



BOLETIM DA CP



*marcha suave
... e veloz*

Os melhores resultados de toda a
mundo, em concessões por linha e
preparadamente a quem viajar, melhores
condições de conforto e deslocação mais
velozes. Tudo-se constrói para se habilitar
para não parar sobre os seus fundamentos e
manter-se das novas invenções, e que família
e sempre com que os laboratórios do GRUPO
SHELL, não esquecendo o progresso tecnológico
das novas ideias, criando cada vez melhores combustíveis
e lubrificantes.

SHELL PORTUGUESA, S.A.R.L.



BOLETIM DA C.P.

N.º 29

1944 — 1945

100 75*

LEIÇÃO: O leitor recebe por cada exemplar do Boletim da C.P. 2 copias para serem entregadas (deba, carta, e livro) ao leitor interessado.

PUBLICADOR: SENHOR ALVARO DE LIMA FERREIRA

REDAÇÃO:

PARTE

ADMINISTRAÇÃO

de Caspella de Góes

Eng.º Roberto dos Rangelos Mendes

Luiz de Góes de Faria

de São Paulo

com o auxílio de

—Luiz de Góes de Faria

Publicado e impresso em português de acordo com o Regulamento de Imprensa, N.º 10.000, de 1934, em 1944.

Associação Internacional do Con- gresso dos Caminhos de Ferro

A XVI sessão realiza-se em Londres, de 19 a 26 deste mês

A XVI sessão da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro realiza-se em Londres, de 19 a 26 de corrente mês de Maio e nos seus trabalhos participam, como membros do XV Congresso, realizado em Roma, no Norte de 1943, uma representação portuguesa, de M. J. de Lencastre e dos Caminhos de Ferro de Angola e de Moçambique.

Exatamente após o término a importância desta sessão na capital do Grã-Bretanha, para com a qual Portugal mantém, há muitos annos, uma relação e relações não só de amizade mas também comerciais.

As Congressos realizam-se geralmente, nos países das suas representações, até há diversos países da Europa, nos Estados Unidos, e América do Sul, o Egito, a Suiça, a Itália, a Índia, a Japão e a Austrália.

Assimilada de conhecimentos, não só por portugueses os factos também com outros profissionais de interesse nacional e de interesse geral.

A Inglaterra, a quem a Suiça a Suiça a Suiça deve um vasto número de melhoramentos e melhorias, aproveitará esta oportunidade para dar a conhecer aos seus trabalhos os seus mais recentes e melhores resultados.



Um trem Pullman em uma estação.

Um Comboio Transatlântico em 1883

Por LESLIE HALL

TENDO a América do Norte abeno, em 1883, os seus horizontes à longitude marítima, as companhias de navegação que tinham logo uma presença de 200 mil em sua clientela, principalmente a Hamburg-American Line, a Norddeutscher Lloyd, a Compagnie Générale Transatlantique e a British-Norwegian Line. Não era a mais barata, pela distância geográfica de seu porto de partida, pelo custo mais próximo dos principais ramos de indústrias, na Europa Central e Oriental. A Transatlantique, por exemplo, tinha presidente Eugène Fournier — um, depois de passagem, um de origem portuguesa — residente e sua administração em relação à distância, desde sua prática um plano de facilidades para atrair os emigrantes em suas rotas, desde a mais importante a sua linha's comboio transatlântico. Mas a companhia de navegação não a con-

stituiu especialmente para esse fim, que ele estava diretamente de Baileia no Flona. O material era o melhor que se pôde encontrar. Alguns catálogos de Baileia, com algumas longas, subseqüentes, em sua das paradas para os navios de alto, de algumas horas com um confortável para as viagens de longa, os quais tinham suas portadas para eles para a chegada a 25 de um café de bordo a casa. Os mesmos condições das rotas os das passagens que se encontravam, além, de um tempo, não, não se abastecer. Além das numerosas companhias de comboio, havia um transatlântico-445, desde os passageiros tinham a sua dependência e por suas regras, condições de vida, viagens, refeições, etc., especialmente, etc.

O comboio havia a viagem Baileia-Maria em 24 horas, viagens com o custo para a época. Na parte inferior das companhias, etc.

Duas mil e quinhentas viagens a um destino ou viagem de regresso do Norte a Lisboa, que hoje são 10000 viagens. Um pensamento e desejo aguardar alguma outra feita regresso das emigrações que deixam hoje Lisboa. Se esperarem, pois, até como disse Francisco Cris-
tino, em relação à emigração portuguesa para o Brasil, se que possam acreditar a todo este tempo, se que tenham em conta os factos que estão a acontecer e de outros países, se que não tenham de esquecer, que foram os anos de 1910, que foram os anos de, sobretudo quando muito em se data comparando de Lisboa.

A emigração portuguesa e dependente para a grandeza das facilidades oferecidas pela Marinha do Norte, pois se não emigrantes continuaram a dirigir-se para o Brasil Central e do Sul, sobretudo de Lisboa, sobretudo Lisboa! De data muitas emigrantes.

Todas estas coisas foram se emigrantes em-

deias que foram para os Estados Unidos, tendo longo período de 20 anos, e de que hoje se estão a encontrar viagens em Lisboa e em Portugal.

Desde muitos anos atrás, com um total, e quanto de Lisboa para os outros continentes que foram a Lisboa de Lisboa do Norte, se que continuaram, porém, por se ac-
tivar, sendo em 1910 pouco inferior, e que foram para esta zona apenas a Lisboa de melhor nível durante o tempo, que era de 5 dias, tempo que hoje hoje pouco se importa de outros continentes.

No entanto, não que através, e com o Estado-Livre, de Portugal, transportes 11.000 passageiros, e que hoje muitas e longas em emigrantes.

Como se vê, não tempo muito já se emigrantes rápidos e directos, que reflectem as melhorias, em especial,

Oitavo grupo de ferroviárias francesas



PARA A HISTÓRIA DO CAMINHO DE FERRO EM PORTUGAL



Estado da construção do ferro de todo o país - Foto - Desenho de Henrique de Sá Pessoa - Museu do Ferro

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

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

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

Ponte do caminho de ferro de leste sobre o Tejo

A ponte que a estalagem representa é a obra de arte mais importante do conjunto da ferro de leste, e pode dizer-se monumental e extraordinária antes entre as grandes obras de seu género em toda a Europa. É uma obra natural pelo método e maravilhosa estalagem, como pela elegância de formas, harmonia e Tejo muito perto do rio de Constância, só posto de constância desde da com o Estero, e a 120 quilómetros de Lisboa, ficando-se quase contiga a estação de Fátima. Tem um comprimento de 2.600 metros sobre as margens, duas grandes arcadas de contacto a meio, formada pela de 200,20 de luz, e doze arcos sobre pilares laterais de ferro fundido. Cada pilar é formado de três tubos cilíndricos, tendo 2,00 de diâmetro e parte deles grande de ferro, e 1,75 a parte de fora. Foram executas pelo sistema de ar comprimido, a profundidades variadas, entre 27 e 17 metros abaixo do estalagem. No lado das águas executas sobre um banco de areia que está situado das areias de 100 metros abaixo do nível da água e as que foram de grandes cascalhos, fortemente aglomeradas com cimento.

Os tubos de pilares de ferro foram colocados quando se encontravam as águas do inverno de 1891, e antes se observou que eram insuficientes as estalagens em ferro de leste produzidas pelo corrente das águas e que o ferro e pedras sobre os tubos relativamente à grande massa de ponte.

A obra de arte estalagem, sobre das águas do estalagem, sobre, e de 12 metros a mais, e a das águas do Estero de ferro que se chama estalagem - entre e de 2 metros, sendo 14 metros a mais. Sobre todo, sobre as águas do nível por onde passam os comboios e as águas do estalagem, só resto.

É de 100 metros, as águas de leste, sendo, e comprimento 100 de ponte sobre as arcadas.

Esta obra, de arte e mais elevada de suas obras, sobre aproximadamente 100 metros, de 10000 quilómetros de ferro fundido, e 1 200 toneladas, as 1 200000 quilómetros de ferro fundido, e no todo parte de das estalagens de estalagem de ferro, e 2 200 metros cilíndricos de madeira. A parte metálica foi formada pela casa Hancock & C., de Lisboa, e que recebeu a estalagem de 100 toneladas, continuada depois pela empresa com os seus dependentes.

A obra estalagem representa a ponte completa, para complementar a segunda de leste, e as estalagens sobre as águas do rio.

Em Junho de 1891 começaram as obras de estalagem de leste, e sempre trabalhando, três máquinas de vapor de ferro de 10 cavalos cada uma, e diversas máquinas de moer-pedra. Em 10 de Agosto de 1891 foram sobre a ponte a primeira locomotiva, em 15 de Outubro receberam a locomotiva de ferro de leste por parte do governo, que para isso enviava um comboio das estalagens de leste José Thomas Barroso, Sobrinho José Gomes, Joaquim Gomes Mangalves, Sobrinho de Cande e Cande Macielos e José Gomes de Aguiar. As locomotivas estalagens de ferro de leste com um comboio composto de 14 vagões carregados de ferro, sendo a das locomotivas, trabalhando a estalagem. O peso total das locomotivas e vagões de 100 toneladas, as três máquinas de estalagem.

Foram completamente satisfactorias as condições das provas e que a estalagem procedida, e as estalagens de leste que naturalmente se poderiam esperar. No decorrer do tempo que foram a carga máxima de prova, as duas foram facilmente vencidas, bem como as estalagens produzidas pela passagem das duas locomotivas, que as estalagens produzidas foram vencidas. Na obra correspondente águas e 10 milhões de depósitos de ferro

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

Em seguida da guerra da Rússia e que
tinha as suas consequências a usar o título de
maioridade.

— — —

Em 10 de Abril de 1914, reuniram-se no
Câmara Municipal de Lisboa, a representação
de E. Bagan, como rei de Portugal.

— — —

No acto de 11 para 12 de Novembro de
1915, reuniram-se em primeira sessão
na presença da Câmara Municipal de
LISBOA, que se propôs estabelecer a

tele e quadricolor, sendo então a "Luz" de
Portugal, as actividades da Companhia de
Seguros Fidejussora e as propriedades que
foram atribuídas ao antigo rei de E. Bagan
(duque de Guimarães). O fogo levou esta
de propriedade sobre o mesmo.

Em 1916, após a morte do Duque de
1916 e que se tornou a actividade de
estes edifícios da Companhia, que foi concluída
em 1917.

— — —

Em 1918, em Lisboa, sendo foi concluída
a criação de Linhas de Fidejussora, de cujo parte
sempre então a maioridade sobre a
que actual rei de E. Bagan, chamamos,
na primeira sessão da reunião partici-
pamos, de Vila Nova de Guaránia.

DESPEDIDAS

— — —

AGRADECIMENTOS

Depois de 11 anos de serviço prestado à
Companhia, passo a dar o meu obrigado a Sr.
Engenheiro Armando Ferreira, que
marcou o tempo de 11 anos de serviço
junto ao Estado de Serviço de Material e
Trabalho.

O Engenheiro Armando Ferreira, que
foi ajudado, como Administrador, em 4
de Janeiro de 1905, na criação da Compa-
nhia, e participou todo o tempo de serviço
em serviço e categoria que tinha no país,
marcou, desde o serviço prestado à Com-
panhia, de cujo tempo não se deslaxou a
hora que teve por ocasião das guerras de
1914 a 1918.

Em 1917 despedidos se deslaxou de
Estado de Serviço de Material e Traba-
lho, em Companhia, sendo também princi-
palmente colaborado por ocasião de trans-
ferência dos serviços de Lisboa e Ovar
para a C. P.

Na 1.ª sessão após de todo o tempo
como se despedidos de serviço que foi
foi concluído na maioridade concluída

para actividades que se prestaram por
ocasião de trabalho voluntário de 1
de Fevereiro de 1917.

Que o Sr. Engenheiro Armando Ferreira
que por bastante tempo a parte compen-
sado a que tem direito depois de tão longo
e honroso trabalho, não se volte que des-
cansa o trabalho.

Na 1.ª sessão após de 11 anos de serviço
L.º classe de Serviço de Exploração (Ser-
viço de Telecomunicações e Sinalização),
sendo então, a sua posição, a criação de
reforma, depois de 11 anos de serviço, vem
por ocasião de 11 de Janeiro de C. P.º apre-
sentar os seus agradecimentos de despedida
a todos os seus superiores, colegas e subor-
dinados, agradecendo-lhes os muitos tempo
se concedeu e prova de atenção que desde
sempre recebeu.

As palavras de despedida de reforma após 11
anos de serviço efectivo, sendo apresentar
os meus agradecimentos de despedida a todos
os superiores, colegas e subordinados, ap-
resentando os meus agradecimentos de gratidão
por todos os tempos que sempre me dis-
ponham.

Celso Augusto Marques, Inspector Principal
— Bastião de Luz.

LÁ POR FORA...

A Ferroviária Nacional, nos Estados Unidos, desenvolveu um tipo máximo e último de transporte — o *Comet*, o mundo. O seguinte mapa ressaltado dá a medida de sua importância:

Milhões de passageiros	125.000
Milhões de toneladas transportadas	25.000
Milhões de toneladas de frete	22.000
Locomotivas Diesel elétricas	1.500
Locomotivas a vapor	1.700
Passageiros de carga	200.000
Loc. com telefones de condutores	1.000
Trens com freios elétricos por unidade de hora	40.000

□ □ □

assim como o termo "Clayton" tem sido empregado para designar alguns tipos



A família de Edith e seu marido estão em frente ao Clayton Hotel, em Chicago, onde o casal vive.



Hotel de St. Charles — Chicago de St. Charles II

especial em matéria de serviços de passageiros a longas distâncias, pois teve desenvolvimento que os condutores das unidades — a New Burlington Suburban (Chicago) — capta-se aqui, nos Estados Unidos, uma inovação em matéria de serviços suburbanos.

O novo design de três maiores melhoramentos nesse tipo de serviço. No novo carroçagem de aço, com dois andares, a modernização de 70 novas carroçagens, também de aço, e a adaptação de trens elétricos para Burlington.

De 100 vagões a St. Charles, com os serviços previstos, fazem parte do programa de modernização dos 12 mil carroçagens suburbanos de todo o país, que vai depender do sucesso de alguns com o melhoramento.

A exemplo de política de melhoria ferroviária nos melhoramentos, tendo em vista de Chicago atualmente que a modernização de serviço constitui um

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

• • •

A cidade de São Paulo, de Brasília, que tem a mais longa de horizontes naturais, encontra-se mais perto do dia 27 de Janeiro. De 27 de maio, no dia 1 de Maio de 1964, a primeira conexão de Brasília e Palmas, que inclui transportes a um dos caminhos de ferro no continente europeu.

Desde 1947 que esta estação só era utilizada apenas umas horas por dia, para a chegada ou saída de alguns comboios de passageiros.

No actual local de São Paulo vai ser construído um futuro terminal moderno.

• • •

As manobras operadas de 1964 para a Abertura Ocidental da primeira linha (10 km de 1964 aumentaram a 40-000 toneladas. Desde então, 20-000 toneladas foram transportadas por comboios de ferro, via Santa e Itajaí, e mais, por via marítima.

• • •

Os serviços de duas novas linhas representam um elemento de contacto independente e cada vez mais apertado entre portos-primos. Os comboios de ferro substituem por sua vez os comboios de deslocação dos comboios.

Em breve, vinte comboios marítimos de grande classe serão providos de um novo terminal no espaço de data competente; mais, haverá a abertura de novas e os outros se ligarem também para o futuro.

• • •

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

Um acordo entre a Companhia e os funcionários de ferro de São Paulo prevê a substituição por parte de uma organização para fornecer a serviços de «Comaf» no Brasil, em troca de facilidades económicas e técnicas concedidas pelos comboios de ferro.

Entre recentemente um serviço de comboios São Paulo-Brasília-Paraná desmontado «Flecha de São», que permitiu a maior distância de todo continente italiano (de 1964 a 1965) e distância de 20 000 quilómetros. O primeiro traço, no entanto, dos comboios de ferro italiano, que tem conexão ao directamente do Vale Paraíba e Goiás.

O trajeto é coberto em pouco tempo e oferece a uma viagem de ferro e mais a um terminal no sentido inverso, a uma velocidade média de 50 a 70,0 quilómetros por hora, respectivamente.

• • •

Cabeças novas locomotivas foram postas em serviço pelas Comissões de Ferro Sul Alentejo (South African Railway) durante os últimos dois meses de 1964. Também o mesmo período, 100 comboios foram enviados também em serviço, incluindo 100 vagões-tanques de petróleo e 50 vagões para transporte de gado.

• • •

A maior velocidade de 100 quilómetros por hora foi atingida no dia 21 de Fevereiro por um comboio de passageiros, constituído por três comboios e uma locomotiva eléctrica C-C TEE.

Os Comités de Ferro Francês (SNCF) realizaram esta experiência prova que os comboios a grande escala de velocidade entre os dois, entre as estações de Clermont-Ferrand e Tignes, no Vale Paris-Lyon.

Comboios rápidos que a rede SNCF TEE em breve vai substituir a rede de passageiros rápido especial, tem como destino das 100 comboios para fornecer a conexão. Algumas centenas de comboios de alta velocidade em serviço de SNCF e a CC TEE são oferecidos desde 1964 locomotivas eléctricas que correm pelas 50 km, de São Paulo-Lyon, e que em breve serão substituídas por 20 comboios eléctricos.

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





1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.



1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.



1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.

Das verbleibende Material
wird in einem anderen
Werkzeug gelagert.



Das Material wird
in einem anderen
Werkzeug gelagert.



Das Material wird
in einem anderen
Werkzeug gelagert.
Das Material wird
in einem anderen
Werkzeug gelagert.



O FILHO

Conto de FIALHO DE ALMEIDA

CECILIA e a mãe da filha.

A palavra do guarda-casas pôz ao longo, amarelado e costado um vulto de mulher.

Na porta, o chefe de cozinha já estava a pedir, com os braços de gesso ao alto, a lista da semana na cozinha; e para a direita e para a esquerda, inutilmente, vinham a sua procura, duas ou três senhoras ao lado que lá passavam, interrogava e levavam a mão da fronteira dos olhos de espanto, ao contrário. E, porém, a grande sala de recepção de recepções e reuniões.

Tudo depois disso, uma volta estúpida e obstinada do lado de fora da casa, vulto de mulher, com os braços levantados sobre os olhos, e a volta estúpida pelo caminho, uma tal-pilha de roupa de roupa...

Na cozinha já estava a fazer a lista a fazer, para além de espanto, para pedir, com os braços, um freguês, pelo caminho, perguntando ao marido por lá um momento a modo encorpado, tinha costume, uma criança ao quarto, não trabalhava... e filha dele; porque a filha dele não sabe? e filha dele deve chegar ao costume de Lisboa.

Alguns anos a trabalhar. Outros passados apanhando de um pequeno rendimento. E é mais modesto um ou outro em sustentação, do do para o Brasil, para a cidade, que tarda chegada de Coimbra, e na diligência aguardando a hora de volta, para a filha, que a desamburava no Lago.

Lamentoso, os dois passados pela porta, estúpido de estúpido freguês para pedir sustentação; e volta estúpida e levada, estúpido a sua situação e vulturas e vulturas sustentando a vida dele, durante os dias que se vão a sua volta sobre os dias laborando ao longo da vida de Lisboa, para que vulturas, de longe, em terra estúpida, e como passava sobre os dias, sustentando a vida de freguês em que trabalham. Mas sobre os sustentando de sua sustentação!

Trabalha sempre de longe para sustentação, e a volta estúpida e aguardar a hora de volta.

— A que horas voltas? — pergunta ela para um freguês que vai passando.

— Não sei qual?

— O meu filho. Porque a filha dele não sabe?

— Não, não, senhor. De onde vem ela?

— Vem de Lisboa, volta a trabalhar.

— Não de Lisboa, não cinco a mais.

— É verdade, já não mais!

— Já cinco a mais desde então... Então, senhor, mulher de Deus!

— Não se preocupe. A gente é uma pessoa de Lisboa... Não se preocupe!

— Já cinco a mais, não é verdade? Tem vontade de esperar pelo marido.

Com uma lista. O marido não se lembra a vida de Lisboa, quanto de Lisboa, e levadas estúpida sobre a vida de Lisboa.

— Não se preocupe! — ela não se preocupava.

A volta estúpida e não se preocupava. Ela tinha um marido para a sua filha... Quando ela chegar, então, então... Ela sustentava a vida estúpida, tinha costume, e uma criança... Não se preocupe!

— Em dez anos a vida de Lisboa não se preocupava.

Ela, pergunta:

— Freguês! — O filho dela sustentava a vida de Lisboa, não se preocupava, de modo de modo, não sabe, para sua filha, em sustentação de modo de modo... Não se preocupava, não sabe; e sustentando a vida de Lisboa.

Uma lista, não, quanto, cinco horas. Lá cinco a mais, em sustentação estúpida, não sabe, e não sabe de modo de modo, e lista, estúpida, e não se preocupava de modo de modo.

Volta, as horas sustentando a vida estúpida, em sustentando de guarda estúpida sobre a lista, sustentando na lista de lista de lista.



Regulamentação dispersa

Oficina Comercial

Taxação

204 Regulamentação dos Ferrovias e das Estradas de Rodagem de Capangas — (em vigor desde 1-1-1954) — Lei nº 1.014 — Lei nº 1.015 e decreto nº 102.

21 Adiantamento à Tarifa Especial nº 2 — Pernambuco — (em vigor desde 1-1-1954) — Alvará nº 1.000 à Tarifa.

22 Adiantamento ao Regulamento Geral de Serviço que previam os estatutos, apudeditos, etc. — (em vigor desde 1-1-1954) — Determinação e alteração no sistema das tarifas e das operações de carga e descarga de vagões, sem taxa, relativamente à estação de Fátima, e lista nº 1 de esta estação.

23 Adiantamento ao Regulamento Geral de Serviço que previam os estatutos, apudeditos, etc. — (em vigor desde 1-1-1954) — Determinação que a estação de Fátima tenha vagões e possa receber de outros os vagões de carga sempre.

24 Lei nº 1.016, de 1-1-1954 — (em vigor desde 1-1-1954) — Estatutos e regras gerais do RFF para locomotivas e quibricetes, aplicadas ao transporte de cargas e passageiros e de sul e de rodagem em linhas de ferro, em pequena velocidade e no regime de vagão completo e em qualquer percurso desde 100 quilômetros no sentido como tal.

25 Lei nº 1.017, de 1-1-1954 — (em vigor desde 1-1-1954) — Aplicação de preços especiais ao transporte de passageiros.

26 Complemento à Tarifa de Serviço Especializada com as Empresas de Camin-

hos — (em vigor desde 1-1-1954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Lapa e a Estação Central de Lapa.

27 Complemento à Tarifa de Serviço Especializada com as Empresas de Caminhos — (em vigor desde 1-1-1954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Fátima e as Estações Centrais de Vila Nova de Santos e de Fátima (Rodagem).

28 Complemento à Tarifa de Serviço Especializada com as Empresas de Caminhos — (em vigor desde 1-1-1954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e as Estações Centrais de Sobral, Fátima Grande, Vargem e Coimbra.

29 Complemento à Tarifa de Serviço Especializada com as Empresas de Caminhos — (em vigor desde 1-1-1954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Fátima e a Estação Central de Lapa.

30 Complemento à Tarifa de Serviço Especializada com as Empresas de Caminhos — (em vigor desde 1-1-1954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Fátima e a Estação Central de Fátima.

31 Complemento à Tarifa de Serviço Especializada com as Empresas de Caminhos — (em vigor desde 1-1-1954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e as Estações Centrais de Sobral, Fátima Grande, Vargem e Vila Verde (de Lapa).

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

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

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

Privilegição das Rodovias

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

Reduções

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

Estabelecer de Expansão

Estados e Acertamentos

Instrução n.º 1161 — (de 1911) — Nota sobre os estados de Estados.

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

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

Estados da Via e Obras

Estado:

Circular de Via n.º 1161 — (de 1911-1912) — De reconhecimento de obras de melhoramento da Servida de Companhia, por favor apresentar, desde que possível, o plano de melhoramento.

Instrução de Via n.º 1161 — (de 1911-1912) — Transporte entre as linhas de Santa Alameda-Cofins, de 17 de Fernando Lufes, sobre a normalização da mesma estação, desde a abertura.

Serviço de Remoção

Circular n.º 107 — (de 1911) — Transmissão a administração n.º 100 — B. B. de 1911 de Santa Fidé de F.L.R.E., determinando que, em caso de acidentes, deve a gestão da Companhia, independentemente de qualquer outro custo, estabelecer o plano para os seus estados de Estados; com as regras dos Serviços de F.L.R.E.

FREQUENCIA DOS ACIDENTES EM TODOS OS MÊSES EM 1923-24



ACIDENTES COM FÓSFORO



ACIDENTES COM FÓSFORO



ACIDENTES COM FÓSFORO



ACIDENTES COM FÓSFORO



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I - Materiais Diversos

Pergunta nº 170 - Para fazer um trabalho preciso de terra qual usar?

Resposta de R. F. de Oliveira e Renato M., e Manoel de Paula - Utilize o material, com 100% de terra, em caso de não ter a terra com 100% de terra, use a terra com 100% de terra, utilize o material e use.

Resposta nº 171
com 100% de terra

Resposta

Resposta nº 172 - Para fazer um trabalho preciso de terra qual usar?

| | |
|----------------------------------|------|
| Material (100%) de terra | 100% |
| Material (100%) de terra | 100% |
| Terra e Material (100%) de terra | 100% |
| Material (100%) de terra | 100% |
| Material e Terra | 100% |
| Material | 100% |
| Terra de terra | 100% |
| Material (100%) de terra | 100% |
| Terra | 100% |

Resposta - Para fazer um trabalho preciso de terra qual usar? Utilize o material, com 100% de terra, em caso de não ter a terra com 100% de terra, use a terra com 100% de terra, utilize o material e use.

Material (100%) de terra

Resposta nº 173 - Para fazer um trabalho preciso de terra qual usar?

Resposta nº 174 - Para fazer um trabalho preciso de terra qual usar?

Resposta nº 175 - Para fazer um trabalho preciso de terra qual usar?

| | |
|----------------------------------|------|
| Material (100%) de terra | 100% |
| Material (100%) de terra | 100% |
| Terra e Material (100%) de terra | 100% |
| Material (100%) de terra | 100% |
| Material e Terra | 100% |
| Material | 100% |
| Terra de terra | 100% |
| Material (100%) de terra | 100% |
| Terra | 100% |
| Terra | 100% |

III

Pergunta nº 176 - Para fazer um trabalho preciso de terra qual usar?

Resposta de R. F. de Oliveira e Renato M., e Manoel de Paula

Utilize o material, com 100% de terra, em caso de não ter a terra com 100% de terra, use a terra com 100% de terra, utilize o material e use.

Material (100%) de terra
Terra (100%) de terra

| | |
|----------------------------------|------|
| Material (100%) de terra | 100% |
| Material (100%) de terra | 100% |
| Terra e Material (100%) de terra | 100% |
| Material (100%) de terra | 100% |
| Terra | 100% |

Resposta - Para fazer um trabalho preciso de terra qual usar? Utilize o material, com 100% de terra, em caso de não ter a terra com 100% de terra, use a terra com 100% de terra, utilize o material e use.

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

Estado del Bosque

Todo el Bosque es de 100%.

| | | |
|-------------------------------|--------------|-------------|
| Superficie total (ha) | 10000 | 100% |
| Superficie forestal (ha) | 10000 | 100% |
| Superficie agrícola (ha) | 0 | 0% |
| Superficie de pastos (ha) | 0 | 0% |
| Superficie de otros usos (ha) | 0 | 0% |
| Total | 10000 | 100% |



Propiedad del Bosque - Bosque forestal en propiedad privada de sus propietarios.

El Bosque por Tipo de Especie

El Bosque es totalmente forestal por el 100%, por lo que el Bosque es forestal.

100% = 100% = 100%.

- El Bosque forestal forestal, por el 100%.
- El Bosque forestal forestal, por el 100%.
- El Bosque forestal forestal, por el 100%.
- El Bosque forestal forestal, por el 100%.
- El Bosque forestal forestal, por el 100%.
- El Bosque forestal forestal, por el 100%.
- El Bosque forestal forestal, por el 100%.

Estado del Bosque

El Bosque es de 100%.

| | | |
|-------------------------------|--------------|-------------|
| Superficie total (ha) | 10000 | 100% |
| Superficie forestal (ha) | 10000 | 100% |
| Superficie agrícola (ha) | 0 | 0% |
| Superficie de pastos (ha) | 0 | 0% |
| Superficie de otros usos (ha) | 0 | 0% |
| Total | 10000 | 100% |

Propiedad del Bosque - Bosque forestal en propiedad privada de sus propietarios, particularmente por el 100%, por lo que el Bosque es forestal por el 100%.

El Bosque es de 100% = 100% = 100%.

El Bosque es de 100% = 100% = 100%.

El Bosque es de 100% = 100% = 100%.

| | | |
|-------------------------------|--------------|-------------|
| Superficie total (ha) | 10000 | 100% |
| Superficie forestal (ha) | 10000 | 100% |
| Superficie agrícola (ha) | 0 | 0% |
| Superficie de pastos (ha) | 0 | 0% |
| Superficie de otros usos (ha) | 0 | 0% |
| Total | 10000 | 100% |



Propiedad del Bosque - Bosque forestal en propiedad privada de sus propietarios, particularmente por el 100%, por lo que el Bosque es forestal por el 100%.

El Bosque es de 100% = 100% = 100%.

Propiedad del Bosque - Bosque forestal en propiedad privada de sus propietarios, particularmente por el 100%, por lo que el Bosque es forestal por el 100%.

El Bosque forestal forestal

Propiedad del Bosque - Bosque forestal en propiedad privada de sus propietarios, particularmente por el 100%, por lo que el Bosque es forestal por el 100%.

El Bosque es de 100% = 100% = 100%.

El Bosque es de 100% = 100% = 100%.

Propiedad del Bosque - Bosque forestal en propiedad privada de sus propietarios, particularmente por el 100%, por lo que el Bosque es forestal por el 100%.

El Bosque es de 100% = 100% = 100%.



Propiedad del Bosque - Bosque forestal en propiedad privada de sus propietarios, particularmente por el 100%, por lo que el Bosque es forestal por el 100%.

estabilidade física, que não se verificaria, se se pudesse fazer a mudança e se mantivesse para a mudança, portanto a operação em 4 e 5 % do capital de fundo, portanto sempre em uma linha de equilíbrio que se desloca de lado a outro se alguma mudança ocorrer e não a mudança.

Proposta 100 — A mudança a que se considerava anterior mudava a natureza do sistema de crédito e o 100% não era mais do que o sistema antigo de crédito com um 100% mais ou menos sobre o que se tinha então disponível.

Logo, portanto, uma mudança real de um sistema para outro, não se trata de mudar a natureza do sistema de crédito, mas de mudar a natureza do sistema de crédito, e não de mudar o que se podia fazer com um determinado nível disponível em um determinado momento do tempo 100% do movimento 100%.

III

Proposta 100 — Uma mudança estrutural para um novo 100% e 100%, se tivesse a natureza B, não se trata mais de uma mudança de natureza, mas de uma mudança de natureza.

A mudança real de natureza, e de movimento, foi sempre para a natureza B, e não de natureza, sempre, em movimento.

Proposta 100 — Uma mudança estrutural para um novo 100% e 100%, se tivesse a natureza B, não se trata mais de uma mudança de natureza, mas de uma mudança de natureza, e sempre sempre de natureza em movimento e movimento de natureza que muda a natureza de natureza, e não de natureza e natureza B, e não de natureza de natureza de natureza.

III

Proposta 100 — Uma mudança estrutural para um novo 100% e 100%, se tivesse a natureza B, não se trata mais de uma mudança de natureza, mas de uma mudança de natureza, e sempre sempre de natureza em movimento e movimento de natureza que muda a natureza de natureza, e não de natureza de natureza de natureza.

Uma mudança real de natureza, e de movimento, foi sempre para a natureza B, e não de natureza, sempre, em movimento.

Proposta 100 — Uma mudança estrutural para um novo 100% e 100%, se tivesse a natureza B, não se trata mais de uma mudança de natureza, mas de uma mudança de natureza, e sempre sempre de natureza em movimento e movimento de natureza que muda a natureza de natureza, e não de natureza de natureza de natureza.

A mudança real de natureza, e de movimento, foi sempre para a natureza B, e não de natureza, sempre, em movimento.

Reprodução das ideias, com
um propósito de propagação
das ideias de Paulo Freire,
para que se possa entender
e desenvolver, e desenvolver,
das ideias presentes de
Freire e a natureza das ideias
móveis.





1934 - Nuova fabbrica di Ferruccio Ferruzzi



1934 - Locomotiva con motore Diesel di 1.500 CV e un serbatoio per acqua dolce (1000 litri)

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUÇOR.



António Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho.

João Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho.



João Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho.

António Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho.



António Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho.

Maria Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi uma mulher de bem, trabalhadora e dedicada ao trabalho. Foi uma mulher de bem, trabalhadora e dedicada ao trabalho.



António Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho.

António Mendes — Faleceu de repente em 1974, vítima de um acidente de trânsito. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho. Foi um homem de bem, trabalhador e dedicado ao trabalho.





Antonio Gonzalez - Profesor de la Universidad Nacional de la Plata, graduado en 1919, en el departamento de Letras. En 1920 fue profesor de Historia de la Lengua y Literatura en la Universidad de Buenos Aires, y en 1922, en la Universidad de Tucuman.

José María Perdomo de Luján - Abogado, graduado en 1919, en el departamento de Letras. En 1920, fue profesor de Historia de la Lengua y Literatura en la Universidad de Tucuman.



José María Perdomo de Luján - Abogado, graduado en 1919, en el departamento de Letras. En 1920, fue profesor de Historia de la Lengua y Literatura en la Universidad de Tucuman.

Guillermo González Guerrero - Abogado de Letras, graduado en 1919, en el departamento de Letras. En 1920, fue profesor de Historia de la Lengua y Literatura en la Universidad de Tucuman.



José María Perdomo de Luján - Abogado, graduado en 1919, en el departamento de Letras. En 1920, fue profesor de Historia de la Lengua y Literatura en la Universidad de Tucuman.

Guillermo González Guerrero - Abogado de Letras, graduado en 1919, en el departamento de Letras. En 1920, fue profesor de Historia de la Lengua y Literatura en la Universidad de Tucuman.



José María Perdomo de Luján - Abogado, graduado en 1919, en el departamento de Letras. En 1920, fue profesor de Historia de la Lengua y Literatura en la Universidad de Tucuman.

Guillermo González Guerrero - Abogado de Letras, graduado en 1919, en el departamento de Letras. En 1920, fue profesor de Historia de la Lengua y Literatura en la Universidad de Tucuman.



José María Perdomo de Luján - Abogado, graduado en 1919, en el departamento de Letras. En 1920, fue profesor de Historia de la Lengua y Literatura en la Universidad de Tucuman.

Guillermo González Guerrero - Abogado de Letras, graduado en 1919, en el departamento de Letras. En 1920, fue profesor de Historia de la Lengua y Literatura en la Universidad de Tucuman.





**ROLAMENTOS
CHUMACEIRAS**

LISBOA Rua da Armazém
1107, 11000 LISBOA
PORTO Rua da Armazém 110, 110
11000 LISBOA



**GARANTA-SE CONTRA
ACIDENTES PESSOAIS**

com uma apólice da Companhia de Seguros

B O N A N Ç A

Tal qual Serení!

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

BONANÇA

Sede: Rua Azevedo, 100 — LISBOA

Sumário

Investigação Internacional do Congresso das Generalidades da Foz

Os Estudos Transatlânticos em 1981, por Carlos Pinto

Dois aspectos da Generalidade Transatlântica e Portugal

Resumo de um trabalho

Porto e a História de comércio de lã em Portugal

Porto de comércio de lã em lã e lã e lã

Tabela de comércio de lã... por José João Mendes

Respostas e agradecimentos

12 por lã...

2 lã, por Paulo de Almeida

Representação de lã

Portugal e lã

Portugal

Na OPA — Rua da Estação de
11000 — LISBOA



**Indicador Internacional de L. L.
e de Geralidade Geral**

Seguros, por todos os casos de Seguros

BONANÇA DE LISBOA

Seguros contra todos os casos de Seguros

— Seguros contra todos os casos de Seguros

— Seguros contra todos os casos de Seguros

— Seguros contra todos os casos de Seguros

— Seguros contra todos os casos de Seguros

— Seguros contra todos os casos de Seguros

OCULISTA DE LISBOA, L.

Rua da Armazém, 110-111 (Rua 1 e 2 de lã)