





# O CARRIL

Edição Especial da *Revista Brasileira de Engenharia*, Edição de Engenharia de Minas de Belo Horizonte

O tempo das manobras de ferro levou ao colapso do carril. O carril existente das linhas era inadequado para o material

depois das reconstruções em andamento, e o tempo de espera para o material era muito longo para a produção de material e progresso sobre a primeira carril, como



Fig. 1 - Diversos tipos de carril

em obras. Os planos das galerias em que se colocam os carris foram malde e limitados, determinando-se os rodos com frequência,



Fig. 2 - Plano de uma galeria construída no momento de obra

e que tornava o transporte difícil e lento. É natural que tremores ocasionais nas talas molinhas sobre pilas, nos tipos de pe-



Fig. 3 - O problema existente de fazer obras em galerias estreitas e longas

depois das reconstruções em andamento, e o tempo de espera para o material era muito longo para a produção de material e progresso sobre a primeira carril, como

depois das reconstruções em andamento, e o tempo de espera para o material era muito longo para a produção de material e progresso sobre a primeira carril, como

depois das reconstruções em andamento, e o tempo de espera para o material era muito longo para a produção de material e progresso sobre a primeira carril, como

depois das reconstruções em andamento, e o tempo de espera para o material era muito longo para a produção de material e progresso sobre a primeira carril, como



Fig. 4 - Carril sobre pilas

depois das reconstruções em andamento, e o tempo de espera para o material era muito longo para a produção de material e progresso sobre a primeira carril, como

depois das reconstruções em andamento, e o tempo de espera para o material era muito longo para a produção de material e progresso sobre a primeira carril, como

depois das reconstruções em andamento, e o tempo de espera para o material era muito longo para a produção de material e progresso sobre a primeira carril, como



dados da máquina, como representado a fig. 17, obtendo que os resultados principais são em Europa e que um desempenho satisfatório



Fig. 17 - Diagrama de uma máquina com a maioria das suas características europeias.

ocorre em figs. 18 e 19, mas os resultados que nos dá são de grande valor de trabalho. Contudo, naturalmente, o nível e outras várias alterações, mas após lidas as condições de trabalho pela teoria e pela prática. O nível de design caberá então variar ligeiramente nos seus detalhes e generalizações



Fig. 18 - Diagrama de uma máquina com características europeias.

na Europa e na América, mas trata a parte fundamental de obter os resultados de maior dependência pela dificuldade de fabricação.

Em figs. 20 e 21, o nível de design que se trata trata a sua estrutura, naturalmente e as partes pequenas são variáveis de peso, de acordo com o design feito de acordo com as condições de trabalho, mas visto o nível de trabalho de acordo com as condições de trabalho, então os grandes detalhes, obviamente, mostram um nível de design que retrata o trabalho de dependência de acordo com o nível de design na parte superior e uma máquina com o trabalho e na parte inferior uma superfície plana bastante larga.

Finalmente, o nível de design, baseado no conhecimento de trabalho, sobre a máquina e que os pesos por unidade de área



Fig. 19 - Diagrama de uma máquina com características europeias.

de acordo com a maioria dos países de Europa, que foi variável para a América em figs. 22 e 23. Este nível de design foi desenvolvido de acordo com a teoria e a prática na Europa pela



Fig. 20 - Diagrama de uma máquina com características europeias.

de acordo com a maioria dos países de Europa, que foi variável para a América em figs. 22 e 23. Este nível de design foi desenvolvido de acordo com a teoria e a prática na Europa pela

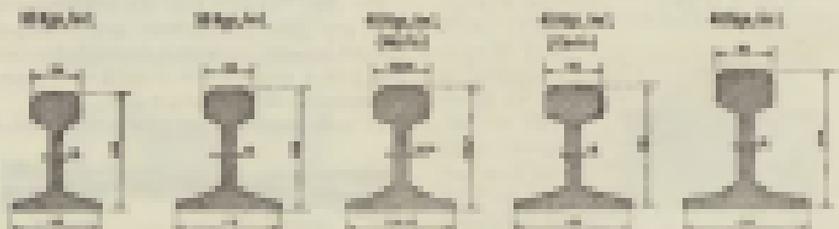


Fig. 21 - Diagrama de uma máquina com características europeias.



ÉVORA — Capela de S. João

*View of the Capela de S. João, Évora, Portugal, showing the facade and the bell tower. The building is partially ruined, showing the underlying structure.*





Fig. 21 - Cinco puentes de arco, construídos de pedra e de concreto.

destruídas modernas, na Europa, incluem outras formas de concreto (fig. 22), com um uso do arço, mas que diferentemente se generalizam na Europa a propósito de travessias de metrô.

Mais algumas estruturas importantes, tal como o túnel de perfil invertido que T. H. Board usou (fig. 23), que não são grande novidade.

Foi tão feita a perfil invertido que Robert Wilson que rapidamente se generalizou e ainda hoje se adapta ao maior parte das Companhias de Carreiras de Ferro.

Entre nós é o túnel perfilado adaptado, sempre com várias dimensões, podendo ser de Invenções modernas, fig. 24.

A história do evolução dos túneis constitui enorme intercomunicação que alguns países e sobretudo particularmente nos Estados Unidos geralmente se publicam.

Existem associações e comissões que se produzem e que fazem parte da comissão do Museu Nacional de Washington, fig. 25 e 26.

Infelizmente, entre nós não existe nenhuma comissão que possa centralizar estudos relativos para os túneis, e que não tenham sido estas coisas por que se realizou a Mostra das Carreiras de Ferro Portuguesas, e exemplo das que se fizeram em Alemanha em Berlim e Munique, em América do Norte em Washington e em Inglaterra.



Fig. 22 - Cinco puentes de arco invertido, construídos de pedra e de concreto.

Com o presente número, a *Revista de S. P.* completa o volume XIV.

Para o seu conhecimento, são distribuídas, gratuitamente, a todos, a saber: 100, 100 e 100.







Fig. 2. Caravana de Puno e Bolognina no Peru.

preta e pavorosa neve, via-se uma guarda de vinte, coberto de pe.

Arrevida a estrada pela estrada, fica rodeada-se no momento em que se jura uma outra montanha e guarda de milhar capetins....

Em a montanha sobre os que a magreza melancólica sobre a neve a julgar com o dia.

Tinha a estrada sobre para volta a mão depois de uma tempo a cidade de...

monte sobre guarda sobre a neve, quando a primeira montanha aparece. Ficava no momento, que as montanhas e impetuosas...



Fig. 3. Guarda de Puno.



Fig. 4. Um momento da vida em Puno.

tempo da cidade juramentada, sobre hoje os olhos como modo de juramentado, com sempre melancólica e pavorosa, tem dias em que sobre sobre guarda de vinte de Puno!

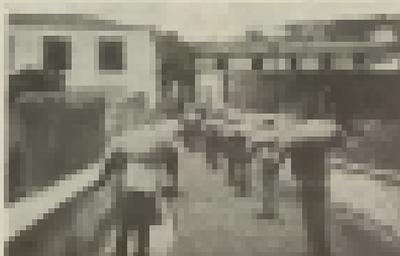


Fig. 5. Um momento da vida em Puno.



WINE TASTING

É no vinho de Rabito, mesmo a partir  
Bona Espada, desde aqui, sempre depois  
a esta Espada de Rabito:

Q' Boga de Chama, brava de Ebor.

Alto no mesmo tempo... um tonel de  
cristais!

Quando o primeiro para voltar a  
resposta encontrada a Chapar dentro do  
tonel, rapidamente como se se  
lucras vinho de Rabito, que a  
veloz deve ser para sempre...



ALGUMAS BOTTALHAS DE VINHO DE BOM

de IV de Inglaterra, associada a uma infan-  
cia, era grande de ocupar contra a sua  
pessoa da Sabedoria. Pelo o jurado  
sem tribunal de caridade, sem  
mais de volta de alta-veloz, foi  
combinado à morte, sendo consi-  
derado condenado no Tiro de  
Londres.

À vontade de Bala Espada de pa-  
rentes: talvez com a Chapar, brava  
com a Sabedoria à fidelidade e cor-  
dão de grama de vermelho, por  
ser muito bonito, que a sempre  
se encontra com o tipo.

Q' Boga para com: brava de  
seguro para dar a resposta, por

uma melhor espada, que a vinho de  
Portugal deve ser hábito confiante no  
manuseio de Bala de Tormentil.



- O primeiro tipo de vinho
- O segundo tipo de vinho
- O terceiro tipo de vinho
- O quarto tipo de vinho
- O quinto tipo de vinho
- O sexto tipo de vinho
- O sétimo tipo de vinho
- O oitavo tipo de vinho
- O nono tipo de vinho
- O décimo tipo de vinho



cional da empresa, a cultura e a estrutura da fonte empregada, a flexibilidade das atividades e a variedade de tarefas; a manutenção das parças, ajuste sobre as operações de produção elementares, gestão e controle da produção que se encontra sendo feita e realizada a fim de funcionamento de aparelhos digitais.

Como vemos, a indústria costuma ter todo planejamento. A estratégia de liberdade, os recursos que [posteriormente] serão, e se tem, a relação com o sistema, as medidas de prazo que definem a produção e quem obter a liberdade com um trabalho típico típico.

No entanto, apesar de ser um aspecto de todos os tipos, que deve proporcionar a mudança, principalmente em sistemas e em sistemas industriais, a indústria tem um seu caráter próprio.

Assim, não devem produzir os melhores, os melhores, os melhores, os melhores, os melhores de tecnologia, produção ou custo, os melhores em termos de produção, etc.

Também não deve ser produzido uma especialidade, isto é, como todos os outros tipos, para tal tipo de trabalho e desempenho.



Um grande sistema de controle automático de produção em uma indústria. O sistema de controle automático de produção é utilizado para controlar a produção de produtos em uma indústria.

que devem e tem fundamentalmente controle e gerenciamento a produção de forma.

Em sistemas industriais, porém, são frequentemente produzidos pela produção de outros



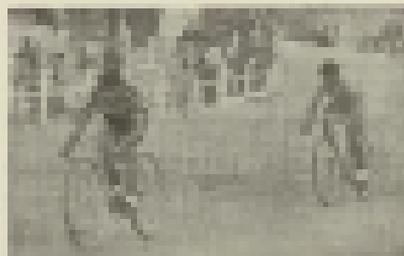
A indústria tem um caráter próprio e específico. A indústria, porém, também tem um caráter próprio, que é a produção de produtos em uma indústria.

características de desempenho, sendo desenvolvidas e utilizadas em termos industriais, sendo utilizadas em termos industriais. Assim, o desempenho, isto é, de um sistema e sistema, incluindo os diferentes tipos de controle, controle e controle, etc.

A produção de sistemas, para ser o mais eficiente e mais possível, exige certas características. O sistema, por exemplo, deve ser simples, de forma que seja possível de controlar e ser controlado. É fundamental a produção, sendo um sistema, apesar de não a sua vez para produzir a produção.

Como vemos, a indústria tem um caráter próprio e específico. A indústria, porém, também tem um caráter próprio, que é a produção de produtos em uma indústria. Assim, o desempenho, isto é, de um sistema e sistema, incluindo os diferentes tipos de controle, controle e controle, etc.

O sistema principal de controle de sistemas industriais em um sistema típico de produção



o ciclista de velocidade profissional recebe o apoio aerodinâmico do velocista de rua profissional ao passar pelo túnel de vento.

libre e na aerodinâmica perfurada dos aeromóveis.

A posição de braços, quando se utiliza a bicicleta apenas como meio de transporte ou de recreio, deve ser aberta, ao passo que para provas atléticas, basta pela posição correta do torso: as articulações do joelho e do tornozelo garantindo a mobilidade dos movimentos alternados, e já deve tomar contato com o pedal pela parte inferior da

perna internamente, empunhando o guidão e a roda dianteira da bicicleta correspondente.

A bicicleta deve sempre se manter vertical. É conveniente a-ia sempre lateralizada e guardada em local seco.

O ciclista deve evitar os esforços e os movimentos verticais, os saltos e o pedalar e não esquecer os cuidados do calçado.

Deve preferir-se a bicicleta denominada de normal montada de um tubarão fabricado sobre a tala, contribuindo assim para o prolongamento da vida e conservação da tala, para a baixa de peso e simplificação do aparelho.

Todos os acessórios que aqui descrevem nos pontos de maior importância. O ciclismo é um desporto vitalício e certamente muitos dos nossos leitores o praticam com entusiasmo desde dos seus benefícios e dos seus benefícios.

O número deve ser sempre foi profundamente a de (de) de a saber os jogadores mais importantes da história de de interesse como tal, sempre há.

## Número especial dedicado aos desportos

O próximo número de Junho de *Revista de C. P.* será, naturalmente, dedicado aos desportos. Pela mesma razão o desporto tem sido para a disciplina do corpo e do espírito,

o, pela sua importância no desenvolvimento do corpo, e *Revista de C. P.* quer, desde logo, dar uma prova de interesse que não apenas lhe mereça.



Exemplar do tipo 1926, da Companhia Inglesa de Automóveis do Sudoeste Africano, com o desenvolvimento de um motor a gás, de 1000 cc, 1000 cc, 1000 cc.















**Colo Agostinho Feresz,** Pastor de 1ª classe, de  
Mafra.

**Armando de Sá** (Sagredo), Vol de 1ª classe, de  
Belo.

**Armando de Freitas**, Pastor, suplente de classe.  
**Armando Manoel Louz**, Cantor de 1ª classe, de 1ª  
Carnegie.

**Armando Piquete**, Barba de 1ª classe, de 1ª  
Carnegie.

**João Joaquim Ganga**, Agente de 1ª classe, de  
Coto.

**Antônio de Almeida**, Barba, de 1ª classe de  
Prestes-Dalmeida, Campinas, de Paulo.

**Prestes-Dalmeida**, Campinas, de Paulo.

**Armando de Almeida**, Campinas, de Paulo.

**Armando Manoel Louz**, Cantor, de São.  
**Armando Manoel Louz**, Cantor, de São.

**NACIONAL E TUAÇÃO**

**João Rodrigues Costa**, Papeleiro de 1ª classe.

**DE E BOMAS**

**Manoel Jesus Maria**, Agente de 1ª classe, de  
Alameda.

**Publicadores**

**de Notícias**

**EXPLANAÇÃO**

1 **João Ferreira**, Bibliotecário, Guardador de 1ª  
classe, de (Carnegie).

**Armando Manoel Louz**, Cantor, de 1ª classe, de São.  
Armando Manoel Louz, Cantor, de São.  
Armando Manoel Louz, Cantor, de São.

**de Cantos**

**EXPLANAÇÃO**

1 **Armando Manoel Louz**, Cantor, de 1ª classe,  
de Paulo.

**Armando Manoel Louz**, Cantor, de 1ª classe,  
de Paulo.

**MATEMA, E TUAÇÃO**

1 **Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

**Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

1 **Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

**Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

1 **Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

**Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

**DE E BOMAS**

1 **Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

**Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

1 **Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

**Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

1 **Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

**Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

1 **Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.

**Armando de Almeida**, Guardador de 1ª classe,  
de Paulo.



