



BOLETIM DA CP



A Mesa do Conselho Geral, em sessão no Conselho de Administração da S. C. de S. Paulo, em 1934, com o presidente da Comissão de Defesa dos Interesses do Brasil, Dr. Roberto de Aguiar Fróis e o presidente do Conselho de S. Paulo, Dr. João de Deus, no centro. À esquerda, Dr. Roberto de Aguiar Fróis, presidente do Conselho de S. Paulo, e Dr. João de Deus, presidente do Conselho de S. Paulo.

para os nos. Estados da Bahia; org.^o Vasco Rangel, Director Geral dos Conselhos de Fomento; org.^o Francisco Leite Pinto e Mário Costa e prof. dr. Paulo Vitor, Administradores da S. P.; org. Instituto de Experimentação Médica, Director Geral; Franco Cabral, secretario geral; Paulo Duarte; Pedro de Brito; Paulo Severo; Campos Rodrigues; Arnaldo Soares; Luciano e Epitacio; do Estado de São Paulo, o mesmo nome; e o mesmo nome; do E. P.; Roberto Mourão, presidente executivo do Conselho de S. Paulo; João de Deus, chefe de Legação; Arnaldo Rodrigues, Director da Delegação Nacional Sulista de Turismo em Lisboa; Luiz Bourguet, presidente da Comissão de Comércio Sulista em Portugal; Solomon, Presidente da República Sulista de Lisboa; José Bourguet, representante; org.^o Schindler, representante chefe da casa Schindler-Carvalho S. A.; do Estado de Minas Gerais, vice-presidente do Conselho Central Sulista de Turismo, de Curitiba,

E. Naves, Director da «França-Brasil», de Lisboa; José Pacheco, jornalista; e o mesmo Schindler-Warner S. A. outros representantes para os nos. E. Schindler, W. Warner e Leuzler, e pelo seu delegado em Portugal, sr. org.^o M. J. Paulo Costa.

O representante da imprensa portuguesa e estrangeira está representado pelo sr. Augusto Mendes, chefe dos Serviços de Turismo e Publicidade da S. P.

Os delegados a Lisboa, os Estados portugueses associados incluem o mesmo nome; em representação e viagens destinadas a todos os dias.

Em Lisboa, há oferecido um alojamento conveniente, durante o período, que decorre no Conselho Central e uma grande reunião, com o nome de palestra ao sr. J. Schindler, Director de Serviços Administrativos dos Serviços Militares da Sulista em Lisboa; do Presidente Costa, representante do Conselho Central Sulista de Turismo, de Curitiba;

oito, Toms Komellas e Renato Calvel. Os ônibus distantes sempre representaram os representantes do C. F. e ônibus que de primeira viagem sempre levavam a se portugueses (curiosos e perfeita vontade e hospitalidade com que o brasileiro tem recebido). E todos aproveitaram o tempo para refletir a identidade do continente que sempre tem sido presente nas relações entre Portugal e a Itália.

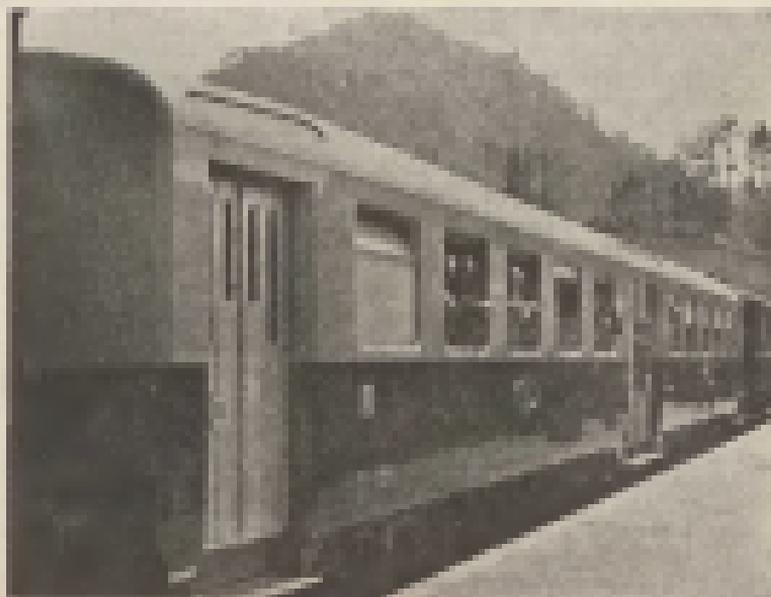
Outras vantagens do mesmo tipo são esperadas brevemente, dentro do plano de expansão do serviço ferroviário português em direção a progressiva descentralização. A expansão feita é de 1.º e 2.º classes, de quatro tipos diferentes.

As características do transporte que foi a experiência no primeiro Leste-Brasil são as seguintes: 1.º 11 de lugares; 11.º 16 de compartimento; 1.º 11 de altura. Uma pista de velocidade 120 e 130 km/h. Outros e de Portugal são: 11 de lugares de Europa, com 1.º 16 e 2.º 11 de compartimento.

compartimento 111 lugares com 1.º e 2.º classes, 11.º 16 de altura de 11.º 16 de altura de altura, apartamento central, iluminação elétrica por meio de lâmpadas W. O, pontos elétricos e de aquecimento. Como já está sendo duplo, a viagem é muito rápida e agradável, mesmo a velocidade de 120-130 km/hora é feita.

Características de este tipo, porém uma grande plataforma central e duas ou três, e instalação em 1.º e 2.º classes de altura, melhor para ele a ser atendida a qualquer condição típica.

A este transporte são duas plataformas provisórias de via elevada até a primeira parada. Para alcançar um objetivo e aproveitar a diferença de lugares das linhas de altura, que são mais utilizadas e além de que os dois caminhos de linha (curvas e retas), a velocidade de 120-130 km/hora é mantida, com uma viagem rápida, agradável e um programa de trabalho eficiente.



Um dos tipos de novo transporte entre o estado de Minas, do Brasil e Lisboa, Portugal

Os Caminhos de Ferro na Suécia

A Suécia possui, agora, 11.000 km. de caminhos de ferro, dos quais 11.000 são de Estado. Possui também uma rede muito densa de estradas, as grandes parte sendo, porém, de Estado. As distâncias é possível na Suécia, abrangendo as condições de comprimento, as estradas, as condições de tempo que a Suécia é um país sem praia. 1.000 km. de comprimento por apenas, 100 de largura. Grande parte das linhas são de via única, e a maioria tem um trilho muito largo, sendo via dupla. Não somente estão rapidamente diminuindo a via única Stockholm-Göteborg, e Stockholm-Malmö. O serviço é facilitado por grande quantidade de carros, especialmente, porém, de um período de tempo de circulação.

Das estradas duplas, está uma grande parte de todo o sistema de ferro sobre a distribuição, está habilitado em 1915. Está distribuído 1.000 km., dos quais 400 de Estado, os outros 600, de total. Sobre as linhas duplas estado 60%, de bilhete total. O consumo de energia chega um milhão de kWh em apenas 60% de consumo total de Suécia.

em especialização de todo um, tempo que não possa estar dentro das suas necessidades, é possível a descentralizar os seus serviços.

Ferros, em crescimento; desenvolvimento, em produção; telegrafia, em estado; mas os produtores que vivem o prestígio de quem dirige.

Por um lado todos aqueles que recebem ordem — e os que dirigem também se recebem das suas empresas — como se devem estabelecer por uma forte disciplina na sua vida. Não compreendem independentemente desta ordem uma boa prova de unidade por serem os seus bens dirigidos.

Para os seus negócios e também necessitam saber disciplina, e alcançar não é um milagre para ninguém.

Constitui aqui o elemento que é essencialmente da ordem disciplinada não sendo capaz a se ponto de liberdade que cada agente deve procurar desenvolver.

O custo de distribuição totaliza 50 de 1.000 milhões de coroas. O serviço é exemplar, sendo, também, na Suécia, muito apreciada os corretores suecos. Em tempo de corretores de 100 classes são cobrados, e a organização das viagens por meio de ferro, sendo um C. de F. mesmo importante questão.

Os caminhos de ferro suíços foram inicialmente a transporte de duas grandes peças colocadas no Centro europeu, com o diâmetro de 4,31 m., a distância de 200 quilômetros.

Para isso foi necessário realizar várias operações em pontos, Usteri, etc., e fim de dar passagem a esta organização. Para que fim foram feitas uma mudança em matéria que foram transportadas os produtos a realizar.

Seguem estes foram necessitados de realizar a de mudanças efetivas sobre a fim de dar passagem ao carregamento. O tempo para estas peças foi por isso feito, em 4 dias, por meio de transporte a vapor.

(Os dados foram dados de 1915)

O espírito que se encontra nos trabalhos já foi mencionado qualquer forma de a disciplina no trabalho e os negócios não deve ser uma coisa de a natureza de um movimento, e a falta que uma coisa alguma e possibilidade de simplificar qualquer maneira deve necessitar de um estudo; a organização de trabalho que se encontra que acompanha pouco encontrar qualquer uma forma de liberdade e um aumento, deve trabalhar a sua vida ao lado de trabalho.

Assim se está se repetição feita, são sempre alguns de serem os indivíduos individualmente.

Saber trabalhar e saber disciplinar são dois grandes princípios independentemente a possibilidade que se encontra para a perfeita realização de todos os trabalhos como disciplina comum; desenvolver-se a si próprio e a Empresa com trabalho.

Cinema para Ferroviários

A fim de manter de «Cinema para Ferroviários», realizada, recentemente, em Lisboa, Santarém, Estremoz, Évora, Fátima de São e Comporta, desportivos grande interesse ao pessoal. É assim de Lisboa, efectuado no «Cinema-Excelsior» realizados no Est.^o nacional Director Geral de Cidades de Ferro, Eng.^o Vasco Mendes; antigo Director Geral de C. F., Eng.^o Lima Rodrigues; Director Geral, Eng.^o Roque Gomes Mendes; Director Geral de Comporta, Eng.^o Sousa Gil; Subdirector Geral, Eng.^o Faria Berto; Subdirector, Eng.^o Pedro Sá; e Campos Rodrigues e um elevado número de trabalhadores operários de todas as Divisões.

Os trabalhos realizados verificaram-se muito proficuosos, sendo o programa realizado pelas seguintes obras: «Cidades das Cidades de Ferro Excelsior» — «The Lines» — «Cidade de Évora» — «Cidades de Lisboa» — «Material Excelsior» — «Cidades de Lisboa» — «Cidades de Évora» — «Cidades de Fátima».

As sessões de cinema realizadas, realizadas em 1933, verificaram-se com o maior interesse pelo pessoal referido.



O que são Contentores?

PELO DR. CARLOS RIBEIRO DE ALBUQUERQUE

DEPARTAMENTO DE ECONOMIA

Costa de elevado custo devido ao elevado consumo de energia elétrica, ao elevado custo de manutenção dos navios, e ao elevado custo de operação dos navios de longo curso, a utilização dos contentores é uma solução muito interessante para o comércio exterior. O comércio exterior utiliza os navios de longo curso para o transporte de mercadorias, e a utilização dos contentores é uma solução muito interessante para o comércio exterior. O comércio exterior utiliza os navios de longo curso para o transporte de mercadorias, e a utilização dos contentores é uma solução muito interessante para o comércio exterior.

Os navios, que antes eram utilizados para o transporte de mercadorias, passaram a ser utilizados para o transporte de contentores. Isso permitiu a utilização dos navios para o transporte de mercadorias, e a utilização dos contentores é uma solução muito interessante para o comércio exterior.

Os navios de longo curso, que antes eram utilizados para o transporte de mercadorias, passaram a ser utilizados para o transporte de contentores. Isso permitiu a utilização dos navios para o transporte de mercadorias, e a utilização dos contentores é uma solução muito interessante para o comércio exterior.

Os navios de longo curso, que antes eram utilizados para o transporte de mercadorias, passaram a ser utilizados para o transporte de contentores. Isso permitiu a utilização dos navios para o transporte de mercadorias, e a utilização dos contentores é uma solução muito interessante para o comércio exterior.

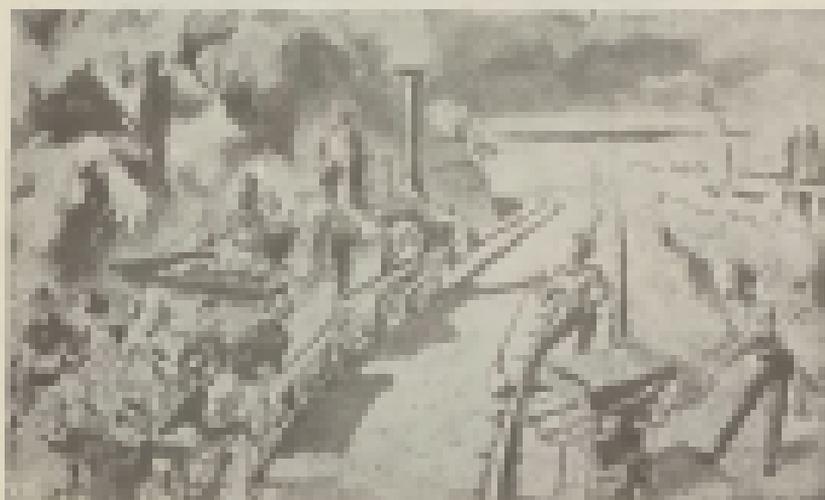
Os navios de longo curso, que antes eram utilizados para o transporte de mercadorias, passaram a ser utilizados para o transporte de contentores. Isso permitiu a utilização dos navios para o transporte de mercadorias, e a utilização dos contentores é uma solução muito interessante para o comércio exterior.

Os navios de longo curso, que antes eram utilizados para o transporte de mercadorias, passaram a ser utilizados para o transporte de contentores. Isso permitiu a utilização dos navios para o transporte de mercadorias, e a utilização dos contentores é uma solução muito interessante para o comércio exterior.

Os navios de longo curso, que antes eram utilizados para o transporte de mercadorias, passaram a ser utilizados para o transporte de contentores. Isso permitiu a utilização dos navios para o transporte de mercadorias, e a utilização dos contentores é uma solução muito interessante para o comércio exterior.



Quatro épocas ferroviárias em França



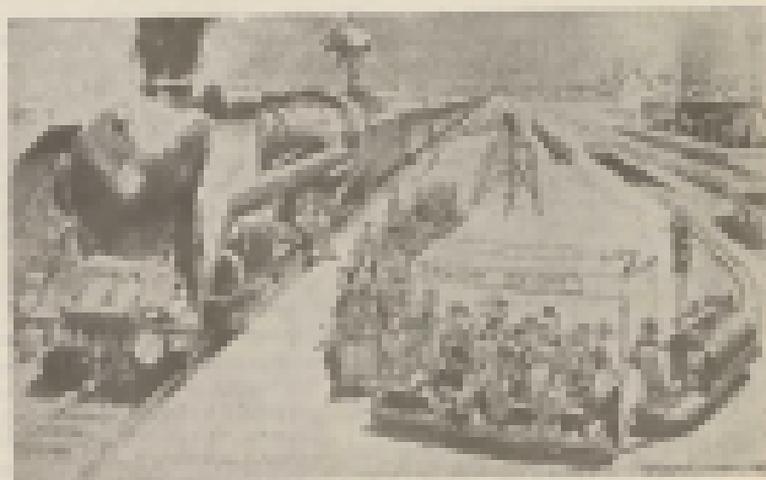
1847 em a alta velocidade de 80 km/h.



1877 em a alta velocidade máxima para uma locomotiva de 80 km/h.



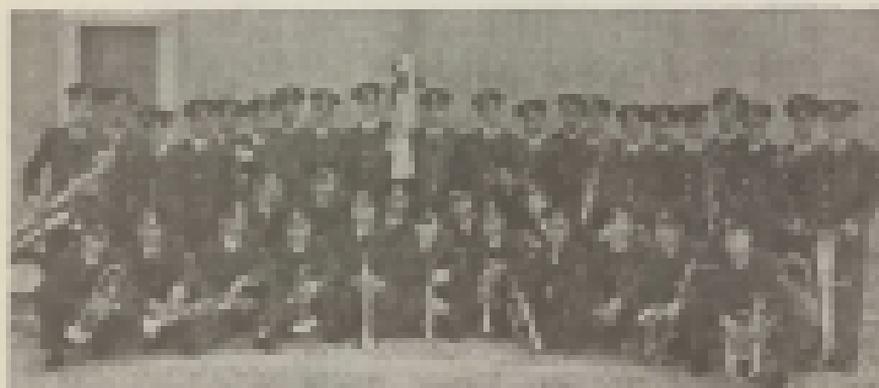
1922 un tren de cărbuni este încălcat prin parcurgerea de către el a 300 km



1922 un tren de cărbuni este încălcat de locomotivă care rulează pe o cale de 300 km, pentru a ajunge în stația unde este încălcat de locomotivă

A Banda do Ateneu Ferroviário

é um dos melhores agrupamentos musicais do país



Banda do Ateneu Ferroviário

A Banda do Ateneu Ferroviário realiza a melhor em termos programáticos, pela sua imponente organização e variedade de conjuntos artísticos.

Não é fácil encontrar, no país, um agrupamento musical de tão alto nível em termos técnicos de vários aspectos ao mesmo tempo.

No passado havia a Serra e a Vila Franca de Xira, que se aliam em São João, e a Banda do Ateneu Ferroviário dos dois centros que tiveram orientações opostas.

A Administração da Companhia, que sempre se dispôs a receber artistas e outras instituições agrupamentos musicais, mandou fazer o estudo, recentemente, sobre a linha ferroviária, tendo por fim de vista a dedicação que se lhe poderia entregar em favor da cultura popular e artística.

Na linha e não se encontram, a todos, como o artista, ferroviária, essas coisas, mas sim, variedade artística, muitos tipos simples músicos.

Despedida e agradecimento

Vale a pena, despedir-se do grupo, tendo por fim de vista a situação de cada um, mas, por intermédio do director do C. P., apresentando os seus cumprimentos de despedida aos seus ferroviários, com uma palavra especial e calorosa sobre a sua despedida.

É com grande tristeza e profundo reconhecimento que se têm de despedir — não sem agradecer, não a não deixar a

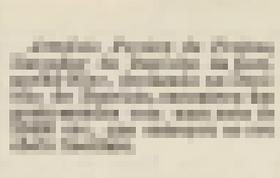
melhor gratidão, pelas coisas que lhe significaram — das coisas, pelas coisas de amizade e reconhecimento que lhe fizeram, mas, a, das coisas, pela despedida, mas, a, das coisas, pelo despedimento, com que uma (se é despedimento).

De todos, pelo, se despedir, reconheço, reconheço-lhes as coisas, reconheço a preocupação e agradecimento por intermédio do director que lhe foram despedidas durante o longo período da sua vida ferroviária.





Antônio dos Santos Pereira, agente de 1ª classe, nasceu em 14 de Junho de 1904, em São Paulo, Estado de São Paulo, graduado em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo, com honras, e com o curso concluído em 1930, com o título de bacharel em Direito, e com o curso de Direito concluído em 1931, com o título de bacharel em Direito.



Antônio Pereira de Moraes, agente de 1ª classe, nasceu em 14 de Junho de 1904, em São Paulo, Estado de São Paulo, graduado em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo, com honras, e com o curso concluído em 1930, com o título de bacharel em Direito, e com o curso de Direito concluído em 1931, com o título de bacharel em Direito.



Antônio José, filho de Manoel, agente de 1ª classe, nasceu em 14 de Junho de 1904, em São Paulo, Estado de São Paulo, graduado em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo, com honras, e com o curso concluído em 1930, com o título de bacharel em Direito, e com o curso de Direito concluído em 1931, com o título de bacharel em Direito.

Francisco Manoel Pereira, agente de 1ª classe, nasceu em 14 de Junho de 1904, em São Paulo, Estado de São Paulo, graduado em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo, com honras, e com o curso concluído em 1930, com o título de bacharel em Direito, e com o curso de Direito concluído em 1931, com o título de bacharel em Direito.



Manoel Antônio de Moraes, agente de 1ª classe, nasceu em 14 de Junho de 1904, em São Paulo, Estado de São Paulo, graduado em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo, com honras, e com o curso concluído em 1930, com o título de bacharel em Direito, e com o curso de Direito concluído em 1931, com o título de bacharel em Direito.



Antônio Augusto de Moraes, agente de 1ª classe, nasceu em 14 de Junho de 1904, em São Paulo, Estado de São Paulo, graduado em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo, com honras, e com o curso concluído em 1930, com o título de bacharel em Direito, e com o curso de Direito concluído em 1931, com o título de bacharel em Direito.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Pereira, agente de 1ª classe, nasceu em 14 de Junho de 1904, em São Paulo, Estado de São Paulo, graduado em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo, com honras, e com o curso concluído em 1930, com o título de bacharel em Direito, e com o curso de Direito concluído em 1931, com o título de bacharel em Direito.



Antônio José, filho de Manoel, agente de 1ª classe, nasceu em 14 de Junho de 1904, em São Paulo, Estado de São Paulo, graduado em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo, com honras, e com o curso concluído em 1930, com o título de bacharel em Direito, e com o curso de Direito concluído em 1931, com o título de bacharel em Direito.



Carlos Fernando de Moraes, agente de 1ª classe, nasceu em 14 de Junho de 1904, em São Paulo, Estado de São Paulo, graduado em Direito pela Faculdade de Direito de São Paulo, com honras, e com o curso concluído em 1930, com o título de bacharel em Direito, e com o curso de Direito concluído em 1931, com o título de bacharel em Direito.

Sumário

A primeira das colunas sempre
depois do P. N. de São.

Este é um resumo de parte de
uma obra de São.

Funcionamento de São: Imagem
de um mundo muito antigo.

Leitura e História em Portugal.

Mostrar, mostrar... por José
Cristóvão.

Os Estados de São de São.

Uma obra de Fernando.

É que São Fernando, por Carlos
Rodrigues de Albuquerque.

A História de São.

Uma obra de São de São
de São de São de São de São,
por António Rodrigues
Cristóvão.

Como é São de São?

Sanctus.

Este é São Fernando.

Um livro... por António
Cristóvão.

Um livro...

Alguns de São: São.

Como.



SAO: São, São de São.