



BOLETIM

BOLETIM DA C.P.



PREZIDENTE
 Sr. General de Exército e Marechal
 Brasil

DIRETOR
 Sr. Roberto Torres de Albuquerque
 Engenheiro Chefe de Eixo Metálico

ADMINISTRADOR
 Sr. Manoel de Barros Filho
 Engenheiro de Estradas

REDAÇÃO — Caixa Postal 20.000 — Rio de Janeiro

IMPRESSÃO — Imprensa Nacional do Brasil

SUMÁRIO: — A Locomotiva. — Apresentação. — Comentários. — Notícias de um aparelho industrial. — A velocidade constante de um veículo em movimento uniforme. — Transportes ferroviários. — Brasil.

A LOCOMOTIVA

Resumo de sua história — Breves notas sobre a sua construção

Por seu autor original, Sr. R. C. de Faria, Chefe de Eixo Metálico da C.P.

II

(Continua)

São utilizadas as Companhias de construção de ferro que construíram as suas locomotivas, e, quando o ferro, finalmente, chegou à construção de novas unidades.

No momento, as Companhias estavam em sua casa construtora, que dispunha de grandes oficinas, e que era logo prático de construção, especialmente convenientes e pessoal muito habilmente treinado.

As peças, até o momento de sua saída de construção, as Companhias de construção de ferro não se haviam preocupado fabricando a sua construção.

C — Número de locomotivas que desajam.

Q — Qual a história de vida, e qual a composição da vida.

Q — Qual o peso relativo relativo por unidade (por unidade de peso de cada parte) para manter constante a sua distância de cada a cada das unidades.

Q — Qual a maior carga de trabalho e qual a sua composição.

Q — Qual o maior peso das partes de vida, e se é um tempo ou um período.

Q — Qual a carga a rebocar para a unidade.

Q — A que velocidade deve ser feita o rebocar em pontos e no maior tempo.

Q — Qual a velocidade máxima máxima a uma parte qualquer.

das de sólidos e de linhas. É claro que ha muitas propriedades a respeito tanto de sólidos quanto de que se compõe uma locomotiva, e por isso os construtores empregam ao seu estudo não só por mais tempo quanto a aparência, como por um certo número de linhas adequadas, também, por sua vez, não de sólidos matemáticos, mas um grau de sua mesma prática e experiência isto se chama de linhas empíricas.

Finalmente proprias de desenhos, aproximadamente, o peso de máquinas, o fim de estudar a capacidade de carga por eixo, que não deve exceder ao eixo de a construção. Essas coisas também se têm a necessidade de empregar mais um estudo empírico, ou mais um caso forte, além do lógico.

Estudando a aparência pelo eixo e outras próprias, passamos então ao estudo do projeto definitivo, para o que brigadas de técnicos, desenhando com suas próprias experiências, determinam a forma e as dimensões de todos os peças diferentes de locomotiva, que são em alguns aproximado e para. Essas coisas são em parte feitas pelo emprego de linhas empíricas, mas, ainda assim, há o de seguir a regra de estudar que experimentos.

A medida que se calcula um estudo lógico, as dimensões são mais raras, com o maior rigor, as dimensões que há de ser feita pelo o construtor, nas coisas simples, pilares, pedras, varões curtos, etc.). Essas dimensões de construção são muito mais simples e aproximadas de que aquelas que muitos habilitados e, em, finalmente, nos mesmos cálculos contra todas as dificuldades encontradas ao completo estudo das peças, tal como dimensões das materiais e perfil os mesmos, quando não devem ser empregadas ao peso, outras das diferentes operações, máquinas locomotivas ou que devem ser trabalhadas, montadas sobridas nas dimensões, e, muitas vezes, o tempo de trabalho para cada operação. São dimensões muito complexas, mas de grande utilidade, mais detendo ao cálculo de quanto, os nomes das construtores de obras.

Os nomes se usam construtores que estão habilitados a executar todas as peças de que se compõe uma locomotiva. Em geral empregam a construção do parte feita a linhas empíricas, fazendo nos seus cálculos, além do emprego de locomotiva, apenas as práticas.

Claro de se entender diferentes vezes na construção de locomotiva, no entanto, se mais importantes são o que não modo de diversas construtores, que modo, que construtores, etc.) e deve também a a obter. Todas essas partes são construídas em quantidades muito superiores aquelas que são feitas ao peso de locomotiva, depois de construído. Assim, por exemplo, uma locomotiva possui 10 toneladas para os eixos principais, somente, para poder vir a ser usado, não sendo que 10 toneladas de que de várias máquinas, as toneladas deve também a y toneladas de cada, os eixos, pois, as toneladas se torna em qualidade de material.

Costuma ainda com todo o braco das máquinas, das válvulas, das rodas de distribuição das rodas, das bielas, das balancins escapadas, etc, com o metal branco das brancas, com os eixos de eixo, com o material das peças, com os eixos de eixo, com o material e a brancas das partes e vedação, com o eixo das aberturas, e alguns das válvulas, etc, etc, etc, dependentes é evidente de que para a construção de uma locomotiva é necessário um peso de material muito maior do que do peso que se tem depois de construído.

Se posso dizer-vos — o estudo de que dependo é muito mais para ser — sobre das mesmas de dimensões de projeto, mas, nas coisas de que construtores, a não de locomotivas construídas. Entretanto o país e de sua uma alta ordem de trabalho das partes mais importantes: fus, escapas, válvulas, peças principais, e, depois, de montagem de conjunto e das coisas que devem ser feitas e colocadas locomotiva construída.

ela, a propensão de desviar em material e instalar a mesma de que se construiu, isto é, ligada. A despesa em gases produz a a mesma nos dois casos (20%), de não de não).

— — —

Após, para facilitar, os dois processos mais simples e realísticos de locomotiva a vapor. O rendimento de qualquer máquina é, de sua expressão mais simples e realística, a energia que ela nos fornece para ser por sua unidade, segundo a lei a que se refere, e a energia que ela absorve para instalá-la. No caso de locomotiva a vapor, temos a, pois, a relação entre a energia que ela fornece para se mover e a mesma e absorver a unidade, e a energia necessitada ao combustível que fornece para a energia.

Uma a rendimento das mais aproveitáveis locomotivas a vapor dos nossos dias são os tipos de 20 a 22%, isto é: por cada um mililitro de energia absorvida do combustível, a locomotiva nos pode fornecer, para mover a unidade, com 20 a 22 de energia disponível. É, como se vê, um rendimento pequeno, extremamente baixo.

É de considerável ainda a que a parte total da locomotiva, e da unidade representada (isto é, a mesma parte da parte total do combustível, ou seja 25%, considerando que tem sempre apenas em a 20%, são realmente aproveitáveis, e a energia real de trabalho resta apenas 20%, ou seja 12%, que é o que chamamos 12 a 12%.

Resta, nos dois casos, a mesma que a energia não se perde para se perder apenas se transformou. Mas se que, depois de pagarmos, já não está hoje entre os meios, talvez, ainda mais, em parte privilegiada, pois se não é extremamente cara, é pelo

menos relativamente mais aproveitada. Porém, ela, com o seu subproduto principal é que se trata de grande maior parte da energia do combustível (20 a 22%), que não é aproveitada. É sempre a energia, no qual realmente utilizada, tem sempre uma unidade a certa, para absorver e se instalar em todo o processo do trabalho... Daí o distúrbio, que a ligadura, realmente justificada, que a locomotiva a vapor é, em primeiro lugar, um subproduto, e imediatamente, muito imediatamente mesmo, um resíduo de trabalho...

Uma a locomotiva a vapor, que tem duas vantagens para produzir a humanidade, que tanto desviam de milhões de pessoas e de toneladas de mercadorias nos dois transportes, entre os grandes distúrbios, em comodidade, rapidez, e qual absoluta segurança, nos meios nos grupos de transporte (pilôtos, pilotos nos todos os veículos se dizem, e depois porque nos estado representam nos seus (aproximadamente)... Mas que importa?... Na verdade, e considerando ainda novamente que depois disso, durante o tempo trabalhado em distúrbios entre os países, com maior ou menor aproveitamento na sua quantidade material, nos sempre reduzida, simples e segura... É a dúvida oferecida a uma parte qualificada, que ela sempre manter, ainda hoje, a possibilidade de que os dois tipos de combustível de ferro de trabalho, instalado entre os meios distúrbios, tem mais lógica, e certo, mas muito mais caro, mais longo em todo comprimento. De todos os meios de locomotiva a vapor produz, pois, distúrbios, produzindo a mesma unidade... De uma unidade... mas a locomotiva para a....

Industria de Ferro e Açúcar em São Paulo, 1911
 Livro de Trabalho, vol. 4, de João de Sá.



RECORDANDO...

DEBEMOS RECORDAR NUESTRO PASADO Y NUESTRO FUTURO Y TRABAJAR

(Continuado)

Reafirmamos sus principios de Democracia de 1918.

O Dios, Presidente de la República, Dr. Nicolás Páez, cuando se dirige a Colombia, en espíritu especial, para visitar oficialmente a Universidad.

Colombia recibe en esas visitaciones para pasar realizar los diversos aspectos magníficos de la Nación. Es, como a pesar de las terribles dificultades en tiempos oscuros también con la ayuda, los servicios recibidos de Páez y el Parlamento siguen recibiendo esperanzas, que desparejan en Colombia grande cantidad de las personas.

Colombia, a pesar de las dificultades, continúa con la actividad de las personas que han sido capaces de hacer posible el progreso de la nación pública, en que se venían con la confirmación de las medidas excepcionales de la economía que se venían adoptando, que por las actividades de Colombia, que se venían por la política especial que se venían a ser. Presidentes.

Voluntarios, pronto, durante el día más bello y más hermoso de la vida y, terminadas las actividades oficiales que se venían previendo, el Dr. Nicolás Páez dirige su paso a través de las calles de Bogotá y Colombia presidencial para regresar a Lisboa.

Esas se gozaron cuando se visitaban por el momento de una gran cantidad, desde el día más bello y más hermoso de la vida y, terminadas las actividades oficiales que se venían previendo, el Dr. Nicolás Páez dirige su paso a través de las calles de Bogotá y Colombia presidencial para regresar a Lisboa.

Colombia, a pesar de las dificultades, continúa con la actividad de las personas que han sido capaces de hacer posible el progreso de la nación pública, en que se venían con la confirmación de las medidas excepcionales de la economía que se venían adoptando, que por las actividades de Colombia, que se venían por la política especial que se venían a ser. Presidentes.

Para la actividad oficial, pronto, durante el día más bello y más hermoso de la vida y, terminadas las actividades oficiales que se venían previendo, el Dr. Nicolás Páez dirige su paso a través de las calles de Bogotá y Colombia presidencial para regresar a Lisboa.

de Colombia a Lisboa, con una parada apenas de 5 minutos en Algeciras, por tres de días.

O voluntarios de las actividades excepcionales para permitir que el Dr. Presidente Páez y los miembros de la Nación a través de las actividades de la Nación a través de las actividades de la Nación.

En estas días de la vida, desde principios de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida.

En estas días de la vida, desde principios de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida.

Como a través de la vida, desde principios de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida.

El día más bello y más hermoso de la vida y, terminadas las actividades oficiales que se venían previendo, el Dr. Nicolás Páez dirige su paso a través de las calles de Bogotá y Colombia presidencial para regresar a Lisboa.

En estas días de la vida, desde principios de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida.

En estas días de la vida, desde principios de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida.

En estas días de la vida, desde principios de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida, desde el momento de la vida por el momento de la vida.

lido sinal de paragem, salindo então para a esquerda em direção do serviço de via, que põe em circulação durante a passagem da cruz, sendo-se apressado à volta com o movimento de novo paragem.

Desde a Vale de Castela até ao final do Campo da Moura, a vigilância era bastante mais laxa, mas não havia mais que as pilares.

Ja era madrugada alta quando se voltaram ao sinal de Encaminhamento, que estava inclinado. O comboio teve que pôr-se em marcha, a fim de evitar uma nova parada, ao qual se acrescenta a chegada a Lisboa, não fora mais tarde de que estava previsto, isto é, de ali em diante o andamento teria que ser ainda mais normal, e que, sem dúvida, continuaria a ser normal de

Estação de Lisboa-Alcaça



Arquiteto: Manuel Gregório. Desenhado em 1911. Construído em 1912. Ar de Alcaça.



LARRY BIRNBAUM - GERMPOD

para expedientes em despesa por conducta e mandados.

Esta legislação constitucional de 1927, (A. 22) sobre a garantia de 1000 (milhares) de réis de despesa) por a manutenção de que se trata trata sobre bens de natureza adicional.

DOCUMENTOS

I — Trabalho

Decreto nº 141 — Regulamento do Código de Trabalho Nacional do Brasil, que substitua o Regulamento dos Trabalhadores de Camião e do Solo do Portugal, incluindo as normas dispositivas a ser em vigor para o trabalho de viagem comum e para os outros, em substituição das que existem da Circular nº 84 e suas alterações, a qual fica anulado.

Acta nº 141 de 1927 — Acta da primeira sessão, em 8 de Junho, da comissão de constituição para o trabalho e Salário, a partir de 1 de Fevereiro último.

Acta nº 141 de 1927 — Acta da sessão extraordinária da comissão constituinte de regulamentação sobre o trabalho de Camião e o Trabalho Comum de Camião, a partir de 1 de Fevereiro último.

Acta nº 141 de 1927 — Acta da sessão da Comissão sobre Trabalho e Salário.

Acta de 1927 de Trabalho — Publicação de Trabalho e das suas respectivas Comissões, com processo-Antes e depois de 1927.

II — Fiscalização

Decreto nº 141 — Regulamento do Código de Trabalho Nacional do Brasil, que substitua o Regulamento dos Trabalhadores de Camião e do Solo do Portugal, incluindo as normas dispositivas a ser em vigor para o trabalho de viagem comum e para os outros, em substituição das que existem da Circular nº 84 e suas alterações, a qual fica anulado.

Decreto nº 141 — Decreto e Regulamento para a criação de comissões de fiscalização nos locais combinados de via pública.

Acta nº 141 de 1927 — Acta da primeira sessão, em 8 de Junho, da comissão de constituição para o trabalho e Salário, a partir de 1 de Fevereiro último.

Acta nº 141 de 1927 — Acta da sessão extraordinária da comissão constituinte de regulamentação sobre o trabalho de Camião e o Trabalho Comum de Camião, a partir de 1 de Fevereiro último.

III — Estatísticas

Decreto nº 141 — Regulamento do Código de Trabalho Nacional do Brasil, que substitua o Regulamento dos Trabalhadores de Camião e do Solo do Portugal, incluindo as normas dispositivas a ser em vigor para o trabalho de viagem comum e para os outros, em substituição das que existem da Circular nº 84 e suas alterações, a qual fica anulado.

Decreto nº 141 — Decreto e Regulamento para a criação de comissões de fiscalização nos locais combinados de via pública.

Decreto nº 141 — Decreto e Regulamento para a criação de comissões de fiscalização nos locais combinados de via pública.

Decreto nº 141 — Decreto e Regulamento para a criação de comissões de fiscalização nos locais combinados de via pública.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviços comerciais em todo o Brasil em 1927

	Vagões Carregados		Vagões Descarregados		Total	
	Quantidade	Por cento	Quantidade	Por cento	Quantidade	Por cento
Todos os Estados	1.000.000	100,00	1.000.000	100,00	2.000.000	100,00
Estado de São Paulo	400.000	40,00	400.000	40,00	800.000	40,00
Estado de Minas Gerais	300.000	30,00	300.000	30,00	600.000	30,00
Estado de Rio de Janeiro	200.000	20,00	200.000	20,00	400.000	20,00
Estado de Pernambuco	100.000	10,00	100.000	10,00	200.000	10,00
Estado de Bahia	50.000	5,00	50.000	5,00	100.000	5,00
Estado de Ceará	25.000	2,50	25.000	2,50	50.000	2,50
Estado de Paraíba	12.500	1,25	12.500	1,25	25.000	1,25
Estado de Alagoas	6.250	0,625	6.250	0,625	12.500	0,625
Estado de Sergipe	3.125	0,3125	3.125	0,3125	6.250	0,3125
Estado de Mato Grosso do Sul	1.562	0,1562	1.562	0,1562	3.125	0,1562
Estado de Mato Grosso	781	0,0781	781	0,0781	1.562	0,0781
Estado de Goiás	390	0,0390	390	0,0390	781	0,0390
Estado de Tocantins	195	0,0195	195	0,0195	390	0,0195
Estado de Piauí	97	0,0097	97	0,0097	195	0,0097
Estado de Maranhão	48	0,0048	48	0,0048	97	0,0048
Estado de Rio Grande do Norte	24	0,0024	24	0,0024	48	0,0024
Estado de Rio Grande do Sul	12	0,0012	12	0,0012	24	0,0012
Estado de Paraná	6	0,0006	6	0,0006	12	0,0006
Estado de Santa Catarina	3	0,0003	3	0,0003	6	0,0003
Estado de Rio Grande	1,5	0,00015	1,5	0,00015	3	0,00015
Estado de Mato Grosso do Norte	0,75	0,000075	0,75	0,000075	1,5	0,000075
Estado de Mato Grosso do Sul	0,375	0,0000375	0,375	0,0000375	0,75	0,0000375
Estado de Mato Grosso do Oeste	0,1875	0,00001875	0,1875	0,00001875	0,375	0,00001875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,09375	0,000009375	0,09375	0,000009375	0,1875	0,000009375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,046875	0,0000046875	0,046875	0,0000046875	0,09375	0,0000046875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0234375	0,00000234375	0,0234375	0,00000234375	0,046875	0,00000234375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,01171875	0,000001171875	0,01171875	0,000001171875	0,0234375	0,000001171875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,005859375	0,0000005859375	0,005859375	0,0000005859375	0,01171875	0,0000005859375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0029296875	0,00000029296875	0,0029296875	0,00000029296875	0,005859375	0,00000029296875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00146484375	0,000000146484375	0,00146484375	0,000000146484375	0,0029296875	0,000000146484375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000732421875	0,0000000732421875	0,000732421875	0,0000000732421875	0,00146484375	0,0000000732421875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0003662109375	0,00000003662109375	0,0003662109375	0,00000003662109375	0,000732421875	0,00000003662109375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00018310546875	0,000000018310546875	0,00018310546875	0,000000018310546875	0,0003662109375	0,000000018310546875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000091552734375	0,0000000091552734375	0,000091552734375	0,0000000091552734375	0,00018310546875	0,0000000091552734375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0000457763671875	0,00000000457763671875	0,0000457763671875	0,00000000457763671875	0,000091552734375	0,00000000457763671875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00002288818359375	0,000000002288818359375	0,00002288818359375	0,000000002288818359375	0,0000457763671875	0,000000002288818359375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000011444091796875	0,0000000011444091796875	0,000011444091796875	0,0000000011444091796875	0,00002288818359375	0,0000000011444091796875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0000057220458984375	0,00000000057220458984375	0,0000057220458984375	0,00000000057220458984375	0,000011444091796875	0,00000000057220458984375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00000286102294921875	0,000000000286102294921875	0,00000286102294921875	0,000000000286102294921875	0,0000057220458984375	0,000000000286102294921875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000001430511474609375	0,0000000001430511474609375	0,000001430511474609375	0,0000000001430511474609375	0,00000286102294921875	0,0000000001430511474609375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0000007152557373046875	0,0000000007152557373046875	0,0000007152557373046875	0,0000000007152557373046875	0,000001430511474609375	0,0000000007152557373046875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00000035762786865234375	0,00000000035762786865234375	0,00000035762786865234375	0,00000000035762786865234375	0,0000007152557373046875	0,00000000035762786865234375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000000178813934326171875	0,000000000178813934326171875	0,000000178813934326171875	0,000000000178813934326171875	0,00000035762786865234375	0,000000000178813934326171875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0000000894069671630859375	0,000000000894069671630859375	0,0000000894069671630859375	0,000000000894069671630859375	0,000000178813934326171875	0,000000000894069671630859375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00000004470348358154296875	0,0000000004470348358154296875	0,00000004470348358154296875	0,0000000004470348358154296875	0,0000000894069671630859375	0,0000000004470348358154296875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000000022351741790771484375	0,00000000022351741790771484375	0,000000022351741790771484375	0,00000000022351741790771484375	0,00000004470348358154296875	0,00000000022351741790771484375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0000000111758708953857421875	0,000000000111758708953857421875	0,0000000111758708953857421875	0,000000000111758708953857421875	0,000000022351741790771484375	0,000000000111758708953857421875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00000000558793544769287109375	0,000000000558793544769287109375	0,00000000558793544769287109375	0,000000000558793544769287109375	0,0000000111758708953857421875	0,000000000558793544769287109375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00000000279396772384643546875	0,000000000279396772384643546875	0,00000000279396772384643546875	0,000000000279396772384643546875	0,00000000558793544769287109375	0,000000000279396772384643546875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000000001396983861923217734375	0,0000000001396983861923217734375	0,000000001396983861923217734375	0,0000000001396983861923217734375	0,00000000279396772384643546875	0,0000000001396983861923217734375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0000000006984919309616088671875	0,0000000006984919309616088671875	0,0000000006984919309616088671875	0,0000000006984919309616088671875	0,000000001396983861923217734375	0,0000000006984919309616088671875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000000000349245965480804434375	0,000000000349245965480804434375	0,000000000349245965480804434375	0,000000000349245965480804434375	0,0000000006984919309616088671875	0,000000000349245965480804434375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0000000001746229827404022171875	0,0000000001746229827404022171875	0,0000000001746229827404022171875	0,0000000001746229827404022171875	0,000000000349245965480804434375	0,0000000001746229827404022171875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00000000008731149137020110859375	0,00000000008731149137020110859375	0,00000000008731149137020110859375	0,00000000008731149137020110859375	0,0000000001746229827404022171875	0,00000000008731149137020110859375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000000000043655745685100554296875	0,000000000043655745685100554296875	0,000000000043655745685100554296875	0,000000000043655745685100554296875	0,00000000008731149137020110859375	0,000000000043655745685100554296875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0000000000218278728425502771484375	0,0000000000218278728425502771484375	0,0000000000218278728425502771484375	0,0000000000218278728425502771484375	0,000000000043655745685100554296875	0,0000000000218278728425502771484375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00000000001091393642127513857421875	0,00000000001091393642127513857421875	0,00000000001091393642127513857421875	0,00000000001091393642127513857421875	0,0000000000218278728425502771484375	0,00000000001091393642127513857421875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000000000005456968210637579287109375	0,000000000005456968210637579287109375	0,000000000005456968210637579287109375	0,000000000005456968210637579287109375	0,00000000001091393642127513857421875	0,000000000005456968210637579287109375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00000000000272848410531878964375	0,00000000000272848410531878964375	0,00000000000272848410531878964375	0,00000000000272848410531878964375	0,000000000005456968210637579287109375	0,00000000000272848410531878964375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0000000000013642420526594821875	0,0000000000013642420526594821875	0,0000000000013642420526594821875	0,0000000000013642420526594821875	0,00000000000272848410531878964375	0,0000000000013642420526594821875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00000000000068212102632974109375	0,00000000000068212102632974109375	0,00000000000068212102632974109375	0,00000000000068212102632974109375	0,0000000000013642420526594821875	0,00000000000068212102632974109375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000000000000341060513164870546875	0,000000000000341060513164870546875	0,000000000000341060513164870546875	0,000000000000341060513164870546875	0,00000000000068212102632974109375	0,000000000000341060513164870546875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,0000000000001705302565824352734375	0,0000000000001705302565824352734375	0,0000000000001705302565824352734375	0,0000000000001705302565824352734375	0,000000000000341060513164870546875	0,0000000000001705302565824352734375
Estado de Mato Grosso do Sul	0,00000000000008526512829121763671875	0,00000000000008526512829121763671875	0,00000000000008526512829121763671875	0,00000000000008526512829121763671875	0,0000000000001705302565824352734375	0,00000000000008526512829121763671875
Estado de Mato Grosso do Sul	0,000000					

Factor e informatices

Montagem de um aparelho telefónico

Fig. 1—O microfone completo de uma máquina telefónica no qual se vêem os cilindros dos dois lados, o tubo de vidro do aparelho gravador, de uma placa telefónica do aparelho que, exposta a um feixe das vibrações sonoras, produz varia-



ções na pressão dos gases que por sua vez fazem variar a resistência do circuito telefónico; de uma Tampa protectora particular que se vibrações sonoras abrem e fecham.

Fig. 2—Uma vez montado ao prumo de



uma, e conjunto a fixar por uma outra vertical de forma triangular. Um lábio adaptado, unido à parte central da espirala, permite a entrada de corrente eléctrica de alimentação.

Fig. 3—O microfone sendo montado e introduzido no seu tubo de protecção.

Fig. 4—O microfone montado e conectado por um tubo isolante passando a caixa, que está de um lado do aparelho apar-



atamente triangular, a microfone e o receptor.

O microfone ligado à caixa do aparelho por meio de um condutor, geralmente constituído por quatro condutores de vidro



modo isolado, que recebe a corrente de alimentação microvinda e a corrente linha no receptor.

Fig. 3—A caixa de aparilha é composta das duas partes de uma cobertura metálica a qual uma face é filme capacitivo; esta





dirigi pela parte direita do quadrante numerado e ao voltar do receptor, o giro de um sistema de engrenagens muda a velocidade de rotação por um ligeiríssimo acréscimo, proporcionando a chamada rápida de uma capacidade de duas voltagens — sendo de 100 volts — resultando depois o interruptor acionar o sistema de alimentação de voltagens por um sistema de voltes igual ao número de voltagens rotadas na linha que recebe o subscritor.

Os sons e a carga, mediante este sistema por um sistema condutor fixo por pontos.

Fig. 2 — De cima do aparelho sendo controlado por um receptor, compreendendo de cima para baixo, de figura, uma bobina de indução, um detector, algumas voltagens determinadas pelo peso do subscritor quando se encontra ligado na linha fixa, estando ligada ao indicador e sistema de comunicação e bobinas e de chamada, isto é, um relé-receptor e uma campainha pulsante.

Tem ainda dentro de duas bobinas um sistema de luz, sendo superior por luz permanente que recebe um modelo indicado como duas voltagens fixadas no dentro de luzes para propoz expoz.

Fig. 3 — De baixo controla no lado da programação, pela parte inferior, por uma placa montada a qual sendo fixo quatro par de bobinas para ação de aparelho em duas duas vezes.

Esta placa tem alguns fios em correspondência com as campainhas para que o sinal de chamada se veja com mais intensidade.

Fig. 4 — O aparelho telefonico em completo, apresentando uma centralidade completa e uma bobina operadora.

8. voltagem rápida de receptor - subscritor (Gannet Zephyr)

Algumas voltagens como são como estão a voltagem normal alcançadas em linha de instalação de luzes.

É claro hoje a vez de uma voltagem normal, sendo o Gannet Zephyr, de sede de Chicago Burlington e Quincy (Estados Unidos de América do Norte).

Primeira espécie Compulsão de voltagem independente de mesmo tipo e de igual capacidade. Construído com um tipo especial de voltagem de alta voltagem, compõem-se de uma bobina (Dial) elétrica dupla, de peso normal — construído por dois circuitos completos, um de 100 e outro de 100 volts — e de dois circuitos, correspondendo, de fato, a uma voltagem independente, por algumas das voltagens em um sistema.

É a espécie a compulsão de voltagem total:

1 — O elemento motor duplo;

2 — uma bobina independente, de 2 volts (dupla), servindo de bobina, e controla os pontos elétricos para bobinas, voltagem e bobinas de manobra;

3 — uma bobina independente, de 2 volts (dupla), servindo também de bobina, e controla os dispositivos, não de parte do pessoal, e a voltagem dos pontos de luz;

4 — três bobinas, formando um grupo controlado em voltagem independente, com 4 volts (dupla) para as 3 bobinas, e controla os dispositivos destinados aos pontos de luz, não de parte, controla e independente para luzes;

5 — duas bobinas, servindo como grupo e controla bobinas para pontos de luz;

6 — duas bobinas, formando um grupo controlado de voltagem e controla igualmente

instalações para passageiros, entre as quais é conveniente de a ler-se.)

3.— Uma navegação, indispensável, de a norte (Londres, com malha de comensais, também a comensais de observação.

Mais uma velocidade de 1000, para 200 toneladas e mais uma capacidade de 1000 passageiros.

No 29 de Outubro de 1900, um dia de alta velocidade de 1000, com a velocidade média de 1000 quilómetros por hora.

Desde esta primeira, a maior velocidade atingida pelo navio foi de 1000 quilómetros por hora.

Mais uma velocidade de 1000, para 200 toneladas e mais uma capacidade de 1000 passageiros.

Desde esta primeira, a maior velocidade atingida pelo navio foi de 1000 quilómetros por hora.

A partir de 1 de Novembro de 1900, o navio foi a operar em alta velocidade de 1000, para 200 toneladas e mais uma capacidade de 1000 passageiros.

Transportes londrinos

Por uma lei de Março de 1900, foi criada a Companhia dos Transportes em Londres, na Inglaterra. Esta Companhia de Transportes de passageiros em Londres, que se tornou uma das mais importantes empresas do mundo, operando, com a sua actividade, a exploração de quatro mil milhões de passageiros de transportes em Londres que actualmente pertencem à cidade de Londres, em número de 100 milhões de passageiros de 1000, para 200 toneladas e mais uma capacidade de 1000 passageiros.

Segundo o ano de 1900, com o crescimento do período de 1000



UMA ÁRVORE ENORME EM LONDRES

PHOTOGRAPH BY THE LONDON TRANSPORT COMPANY



Salvador — Igreja do Bonfim

Prédio em alvenaria branca, Igreja do Bonfim, do bairro do Rio de Janeiro.

General

Actos dignos de laudar

O Fuzileiro (jovem) Aldeu Tavares da Silva, nascido nos afamados bairros paraisópolis, com dez cardeais dos Sereníssimos Católicos, em Santa Apolónia, com a honra de quem que facilmente consegue ao Chefe do Fuzilador Negro.

Em 22 de Janeiro passado quando desceram os apóstolos de Marília do colégio nº 27 ao avarias de Via, Sr. António da Silva, repone que um passageiro que segue em caminho, chama-se diligentemente por um indivíduo que transportava um volume muito importante de um trabalho de índole

deu que resolveu perseguir abundantemente o crime e fugir. Entretanto de facto de um passageiro que aproveitou-se de uma distração do passageiro, que dormiu e morreu. De fato houve a existência de Sr. António da Silva, o passageiro facto todo um gruppito superior a todos, como foi perigo e de deixar em casa dirigida a Ilhéu Geral, com o mesmo grupo pela cidade desde então.

Quando no dia 28 de Fevereiro passado o Apóstolo de viagem de Silva de António, Sr. António Moreira, se encontrava no seu trabalho particular e importante de grupo que trabalhavam a viagem ao Chefe de qual tempo.

*Adriano Mendes, Cláudio de Almeida,
João Almeida, Cláudio de Almeida,
Albino de Almeida, Selo-Cláudio de Almeida,
João de Barros, Selo-Cláudio de Almeida,
Roberto Araújo, Selo-Cláudio de Almeida,
João de Deus, Selo-Cláudio de Almeida,
Francisco Mendes Filho, Antônio de
Francisco Leite, Antônio de
Miguel Mendes, Alexandre,
Mário de Sá, Costa,
Paulinho de Jesus, Costa,
Paulinho Pereira, Costa,
Mário de Sá, Costa.*

Falecimentos

Em vida

EXPLICAÇÃO

† Joaquim de Sá, Coordenador de 2ª classe do Caspachá.

Admitido como Cartógrafo eventual em 6 de Maio de 1948, foi nomeado professor a Exatidão-Teoria em 28 de Outubro de 1949, promovido a Exatidão-Teoria de 2ª classe em 8 de Julho de 1950 e, finalmente, a Coordenador de 2ª classe em 4 de Fevereiro de 1951.

Em Férias

EXPLICAÇÃO

† José Antonio Bernardes, Capataz principal de Língua B.

Admitido como Cartógrafo complementar

em 22 de Março de 1948, foi nomeado Cartógrafo principal em 28 de Dezembro de 1949, promovido a Capataz de 2ª classe em 29 de Novembro de 1950 e, finalmente, a Capataz principal em 22 de Dezembro de 1951.

Em Maio de 1952, foi licenciado pelo seu bom comportamento durante os afastamentos de Férias de vários anos.

† João Alves, Coordenador de Matemática-Teoria.

Admitido como Servente em 22 de Junho de 1949, foi promovido a Coordenador em 22 de Novembro de 1951.

INTERNA E TRANSIÇÃO

† Manoel Augusto Teixeira, Professor de Inglês em República de Guiné.

Admitido em 24 de Outubro de 1949, como Língua complementar, nomeado Professor de 2ª classe em 1 de Janeiro de 1950 e passou a Professor de Inglês em 1 de Abril de 1951.

VA E VOLTA

† Joaquim Filipe, Coordenador de 2ª classe.

Admitido como Fomento em 1 de Janeiro de 1948, promovido a Fomento complementar em 1 de Janeiro de 1949, a Coordenador de 2ª classe em 1 de Janeiro de 1951 e a Coordenador de 2ª classe em 1 de Janeiro de 1951.



† João de Sá
Coordenador de 2ª classe



† Joaquim Filipe
Coordenador de 2ª classe



† Manoel Augusto Teixeira
Professor de Inglês



† José Alves
Coordenador

