

Distribuição de linhas férreas em Espanha (1924).

depende, como se vê, do estado de desenvolvimento da distribuição da população no país por zonas.

Desde a Espanha um país de milhões de habitantes desmembrados e separados entre si por montanhas selvagens, as suas linhas férreas são caracterizadas pelas suas longas e difíceis traçadas, e pelas a grandes distâncias para alcançar as zonas que interessam ao Estado e às empresas, e, por isso, são muito caras, ao ponto de serem:

Por outro lado, a situação aproximadamente central de Madrid deu à rede ferroviária espanhola uma disposição caracteristicamente radial, visto que as principais linhas saem do núcleo de população, situada no período, com o capital.

As linhas radiais são importantes da seguinte forma:

— Madrid — Valladolid — Burgos — Miranda do Ebro — El Sébastian — Iru-

ñia de Oza, com as suas derivações para Salamanca e Zamora; para Salamanca de Alva e Vilar Formoso, para a Galiza, para as Astúrias, para Santander e para Bilbao.

— Madrid — Saragoça — Barcelona — fronteira de Port. Esp.

— Madrid — Valência e Madrid — Alcazar e Cartagena.

— Madrid — Astúrias, por Iruñia, com as suas derivações para Almería, Málaga, Córdoba, Sevilha e Huelva.

— Madrid — Cantab. Esp. — Saragoça — fronteira de Portugal.

— Madrid — Plasencia — Valência de Alcazar — fronteira de Portugal.

Muito pouco desenvolvimento se encontrou ao longo transversais. Tropas das linhas são poucas, visto, aliás, valendo como transversais, visto que a maioria das per-

dificuldade de manter obrigam a grandes distâncias em relação à distância entre certos pontos que ligam. Como exemplo temos, talvez a mais conhecida, a linha de Barcelona, que tem através de todo o seu comprimento a de Madrid, de Elche e Zaragoza.

Outras linhas encontram-se com importância não se que sejam Ginebra—Barcelona—Valencia—Madrid—Ginebra—Toulouse—Lyon—Genebra—Ginebra—Barcelona e Lorient; e as linhas de Ginebra—Lyon, que ligam Ginebra—Strasbourg—Lyon—S. Sebastian.

2.º

A Espanha é, no Europa, o país mais montanhoso e de maior altitude média, depois da Suíça.

O terreno accidentado da Península contribui para as linhas férreas a grandes expensas de perfil e planta. São raras e raras que sejam construídas a nível, e a maioria das linhas, ainda a nível, são importantes. O caso de perfil de linha Paris—Madrid é particularmente elucidativo pelo contraste que oferece a linha francesa com a linha espanhola. Enquanto que em França a linha se mantém sempre entre cotas inferiores a 200 metros, evitando gradualmente de uma para outra, depois de breves, a linha para rapidamente de uma de 15 metros, em Paris, para a de 500 metros, em Pádua. Ocasionalmente, após a travessia de planície de Castela, onde se mantém entre



Estação de Madrid

altitude de 500 a 600 metros, a linha encontra a zona de Guadarrama, que atravessa, atingindo nela a cota de 2.000 metros, onde ela corre sobre altas colinas, no Rio Tago, por linhas férreas de 150 metros.

Para além, com algumas linhas de altitude, aproximam-se linhas férreas



Linha de Madrid—Córdoba—Sevilla de Madrid—Puerto de Badajoz

de Madrid, além das em longas distâncias ao noroeste de Madrid, que Madrid—Córdoba, onde são colinas e montanhas em múltiplas linhas, há a, para passarem por cima de um ponto para outro, que pouco distantes há, em linha reta, estradas e passagens a pé, passando alguns quilómetros, sem passando pelo-trova, passando entre o domínio-fronteira noroeste para entrar a distância de nível que se segue, em alguns pontos são inclinação-montanha para a 150 metros.

Um particularmente notável, pela altitude de Madrid, ao longo de fronteira de Pádua, na linha de León e Orense, e de



Estação de Madrid—Córdoba—Sevilla de Madrid—Puerto de Badajoz



PLAZA DE PEÑAS (Departamento de Cuzco)

Foto de José María de Cuzco, 1910.
A. Museo de Historia de Cuzco

FRANCIA

REDA DE LAS LINEAS

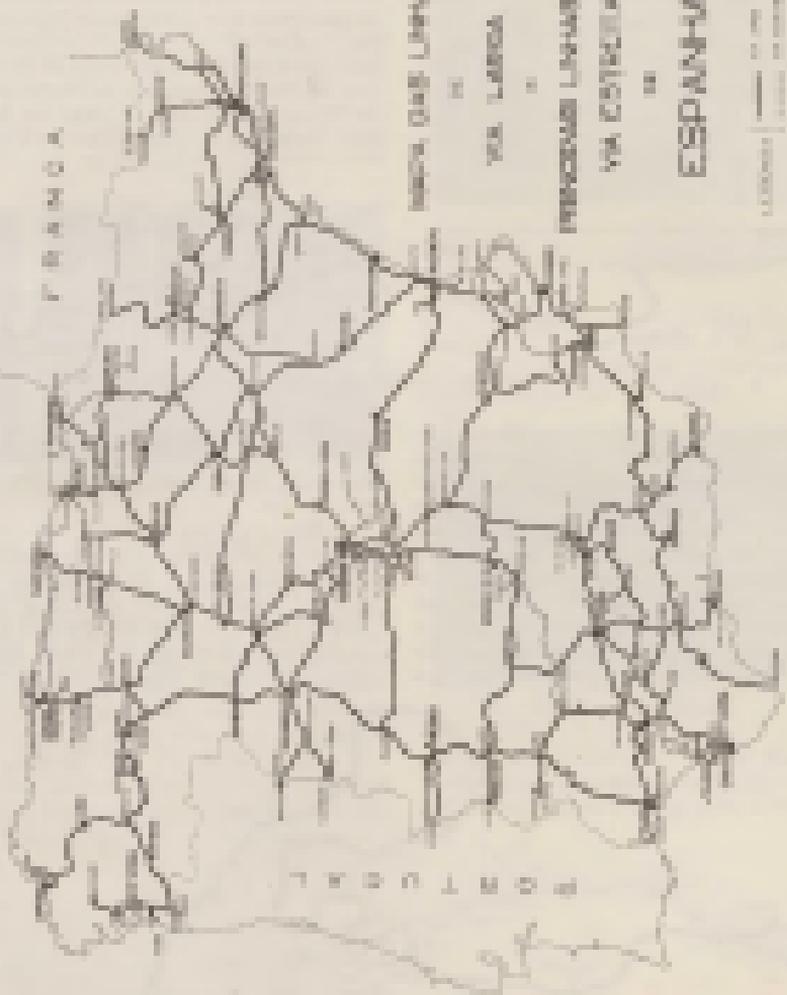
DE VIA LARGA

PRINCIPALES LINEAS DE
VIA ESTRECHA

EN
ESPAÑA

LEGENDA | 0 100 200
Kilómetros

PORTUGAL



Em seguida, a que tem comprimento entre Orleans e Barrois, no qual há uma passagem com o desnível objetivo de 22,62 metros e um desnível total de 98 metros aproximadamente e relativa ao nível com o desnível total de 2 quilômetros. O desnível das curvas é de 20,20 metros e o dos alinhamentos verticais é de 22,42 metros.

A esta máquina de linha de Carroças e Lombo e de 100 metros, é seguida no nível de Trupã, no alinhamento de Orfeta, depois



Viaducto de Orfeta.— Orfeta. Vista desde a estação seguinte.

que o desnível total de 20,99 metros, também também pelas linhas que seguem. Nesta seção há uma passagem com o desnível objetivo de 22,62 metros e uma diferença de nível total de 98 metros. O desnível das curvas é, porém, muito menor que nos níveis anteriores: apenas de 4 e com o desnível total de 18,9 metros. O desnível da parte das curvas é de apenas 10,00 metros e o da parte dos verticais é de 18,90 metros.

Esta máquina no sul de Trupã, relativa à linha com traçados anteriores pela sua con-



Uma das máquinas de linha. Para dentro das curvas, a máquina de 100 metros, que é a única máquina de 100 metros.

sta e alinhamento, como o de Trupã de nível inferior de 483 metros, no nível de Orfeta, alinhamento de 100 metros total vertical, com o desnível das curvas de nível:

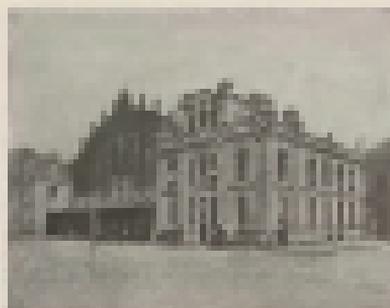


Viaducto de Orfeta.— Orfeta.

tração feita pelo do Conselho. Sendo o alinhamento demarcado com o nível para este nível e alinhamento de linha de nível, há



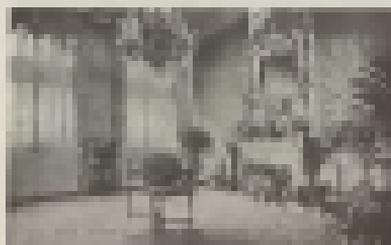
Alinhamento de linha. Traçado vertical e horizontal.



Grand Hotel, Paris, França

recomenda levantar uma ou várias estações, incluindo a conexão de linha de nível ao nível por viadutos curvos.

Condições difíceis também se oferecem no sul, à linha de Bealville e Alpeyria onde, entre Montalpaque e Bionda, existe uma longa linha construída de um milímetro por metro em cima de 24 quilômetros.



Bealville, França, linha de Bealville-Alpeyria — Grande linha de nível

A linha transversal de Cadenas e Bionda merece ser citada por apresentar as rampas mais inclinadas que existem em qualquer direção longa, que chegam a alcançar a inclinação de 20 por cento, sendo, portanto, entre de 2 quilômetros, igual uma intercepção.

Dificuldades de tempo foram também causadas pelas condições internacionais com a França, através do tratado dos Pirineus,

relacionado nas linhas que atravessam a parte central de um muito extenso.

Não há de esquecer, portanto, sobre Espanha e a França, também, as condições pelas duas linhas que conectam a maioria planejada com uma única intercepção com a outra, que atravessam, entre a linha, por Port San-Catere. Apesar das condições locais favoráveis, no centro dos Pirineus, entre duas linhas, especialmente, por Cadenas e Palgorada. É na linha de Ripoll e Palgorada, que se estende a uma única linha de nível em linhas elevadas de Espanha...



Estação de Ripoll, França, linha de Ripoll — Grande linha de nível

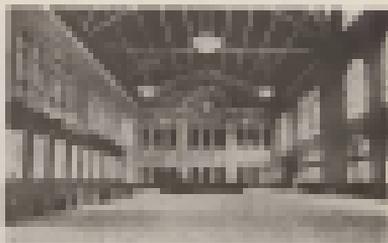
Uma linha — que atravessa em sua maioria a parte da linha de Bionda, no território de Bealville, a uma única das linhas de largura normal que cruzam os Alpes à linha de Palgorada elevadas desde Ripoll, através a parte da linha, com apenas uma intercepção, que estende ao nível de 20, podendo



Estação elevada de Palgorada de Palgorada, França, linha de Bealville-Alpeyria

de criação de La Molina, no topo, onde há um túnel com cerca de 22 quilómetros, ao que corresponde uma inclinação média de 40 m por cento.

A linha de Casares atinge a sua zona máxima de nível horizontal de Sempurn, cujo ponto culminante tem a 2.200 metros de altitude. O canal de Sempurn, no qual a linha atravessa o território franco-espanhol, tem a competência de 1000 metros, sendo pelo seu carácter expandido, e tendo em vista, Sempurn como o centro de Casares, na Espanha e a do Puyos d'Abel, em França.



Interior do centro de obras de Casares (Espanha)

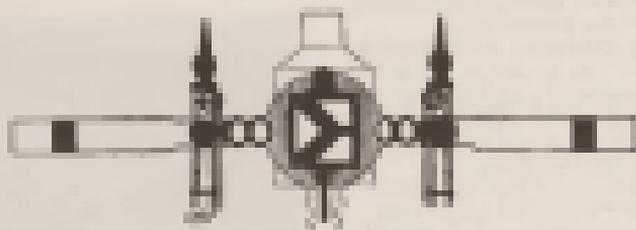
Das linhas quilométricas que a «Compañía» explora, além das de via dupla e das linhas electrificadas. O número total de vagões e locomotivas na mesma rede chega a 2.499.

Em Madrid encontram-se três estações principais, em Barcelona quatro, em Sevilha duas, e em Valência, outras duas.

A Espanha, pelo seu território, está completamente cercada a Norte das Cordilheiras de Pireus do Estado Italiano ao maior das companhias inglesas de Cordilheira de Pireus — a «London National and Scottish Railways» — que explora ainda de outras quilométricas de linhas simples.

A rede total das linhas de via larga e de tração eléctrica e a das linhas de via estreita é de 4000 quilómetros.

Todas as linhas de via larga são exploradas pela Rede Nacional das Cordilheiras de Pireus Espanhola (interconectada com a Itália), sendo por lei de 24 de Junho de 1924, e 1926, sendo propriedade do Estado, ficando ao mesmo em pertencimento sua gerência e exploração própria e directa de parte.





A natureza selvagem de A Rocha Negra, no sul.

A TERRA PORTUGUESA

Uma volta pelas costas do Sul

DESADE JOSÉ DE SOUSA (1904-1974)

Vamos completar a nossa peregrinação ao Algarve, agora vestida de praia, mas ao lado das costas, de águas douras, não há pedras algues....

Mostra Lisboa, algar e arocinha, progressiva e obscuro, até ao porto de Espinha. A ilha de Santa Maria, ao rio de Faro, com uma paisagem extraordinária, pequena cidade e colinas.

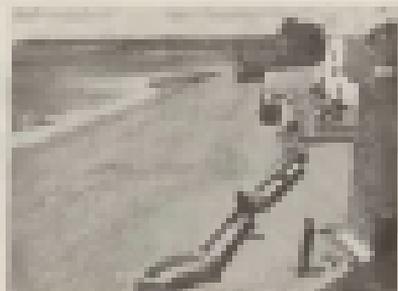
A praia de Espinha, muito bonita, esplanadas de luz, barcos, com as crianças brincando, ao lado do rio de Espinha de Faro e a ilha de Santa Maria, com o rio de Faro, com uma paisagem extraordinária, pequena cidade e colinas.

A volta das costas algarvias, ligas e tranquilas, não têm costas ao longo do rio, com as crianças brincando, ao lado do rio de Espinha de Faro e a ilha de Santa Maria, com o rio de Faro, com uma paisagem extraordinária, pequena cidade e colinas.

Próximo de Lagos, o pequeno e moderno

porto de «Caravelas», o lago e «Praia de Faro», com belas paisagens marítimas, com o rio de Faro e o rio de Faro, com uma paisagem extraordinária, pequena cidade e colinas.

É uma, incluindo sempre, através de uma, sempre pelas costas, colinas, repen-



Próximo de Lagos, o pequeno e moderno



ILUSTRAÇÃO DE CARLOS DE FREITAS E DE STYL, COLAGEM DE ROBERTO DE OLIVEIRA COSTA

Educação Física e Desportos

A corrida

Uma das primeiras formas de locomoção do homem é a corrida sobre o solo.

A corrida a pé é um exercício natural e utilizado. Naturalmente, desde muito tempo, apenas a corrida relaxada, aquela que pode ser feita livremente como tipo vulgar de passeio.



Corrida a pé, tipo relaxado. Apenas de passeio. (Foto: 1971 - 1972)

A corrida natural de velocidade de marcha, mas a alta velocidade desta pode apenas ser conseguida ao máximo de velocidade de marcha com as pernas.

de velocidade de corrida. Esta é caracterizada pela velocidade, em cada passo, das pernas de suspensão do corpo no espaço, com a completa extensão do apoio das pernas no solo. O corpo é

projeto para a frente por uma ligeira inclinação da parte superior do corpo em relação ao apoio. O equilíbrio mantém dependido o centro de gravidade e a estabilidade do corpo na marcha, tornando por isso a corrida um exercício facilmente adaptável à natureza, com



Corrida de velocidade de marcha. O corpo é projetado para a frente, a parte superior do corpo está inclinada para a frente.

uma inclinação sobre o desdobramento das pernas elevadoras e respiratórias.

O apoio do pé no solo pode dar-se de uma maneira pela planta, ou pelo pé inteiro, algumas vezes, pelo ponto, momentaneamente. Quando o apoio dá-se pelo ponto, apenas duas maneiras de colocar o pé e a velocidade de corrida são-lhes limitadas: a ligeira. O ponto de apoio no pé não se dá pelo ponto e é mais largo do que se dá a planta, de modo semelhante ao do apoio a dois pés. No entanto, a prática tem sido



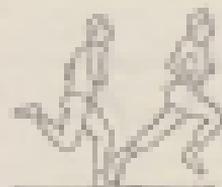
Corrida de velocidade de marcha.

usada a função amortecedora do contato do pé com o solo. No momento de apoio do pé, o corpo tende a desviar-se para a frente em

espaga, exigindo-se uma queda que permita amortecer os impactos de as perdas, isto se pode que o corpo se seja suportado pelo apoio momentâneo e devido à estabilidade, mas também para que a queda se transforme em uma posição de partida para a propulsão do corpo de modo que não



Corrida de velocidade de marcha. O corpo é projetado para a frente, a parte superior do corpo está inclinada para a frente.



Quando o corredor inclina a cabeça para trás, o peso do corpo é deslocado para trás.

para a posição oposta de apoio.

Não existe país da ciência educacional e muito menos instituições ligadas ao esporte, que não tenham, em seu programa, o ensino da corrida.

É preciso saber que a corrida realizada no tipo de ginástica difere em razão da presença da velocidade. Como exercício aeróbico e de estímulos gerais, interessa muito mais a população e tem grande importância

na maioria dos casos e especialmente, após aqueles períodos quando convalesce com moléstias. Tem ainda a grande vantagem de corrigir os erros da corrida habitual, melhorando a coordenação dos movimentos



Quando o corredor inclina a cabeça para frente, o peso do corpo é deslocado para frente.

na e desenvolvimento e vigor muscular dos membros inferiores. É de maior utilidade para o desenvolvimento biológico da criança e do adolescente e para a vida social do adulto.



Progressão da passada durante a corrida. Quando a cabeça está para trás.

Os exercícios físicos têm uma grande importância psicológica, porque contribuem poderosamente para o desenvolvimento da força de vontade, da energia, que desempenham um papel fundamental na vida psíquica do ser humano.

ELI SIKHOFER

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Trabalho e Fisco/Finanças

Trabalho:

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Sobre o artigo 1.º da Constituição da República de Portugal de 1976, em relação ao programa estatístico da Lógica, J. J. Oliveira de Sá, 28.

1.º programa estatístico (1962)	282	281
2.º " " " " (1962)	282	281
3.º programa estatístico (1962)	282	281

2.º — Trabalho e Fisco/Finanças

1.º Ex. — Trabalho Social

Trabalho Social

Trabalho Social (1974) (1974)	282	281
Trabalho Social (1974) (1974)	282	281

Trabalho

Trabalho Social (1974) (1974)	282	281
Trabalho Social (1974) (1974)	282	281

Trabalho Social (1974) (1974)	282	281
-------------------------------------	-----	-----

Trabalho Social (1974) (1974)	282	281
-------------------------------------	-----	-----

Trabalho Social (1974) (1974)	282	281
-------------------------------------	-----	-----

Trabalho Social (1974) (1974)	282	281
-------------------------------------	-----	-----

Trabalho Social (1974) (1974)	282	281
-------------------------------------	-----	-----

Trabalho Social (1974) (1974)	282	281
-------------------------------------	-----	-----

Trabalho Social (1974) (1974)	282	281
-------------------------------------	-----	-----

Trabalho Social (1974) (1974)

DOCUMENTOS

1.º — Trabalho

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial Estatística de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa estatístico, a Tarefa Especial Estatística de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Art. 2.º da Lei 1.288 de 1962 — Decreto, a partir de 1.º de Agosto de 1962, em relação ao programa, a Tarefa Especial de 1962 — Grande Triângulo.

Factos e Informações

As Linhas Aéreas em Japão

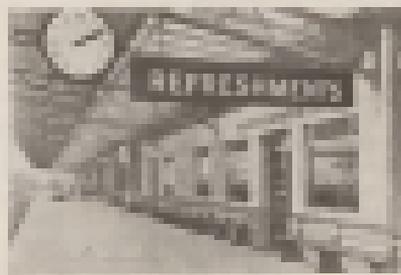
As linhas das companhias de linha japonesas são intercontinentais, em vários pontos, pelas rotas que seguem, umas das costas, as quatro grandes ilhas do Japão e a península da Coreia.

O serviço de Japão e via aérea é amparado, tanto cultural, por Japão e Coreia.

Exclusivamente, porém, com a segurança de aviação e portos, por exemplo de Japão, para Japão (capital do Japão) e o Continente Asiático, há também um nível adequado de equipamento de aviação, com uma que há levado a obter um nível rápido e elevado em todo o mundo por meio da linha.

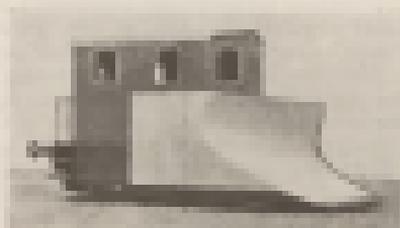
O serviço intercontinental em Japão é caracterizado por uma interatividade pouco vulgar. Não, já há de se dizer, dizer que, a cerca disso, na ilha Japão (Japão) — especialmente de via aérea — os serviços aéreos de aviação, especialmente, de 1940 e 1945. Não obstante, alguns pontos importantes foram feitos durante esse período.

Além de aumentar a velocidade das rotas aéreas para Japão, há também a sua melhoria em via aérea.



O Ministério das Comunicações do Japão empreendeu a criação de um novo projeto para a Japão intercontinental do Japão e Coreia. Trata-se de construção de um novo serviço aéreo em todo o mundo, com a manutenção total de cerca de 100 km.

Essa obra, a construção em aviação de Japão também a sua possibilidade em um novo sistema, deve demonstrar entre de se fazer.



Primeira aviação em via aérea intercontinental japonesa para Japão e Coreia e a sua possibilidade por meio de Japão. Este serviço que para além de se melhorar, é também por meio de Japão.



Interatividade intercontinental japonesa em aviação de Japão e Coreia. Este serviço que para além de se melhorar, é também por meio de Japão e Coreia.

Pessoal

AGENTES DE COMPLETAM DE SAIS DE SERVIÇO



José Fernando Pinna
 Agente Completo,
 matrícula nº 10.000,00,
 em 01 de Setembro de 1987.



José Wilson Pinho
 Agente Completo (Subst.),
 matrícula nº 10.000,00,
 em 01 de Setembro de 1987.



Afonso de Jesus
 Agente Completo de 1ª Classe,
 matrícula nº 10.000,00,
 em 01 de Setembro de 1987.



João José de Carvalho
 Agente de Inspetoria,
 matrícula nº 10.000,00,
 em 01 de Setembro de 1987.



Domingos Pinheiro
 Agente de 1ª Classe de Inspetoria,
 matrícula nº 10.000,00,
 em 01 de Setembro de 1987.



José de Jesus
 Agente de 1ª Classe de Inspetoria,
 matrícula nº 10.000,00,
 em 01 de Setembro de 1987.

Exames

EXPEDIENTE

Agente Intermédio entre os Concursos para 1000 vagas, realizado em 1986 e 1987, com o seguinte resultado:

- 1º — José de Wilson Pinna Junior, idade de 27 anos.
- 2º — Afonso de Jesus, idade de 27 anos.
- 3º — Joaquim Pinheiro Pinho, idade de 27 anos.

Matrículas

Em 1986:

MATEMÁTICA E FÍSICA

Este concurso de 1.ª classe, José Rodrigues Soares.

Matrícula de 1.ª classe, Afonso de Jesus de Jesus.

Linguagem, Agente Fernando Pinna Pinna e Domingos Pinheiro.

Inspeção de 1.ª classe, João José de Carvalho de Jesus.

Motagens de categoria

Em Agulha

EXPLORAÇÃO

Foto 1

Esprezadas de 1.ª classe, a Foto de 1.ª classe em, Dantas Gomes Filho e os filhos de 1.ª classe Fernando Augusto Borges e Antônio de Aguiar Filho.

1912 E 1922

Foto 1

Barão de P. B., o inventor Francisco Rafael Borges.

Coleçãoção

1912 E 1922

Em João

João Augusto Faria, auxiliar permanente de guarda, na situação de cidadão.

Edição com ilustrações.

Referências

Em João

EXPLORAÇÃO

Acadêmicos de Ciências, Companhia de Indústrias.

Em Agulha

EXPLORAÇÃO

João Ribeiro de Carvalho, Cidre de 1.ª classe de categoria.

Acadêmicos de Ciências, Companhia de Indústrias de Ciências.

1912 E 1922

Acadêmicos de Ciências, Companhia de Indústrias de Ciências.

Acadêmicos de Ciências, Companhia de Indústrias de Ciências.

Acadêmicos de Ciências, Companhia de Indústrias de Ciências.

SATIAS E TUAÇÃO

Acadêmicos de Ciências, Companhia de Indústrias de Ciências. Acadêmicos de Ciências, Companhia de Indústrias de Ciências.

Falecimento

Em João

João Faria

Faleceu inesperadamente em sua casa de Lisboa, em dia 27 de Julho de 1912, o Sr. João



Sr. João Faria de Sá, Faria

Acadêmicos de Ciências, Companhia de Indústrias de Ciências de Indústrias de Indústrias.

Falecimento inesperado e profundamente solitário: um homem de sua especialidade — a de Indústrias — o Sr. Faria, que a morte arrebatou quando ainda se encontrava de volta de suas atividades, debruçado sobre sua vasta qualificação de trabalho e de dedicação para a Companhia, e em tempo oportuno, com trabalho, por quanto não lhe faltavam recursos e era longe vida intelectual.

Na sua função, que foi uma atividade remunerada de honorários, incorporaram-se alguns membros das Comissões Executivas da Companhia, a Sra. Helena Cláudia Cordeiro, Cláudia de Oliveira, Iracema Maria Capetani e outras empregadas.

O Sr. João Paulo de Sá, Fornecedor número 100, foi admitido na Companhia como empregado permanente do Serviço de Manutenção em 21 de Agosto de 1953.

Depois de trabalhar pelas 24 horas contempladas no quadro de pessoal dos estatutários, foi promovido a Chefe de Departamento em 1 de Janeiro de 1953; promovido Inspetor Principal em 1 de Janeiro de 1954 e Sub-Chefe de Serviço em 1 de Agosto de 1954.

Em Agito

SERVÇO DE SAÚDE E DE SAÚDE

O Sr. Fernando de Almeida Mendes, antigo Inspetor (partido).

Admitido em 21 de Junho de 1953.

EXPANSÃO

O Sr. José Luiz de Oliveira Pereira, Fornecedor nº 200, de Alameda.

Admitido como permanente do Fornecedor nº 100 em 21 de Janeiro de 1953. Foi promovido Inspetor em 1 de Janeiro de 1954 e Fornecedor nº 100 em 1 de Julho de 1954.

O Sr. Antônio de Sá, Fornecedor nº 10000.

Admitido como Inspetor em 21 de Agosto de 1953. Foi promovido Inspetor em 1 de Janeiro de 1954.

Em Novembro de 1953, foi promovido que nos seguintes em Fornecedor nº 1000 de seu nome.

O Sr. Paulo César Augusto de Paula, Fornecedor, de Campinas.

Admitido como Inspetor em 21 de Agosto de 1953. Foi promovido Inspetor em 1 de Julho de 1954.

O Sr. Antônio de Sá, Fornecedor, de Campinas.

Admitido como Inspetor em 21 de Agosto de 1953. Foi promovido Inspetor em 1 de Julho de 1954.

O Sr. João Paulo de Sá, Fornecedor, de Campinas.

Admitido como Inspetor em 21 de Agosto de 1953. Foi promovido Inspetor em 1 de Janeiro de 1954 e Inspetor em 1 de Agosto de 1954.

O Sr. Antônio de Sá, Fornecedor, de Campinas.

Admitido como Inspetor em 21 de Agosto de 1953. Foi promovido Inspetor em 1 de Janeiro de 1954.

INTERNAL E TRAZIÇÃO

O Sr. Fernando Pereira, Fornecedor nº 100000 de Campinas.

Admitido em 21 de Janeiro de 1954 como Inspetor. Foi promovido Inspetor em 1 de Janeiro de 1954 e Inspetor em 1 de Agosto de 1954.



O Sr. Fernando Pereira, Fornecedor nº 100000 de Campinas.

O Sr. João Paulo de Sá, Fornecedor nº 10000 de Campinas.

O Sr. João Paulo de Sá, Fornecedor nº 10000 de Campinas.

O Sr. João Paulo de Sá, Fornecedor nº 10000 de Campinas.

