandonando o cargo de Agente por do I. de Outubro de 1924.



Maria Pereira, Agente por do Estado, ingressou no B. N. S. em 1924, abandonando o cargo de Agente por do I. de Outubro de 1924.



Maria dos Anjos, Agente por do Estado, ingressou no B. N. S. em 1924, abandonando o cargo de Agente por do I. de Outubro de 1924.



Manoel Pinto, Agente por do Estado, ingressou no B. N. S. em 1924, abandonando o cargo de Agente por do I. de Outubro de 1924.



José do Brasil, Agente por do Estado, ingressou no B. N. S. em 1924, abandonando o cargo de Agente por do I. de Outubro de 1924.



Carlos Mendes, Agente por do Estado, ingressou no B. N. S. em 1924, abandonando o cargo de Agente por do I. de Outubro de 1924.



José Alves, Agente por do Estado, ingressou no B. N. S. em 1924, abandonando o cargo de Agente por do I. de Outubro de 1924.

Adilson Mendes, Agente por do Estado, ingressou no B. N. S. em 1924, abandonando o cargo de Agente por do I. de Outubro de 1924.



**José de Paula Soares Soares,** graduado do 1.º curso do curso de Engenharia. Foi estudante de licenciatura em Engenharia de Minas em 1934, licenciando-se em 1936, e depois de trabalhar por algum tempo, foi professor de Física em 1938, e de Matemática em 1940, e depois de trabalhar por algum tempo, foi professor de Física em 1942, e de Matemática em 1944, e de Física em 1946, e de Física em 1948.



**Manoel Moreira Gonçalves,** graduado do curso de Engenharia de Minas em 1934, licenciando-se em 1936, e depois de trabalhar por algum tempo, foi professor de Física em 1938, e de Matemática em 1940, e de Física em 1942, e de Matemática em 1944, e de Física em 1946, e de Física em 1948.



**João Rodrigues Soares Soares,** graduado do curso de Engenharia de Minas em 1934, licenciando-se em 1936, e depois de trabalhar por algum tempo, foi professor de Física em 1938, e de Matemática em 1940, e de Física em 1942, e de Matemática em 1944, e de Física em 1946, e de Física em 1948.



**Manoel Soares de Sousa,** graduado do curso de Engenharia de Minas em 1934, licenciando-se em 1936, e depois de trabalhar por algum tempo, foi professor de Física em 1938, e de Matemática em 1940, e de Física em 1942, e de Matemática em 1944, e de Física em 1946, e de Física em 1948.



**Antônio Fernando Pereira,** graduado do curso de Engenharia de Minas em 1934, licenciando-se em 1936, e depois de trabalhar por algum tempo, foi professor de Física em 1938, e de Matemática em 1940, e de Física em 1942, e de Matemática em 1944, e de Física em 1946, e de Física em 1948.



**Antônio Fernando de Souza,** graduado do curso de Engenharia de Minas em 1934, licenciando-se em 1936, e depois de trabalhar por algum tempo, foi professor de Física em 1938, e de Matemática em 1940, e de Física em 1942, e de Matemática em 1944, e de Física em 1946, e de Física em 1948.



**Manoel de Albuquerque,** graduado do curso de Engenharia de Minas em 1934, licenciando-se em 1936, e depois de trabalhar por algum tempo, foi professor de Física em 1938, e de Matemática em 1940, e de Física em 1942, e de Matemática em 1944, e de Física em 1946, e de Física em 1948.



**Alexandre Rodrigues Soares,** graduado do curso de Engenharia de Minas em 1934, licenciando-se em 1936, e depois de trabalhar por algum tempo, foi professor de Física em 1938, e de Matemática em 1940, e de Física em 1942, e de Matemática em 1944, e de Física em 1946, e de Física em 1948.



**João José João Soares de Sousa,** graduado do curso de Engenharia de Minas em 1934, licenciando-se em 1936, e depois de trabalhar por algum tempo, foi professor de Física em 1938, e de Matemática em 1940, e de Física em 1942, e de Matemática em 1944, e de Física em 1946, e de Física em 1948.



**Antônio Soares,** graduado do curso de Engenharia de Minas em 1934, licenciando-se em 1936, e depois de trabalhar por algum tempo, foi professor de Física em 1938, e de Matemática em 1940, e de Física em 1942, e de Matemática em 1944, e de Física em 1946, e de Física em 1948.











## AGENTES FALCIDOS



**José Félix García**, Director de la Sección de Estudios, falleció como consecuencia de un accidente automovilístico el 1 de Noviembre de 1948, cuando conducía un coche en el que viajaba su esposa y su hijo de 12 años de edad, en la Carretera de la Cruz, en el Estado de México.



**Luis Gilroy González**, jefe de la Sección de Estudios, falleció como consecuencia de un accidente automovilístico el 1 de Noviembre de 1948, cuando conducía un coche en el que viajaba su esposa y su hijo de 12 años de edad, en la Carretera de la Cruz, en el Estado de México.



**José Luis Gilroy**, Director de la Sección de Estudios, falleció como consecuencia de un accidente automovilístico el 1 de Noviembre de 1948, cuando conducía un coche en el que viajaba su esposa y su hijo de 12 años de edad, en la Carretera de la Cruz, en el Estado de México.



**José Antonio Rodríguez**, jefe de la Sección de Estudios, falleció como consecuencia de un accidente automovilístico el 1 de Noviembre de 1948, cuando conducía un coche en el que viajaba su esposa y su hijo de 12 años de edad, en la Carretera de la Cruz, en el Estado de México.

**José Antonio Rodríguez**, jefe de la Sección de Estudios, falleció como consecuencia de un accidente automovilístico el 1 de Noviembre de 1948, cuando conducía un coche en el que viajaba su esposa y su hijo de 12 años de edad, en la Carretera de la Cruz, en el Estado de México.



**José de Jesús García**, jefe de la Sección de Estudios, falleció como consecuencia de un accidente automovilístico el 1 de Noviembre de 1948, cuando conducía un coche en el que viajaba su esposa y su hijo de 12 años de edad, en la Carretera de la Cruz, en el Estado de México.



**José María García**, jefe de la Sección de Estudios, falleció como consecuencia de un accidente automovilístico el 1 de Noviembre de 1948, cuando conducía un coche en el que viajaba su esposa y su hijo de 12 años de edad, en la Carretera de la Cruz, en el Estado de México.

**José María García**, jefe de la Sección de Estudios, falleció como consecuencia de un accidente automovilístico el 1 de Noviembre de 1948, cuando conducía un coche en el que viajaba su esposa y su hijo de 12 años de edad, en la Carretera de la Cruz, en el Estado de México.



**José María García**, jefe de la Sección de Estudios, falleció como consecuencia de un accidente automovilístico el 1 de Noviembre de 1948, cuando conducía un coche en el que viajaba su esposa y su hijo de 12 años de edad, en la Carretera de la Cruz, en el Estado de México.



**José María García**, jefe de la Sección de Estudios, falleció como consecuencia de un accidente automovilístico el 1 de Noviembre de 1948, cuando conducía un coche en el que viajaba su esposa y su hijo de 12 años de edad, en la Carretera de la Cruz, en el Estado de México.

**José María García**, jefe de la Sección de Estudios, falleció como consecuencia de un accidente automovilístico el 1 de Noviembre de 1948, cuando conducía un coche en el que viajaba su esposa y su hijo de 12 años de edad, en la Carretera de la Cruz, en el Estado de México.





**Juan de la Cruz**, Graduado de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad Nacional del Sur, en el año 1938, en el curso de Matemática.

**Juan José Pérez**, Graduado de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad Nacional del Sur, en el año 1938, en el curso de Matemática.



**José María Fernández**, Graduado de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad Nacional del Sur, en el año 1938, en el curso de Matemática.

**Roberto Álvarez**, Graduado de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad Nacional del Sur, en el año 1938, en el curso de Matemática.



**Mercedes de Valle**, Graduado de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad Nacional del Sur, en el año 1938, en el curso de Matemática.

**Roberto Álvarez**, Graduado de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad Nacional del Sur, en el año 1938, en el curso de Matemática.



**Roberto Álvarez**, Graduado de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad Nacional del Sur, en el año 1938, en el curso de Matemática.

**Roberto Álvarez**, Graduado de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad Nacional del Sur, en el año 1938, en el curso de Matemática.



**José María Fernández**, Graduado de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad Nacional del Sur, en el año 1938, en el curso de Matemática.



**José María Fernández**, Graduado de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad Nacional del Sur, en el año 1938, en el curso de Matemática.

**José María Fernández**, Graduado de Ciencias Exactas y Naturales, Universidad Nacional del Sur, en el año 1938, en el curso de Matemática.





**Emilio Ferrandino Lopez**, de profesión, profesor de Música en el Instituto Superior de Estudios del Estado, con 18 años de edad. Nació en el cantón de Pinar, el 13 de agosto de 1917. Es casado con María Nieves Ferrandino, de 22 años, con 4 hijos de 7 a 10 años, incluyendo al hijo menor, un niño de 1 año, con 1 hijo y 4 hijas nacidos en 1948, en 1949, en 1951, en 1954 y nacimientos pendientes en 1952.

**Manuel Miralles Ferrero**, de profesión, se dedicó al estudio de Letras, Políticas, aplicadas en el área de cultura. Ha publicado algunos artículos en revistas y revistas de ciencias. Ha publicado en revistas de cultura y ciencia, en los Estados Unidos.



**Manuel Joaquín Prieto**, graduado de 1937 de la Facultad de Ciencias, egresado de la carrera de Ciencias Exactas y Naturales, con 10 años de experiencia profesional en el área de 1943. Es casado con María, de 17 años, con 2 hijos nacidos en 1948 y 1950.

**José María Martí**, graduado de 1937 de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales, con 10 años de experiencia profesional en el área de 1943.



**José Manuel Méndez**, de profesión, de 1937 de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales, con 10 años de experiencia profesional en el área de 1943. Es casado con María, de 17 años, con 2 hijos nacidos en 1948 y 1950.

**José María Méndez**, de 1937 de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales, con 10 años de experiencia profesional en el área de 1943. Es casado con María, de 17 años, con 2 hijos nacidos en 1948 y 1950.



**José de Melo Prieto**, graduado de 1937 de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales, con 10 años de experiencia profesional en el área de 1943. Es casado con María, de 17 años, con 2 hijos nacidos en 1948 y 1950.

**Manuel José González**, de 1937 de la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales, con 10 años de experiencia profesional en el área de 1943. Es casado con María, de 17 años, con 2 hijos nacidos en 1948 y 1950.



# Companhia União Fabril



O MAIOR AGRUPAMENTO  
INDUSTRIAL  
DA PENÍNSULA IBÉRICA  
AO SERVIÇO DA  
LAVORA PORTUGUESA



Rua do Comércio, 49  
L I S B O A



Rua Sá da Bandeira, 84  
P O R T O

## Sumário

Região industrial do Porto.

Os novos planos: Fortificação das partes do P. N., por António Aires.

Politécnicos.

Os Estatutos do Porto do Norte: O que está sendo já realizado, por Orlando Figueira de Almeida.

Estado e Grupo das Indústrias portuguesas.

Sanidade.

Os novos indústriais: O resultado do Congresso de Politécnicos.

O comércio: Cálculo de Efectos.

Os portos...

Próximos.

NA CAPA — O Estado do Estado, Dr. Manuel Teixeira, o plano de acentuação industrial, em Lisboa — Europa.