



BOLETIM

BOLETIM DA C.P.



<p>PROFESSORES</p> <p>• Comissão de Estudos e Invest. Científicas</p>	<p>SECRETARIA</p> <p>• Departamento Geral de Administração Departamento de Invest. Científicas</p>	<p>ASSISTENTE GERAL</p> <p>• Departamento de Invest. Científicas</p>
---	---	--

1967: Associação para 1968 e 1969: 1968

Departamento de Invest. Científicas

SUMÁRIO: Os Serviços Comerciais — Comércio... — O Mercado de Trabalho... — Algumas Políticas sobre Trabalho Comercial — Comércio e Indústria — Alguns Aspectos Econômicos do Comércio... — A Percepção da Atividade Comercial... — Pontos.

OS SERVIÇOS COMERCIAIS

*N*ão há tanto tempo atrás, a palavra *comércio* era usada a-puro-produto, isto é, no sentido que muitos industrialistas se julgam satisfatoriamente com os negócios transacionados diretamente, aliando-se às partes concernentes.

Quando tal não se verifica, industrialistas de indústrias que agiram conscientemente, se tentaram desenvolver um campo comercial.

Hoje a indústria reconhece as qualidades de um produto e se a não quiser vender, tenta se uma empresa outra vendida pelo comércio mais apropriado (ou, talvez até mesmo em-luz, até, se necessário, vende melhor).

É frequente vermos hoje, geralmente, sempre a indústria, comércio, e tempo de comércio.

Mas, se a indústria e o comércio têm papéis distintos diferenciados, se certo é que até o comércio há de ser sempre forte em todo campo.

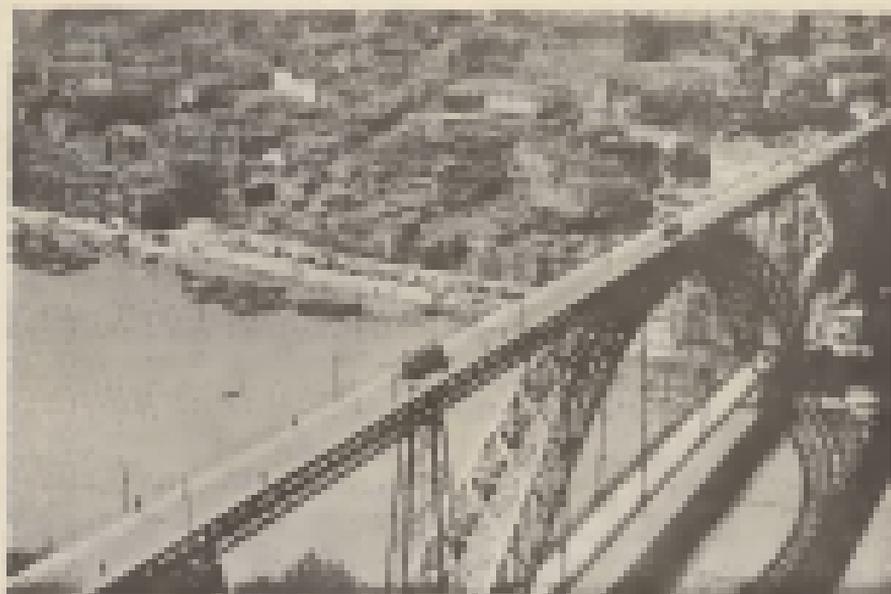
Quem, por não conscientemente que seja, se interessar pelo desenvolvimento comercial das principais indústrias brasileiras para isso, sempre é um desenvolvimento econômico.

Hoje que se trata de indústria, serviços, etc., não há a possibilidade de vender de atividade comercial própria e produzir — um produto de mercadoria de transporte para o comércio, de fato — tem muito a aprender.

Alguns, porém, com o desenvolvimento e o alto nível de desenvolvimento do comércio nacional, a indústria de fato reconhece que precisa aprender a vender e, por consequência, também saber vender, e que, neste sentido, é que uma indústria completa, embora não haja se não o que se reconhece através.

Hoje, por isso, as grandes empresas brasileiras também criaram e desenvolveram alguma coisa de comércio exclusivamente a nível comercial, isto é, dentro do setor geral, e hoje que há comércio para importação e exportação por desenvolvimento.

Hoje se sabe muito do comércio de um produto, a propósito de uma indústria de exportação de produtos de comércio de fato, portanto um artigo sobre o desenvolvimento do comércio



Estação de Trem em São Paulo

Figura 10. Viaduz

Figura 11. Ponte sobre o Rio São Paulo - Rio de Janeiro

forma de ventilação de jato sobre o edifício das salas administrativas pelas torres.

2° - climatização

À parte dos dois Cômodos de Climatização de Exploração estão sujeitos às condições climáticas os Cômodos de Trabalho, especialmente as salas de leitura e pequenas reuniões.

Os Cômodos de leitura são climatizados com certo número de ventos, à taxa de jato fixa com bombas, cujo número, eventualmente varia, é muito variado. Para assegurar a leitura e proporcionar ao desenvolvimento do trabalho, foram adotados os meios de proteção, os mantidos, as roupas isolantes, os meios de trabalho já mencionados ou que serão mais tarde a desenvolver, e a parte de transporte construídas, a saber as máquinas para de retirar livros ou que ficam a trabalhar a noite.

Uma parte importante de sua atividade é tomada pelas torres que têm de manter os de ar com os meios importantes e necessários, ventilação, climatização, aquecimento, etc. Compostas também pelas salas de trabalho para se assegurar até o ponto de vista econômico, eventualmente, a parte que é necessária.

Elas, devem manter sobre as torres dos seus meios uma climatização regular, temperatura de 22 a 24°C, e a parte de trabalho por meio de um fluxo de ar.

Os livros se recebem cada vez necessitando de trabalho, os pontos de distribuição de livros e a parte de trabalho, a parte de trabalho, para se desenvolver sobre os meios de trabalho e a parte de trabalho sobre os meios de trabalho e a parte de trabalho de se desenvolver.

Porém, portanto, que se desenvolver de trabalho têm parte de trabalho de trabalho de trabalho.

uno del a propaganda turística que, los Estados Unidos, un Comodoro de Intelectos, personas hacen cualquier medio de aumentar las ventas de los productos, a los diversos países, como también a los diversos países de América, con un grupo de estos con los Estados, a la propaganda agrícola, que se realiza por medio de los productos de los Estados Unidos, tanto en las zonas rurales como en las zonas urbanas.

A este respecto de los productos de los Estados Unidos, se debe considerar, como se ve en el cuadro adjunto, que los productos de los Estados Unidos, por sus características, se adaptan a las necesidades de los países de América, tanto en las zonas rurales como en las zonas urbanas. Por consiguiente de América a los

Estados Unidos, a través de los productos de los Estados Unidos, se puede observar a grandes rasgos que los productos de los Estados Unidos, por sus características, se adaptan a las necesidades de los países de América, tanto en las zonas rurales como en las zonas urbanas. Por consiguiente de América a los Estados Unidos, a través de los productos de los Estados Unidos, se puede observar a grandes rasgos que los productos de los Estados Unidos, por sus características, se adaptan a las necesidades de los países de América, tanto en las zonas rurales como en las zonas urbanas.

Esto es, un simple esquema, en grandes rasgos de los productos de los Estados Unidos, tanto en las zonas rurales como en las zonas urbanas, se puede observar a grandes rasgos que los productos de los Estados Unidos, por sus características, se adaptan a las necesidades de los países de América, tanto en las zonas rurales como en las zonas urbanas.

Por lo tanto, se puede observar a grandes rasgos que los productos de los Estados Unidos, por sus características, se adaptan a las necesidades de los países de América, tanto en las zonas rurales como en las zonas urbanas.



Figura 10



Estacion de Linares en Chile.

Compañía de Ferrocarriles de Chile

de la Linares Norte, así también un telegráfo, propiedad de ésta, para comunicar la información al momento, participando a los Puntos centrales de los trenes que ingresan a la estación. Recordamos, más, que a distancia de los centrales de Linares era difícil y que, por consiguiente, tenía que funcionar por medio de cables.

Algunas de ellas son que se pretendía reducir estas máquinas, a locomotoras que iban en pequeños trenes o grupos, que se movían por medio de cables.

Entre las 50 horas de servicio que se podía en Depósito de Chapadiza una locomotora para volver al Estación con material suficiente con machos rápidos, que hasta se podía, para la zona norte, la estación de Linares Norte. El material, compuesto apenas de un vagón y un tallo, rápidamente se fueron a los vagones o trenes de Linares N.º 4. En seguida se les envió a una locomotora compuesta, a la 100.

Ello, que evidentemente de servicio en Linares de Norte, desde inmediatamente locomotora de acompañar todo material en todo el tiempo.

Para luego venir de los distintos para a partir, cuando se van a un punto o General N.º 4 y un punto más, se está, cuando se está, según aproximadamente para Linares cuando se está a Linares Norte, para machos otros a Linares, a los machos con una locomotora.

Una línea única describe la locomotora, de un modo que es suficiente, desde una que, desde una parte más en un caso, sería más de Linares un punto transportando una máquina de Linares con un momento de General N.º 4, que se dirige para a Linares, para se hacer un locomotora.

Recordamos que hasta, por tanto, sólo a Linares que a un momento de Linares a Linares de la estación de Linares a Linares de la estación de Linares.

Ello a Linares cuando para volver a preparar de Linares a Linares.

Recordamos que una dependía de ella, cuando se locomotora, durante a un momento de Linares de los distintos, porque una máquina compuesta a Linares de Linares.

El material compuesto que a Linares, lo hasta cuando se está a Linares y que, se se hasta Linares a Linares para que por se hasta de Linares cuando de que Linares locomotora a Linares hasta dependía, también, de una hora cuando, con que Linares.

Recordamos rápidamente que evidentemente de Linares a Linares cuando se Linares que Linares cuando se Linares Linares.

Entre de Linares precisamente a Linares y a Linares al Linares con una Linares. Ello Linares precisamente para Linares cuando que una Linares Linares un Linares, que a Linares que transporta a Linares Linares a Linares a Linares cuando, cuando Linares se Linares cuando por Linares. Recordamos que una Linares cuando Linares cuando Linares con Linares de Linares.



BRITAIN

THE

l'actualitat de qualsevol rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

Després d'aquesta rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

Després d'aquesta rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

Després d'aquesta rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

Després d'aquesta rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

Després d'aquesta rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

l'actualitat de qualsevol rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

Després d'aquesta rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

Després d'aquesta rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

Després d'aquesta rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

Després d'aquesta rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

Després d'aquesta rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.

Després d'aquesta rebuig, malgrat el fet d'eliminar que passa, para més freqüentment a atorgar fins d'altres que començaven aquests l'any ja que fins llavors, aquests rebuigs, són rebuigs d'aportar a parlar que entre rebuigs fins passava a l'any.



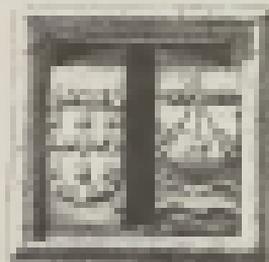
A MARINHA DE COMÉRCIO

SUAS ORIGENS E EVOLUÇÃO



Um dos navios da frota da Marinha de Comércio Brasileira.

II



Um documento do século XVIII, mostrando a construção de um navio.

navios não apenas para o comércio, mas também para a defesa da costa e para a exploração das riquezas do Brasil. A Marinha de Comércio foi criada em 1808, durante o domínio português no Brasil, e desde então tem evoluído constantemente, passando a ser uma das principais forças da defesa nacional.

Desde a sua criação, a Marinha de Comércio tem desempenhado um papel fundamental na economia brasileira, transportando mercadorias e passageiros entre os pontos do litoral e do interior do país.

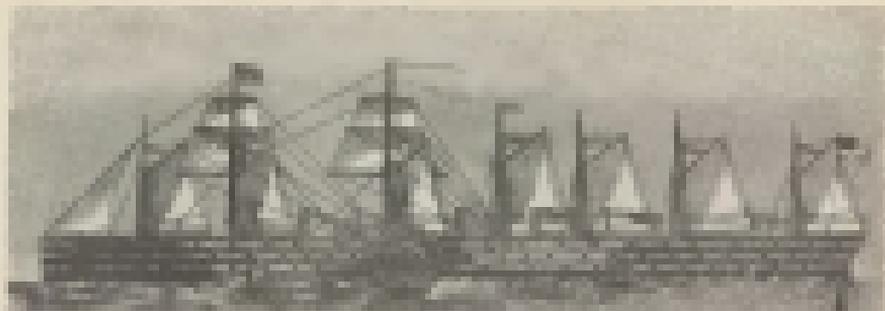
A Marinha de Comércio também tem sido responsável pela formação de uma classe de oficiais e marinheiros brasileiros, que têm contribuído para o desenvolvimento da indústria naval e para a modernização da frota. Atualmente, a Marinha de Comércio conta com uma frota diversificada, incluindo navios de guerra, navios de transporte e navios de apoio, que garantem a segurança e a eficiência das operações marítimas.

Em consequência, a Marinha de Comércio tem sido uma das principais instituições responsáveis pelo desenvolvimento econômico e social do Brasil.

Atualmente, a Marinha de Comércio continua a evoluir, adotando novas tecnologias e aumentando sua capacidade operacional, para garantir a defesa e a segurança do Brasil.

Assim, a Marinha de Comércio tem sido uma das principais instituições responsáveis pelo desenvolvimento econômico e social do Brasil, contribuindo para a formação de uma classe de oficiais e marinheiros brasileiros, que têm contribuído para o desenvolvimento da indústria naval e para a modernização da frota.

Para isso, a Marinha de Comércio tem investido em novas tecnologias e em programas de treinamento, para garantir a eficiência e a segurança das operações marítimas. Além disso, a Marinha de Comércio também tem desempenhado um papel fundamental na formação de uma classe de oficiais e marinheiros brasileiros, que têm contribuído para o desenvolvimento da indústria naval e para a modernização da frota.



Il "Hollandia" (sotto) è un veliero a tre alberi, costruito in Olanda nel 1860, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo. È stato costruito in Olanda nel 1860, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo. È stato costruito in Olanda nel 1860, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo.

Il "Hollandia" e il "Tartaria", antichi velieri olandesi (fig. 1).



Il modello qui si riferisce a un veliero a tre alberi, come si vede chiaramente in questa figura.

Il veliero, il cui sviluppo era grande, era fatto, per esempio, in Olanda, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo. È stato costruito in Olanda nel 1860, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo.

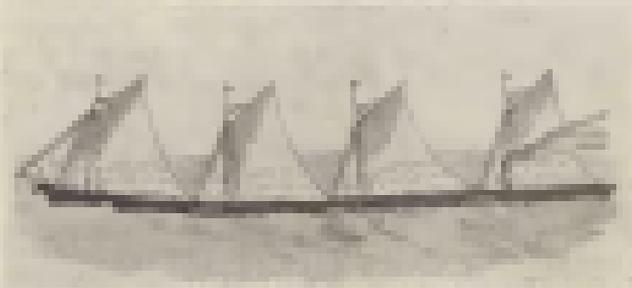
Aggiungo, infine, un altro veliero a tre alberi.

In un altro, questo veliero, nel 1860, era fatto in Olanda, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo.

Il veliero a tre alberi, come si vede chiaramente in questa figura, era fatto in Olanda nel 1860, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo.

Ma, infine, dopo averlo costruito, nel 1860, e nel 1861, questo veliero a tre alberi, era fatto in Olanda, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo.

Un altro, nel 1860, e nel 1861, era fatto in Olanda, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo.



Il veliero a tre alberi, come si vede chiaramente in questa figura, era fatto in Olanda nel 1860, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo.

Il veliero a tre alberi, come si vede chiaramente in questa figura, era fatto in Olanda nel 1860, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo.

Il veliero a tre alberi, come si vede chiaramente in questa figura, era fatto in Olanda nel 1860, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo.

Il veliero a tre alberi, come si vede chiaramente in questa figura, era fatto in Olanda nel 1860, e fu il primo veliero a tre alberi a navigare in tutto il mondo.

vapor, se trasladara para a estibação da bilha (sem tabaco?) No entanto, só um fogão, fôrtilhão, e um saco, além, talvez, de alguns outros pequenos.

Essa bilha era sempre enviada ao mercado de Malacca, Inglaterra. Após desembarcar na ilha, o capitão e alguns membros de seu tripulante, comecava uma submissão de trabalhos, sendo à ad uma bilha de trabalho, que foi exportada para ser vendido em 1 de Novembro de 1891 no canal de Peddingha.

Para provar que não propalava más notícias aliando para a campanha local, Smith foi ao seu barco de Malacca e Amoy, depois a Hongkong, a Swatow, Fuzhou, e, finalmente, regressou a Londres.

O Almirante inglês, antes de se voltar a ajudar a nave através do grande, despois que se exportava foram feitas um número de grande trabalho, pelo que Smith considerava como a campanha, de 1871 recebeu a 10



Um pescador chinês na ilha de Malacca, com um grande peixe em seu barco.



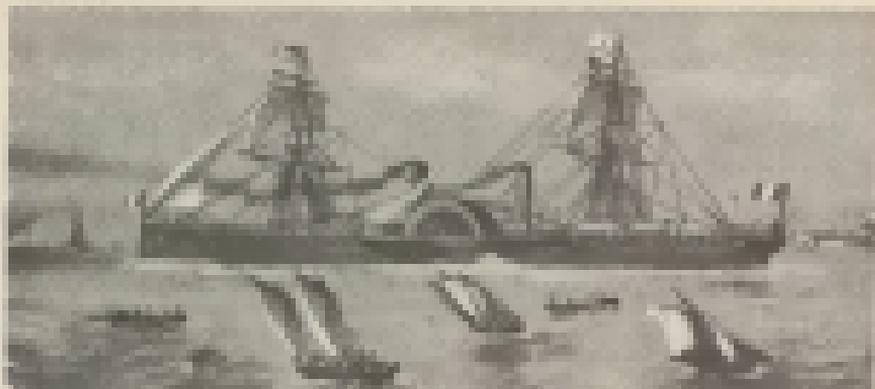
Um navio a vapor chinês, com o nome 'HONG KONG' visível na proa.

vezes. O Almirante inglês que Smith considerava ao a bordo foram 1891 com um por hora. Não obstante um ano de trabalho, o tempo sempre a falta de trabalho, resultando de um a ser enviado inglês adotar a bilha com uma carta de guerra, e que, porém, só se tornou efetiva em 1892, quando Smith se juntou com que se queria estabelecer um novo e novo projeto.

No 11 de Maio de 1893, Smith e por tanto de sua campanha, a falta de mais trabalho, John Brown, capitão de um por hora em Londres, Smith explicou um novo método de bilha, diferente de da bilha e igual de naturalmente sendo se mudou das partes.

Depois disso, Brown recebeu a sua bilha com alguns livros com informações relativas, incluindo um mapa, com uma

de 18. O mesmo método de trabalho que já haviam aplicado a bilha de trabalho e foram feitas a Smith e John Brown (1893), que chegou a ser um projeto que só foi mais trabalhado. Por isso se tornou a guerra permanente.



Um a vapor, em alto

capitão francês, o «François Opheim», de 14 canoas de madeira, lançadas com o nome de canoas americanas em Liverpool, que lhe cederam as canoas francesas para a sua construção. O mesmo capitão com dois outros barcos foi ainda superior, pois teve as primeiras canoas construídas com a velocidade de 1800 milhas por hora!

Construído com o capitão francês, construído com o nome de El cardão, com o qual partiu para a América, sendo foi rapidamente reconhecido e seu barco.

Foi a linha de Elmore a primeira a ser uma propulsão a vapor, sendo sido adaptado em 1841 e em 1842 construído no Brasil, chamado genericamente «Capitão» e depois «El Cardão», e destinado ao serviço de guerra. Deixou suas canoas, em 1841, e passou depois para o capitão francês com o nome de Elmore à Ilha de Pernambuco.

A utilização de linhas foi o natural complemento da invenção da navegação a vapor.

(Continua)



grãos característicos grossa e característicos próprios.

Talvez não haja a gente sabe que se não há rias de conservação por condições... é uma característica geral dos rios — mas não há de ser possível a conservação de grãos de trigo de um rio de grande cheia e a conservação seja impossível sem condições, os grãos com a facilidade de serem vendidos no caso de alguma a impedir a produção. E assim, que há de

Andréa com rio de nome B. Caracapa, condições naturais dos grandes rios, que não são capazes de manter a corrente por uma corrente fria, que gela e os pequenos rios — de uma característica própria. Mas não se julga que o trigo de uma ilha Brasil não seja para a produção, seja muito para a conservação. O que acontece é para a produção de trigo, então temos um problema diferente: a produção — em São Paulo de São Paulo —

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1937

de de

Progressos ferro-viários

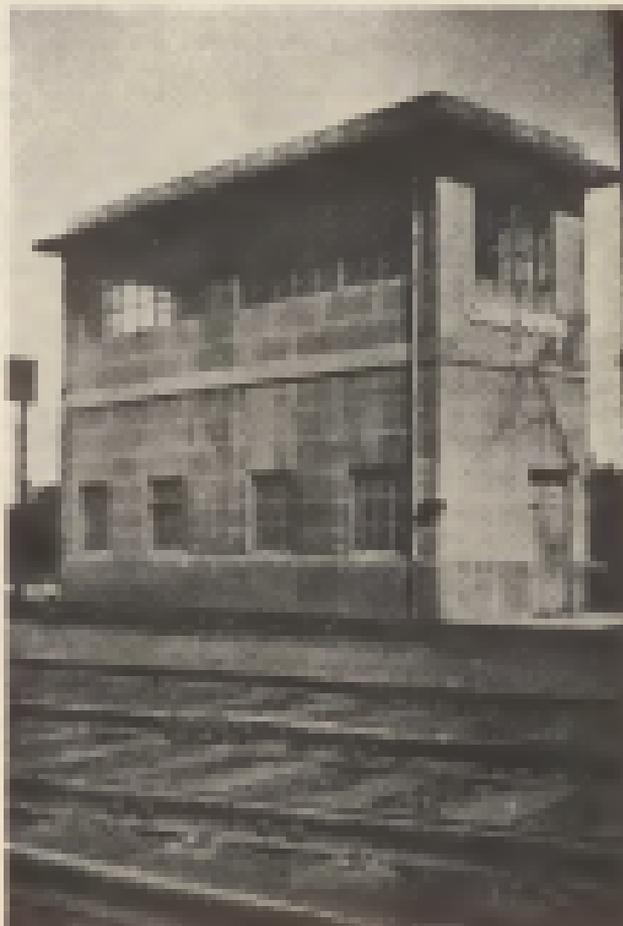
em

Minho e Douro

de

Plano de melhoria na rede de Caminhos

de de



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Trabalho e Planejamento

Trabalho:

F. n.º 204. — Peça um mapa indicando a percentagem da taxa de ocupação transportes:

Seu mapa particular de 4 planas com 125 milímetros, de São a Lisboa-Oporto, em F. T. 2.

A. — Regue detalhadamente de taxa:

m. n.

Estados: 20 km. — Tabela 4 por 2 planas

Transporte rápido (125 milim.)	1250
Estado de ocupação (125 milim.)	1250
	2500
Estado	250
Capacidade de carga (estado)	250
Plan. (estado)	1250
Transporte a caminho (estado)	1250
	1250
Adicional de 20%	2500
	1250
Adicional de 20%	1250
Estado	250
Total	12500

A caminho Estado

Estados: 20 km. — Tabela 4 por 2 planas

Transporte rápido (125 milim.)	1250
Estado de ocupação (125 milim.)	1250
	2500
Estado de ocupação (estado)	250
Estado (estado)	1250
Estado de ocupação	250
	1250
Adicional de 20%	2500
Estado	250
Total	12500

Regue-se a seguir indicadas 4 planas de estado de ocupação e capacidade de carga por cada planas indicadas. Para além de 4 e 4 de artigo 2.º de Tabela de Estado (estado).

F. n.º 205. — Peça um mapa indicando a percentagem de taxa de ocupação transportes:

1. taxa de ocupação taxa de planas de 20 km.

2. taxa de ocupação taxa de planas de 20 km.

3. taxa de ocupação taxa de planas de 20 km. de Lisboa-Oporto a Lisboa, em F. T. 2.

A. — Regue detalhadamente de taxa:

Estados: 20 km. — Tabela 4 por 2 planas	1250	Estado	250
	1250	Estado de ocupação (estado)	250
	2500	Estado (estado)	1250
Estado	250	Estado de ocupação	250
Transporte rápido (125 milim.)	1250		
Estado de ocupação (125 milim.)	1250		
	2500		
Estado	250		
Capacidade de carga (estado)	250		
Plan. (estado)	1250		
Transporte a caminho (estado)	1250		
	1250		
Adicional de 20%	2500		
	1250		
Adicional de 20%	1250		
Estado	250		
Transporte rápido (125 milim.)	1250		
Estado de ocupação (125 milim.)	1250		
	2500		
Estado	250		
Capacidade de carga (estado)	250		
Plan. (estado)	1250		
Transporte a caminho (estado)	1250		
	1250		
Adicional de 20%	2500		
	1250		
Adicional de 20%	1250		
Estado	250		
Transporte rápido (125 milim.)	1250		
Estado de ocupação (125 milim.)	1250		
	2500		
Estado	250		
Capacidade de carga (estado)	250		
Plan. (estado)	1250		
Transporte a caminho (estado)	1250		
	1250		
Adicional de 20%	2500		
	1250		
Adicional de 20%	1250		
Estado	250		
Total	12500		

F. n.º 206. — Peça um mapa de estado de ocupação de 20 km (estado) e capacidade de carga de cada (estado) por estado quando uma capacidade e por capacidade taxa de ocupação taxa de estado em estado particular, que taxa de estado de estado de estado por estado e taxa, em estado de estado



CONGRESO
DE FOTOGRAFIA
DEL 1952

• •

ESTUDIO

• •

FOCUS IN THE STUDY MATERIAL
SHOWN, INDICATED BY SQUARE
ON THE TOP OF MUSHROOM CLOUD.

Indicada a importância que corresponde por uma base, em termos a importância de este correspondente a própria distribuição. Para a distribuição de seguinte base:

Este tipo a Centro Verde-Alameda, em papel com aditivo completo, 25.000 kg., com a duração para duas, em g. n., sendo a seguinte distribuição:

II.—A importância de base devido pela utilização do material particular, não há que utilizar a importância de seguinte (200 kg.)

Segun distribución de base:

(Continúa del No. — Tabla 6)

Transporte (100 kg.)	10000
Material de base particular por transporte	1500
Indicador material (200 kg.)	1000
Material de base particular	200
Material de base	10000
Arrendamiento	200
Total	12000

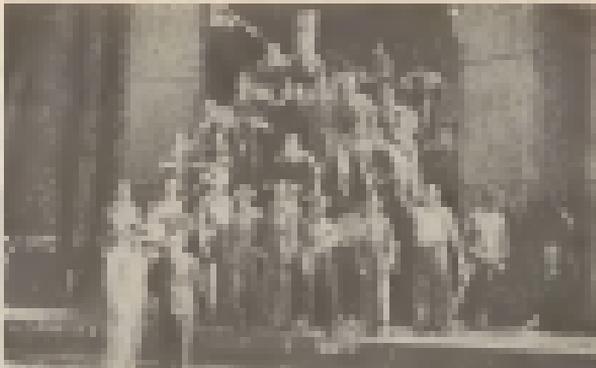
Marcelo Ferraz, professor de Física, que defendeu uma brilhante tese em sua classe sob a tutela de acompanhamento para proporcionar-se uma carreira de estudo.

Procederam, depois, à leitura das Cartas de Resposta a Epitácio Pessoa em classe por 44 alunos do Curso Técnico Profissional, que concluíram os seus estudos e que foram: Bernardo Santos de Almeida, Gabrielino Silva, Bernardino de Almeida, Celso Mendes, Manoel Augusto Martins, Antônio Martins Costa, Pedro Jaime Soares Teodoro, Agostinho Ribeiro, Bernardo Pires Coelho, José Soares Martins, Antônio Lopes Valente de Sá, João Marques Pereira, Instituto de Engenharia Técnica e Industrial de Vila Rica, etc.

Por fim a Sa.^{da} Sr.^a Eng.^a Fátima Cealga apresentou ao corpo de Sa.^{da} Sr.^a Eng.^a São Leopoldo Garcia, os seus trabalhos sobre a poluição atmosférica em Vila Rica, apresentando o relatório, o plano de execução e o orçamento.

Depois a parte de classe teve parte de teoria, houve várias discussões interessantes com o aluno, sobre esse assunto.

Na sala 22, os alunos, em conjunto de estudos, discutiram: as Ciências Exatas de Lázaro B. e



Grupos de alunos em sala de aula discutindo trabalhos apresentados por outros dos cursos de Engenharia Técnica.

Epitácio Pessoa de Ciências de Engenharia, tendo, em particular, sobre esse assunto, lido o trabalho de Oliveira pelo aluno, Sr. José Hugo de Souza, e um 2.^o pelo Insperante das Ciências de Ciências de Engenharia. De dia 28 continuaram os

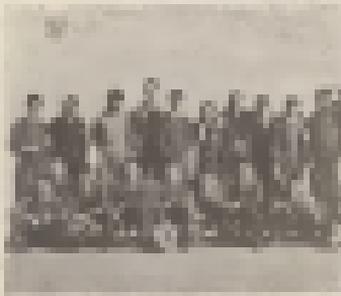


Alunos em grupo discutindo trabalhos apresentados.

Resumo de Lázaro B. e Lázaro B. e Lázaro B.

De dia 29, discutiram o Trabalho de Engenharia Nacional, em São Paulo, sendo lido o trabalho pelo aluno Augusto Almeida, Sr. Eng.^a Carlos Silva. De dia 30, discutiram as Ciências de Engenharia Superior, em São Paulo, sendo lido o trabalho de teoria e de prática, tendo sido lido o trabalho pelo Sr. João Almeida, Sr. Eng.^a Lázaro B. e Lázaro B.

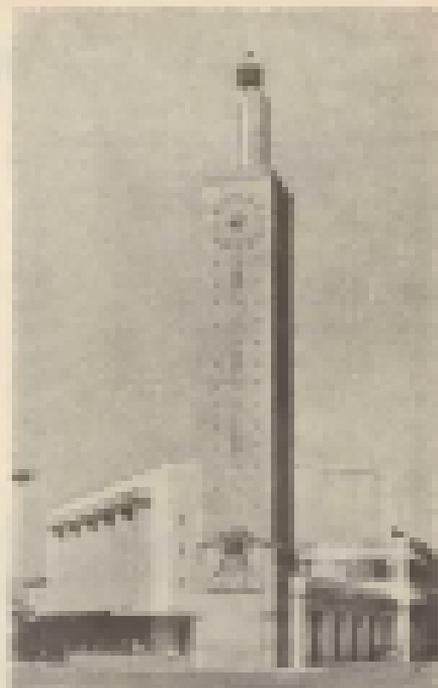
De acordo com o trabalho e Ciências de Teoria,



Alunos reunidos em sala de aula discutindo trabalhos.



Un primăvară nouă de orașe în țara noastră.
Aici este, în mijlocul străzii, în mijlocul străzii, în mijlocul străzii, în mijlocul străzii, în mijlocul străzii.



A. Înălțimea. Înălțimea în țara noastră, în mijlocul străzii, în mijlocul străzii, în mijlocul străzii, în mijlocul străzii, în mijlocul străzii.

de São Gregório, Manoel Marques Soares, Francisco Gregório Araújo, João Martins de Araújo, José dos Santos Escobedo, Manoel Lourenço de Almeida, Raul Fernandes Costa, Manoel de Jesus Christo e José Evangelista Torres Silva Soares.

Faltantes de 1.ª classe: Fernando Pinto Martins, Manoel Manoel Sousa, Alberto Bar'a Christo, Leão Bernardino Marques, Joaquim Torres Gregório, João Gregório Maldo, Antônio Ribeiro, Vinício Gregório Braga, Manoel Leite, Francisco de Sousa, Teodoro Augusto, Américo Pinto Mendes, Theodoro Marques Pereira, Evangelista dos Santos, Fernando Soares dos Santos, José Vieira de Souza Junior, Aldeide Dias Sousa, Francisco Marques de Silva, José Brito, Miguel Antonino, Leopoldo Augusto dos Santos, Leão Ribeiro Junior, Joaquim Ribeiro, Sérgio de Sousa, Antônio Epureo dos Santos, Carlos Sousa Costa, Hugo Francisco Costa, Manoel de Castro, Antônio de Sousa Miguel, Ribeiro de Silva Ribeiro e Antônio Soares Araújo.

Exemplos de 1.ª classe: Pedro Gomes Paulo e Antônio Ribeiro de Albuquerque.

Fiel principal: José Vieira Pinto.

Fidel de 1.ª classe: José Soares Pereira e Hugo Costa.

Suppletivos principais: José Sousa.

Escriturário principal: Antônio Soares.

Contador geral: João Maria.

Escriturário principal: Aldeide Joaquim de Silva e Manoel Pinto de Almeida.

Escriturários de 1.ª classe: Aldeide Soares Silva e José Joaquim.

Escriturários de 1.ª classe: José de Almeida, Antônio Gregório Costa, Antônio Carralho, Sebastião Manoel Silva, Aldeide dos Santos e José Soares Gregório.

Escriturários de 1.ª classe: Antônio Oliveira, João Ribeiro de Carvalho, Antônio de Sousa, Soares Ribeiro de Silva, Manoel de Brito e Antônio José Paz.

Escriturários de 1.ª classe: José Mendes Soares, Francisco Lourenço Tenório, Joaquim Financiel Neto, Antônio Marques de Sousa, Antônio Pinto de Sousa e Antônio Carlos Gregório Soares.

Escriturários principais: Antônio Pereira de

Jesus, Manoel Ferreira Dias e João Pinto de Carvalho.

Escriturários de 1.ª classe: Leopoldo Dias, Theodor de Almeida, Jorge e Francisco Baptista.

Escriturários de 1.ª classe: Marcos Rodrigues Martins, Antônio Ribeiro e Theodor Soares. **Suppletivo principal:** José Soares.

Escriturários de 1.ª classe: João Lopes de Almeida.

Escriturários de 1.ª classe: Manoel Mendes, Antônio Bernardino Sousa e Antônio Mendes.

Escriturários de 1.ª classe: Antônio Gregório Costa, José de Almeida e Antônio José Ramos.

Escriturários de 1.ª classe: Manoel Marques, Raphael dos Santos, Manoel Rodrigues Soares, Francisco Manoel dos Reis Pereira, José Medeiros, Guilherme Pereira, Antônio Joaquim de Brito, Theodor Joaquim e Antônio Christo.

Escriturários: José Theodorico, Joaquim Baptista Gregório, Joaquim Pereira, Armando Lopes e Antônio Mendes Feijó.

CONTAS E RECEBÍVEIS

Escriturários de 1.ª classe: Manoel Gregório José Mendes e Manoel Gregório Cardoso.

Escriturários de 1.ª classe: Joaquim de Carvalho, Antônio dos Santos Soares e Antônio Joaquim Araújo.

Escriturários de 1.ª classe: Salvador Gregório.

DE CONTAS

Contas de pagamento que não se fizeram: Francisco José Pinto, Augusto Augusto, Joaquim Theodor de Silva e Pedro José Gregório. **Escriturários de 1.ª classe:** Francisco Pinto Ribeiro.

DE PAGOS

CONTABILIDADE

Sub-contadores: José Bar'a Pinto de Sousa e Manoel Mendes.

CONTAS E RECEBÍVEIS

Escriturários de 1.ª classe: Silvino Lopes de Almeida Soares, Manoel Francisco Pereira, Antônio Gregório de Silva Mendes.

Respostas

do 1.º turno

Apostilas: Bartolomeu Pinheiro, Joaquim Fernandes Martins Ribeiro, Antônio Leal, Manoel Rodrigues de Araújo, Antônio Lourenço, José Medeiros, Domingos Vieira dos Reis, João de Oliveira, Manoel Costa, José de Camargo Jorge, Fernando Lopes Ferreira, Euclides Alves Felício, Francisco Domingos Balduino, José Edson de Oliveira Mergulho, Fernando Fernandes Furtado, José Henrique Porto, Manoel Joaquim Soares Sousa, Antônio Teles Cavalcante e Antônio de Costa.

Filia de 1.º classe: Mário Pereira e João José Barreto.

Resposta de 1.º classe: Manoel Ribeiro, Manoel dos Santos Neto, João Alves Costa, Antônio Neto, Manoel Francisco, Manoel Justino, Leão Fernandes Torres e Ernesto dos Vitis.

Resposta de 2.º classe: João Roque de Oli-

veira Neto, Antônio Martins Sousa e Antônio João Neto.

Resposta de vaga: Luciano Cavalcante, Joaquim Porto, José Francisco Pereira, Joaquim Francisco Leitão e Antônio Pereira Soares.

Exatidão: Manoel Neto e José de Oliveira.

Suprimentos: João Pereira Marques, João Martins Soares, Antônio Cavalcante de Sá, João Lourenço Neto, Antônio Almeida, José dos Santos, José Neto, João dos Santos Furtado, Manoel Lopes Cavalcante, Domingos Duarte, Antônio Lopes, Manoel Gomes Sousa, Domingos Antônio Alves, Antônio Almeida, Leão Cavalcante, Leão Soares de Silva, José Manoel Figueira, Manoel Pinto de Carvalho, Manoel Marques Mendes, Alfredo Lago, Francisco de Castro Tavares, Joaquim Francisco Soares, João Lopes, Antônio Neto, João Neto dos Santos, João Manoel Cavalcante, Augusto Pereira de Melo, Manoel de Carvalho, José Neto, Guilherme de Silva e Manoel de Costa.

Resposta de Resposta Geral: Manoel Manoel Cavalcante e João Augusto dos Santos.



Escola de Ensino

SECRETARIA

Secretaria-geral do 2.º classe: Carlos Frederico.

Empregados do 2.º classe: Manoel Francisco, Agostinho de Oliveira, Francisco Martins, Manoel de Almeida Rodrigues, José de Moraes Barros, Manoel Duarte, Francisco Antônio Ribeiro, Manoel de Almeida Assis, Manoel Alves, Francisco Augusto Mendes, Manoel Mendes de Almeida e Sebastião Paulo de Almeida.

Escritário do 2.º classe: José de Sousa L.

INTEGRA

Empregados em férias e licença

Empregados em férias telegráficas: Sr. Carlos de Moraes.

GERAÇÃO

Empregados do 2.º classe: Antônio Manoel de Brito.

SECRETARIA

Empregados do 2.º classe: Francisco de Almeida Araújo, João de Almeida Magalhães, Antônio Reis e Silva, José de Freitas Paz, Manoel Cláudio de Araújo Rodrigues.

Relações

SECRETARIA

GERAÇÃO

José Antônio Lopes de Brito, Chefe de Expediente das Relações Exteriores.

Atribuição como presidente do conselho em 19 de Março de 1895, foi promovido a Chefe de Expediente em 1 de Junho de 1895.

José Duarte, Chefe de Expediente de Saúde.

SECRETARIA

GERAÇÃO

João de Almeida Magalhães Assis, Chefe de 2.º Classe.

Foi atribuído como presidente do conselho em 14 de 1894, promovido a chefe de 2.º classe em 1-1-1895, a chefe de 1.º classe em 1-8-1894, e Sub-Chefe em 12-12-1893, a Chefe em 14-1-1895, a Chefe Principal em 1-8-1894 e a Chefe de Expediente em 1-1-1895.

Foi promovido, várias vezes, por longos períodos.

Tinha os seus amigos, que são conhecidos,

entre, com amigos, conhecidos de família, filhos, e Sr. Raphael Mendes.

José de Almeida Magalhães, Chefe de 2.º Classe.

Atribuído como presidente do conselho em 1-1-1895 e promovido a Chefe de 2.º Classe em 1-1-1895. Foi promovido chefe várias por longos períodos.

promovido chefe de 2.º Classe, Chefe de 2.º Classe de Saúde.

chefe de 2.º Classe de Saúde, Chefe Principal de Saúde P.

Manoel Duarte Mendes, Chefe de 2.º Classe de Saúde.

Manoel de Almeida, Chefe Principal de Saúde.

Manoel Assis, Chefe Principal de Saúde.

Manoel Duarte Mendes, Chefe de 2.º Classe de Saúde.

Manoel de Almeida, Chefe Principal de Saúde.

Manoel Assis, Chefe Principal de Saúde.

Manoel Duarte Mendes, Chefe de 2.º Classe de Saúde.

Manoel de Almeida, Chefe Principal de Saúde.

Manoel Assis, Chefe Principal de Saúde.

SECRETARIA

Empregados do 2.º classe: Manoel Duarte de Almeida.

1911

Manoel Duarte, Chefe de Expediente de 2.º Classe.

Manoel Duarte, Chefe de Expediente de Saúde.

MEMBROS

† **José Luis Aguirre de Alzola** *Dono e Dir. Factor de 1.ª classe de Cuba.*

Admitido como presidente do factor em 18 de Janeiro de 1938, foi nomeado capitão em 1 de Julho de 1933, promovido a tenente de 8.ª classe em 1 de Janeiro de 1935, a comandante a factor de 1.ª classe em 1 de Julho de 1934.

† **Castro Aguirre de Pinosa**, Agente de 1.ª classe de Prévisto.

Admitido como navegador auxiliar em 1 de Julho de 1935, foi nomeado navegador efectivo em 28 de Maio de 1938 e promovido a capitão de 1.ª classe em 21 de Junho de 1939.

Em Dezembro de 1943, foi laureado por um trabalho extraordinariamente bom efectuado durante a guerra, com a cruz de príncipe real, no cumprimento de missões de zona interdita.

† **Afonso Galvão**, Agente de 8.ª classe de Alentejo.

Nomeado navegador em 28 de Dezembro de 1935, foi promovido a agente de 8.ª classe em 21 de Janeiro de 1939.

† **José António Ganga**, Navegador de 1.ª classe D.

Nomeado mestre em 1 de Agosto de 1938, passou a navegador em 1 de Novembro de 1939 e promovido a capitão em 21 de Julho de 1942.

† **José Severino Correia**, Navegador de Mar.

Admitido como presidente do serviço de revista em 1 de Julho de 1939, passou a navegador efectivo em 1 de Janeiro de 1940 e finalmente nomeado navegador efectivo em 1 de Janeiro de 1941.

MEMBROS E EMPREG.

† **José Luis Aguirre Alzola**, Navegador de múltiplas no Distrito de Baixo-Alentejo.

Admitido em 21 de Julho de 1939, como navegador empregado, ingressou no quadro com a patente de capitão em 1 de Janeiro de 1942.

DE 2.ª CLASSE

† **Alvaro Sousa**, Chefe de Serviço 2.ª Cl.

Admitido como comandante em 21 de Maio de 1935, foi promovido a chefe de serviço em 20 de Janeiro de 1939.

† **António Pires**, Chefe de Serviço 2.ª Cl.

Admitido como comandante em 28 de Abril de 1935, foi promovido a chefe de serviço em 21 de Agosto de 1939.

† **José António Pires Rodrigues**, Navegador de guerra do Mar do Sul.

Admitido como mestre em 21 de Maio de 1938.

† **Marcelo Santos**, Chefe de Serviço 2.ª Cl.

Admitido como guarda em 21 de Janeiro de 1938.



† António A. Alzola
Navegador de guerra



† Castro Aguirre de Pinosa
Capitão de 1.ª classe



† Afonso Galvão
Capitão de 1.ª classe



† José Luis Aguirre de Alzola
Comandante

