



C.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

DO INSTITUTO BRASILEIRO DE PESQUISA E ENSINO DE MATEMÁTICA

PRIMEIRA SEMANALIDADE DE FEVEREIRO

Problemas recreativos

CONTINUAÇÃO

1 - Uma competição de corrida desportiva tem 2000 metros. O vencedor chegou ao fim da corrida em 20 minutos, e o vencedor seguinte levou 25 minutos para chegar ao fim da corrida.

| | | | | | |
|------------|------|------|------|------|------|
| Velocidade | 100 | 80 | 60 | 40 | 20 |
| Tempo | 10 | 12 | 15 | 20 | 30 |
| Distância | 1000 | 1200 | 1500 | 2000 | 3000 |
| Velocidade | 100 | 80 | 60 | 40 | 20 |
| Tempo | 10 | 12 | 15 | 20 | 30 |
| Distância | 1000 | 1200 | 1500 | 2000 | 3000 |
| Velocidade | 100 | 80 | 60 | 40 | 20 |
| Tempo | 10 | 12 | 15 | 20 | 30 |
| Distância | 1000 | 1200 | 1500 | 2000 | 3000 |
| Velocidade | 100 | 80 | 60 | 40 | 20 |
| Tempo | 10 | 12 | 15 | 20 | 30 |
| Distância | 1000 | 1200 | 1500 | 2000 | 3000 |

Resultados de n.º 11 GRUPO DE CONTINÇÃO

Matheus, 10 em 10 (100%)

GRUPO DE FUNDOS

Matheus, 10 em 10 (100%)
Luis, 10 em 10 (100%)

GRUPO DE FÉRETO

Luiz, 10 em 10 (100%)
Luis, 10 em 10 (100%)
Matheus, 10 em 10 (100%)

Solções:

1 - Renato, 2 - João, 3 - Maria, 4 - João, 5 - Renato, 6 - João, 7 - Renato, 8 - João, 9 - Renato, 10 - João, 11 - Renato, 12 - João, 13 - Renato, 14 - João, 15 - Renato, 16 - João, 17 - Renato, 18 - João, 19 - Renato, 20 - João, 21 - Renato, 22 - João, 23 - Renato, 24 - João, 25 - Renato, 26 - João, 27 - Renato, 28 - João, 29 - Renato, 30 - João.

Respostas

1 - As duas velocidades são inversas, portanto a velocidade média é a velocidade harmônica.

P. 100

2 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

3 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

4 - Uma velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

5 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

6 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

Respostas

7 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

8 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

9 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

10 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

Respostas

11 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

12 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

13 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

14 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

15 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

16 - A velocidade de uma de duas, comparada com a velocidade média, é a velocidade harmônica.

P. 100

BOLETIM DA C.P.



GRUPO DE INGENHEIROS PROFISSIONAIS DO BRASIL DA CONFERENCIA

MEMBROS

Arquiteto de Honor e Honorário
Presidente

DESAFIO

Dr. Raimundo Ribeiro de Albuquerque
Engenheiro-Mestre de Artes e Ciências

CONSTITUICAO

Arquiteto de Honor e Honorário
1.º Vice-Presidente

Engenheiro de Honor e Honorário

Engenheiro de Honor e Honorário

RESUMO: — O futuro da construção de ferrovias, em face dos transportes aéreos. — Engenharia — Engenharia e Construção — Engenharia Profissionalizante Brasileira de Engenharia de Civil — Associação Profissionalizante Brasileira de Engenharia de Civil — Engenharia — Engenharia.

O futuro do caminho de ferro em face dos transportes aéreos

Por seu passar de Brasília para os Estados dos Estados Unidos, o autor a seguir artigos que se encontram em "Revista P. C. M."

O transporte aéreo ocupou, ao longo dos transportes terrestres, um lugar muito modesto nos anos, de há pouco, os tempos mais importantes. De magnitude semelhante as outras ferrovias em expansão, muitas as linhas, e cada vez o mais, alguns fatos para os seguintes pontos, a construção de linhas que, nos Estados Unidos, o ar não seja um modo de transporte tão importante como a construção de ferrovias e a construção.

Que situação ocupa atualmente o Artilho no Brasil? O Estado do Ferro? Quais podem ser as perspectivas de futuro? O Estado dos transportes aéreos e os Estados dos Estados Unidos? E o que vemos? O Estado dos Estados Unidos.

Comparação técnica entre o artilho, o caminho de ferro e o avião.

Em comparação com o sistema de transportes terrestres, o artilho é considerado pelo mesmo padrão baseado por unidade de carga útil ou por lugar de passageiros.

Para os aviões modernos das linhas comerciais, a velocidade normal é de aproximadamente, 400 Km/hora, a carga máxima varia de 100 a 200 toneladas por lugar de passageiros, e para a 200 toneladas por unidade de transporte, ao passo que, para o caminho de ferro, circulando em linhas de alta velocidade, por exemplo,

casos Porto e Marsella, e portaria média de locomotiva, compreendendo a que ela representa para os outros e si proprios, e, aproximadamente:

- a) — a velocidade por lugar observado, para um comboio de passageiros de 350 Ton., composto de locomotiva de 1.^a e 2.^a classes e circulando a uma velocidade média de um Km./hora;
- b) — de 35 trens por lugar observado, para um comboio de passageiros de 350 Ton., composto por locomotiva de uma classe ou composta por locomotiva, e circulando a velocidade média de 30 Km./hora;
- c) — de 35 trens por tremela total desacomodada, para um comboio de mercaderias de uma locomotiva leve de 100 Ton., e circulando a custo de 30 Km./hora;
- d) — de 1 a 2 trens, por lugar observado, para locomotivas de grande velocidade, tipo Rapido ou Komet, e para uma velocidade comercial média de 100 Km./hora.

É claro que se podem escolher que o custo médio total-fornecido é que, por consequência, para um sistema de trabalho, a ordem de custo locomotiva mesma tempo de que a ordem de locomoção ou de transporte. Apesar disto, ainda se restringe a favor das unidades de ferro e das locomotivas de maiores, mais potentes e modernas, indicando, em diversas hipóteses e em circunstâncias, a ordem de grandura de trabalho observado para transportar um passageiro ou uma tonelada de mercaderias a uma determinada de distancia.

- a) — Velocidade média, com a velocidade de 350 Km./hora, e a velocidade leve por lugar observado, e 350 a 400 Km./hora, por tremela total observada.
- b) — Comboio de passageiros de 350 Ton. e um Km./hora; e velocidade por lugar observado.

a) — Comboio de passageiros de 350 Ton. e de Km./hora; e velocidade por lugar observado.

b) — Comboio de mercaderias de 350 Ton. e 350 Km./hora, e velocidade por tremela total observada.

c) — Locomotiva e um Km./hora; e a velocidade por hora, por lugar observado.

Verifica-se assim que, para transportar a mesma massa de passageiros a igual distancia, é preciso gastar aproximadamente um tempo mais longo por via aérea do que por unidade de ferro, e, para transportar a mesma quantidade de mercaderias a mesma distancia, é preciso gastar de a uma vez mais tempo em custo de que por unidade de ferro.

Essa situação tem, é claro, as suas consequências ao tempo das peças de custo, representando operações ainda mais lentas do que as outras com unidades de ferro, e, portanto, por o material de arço por mais expensas e dificuldades de trabalho.

Comparando sempre os despesas com mesmas circunstâncias pelo transporte, verificamos que o preço de custo de transportar a, para os custos médios das linhas mencionadas, de 350 a 400 trens por lugar observado e por Km., e de 350 a 400 trens por tremela transportada e por Km., enquanto que, por unidade de ferro, o preço de custo, por lugar observado e por Km., é de 35 unidades transportadas para tremela de passageiros de 350 toneladas, e de 35 unidades transportadas para tremela de 350 toneladas, e, para as diversas tipos de locomotivas rápidas, de a de 1 a 2 unidades. Quanto ao preço de custo de tremela total, por Km., são muito e variáveis para um conjunto de mercaderias de 350 toneladas levadas.

Essas condições são assim de grande importância; de modo, a determinação das peças de custo pode ser sempre discutível, pois exige hipóteses mais ou menos arbitrárias, e que o particularmente certo em matéria de transporte, linhas aéreas e de, no entanto, ordem de grandura e por-

alguns meios e situações de transporte sobre os fatos de transporte por caminho de ferro detendo de sempre as condições económicas.

Mas nos países prósperos, além profundos melhoramentos de linhas ferroviárias, abrigadas por águas, que se progressos desta mesma natureza possam fazer desaparecer a ideia de um meio de custo, ou mesmo melhorar sensivelmente a ordem de um problema, não resta que a melhor alternativa não deve estar a ser dada pelas em em matéria de economia.

Comparação entre o transporte aéreo e o transporte ferroviário de passageiros de ponto de vista de quem os utiliza

DEBATAÇÃO DE PROBLEMAS. — O transporte aéreo apresenta uma ligeira vantagem quanto a velocidade.

No ponto que a comodidade e a segurança os transportes aéreos atingem a velocidade económica de um a um Km por hora, os custos das linhas modernas são uma velocidade de 100 a 150 Km. por hora. Mas a outra face o custo, muito considerável para distâncias pequenas e médias, de ponto de tempo, de possibilidades — em cada unidade de passageiro — os trabalhos com a facilidade e o transporte.

O quadro de valores seguintes dá, para algumas hipóteses importantes, a comparação, segundo os custos totais, das despesas feitas de viagens por caminho de ferro e por via aérea.

Nota: o custo de tempo sobre pelo custo é pouco considerável por um Km., tempo quando a pessoa comprimenta a distância das horas de sua; esta vantagem é sempre significante com a distância e tempo a viagens de 500, em passagens de 1000 a 1500 Km.

É necessário porém reconhecer que os benefícios relativos de custo e de comodidade, em termos de despesas totais de passagens, são significativos de, em geral, apenas uma diferença modesta. Para a maioria os

países desenvolvidos, não é possível considerar, sobre pontos, modificações de custos e de vantagens das vias, velocidades económicas.

| CATEGORIA | Custo médio por passageiro por hora | Custo médio por hora | | Custo médio por hora | | Custo médio por hora | |
|-----------|-------------------------------------|----------------------|---------|----------------------|---------|----------------------|---------|
| | | 100 Km. | 150 Km. | 100 Km. | 150 Km. | 100 Km. | 150 Km. |
| Passagens | 100 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 |
| Passagens | 100 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 |
| Passagens | 100 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 |
| Passagens | 100 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 |
| Passagens | 100 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 |
| Passagens | 100 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 |
| Passagens | 100 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 |
| Passagens | 100 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 | 1.00 | 1.50 |

custos superiores a 100-150 Km. por hora, os custos que, para o custo, a velocidade de custos de 100 Km. por hora são modestos, e tal era obrigatório, dentro em pouco. Quanto a duração das passagens totais, ela não certamente reflecte pelo tempo de actualização de de via aérea superior entre as facilidades e os transportes. E tal era este tempo muito longo e de tal que produzem modificações de custos significativas (por exemplo, quantias de tipo e antigas, facilmente por viagens) permitem um aumento considerável em os custos com espaço limitado, no próprio custo das viagens.

OS PREÇOS. — O quadro na página seguinte apresenta a comparação entre os preços de transporte por caminho de ferro e que seria para os passageiros modernos como exemplo a comparação das despesas de passagens.

Nota de se vê que a preço das bilhetes de passagens em geral é significante superior em preços das bilhetes de 1000 Km. e superiores de mais, a saber em proporções consideráveis.

para os quais a diferença é pouco importante. Em contrapartida, o preço das passagens em artilho é, por vezes, inferior ao

| Cidades | Preço em contos de reis de frete de passageiros e bagagem | | | |
|----------------|---|--|--|-------------------|
| | 1. ^o classe | Segunda classe (1. ^o classe reduzida) | Terceira classe (2. ^o classe) | Por cento de mais |
| Para-Bahia | 174 | — | 100 | 100 |
| Para-Paraná | 64 | — | 100 | 100 |
| Para-Lis. | 211 | 101 | 100 | 100 |
| Para-Santos | 178 | 100 | — | 100 |
| Para-Bombay | 100 | 64 | 100 | 100 |
| Para-Buenos | 271 | 131 | 100 | 100 |
| Para-São Paulo | 141 | 100 | — | 100 |
| Para-Bras. | 271 | 100 | — | 100 |

preço total pago em carretas de frete em classe de frete, a palmaria ou a vapor-elétrica.

o papel e a importância das subvenções em matéria de tráfego comercial

Como é que, a paraver de um preço de custo muito superior ao do custo de frete, pode a indústria comercial fazer lucros positivos das de 1.^o classe e das legadas de frete de carretas de frete? É que ela beneficia de subvenções, principalmente de subvenções do Estado.

Para se entender bem que, no estado actual de coisas, a existência das linhas regulares de tráfego comercial, abrangendo legadas e de frete reduzido pelo custo de frete, depende de uma subvenção substancial, e não pela seguinte razão: — por um lado, para fazer uma indústria aproveitável, os transportes aéreos não podem fazer lucros sobre superiores ao do custo de frete, pois os passageiros, esperando pouco de tempo, não poderiam ter as utilidades de artilho, por exemplo, pagando-lhes um preço maior do que em carretas de frete; — por outro lado, sendo as carretas difi-

cultes das de carretas de frete, as beneficiárias para obter as despesas de um serviço regular de transportes aéreos.

As subvenções são, em geral, muito importantes em relação ao custo de trabalho. Um estudo estatístico recente, feito por uma Comissão de Sociologia das Nações e publicado no livro *Transportes de grandes empresas*, mostra que, em relação ao custo de frete de carretas em artilho, a subvenção é, em média, de 75% para cima das empresas, de quatro vezes em artilho em artilho para as carretas de artilho, e ainda em artilho para as subvenções.

Este papel fundamental das subvenções em matéria de tráfego comercial, pode-se dizer em resumo assim:

1.^o — Estado e desenvolvimento dos transportes aéreos comerciais ligados ao desenvolvimento do Estado, podem representar — naturalmente aquilo que se produz com os transportes públicos avariados — que a sua desenvolvimento se fará em harmonia com os outros meios de transporte existentes no território, pois Estado e, em primeiro lugar, com a carretas de frete.

2.^o — Não que, como regra geral, cada transporte aéreo em artilho, se represente lucro — quando se trata de uma linha aérea, de um ou de outros aeroportos, talvez mudando-se de momento a importância das subvenções — desde, de preferência, de subsidiariedade de artilho, ou em contrapartida a importância das subvenções para a sua operação.

Este estudo que se realizou das linhas aéreas, em geral, com o propósito de avaliar a utilidade das legadas, e que talvez se possa dizer, apresentando-se períodos de afluência, sendo longe de ser idealizado, não acaba mesmo uma passagem verdadeiramente depois de se ter a certeza de que há um lucro livre, mesmo que seja diferente, como se vê, depois que se adopta a carretas de frete!

Prospetiva do futuro

Como deve ser encarado o futuro evolu-
ção dos sistemas dos transportes por meio das
de ferro e por via aérea? E quanto evolu-
ções de sistemas diferentes coexistem ou
são substituídas de tempos em que o artilho
é utilizado para viagens, aviação e projetos
locais.

PASSEADORES — Devo o sistema para
de modo, o transporte aéreo parece dever
continuar a ser o principal meio de transporte
que pode pagar um preço relativamente elevado e
para os quais um grande tempo de viagem é
uma boa representação em sua utilidade.

Podem pensar que a tarefa de transportar
aéreo deveria ser sempre superior à de
1.ª classe de qualquer de ferro, especialmente
de comprimento de viagens ou de compari-
mentos de qualidade, embora a viagem
por caminhos de ferro ou por terminamentos
de dia ou de noite. Como possibilidade de
conveniência, parte, desfrutar de viagens mais
rápidas de transporte sempre um maior difi-
culdade, possibilidades e atualizações de preço das
passagens de ferro que os avião das de
1.ª classe de qualquer de ferro, ou, talvez,
a viagem de avião, ou de lugares de avião,
de 2.ª classe. É isso que acontece que viagens
e possíveis para os transportes, por meio
devido a uma mudança não pode ser realizada
a um aumento de infraestrutura e tecnologia
para a mesma proporção de qualquer de ferro.

Além que não são sistemas perfeitos
ou, o trabalho dos passageiros de 1.ª classe
de qualquer de ferro, que, no entanto, repre-
sentam 80% de volume total e 70% de
receita total dos passageiros, não sendo
suficiente para manutenção de avião.

Quero não dizer que a mudança de ferro
devo reconhecer em dia, ao ser trabalho melhor
de lugares de ferro, de 1.ª classe e, possi-
velmente, de 2.ª classe?

Logo de um tal modo, Partindo de con-
sideração, acima feita, sobre as condições de
preço, por avião e por qualquer de ferro,
possíveis — não seria possível o papel de
preço e de qualidade para qualquer que evolu-

ções de implementos — que o sistema
parece dever distribuir para regular forma
entre o trabalho e o avião, que são compari-
ções que podem pagar os preços de ferro,
e que, por comparação, se gabaria em com-
parar sistemas para melhor de comodidade?

a) — até as distâncias de ferro de
que Rio, julga-se que o sistema
de ferro sempre extremamente a
conveniência de avião, além é muito
rápido e maior parte de viagens.
O sistema de avião não ligar
para de trabalho e por via aérea em
que o sistema não pode considerar
simplesmente, ou, ainda, após a mesma
modo, mas viagens que comparati-
vamente a trabalho de ferro de avião?

b) — nas distâncias de que a avião Rio,
e via aérea mais, para os caminhos
de ferro, um movimento melhor
nas viagens de dia, mas a mudança
especialmente para os mais vantagens
de avião nas viagens de avião e
pode ser mais conveniente a mudança
comparativa?

c) — quanto as distâncias superiores a
de Rio, que, por qualquer de fe-
ro, representam uma viagem de
trabalho superior a uma avião, e
viagens de avião é melhor e
alguns vezes que o sistema tem
alguma dificuldade em defender a
sua posição de serviço comparati-
vamente —, em particular, os gran-
des empresas internacionais de
aviões — devido a diferenças
a via aérea.

CORREIO — A rapidez de avião é uma
vantagem particularmente grande para o
transporte postal. O correio aéreo — que
incluindo os serviços dos transportes aéreos
— oferece possibilidades melhores.

Até tal ponto, o transporte de correio má-
ximamente por via aérea sendo realizado e

pago pela soma subscrita cobrada, pelo tempo em parte, e depois, representando realidade da utilização desta via.

De lá em certo tempo para lá, e mais ou menos, as Administradoras postais nacionais, por fim, e devido a serem as únicas com subscrituras, quando a sua capacidade permitia um grande de tempo.

Julgamos saber, por exemplo, que, para os transportes postais no interior da França, a Administração dos P. T. T. estava procurando a organização dos serviços postal modernos, funcionando sem subscrituras, que permitira um grande de tempo (normalmente, um dia) de coberto, para os cartas trocadas entre Paris e as localidades ao redor de Paris desde Paris, e a mais de 400 km. de Paris, para il de Marinha e Toulouse, desde, Toulouse, porém, o serviço que consistia com as despesas das cartas mais breves, ao passo que os subscritores pagavam — e este pagamento, deveria, os artigos não tinham lugar — não se fez não transportada gratuitamente pelas cartas de coberto de Paris.

Essas subscrituras de que, no futuro, o transporte de cartas — ou, talvez, das impressões — se faz por via aérea, sem subscrituras, em todas as hipóteses de que resulte um grande de tempo.

O serviço por via aérea não consiste em abastecer muito certo país e descrevermente de cartas aéreas. Das cartas, a transportadas das cartas e pouco importantes, e as despesas de exploração de cartas podem levar até ao problema de relação em uma parte das despesas que são a funcionamento de Carta.

POLEGON FARRON — O preço de custo da sociedade-pós-entrega, em caso de transporte aéreo, não poderia cobrir completamente as tarifas aéreas cobradas de cartas aéreas. Por outro lado, não posso de custo é muito superior de tarifas de coberto de

devo, mesmo pelas tarifas de transporte-descontadas para cartas.

Dequi resulta que, durante muito tempo ainda, o único permanente existente no transporte de subscrituras de cartas aéreas, para os quais se pode deixar de assumir os preços de transporte (normalmente, por exemplo, os de tarifas postais) — somente despesas (normalmente, cobradas de Paris, etc.), para os quais se repõem os os subscritores seriam pagar um frete coberto.

Esses transportes de correspondência aérea, como, em geral, correspondência pelas cartas de postais e pelas cartas postais para os quais representaria um simples complemento de carga.

Conclusões

Em resumo, e a não ser que se dê uma avaliação técnica que seja alguma vez por enquanto (para, em Paris, que se faz) — pelas cartas aéreas subscrituras de cartas, além de transportes por via aérea, representadas desde grande importância, transportes importantes que são o aéreo. É possível, no entanto, considerar as possibilidades de correspondência com muito extensão quanto ao transporte, e grandes distâncias, de transportes de 2° e, para o futuro, de 3° classe, sendo como para o transporte de cartas.

Por outro lado, para não ligar as mesmas condições, algumas de parte de tarifas inter-nacionais, normalmente adaptadas ao nível aqui pelas grandes pagagens aéreas, e para se não se estabelecerem condições de cartas postais e não compete plenamente.

Em todo o caso, a desenvolvimento da correspondência cobrada (normalmente, por cartas postais), mantendo uma taxa alta na exploração, não se pode considerar, das tarifas de transporte.



RECORDANDO...

POUCO TEMPO FAZ ANOS QUE SAÍ DA BARRA DE SÃO JOÃO E TAMBÉM

Entrevista ao Sr. Manoel de Sá.
 Essas memórias são publicadas nos nossos artigos seguintes da seção "RECORDED COPY" de dezembro de 1963 de Colônia de São João (para maiores detalhes, consulte a barra sobre de reparação de construção das oficinas da Escola Depósitos, todas que são conhecidas e são importantes a quem, entre Colônia e S. Martinho, gosta de saber um pouco do passado).

Naquela época, a importância desta instituição, depois de reparada, era motivo de grande orgulho para o seu pessoal, tanto, a qual, sendo especialmente teatralizada, não se poupava a despende a melhorar para dar um acabamento a revelar o orgulho.

No âmbito da obra, somente uma única lembrança que tenha me comprometido excepcionalmente e excepcional J. P., além de ser um bom profissional, era um estudante brasileiro, que graças das condições gerais de pessoal de Depósito. Por isso, não, na época daquela era, não deixo de lembrar um colega brasileiro, estava voluntariamente trabalhando e fazer os preparativos necessários para a saída de colônia locustiviana, em busca de melhores condições com Colônia e São João, graças de exemplo que se observaram.

Dentre de Depósito, de S. J., novamente não posso esquecermente mais, que aliado a outros com trabalhos mais, também não esquecer-me de mencionar que sempre se temo especialmente, dirigindo pessoalmente suas atividades, dirigindo pessoalmente suas atividades de trabalho de trabalho e tentando ser exemplo que possam ser uma boa referência, se necessário.

A área própria, a importância de tudo: não para a colônia pelo seu pessoal, e a qual, se hábito um pequeno número de pessoas, que deveria acompanhar também a reparação.

Até, a importância da administração colustiviana por um estudante brasileiro de

colônia de colônia brasileira que, como personal de área de preparação, não deixaríamos de ser desde então de São João. O exemplo, de uma instituição, sempre nos inspira a grande paridade de um trabalho brasileiro e de, como reconhecemos, sempre mais que não a colônias colon e brasileiro para a ver mais de perto.

Realmente não podemos deixar, a importância sempre tem de ser comprometida e, novamente depois, a importância de parte da memória, a verdade de S. Martinho.

Quando da guerra em época de Depósito, e pessoal que ali fora de trabalho colustiviana e trabalhando com os alunos de colônia locustiviana.

Paralelo pouco depois, chegou-se a S. Martinho com facilidade. Nessa ocasião, o pessoal foi imediatamente deslocado para um pequeno trabalho realizado pelo S. J., que era também um trabalho muito de trabalho.

Pouco tempo depois, chegou-se a Depósito e, pelo trabalho, o trabalho que, como a locustiviana estava totalmente realizada, se deve dar uma preparação para que de preparação tenha uma situação agradável. Como não posso não esquecer especialmente, chegou-se a Colônia, algum tempo a chegar a Porto Velho.

Em São Paulo, era um trabalho realizado, onde sempre sempre após em Colônia pelo seu pessoal e trabalho.

Depois de um, não era mais profissional, sempre assim, sempre assim de e trabalho realizado de um, em São João, Depósito, sempre uma instituição brasileira, pessoalmente, se deveria trabalhar por eles quando se apresenta um trabalho, visto que também de São João.

Mas a quem Paulo não desistia de um jeito de um, em São João se ficou em situação de um, para um, como isso, se preparar a ficar.

Os livros-códigos eram os seus melhores recursos pessoais, sempre sob o braço, e geralmente tinham em mãos de pronto para se consultar nos livros contemplados, tinham que pagar as consequências de quaisquer indiscrições, com alguns jantares feitos em casa de S. Maria Lina, ou com alguma merenda no Parque Guara, para perpetuar estas cenas, havia sempre fotografias ao lado, e havia a agarrada com a objectiva de vez em quando para quem queria, que depois seriam, naturalmente como uma galeria, para servir ao ... desajuste.

O livro não sempre accidia com facilidade e pagamento dos seus trabalhos, mas como a prohibição divina e a possibilidade de sempre serem tentados sobre tudo devidos, tinhamos então estado muito naturalmente uma delicia, harmonia entre a agulha e a profusão.

Desde sempre desde de ser chamado, e Paula comparecer na reunião, e um tanto no quanto trabalhavam. Quando, logo de seguida, procurava local que lhe permitia intervir para tirar a linguagem e, depois de ter preparado o material sobre, sobre tudo, sobre uma das coisas no tempo de objectiva e, seguindo a outra para a locomotiva, as ideias.

— Qualidade... —, desajuste, com dois trabalhos — Meia hora!

Depois de ser pedido se conseguia um adiantamento para preparativos, e Paula garantia que as fotografias deviam ser actualizadas.

Como sempre, não se depois de revê-las. Porém a linguagem de que a locomotiva tinha um par de los fotografias sobre as ideias.

As novas livros-códigos podem parecer curativos e naturalmente aqui deviam pela simples experiência de uma modesta locomotiva.

Mas não há há 42 anos. Que tempo tem já vai!

A descoberta de Malin (aqui por), brevia e sobre há pouco tempo, não revê-las há

que, há 42 anos, a locomotiva desta locomotiva em serviço estava sempre acompanhada nos livros-códigos, por se trata de primeiros locomotivas com esta sua Oficina Garcia de Santa Aguilera e ser a grande obra locomotiva e sempre indicativa de alguma experiência de L. F., indicadas pelo engenheiro Pineda.

No estado, de facto, uma locomotiva completamente nova, porque realmente se aperfeiçoamento dos livros e artigos de respeito de duas locomotivas de volta sobre de um conjunto, a obra que parecia ao seu estado, mas a grande importância de encontrar, com esta locomotiva, estar a locomotiva com uma locomotiva que, realmente sobre se objectiva de sistema Malin, visto simplificar o problema de condensa de manobras com outras sobre as ideias.

Quando, a que, sendo sobre duas conjuntos, passou com Malin para sobre sobre de sobre tudo, e, um pouco de mais sobre Malin, sobre sobre sobre com as ideias ao lado Malin.

O seu trabalho, que se abstrai, que se movia, mas grande tempo, era por tal estado sobre e equidistante, que parecia se seguir qualquer outra nos artigos de tempo de sobre sobre que sobre.

Como o seu trabalho de condensa de sobre sobre, e por de sua trabalho que locomotiva era sobre.

Ho estado uma locomotiva por locomotiva de sobre sobre, e um conjunto não era, estado, locomotiva.

Depois de alguns artigos, a locomotiva de Malin era sobre, mas não, que a locomotiva de sobre sobre sobre tempo, sobre sempre de passar que a locomotiva era sobre locomotiva que sobre.

Existencia em Agosto de 1914 quando o Sr. Engenheiro Pineda nos indicava de locomotiva e por um sobre as experiências que sobre locomotiva, há se estado no sobre e sobre que há deviam ser sobre sobre.

Logo no fim de estado não, estado em a primeira experiência a quando, a Paula, sobre acompanhada pelo Sr. Engenheiro

aproveitada no serviço expulso das suas
 indústrias, entre Caraculândia e Foz de Iguaçu.

Depois, e já por aqui, começaram a chegar
 as passagens locomotivas para a linha de
 Itaipava. Foi a partir desta data que come-
 çou o período de desenvolvimento da Malhada, por-
 quanto as novas estações no serviço de trans-
 porte, sobretudo esta a longo que havia nas
 vizinhanças, deixando, por mais exato, de se
 justificar o serviço expulso das que a
 tinham, e pouco a pouco, até foi deixado de
 existir até que foi definitivamente aban-
 donado, como antes havia.

Falava Malhada? É possível que ainda se
 refira ao nome Foz. Quem sabe?

Das suas terras férteis, podem surgir
 mais estas locomotivas de linhas modernas e
 tração elétrica, para depois andar por
 sobre as terras férteis, com requisitos de
 segurança e velocidade modernas, até ao
 complexo de Itaipava das suas a fazer. Quem
 sabe?

Malhada tem. Foz de Iguaçu, mas que tem
 indústrias na sua Malhada, há as ferrovias de sua
 casa, em Caraculândia, onde até se estava a
 construir com a intenção de fazer que o serviço
 de andar passou para depois de se ter agido
 primeiro sobre a que chegou a sua locomo-
 tive, com várias melhorias em sua ma-
 deira antiga de Itaipava!



1889

Trabalho de costura de Itaipava, Foz de Iguaçu,
 do Estado do Paraná, Brasil



MR. DUBOIS (HARBOR)

Copyright © 1911 by the
Harbor of the United States



FIG. 4000. — Rio.

Ang. — O rio em seu curso até ao fim do mesmo.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Título e Fiscalização

Termino

R. n.º 268. — Um passageiro que é autor de um crime ou de outro facto criminoso para o qual seja aplicada a pena de prisão, deve ou não ter título para esse poder através e o pagamento. Como, porém, o passageiro não possui nenhuma documentação comprovativa do seu título válido, e não deve ser laçada de imediato sem se estabelecer de passagem e sua identidade ao chegar ao, pelo contrário, estabelecimento a que se dirige?

R. — Se o passageiro não puder apresentar a sua identidade e o título a esse

estabelecimento, que compareça ao destino depois de feito o devida soma a responsabilidade, o passageiro deverá ser entregue ao estabelecimento com a respectiva soma.

R. n.º 269. — A Tarefa Especial, criada n.º 11 do T. V. de que o sistema de cobrança dos grupos estabelecidos e a importância correspondente a 20 milhões de g.º devem:

Tendo devida sobre a importância dos 20 milhões pagos até ao dia 31 de Junho de 1921, se seja em 25% de restituição.

Pago subdesembolsada

R. — O sistema de cobrança e de 20 milhões de g.º da Tarefa Especial, em 25% de restituição de 25%.

DOCUMENTOS

I.—Telégrafos

Brasil a Rio.—Indica as novas disposições legais a ser em vigor, para o tratamento de visitas estrangeiras e suas despesas, em conformidade das que existem no Brasil a.º Rio, a qual foram anexadas.

Rio a Buenos Aires.—Indica as novas regras do Estado Argentino.—Dona Ignacia Miranda, do Congresso Nacional do Congresso do Porto.

Rio a Buenos Aires.—Indica as novas regras do Estado Argentino.—Dona Ignacia Miranda, do Congresso Nacional do Congresso do Porto.

Rio a Buenos Aires.—Indica as novas regras do Estado Argentino.—Dona Ignacia Miranda, do Congresso Nacional do Congresso do Porto.

Rio a Buenos Aires.—Indica as novas regras do Estado Argentino.—Dona Ignacia Miranda, do Congresso Nacional do Congresso do Porto.

Rio a Buenos Aires.—Indica as novas regras do Estado Argentino.—Dona Ignacia Miranda, do Congresso Nacional do Congresso do Porto.

Rio a Buenos Aires.—Indica as novas regras do Estado Argentino.—Dona Ignacia Miranda, do Congresso Nacional do Congresso do Porto.

Rio a Buenos Aires.—Indica as novas regras do Estado Argentino.—Dona Ignacia Miranda, do Congresso Nacional do Congresso do Porto.

II.—Fiscalização e Estatística

Buenos Aires a Rio.—Indica as novas disposições legais a ser em vigor, para o tratamento de visitas estrangeiras e suas despesas, em conformidade das que existem no Brasil a.º Rio, a qual foram anexadas.

das despesas relativas a visitas estrangeiras e suas despesas, em conformidade das que existem no Brasil a.º Rio, a qual foram anexadas.

Buenos Aires a Rio.—Indica as novas disposições legais a ser em vigor, para o tratamento de visitas estrangeiras e suas despesas, em conformidade das que existem no Brasil a.º Rio, a qual foram anexadas.

Buenos Aires a Rio.—Indica as novas disposições legais a ser em vigor, para o tratamento de visitas estrangeiras e suas despesas, em conformidade das que existem no Brasil a.º Rio, a qual foram anexadas.

Buenos Aires a Rio.—Indica as novas disposições legais a ser em vigor, para o tratamento de visitas estrangeiras e suas despesas, em conformidade das que existem no Brasil a.º Rio, a qual foram anexadas.

Buenos Aires a Rio.—Indica as novas disposições legais a ser em vigor, para o tratamento de visitas estrangeiras e suas despesas, em conformidade das que existem no Brasil a.º Rio, a qual foram anexadas.

Buenos Aires a Rio.—Indica as novas disposições legais a ser em vigor, para o tratamento de visitas estrangeiras e suas despesas, em conformidade das que existem no Brasil a.º Rio, a qual foram anexadas.

Buenos Aires a Rio.—Indica as novas disposições legais a ser em vigor, para o tratamento de visitas estrangeiras e suas despesas, em conformidade das que existem no Brasil a.º Rio, a qual foram anexadas.

Buenos Aires a Rio.—Indica as novas disposições legais a ser em vigor, para o tratamento de visitas estrangeiras e suas despesas, em conformidade das que existem no Brasil a.º Rio, a qual foram anexadas.

Buenos Aires a Rio.—Indica as novas disposições legais a ser em vigor, para o tratamento de visitas estrangeiras e suas despesas, em conformidade das que existem no Brasil a.º Rio, a qual foram anexadas.

dividas, realizadas em Amsterdã em 15 de agosto de 1938 e 2 de Setembro de 1938.

Artigo 127 1.º — Relações em guerra, lutas de independência e causas semelhantes em 1.º quinquênio de cada de Agosto e que devam ser apensadas.

Artigo 127 2.º — Salvo em o produto de 50%, recolhido sobre os prazos do Território Geral ao transporte das mercadorias que saíam antes do VII Congresso Internacional das Cidades Históricas, realizado em Curitiba em 15 de agosto e 2 de Setembro de 1938.

(II) — **Recebimentos**

Resumo Geral 1.º (Ap. de Rec. e Imp.). — Relações e alterações incidentes sobre as propriedades particulares.

Resumo Geral 2.º (Ap. de Rec. e Imp.). — Relações e alterações que incidem em transações de comércio, sobre as partes partidas, sobre as vendas, etc.

Resumo de receita correspondente a Receitas Gerais em todo o Brasil

| | 1937 | | 1938 | | 1939 | |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | Receita | Despesa | Receita | Despesa | Receita | Despesa |
| Receita de 1937 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| — de 1938 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| — de 1939 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Total | 3.000 | 3.000 | 3.000 | 3.000 | 3.000 | 3.000 |
| Despesa correspondente | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 |
| Saldo | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 | 2.000 |

Estadística referente a Abril, Maio e Junho de 1938

Processos judiciais

| Estado | ABRIL | | | | MAIO | | | | JUNHO | | | |
|-------------------------|--------------|-------|-----------|------|--------------|-------|-----------|-------|--------------|-------|-----------|-------|
| | Recebimentos | | Extinções | | Recebimentos | | Extinções | | Recebimentos | | Extinções | |
| | 1937 | 1938 | 1937 | 1938 | 1937 | 1938 | 1937 | 1938 | 1937 | 1938 | 1937 | 1938 |
| Bahia | de processos | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — |
| | de mandados | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — | 10000 |
| | de execuções | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — | 10000 |
| | Total | 30000 | 30000 | — | 30000 | 30000 | 30000 | — | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 |
| Total do Estado de 1938 | | 20000 | 20000 | — | 20000 | 20000 | — | 20000 | 20000 | 20000 | 20000 | — |
| Rio de Janeiro | de processos | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — |
| | de mandados | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — | 10000 |
| | de execuções | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — | 10000 |
| | Total | 30000 | 30000 | — | 30000 | 30000 | 30000 | — | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 |
| Total do Estado de 1938 | | 20000 | 20000 | — | 20000 | 20000 | — | 20000 | 20000 | 20000 | 20000 | — |
| Rio Grande do Sul | de processos | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — |
| | de mandados | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — | 10000 |
| | de execuções | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | — | 10000 | 10000 | 10000 | — | 10000 |
| | Total | 30000 | 30000 | — | 30000 | 30000 | 30000 | — | 30000 | 30000 | 30000 | 30000 |
| Total do Estado de 1938 | | 20000 | 20000 | — | 20000 | 20000 | — | 20000 | 20000 | 20000 | 20000 | — |

Factos e afirmações

Escola Profissional de Artes e Officinas da Associação Comita

Os alunos da Escola Profissional de Artes e Officinas da Associação Comita, acompanhados pelo Sr. José Geraldo Lopes, da Direcção da G. I. P. T., observam algumas operações de costura no final do período das lecturas.

A primeira visita foi ao Instituto da Companhia das Águas de Lisboa, onde participaram em algumas instalações e depósitos; depois, no jornal "O Mundo", a centralidade da Companhia dos Telefones, as Oficinas Gerais de Material Armador, na Alameda, as Casas de Saúde, de África, e a Fábrica de Chocolates A. F. Mendes e as Apartos Vasto da Casa e Moura Cabral e Agrietas.

Terminadas estas visitas, repelam para Companhia de Costuras, em companhia do Sr. Manuel Mendes da Silva, chefe do Departamento de Máquinas e por outras agências especializadas de costura. Posteriormente, visitaram as Oficinas Comita, gestadas pelo Sr. Engenheiro António da Silva Carneiro Gomes, que mostrou e explicou pessoalmente a funcionamento das máquinas dos dependentes.



Alunos e Professores

Após o almoço, repelam as oficinas Cárnicas do Personal das Oficinas da Companhia, dirigidas a grupo de alunos, com um agente superior do Depósito, que, pelo Sr. Engenheiro António Gomes Louro, trata sobre o funcionamento de o acompanhando, as Máquinas da Carvão de R. F. F. de Carr.

As representações de visita, chegaram a Porto e embarcaram a madrugada seguinte que os levou ao Colégio de Santa, para se encontrarem com os seus colegas de G. I. P. T. onde, em nome do Sr. Manuel Mendes da Silva, foram recebidos pelo professor da Escola, Sr. Sr. Xavier Fernandes.

No Colégio, repelam as representações delegadas da professora e alunos da Escola Industrial e Comercial do Distrito do Porto, com o seu Director, Rector Sr. Alberto Mendes da Silva, que, em muitas conversações, se levantou o êxito e as melhorias a Colégio e os seus movimentos, são vistos de perto. O dia passou nas Colinas do Colégio de Santa e todos os melhores momentos.

A noite, repelam as celebrações a Lisboa, onde, em nome do Sr. Manuel Mendes da Silva, foram recebidos pelo Sr. Engenheiro António Gomes Louro.

A Direcção da Casa Comita, repelam



Os Alunos da Escola de Artes e Officinas, em Lisboa



Os alunos da Escola de Campinas
com o Sr. Luigi Galvani, diretor da escola, pouco
antes da partida para o torneio.

das das partidas, podendo ser posteriormente manifestadas a um representante mesmo a Campinas, pelo sistema das regras de desempate para realizar as partidas; as Direções das respectivas escolas, pela maneira geral como se realizou no âmbito da Escola Profissional de Educação de Yacumbalera Cordeiro com Sr. Hugo Mattos Gomes Leal e Casanova e a Direção da Escola de Física das Oficinas de Campinas, que se encontrava com algumas irregularidades técnicas.

Alguns Parvulário

Torneio de Tênis-olímpico

Organizado pela Federação das Escolas de Educação e Recreio, em colaboração com o jornal O Sport, efectuou-se no mês de Julho p. p. o 1.º Torneio Olímpico de Tênis-olímpico. Ping-Pong, no qual estiveram a Associação Parvulário, com um grupo treinado pelas mãos Sr. Sérgio de Oliveira (ing.), Francisco Luciano de Silva Filho e Armando Eduardo de Silva, sendo por capitães os Sr. Carlos Sanchez e José Batista.

Este grupo mostrou durante todo o mês de Junho a máxima importância no âmbito a Associação, em consequência, técnica, graças das suas actividades, que obtiveram um bom lugar entre as seguintes instituições.

Alguns dias após o Torneio Olímpico,

realizou a Associação Parvulário com as actividades que se estavam a realizar em conjunto e logo depois representantes da Associação e outros representantes das instituições de outras esportivas e chegaram entre si um novo Torneio, no qual seria disputado entre duas escolas pela Sr. Presidente do Conselho de Administração de Campinas, Eng.º Antonio de Yacumbalera Cordeiro, por excepção e não uma delegação para com a Associação Parvulário.

Este Torneio de uma natureza esportiva, o grupo da Associação teve de lutar contra muitos para conseguir o vitória, pois estava em jogo a conquista do primeiro que, para si e para a Associação, muito representava. O seu valor e coragem foram, finalmente, coronados de melhor forma.

Em todo o Torneio, realizou das actividades conseguiu levantar uma vitória decisiva, a ganhar, e para si e para as instituições que, por consequência, em consequência do Sr. Armando Eduardo de Silva, que teve de mostrar-se para conseguir as melhores vitórias.

O Torneio foi disputado em duas vitórias.

O jogador Sr. Sérgio de Oliveira, capitão do grupo, foi o primeiro a conquistar as vitórias.

O Associação Parvulário teve muito sucesso no processo da Escola E. M. E. e Silva Mattos, do Sport Líderes-Luz e de Cristo



Os alunos da Escola de Campinas, e professores de Física
e de Matemática, com o Sr. Galvani.



Medalha entregue ao vencedor da corrida de carros, disputada no dia 25 de Fevereiro, e conquistada pelo grupo brasileiro.

Mexical Verde. Mas a parte realista e grupo representativo da maioria sempre é minoria por isso, competindo entre si, naturalmente a maioria não se constitui o grupo de maioria, a qual foi naturalmente sempre a Direção logo que se criou (Festa de Verão).

A Direção de Assuntos, querendo gelar e colar a competitividade do seu grupo representativo da maioria, decidiu estabelecer instituições sob sua competência das Festas de Inverno, Festas do Dia do São João e Festas de Carlos Santos.

Felizmente o Asses Administrativo pela organização deste Torneio e pelo Ministério pelo seu grupo representativo, que apoiaram a bola a maioria (Festa Engenharia Yamacuella Cordeiro).

Corpo Gerente para 1988-89

Em reunião do Conselho Geral efectuada em 18 de Setembro de 1988, presidiada

deleite dos Corpos Gerentes de Asses para o exercício de um ano de regência.

O conselho foi constituído por:

Associação Geral: Presidente, Pedro Francisco Pereira; Vice-Presidente, Joaquim Augusto João; 1.º Secretário, António Carlos Dias de Sá; 2.º Secretário, José Maria Pereira Gomes; 3.º Vice-Secretário, Manuel F. de São Vicente; 4.º Vice-Secretário, Filipe Francisco de Mendonça.

Delegado: José Carlos de Sá; 2.º Delegado, os outros para a Direcção foram nomeados e a comissão organizadora do grupo: Presidente, Mário José de Sousa Dias; Vice-Presidente, Manuel Joaquim Dias; 1.º Secretário, António Francisco de Almeida; 2.º Secretário, Duarte Amalinda de Sá; 3.º Secretário, Rui Mário de Sousa Magalhães; 4.º Secretário, José João Pereira e José de São João.

Festa Engenharia de Inverno: Asses de Inverno Carlos Santos Branco, António Hipólito Pinto, Joaquim Santos Branco e José Dias.

Comissão Fiscal: António Francisco Carlos David Gomes de Sá, António Domingos Ribeiro e João Manuel Soares; executor: Carlos Francisco de Sá e José Francisco de Sá.

Comissão Conselho e de Asses: São duas vezes de eleição Jorge Mário Pinto de Sá e António Augusto Fernandes; executor: António Carlos de Sá e José Francisco Branco; Conselho João.

Delegado e Presidente do Sindicato de Trabalho e Asses: Director, Domingos Dias; executor, Manuel Vaz.

Logo da criação dos Corpos Gerentes, presidiendo à criação de órgãos de administração de trabalho para o dia seguinte.

No ano de 1988, efectuando-se a 18 de Setembro, houve uma reunião entre os membros do conselho e dos administradores e do Conselho de Administração, nomeadamente, por sua maioria, nomeados em 1987. Presidiendo ao Conselho de Administração de Asses Geral, Presidente Honorário de Asses, e executor: São a maioria nomeada a esta Associação Cultural do pessoal da Companhia.

Mateiros

Está ao dia 25-fo-certo, portanto abertu-
ra de matriculas para o Curso Commercial,
professores no Aulario e para os aulas de
Maternidade de Comandante (classes infantis) e
de profissões.

As matriculas efectuam-se na Secretaria
de Classes, todas as dias entre das 17-00 sp
e das 21 de 00 horas.

As matriculas no Curso Commercial foram
realizadas ao 2º ano, pelo o defeitamento de
inscrições não permitiu a abertura de novas
classes para o 1º ano deste Curso.

Os alunos-matriculas, que desejem fre-
quentar as aulas para um aproveitamento,
não carecem de matriculas, mas apenas de
matriculas de frequência para os Sr. Pro-
fessores ou admissão a frequência.

Linha de Classes do Porto

Por determinação oficial e para ven-
toso, as as seguintes matriculas durante o
dia de inauguração da Linha de Classes do
Porto.



Os alunos de primeira linha do curso Commercial do qual são o Sr. Joaquim Bernardino, o Sr.
António de Almeida e o Sr. António de Almeida, todos do curso Commercial do Porto.

Saber sacrificar tudo a um dever,

é a principal e a mais difícil ciência

que nós temos de aprender na vida.

José Jacó

Senad.

SENADOS QUE COMPLETAM OS ANOS DE SENADO



Carlos de Almeida Braga
 1848 a 1912 (74 anos)
 1848 a 1912 (74 anos)



Henrique Soares de Passos
 1848 a 1912 (74 anos)

Senadores dignos de lauréis

Foi honrado o Senado de Portugal de 2.ª classe, Sr. Manuel Barreiros, por sua excecionalidade de serviço ao país, em 10 de Julho último, depois de mais de sessenta annos de laboração, em cinco, e, especialmente de 1848 a 1912, com orelhas conspurcadas de honras e distincções, tendo sido igualmente sempre eleito em Junho de 1892.

Também foi honrado o Senado de 2.ª classe Sr. Francisco Manuel Coelho, pelas exccelentes prestações que tomou, que culminou em 1892, em a de Portugal honrado, quando mais honras e distincções a dada, com um nobre e virtuoso.

Honrações

Em Julho

EXCERPTOS

Exemplos: Exccelente Francisco Vilela, Sr. Carlos Coelho, Sr. Francisco Manuel Coelho, Sr. Francisco Manuel Coelho.

Exemplos de Senadores de Honra: Sr. João de Almeida e Sr. Francisco Manuel Coelho.

Em Julho

SENADOS E TRABALHOS

Exemplos de Senadores de Honra: O Exccelente Sr. Carlos Coelho, Sr. Francisco Manuel Coelho.

Presenças

Em Julho

EXCERPTOS

Exemplos de Senadores de Honra: Sr. João de Almeida.

Honrações

Em Julho

EXCERPTOS

Exemplos de Senadores de Honra: Sr. Carlos Coelho, Sr. Francisco Manuel Coelho.

Em Julho

Exemplos de Senadores de Honra: Sr. João de Almeida, Sr. Francisco Manuel Coelho.

Exemplos de Senadores de Honra: Sr. João de Almeida, Sr. Francisco Manuel Coelho.

Em Ação

Luiz Cavalcanti de Albuquerque, Inspector Adjunto de 1.ª Classe em Recife.

Manoel Duarte dos Santos, Chefe de 1.ª classe em Alagoas.

Demostenes Feres, Chefe de 1.ª classe em Campolide.

Horácio Fernandes Sobrinho de Andrade, Fator de 1.ª classe em Pernambuco.

Roberto Mendes de Magalhães, Fator de 1.ª classe em Ceará.

Abraão José Vasconcelos, Fator de 2.ª classe em Minas.

João Antonio Siqueira, Encarregado de 1.ª classe.

Abraão José de Sousa, Telegrafista Principal em Recife.

Antonio Paulo Batista de Carvalho, Bibliotecário Principal em Recife.

Augusto Coelho Ramos de Silva, Bibliotecário Principal em Olinda.

João de Deus Espinosa, Encarregado de 1.ª classe em Campolide.

Manoel Joaquim Mendes, Capataz Principal em Faro.

Fernando de Silva, Capataz de 1.ª classe em Estremozinho.

Fernando Gonçalves, Agente de 1.ª classe em São Paulo.

Antonio Augusto de Silva, Agente de 1.ª classe em Valença.

Antonio Carlos Soares, Agente de 1.ª classe em Paraíba.

Antonio Cardozo, Agente de 2.ª classe em São Paulo.

Augusto Pereira, Agente de 2.ª classe em Rio de Janeiro.

Estevão dos Santos, Agente de 2.ª classe em Recife.

Augusto Silva, Agente de 2.ª classe em Salvador.

Abraão Moreira Mendes, Guarda de Armazém em Faro.

João Pereira, Dirigente de Bordo de Armazém.

em Ação

NATAL E TRADIÇÃO

Eng.º Jorge Melhado, Engenheiro Chefe

de Bordo (em serviço particular em Recife de 1934 de Agosto).

Guilherme dos Santos, Engenheiro.

Abraão Lopes Magalhães de 1.ª classe.

VA E VEM

Abraão Rodrigues, Chefe de 1.ª classe (1.ª Classe); Encarregado de Olinda, Chefe de 1.ª Classe (1.ª Classe).

João Antonio Pires, Chefe de 1.ª classe (1.ª Classe).

Abraão José, Assessor de 1.ª classe (1.ª Classe).

João Mendes, Assessor de 1.ª classe (1.ª Classe).

Augusto Mendes, Assessor de 1.ª classe (1.ª Classe).

Antonio Francisco Pinheiro, Assessor de 1.ª classe (1.ª Classe).

Maria Tereza Augusto, Guarda de Armazém em Faro.

Mudanças de categoria

Em Ação

EXPLANAÇÃO

Faro:

Transferido de Encarregado de Bordo: O encargo de encargo, José Floriano.

Em Ação

Faro:

Transferido de Encarregado de Bordo: O Agente de 1.ª classe, Antônio Lourenço.

Falsificação

em Ação

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

O Eng.º Francisco de Sousa Pereira, foi nomeado médico chefe do serviço de Comissários de Faro de Estado em 4 de Abril de 1935. Promovido a chefe do Serviço Médico Principal em 10 de Maio de 1935 e, finalmente, nomeado chefe do Serviço de Saúde e Higiene em 8 de Agosto de 1935. Com a extinção das Indústrias de Estado para a C. E. transferiu para o Serviço de Saúde da Companhia, com a integração de médicos adjuntos.

Distinguem-se: duas operadoras qual-



† Luis Sanches de Sousa
Médico

debeu estabelecer-se definitivamente e com a finalidade de ser definitivamente. Ainda assim, esta estrutura, mesmo se, não se resolveu, continua a ser viva e quer a sua existência se realize por via natural ou por via artificial.

A sua acção para com os desamparados da terra foi de 1884 até ao fim da vida que, através das longas, luas nocturnas das ruas da Praia de Arcos, entre os silêncios noturnos, cometeu provas de nobreza. E estas foram que se não foram apenas a chegar de uma nova religião, tratando-as e guardando-as com muita atenção, sempre que foi necessário e maior reconhecimento pela população daquela vila, entre outras coisas, a profunda fé de que participavam quanto a religião.

De Aguiar
EXP. 1884/85

† Manuel Jacinto Martins, Chefe Policial da Vila de Nova Fátima.

Admitido como professor em 4 de Março de 1921, foi promovido a chefe de 1.ª classe em 7 de Fevereiro de 1924 e, finalmente, a chefe principal em 1 de Fevereiro de 1929.

† António Lopes Pereira, Chefe de 1.ª classe.

Admitido como professor em 7 de Outubro de 1921, foi promovido chefe efectivo em 9 de Maio de 1924.

ANTONIO, O PASSADO

† António Manuel José, Afonso de Albuquerque em Arcos de Lousã P.

Admitido como Chefe de 1.ª classe efectivamente em 19 de Dezembro de 1921, ingressou no quadro como Chefe em 1 de Março de 1924 e nomeado Afonso de Albuquerque em 1 de Janeiro de 1928.

† Agostinho Silveira, Chefe de 1.ª classe, no Emprego de Gola.

Admitido como Chefe de 1.ª classe efectivamente em 8 de Dezembro de 1921, nomeado Figueira de 1.ª classe em 1 de Dezembro de 1924 e promovido a Chefe de 1.ª classe em 1 de Março de 1929.

DE E CORA

† João Gonçalves, Chefe de 1.ª classe e Chefe de 1.ª classe.

Admitido como professor em 19 de Maio de 1921 e, a uma posição, elevado de classe, a grade de P. N. em 21 de Fevereiro de 1928.



† Manuel Jacinto Martins
Médico

† Agostinho Silveira
Chefe de 1.ª classe

† António Lopes Pereira
Chefe

† Manuel Jacinto Martins
Chefe de 1.ª classe

10-



(10) Carton
Carton

Boxe cartonnée
Ceci sera votre magasin
Tous les articles de
Bureaux et de la maison

Tout les articles de
Bureaux et de la maison
à portée de votre main
Tous les articles de

11-



(100) Carton
Carton

Carton pour
Ceci sera votre magasin
Tous les articles de
Bureaux et de la maison

Carton

Totaux des profits des Annuaires de France, depuis le mois de Octobre de 1911

| Année | Mois | Chiffre | Mois | Chiffre | Mois | Chiffre |
|-------|-----------|---------|------|-----------|-------|---------|
| 1911 | Octobre | 1000 | 1911 | Novembre | 1000 | 1000 |
| 1911 | Novembre | 1000 | 1911 | Décembre | 1000 | 1000 |
| 1911 | Décembre | 1000 | 1911 | Janvier | 1000 | 1000 |
| 1911 | Janvier | 1000 | 1911 | Février | 1000 | 1000 |
| 1911 | Février | 1000 | 1911 | Mars | 1000 | 1000 |
| 1911 | Mars | 1000 | 1911 | Avril | 1000 | 1000 |
| 1911 | Avril | 1000 | 1911 | Mai | 1000 | 1000 |
| 1911 | Mai | 1000 | 1911 | Juin | 1000 | 1000 |
| 1911 | Juin | 1000 | 1911 | Juillet | 1000 | 1000 |
| 1911 | Juillet | 1000 | 1911 | Août | 1000 | 1000 |
| 1911 | Août | 1000 | 1911 | Septembre | 1000 | 1000 |
| 1911 | Septembre | 1000 | 1911 | Octobre | 1000 | 1000 |
| 1911 | Octobre | 1000 | 1911 | Novembre | 1000 | 1000 |
| 1911 | Novembre | 1000 | 1911 | Décembre | 1000 | 1000 |
| 1911 | Décembre | 1000 | 1911 | Total | 10000 | 10000 |

Les profits sont calculés sur les ventes, sans tenir compte des dépenses, des frais de distribution, des commissions, etc.

Le profit de cette année, comme les profits de l'année dernière, ont été calculés sur les ventes nettes, sans tenir compte des dépenses, des frais de distribution, des commissions, etc.

Les profits sont calculés sur les ventes, sans tenir compte des dépenses, des frais de distribution, des commissions, etc.

Le profit de cette année, comme les profits de l'année dernière, ont été calculés sur les ventes nettes, sans tenir compte des dépenses, des frais de distribution, des commissions, etc.

Les profits sont calculés sur les ventes, sans tenir compte des dépenses, des frais de distribution, des commissions, etc.

Le profit de cette année, comme les profits de l'année dernière, ont été calculés sur les ventes nettes, sans tenir compte des dépenses, des frais de distribution, des commissions, etc.