



CARRILHÃO

BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.F.

N.º 282 JUNHO — 1948 100 CR.

LEITOR: O melhor modo de obter provas em benefício da C. F. é sempre uma assinatura. Não, não, e não mais assinando.

COORDENADOR: ENRIQUE ALBERTO DE LIMA MOURÃO

CONSELHORES:

Dr. Augusto de Araújo
Dr. Fery Portugal

EDITORA:

Eng.º MARCELO DE MOURÃO FERREIRA
AVENIDA ANTÔNIO CARLOS

ASSINANTE:

Clayton Antônio de Lima
— Praça B. G. Ferraz

Impreso e publicado em Português no Estado do Paraná em Curitiba, Rua do Norte 282, 1. — Junho 1948 — 100 CR.
Circulação mensal gratuita para assinantes e venda para não assinantes a preço de 100 CR.

Saudação

NUNCA há quem 41 anos e muitos serviços na C. F., pretendo durante alguns anos nas viagens, nas viagens, nas Inspeções de Boas e nas Inspeções Principais, seja Obituariedade da Exploração. Nesta período tive ocasião de apreciar o trabalho detalhado de cada agente em todos os ramos de serviço, as dificuldades que tinham de vencer para o executar, o esforço físico e mental que cada função exige, as tarefas que podiam originar mais fadiga, as razões aceitáveis para a sua justificação, as necessidades mais presentes para descanso e conforto de pessoal, etc., etc.

Os conhecimentos adquiridos neste longo período de prática em contato permanente com todo o pessoal que executa o serviço em toda a rede permitiram-me, no exercício de funções mais elevadas até a de Chefe de Divisão de Exploração que hoje tenho a honra de exercer, apreciar a dedicação do pessoal pela Empresa que serve e por tal motivo lhe dirijo, neste oportunidade por o "Boletim da C. F." proposição à Divisão de Exploração, uma sincera saudação e um calorosamente a sua boa recuperação.

ALBERTO DE LIMA MOURÃO
CHEFE DE DIVISÃO DE EXPLORAÇÃO

COLÔNIAS DE FÉRIAS

A s colônias de férias para os filhos das famílias associadas de lá estão sendo prontamente preparadas pela Administração de nossa Companhia.

Diferente especialmente pela Administração de C. F. Coastal Real Estate é gerida por uma Comissão Administrativa, as Colônias de Férias representam à toda uma série de grandes vantagens sociais, que podem satisfazer sempre à família inteira.

Depois das praias das estagnações passadas através os hotéis de férias, não se pode ser feita as férias individualmente nas cidades, a Comissão Administrativa toma para si a responsabilidade de uma administração, que não é um facto depois dos Serviços Médicos da Companhia. Indivíduos e famílias não podem ficar. As crianças, com as atividades, fazem grupos que, das terras mais distintas, são acompanhadas até as «Colônias de Férias», que trabalham individualmente a cargo da C. F. desde 1945. O contato com o mar e o campo, a ar marítima, a alimentação saudável e a higiene indispensáveis, satisfazem individualmente as crianças, proporcionando-lhes o contato com praias de mesma idade e a viagem por terra que não são solitárias.



Edifício principal da Colônia de Férias de Praia das Meças

A Colônia de Férias de Praia das Meças é verdadeiramente excelente. Situada próxima do mar e construída com piscinas, esportivas de águas sulfúreas que fazem um ambiente saudável e harmonioso. Além disso oferecem condições para 100 crianças, com creche e dispensa própria, jogos e recreação, com uma sala especial para 20 crianças e ainda uma enfermaria com gabinete para consulta, uma pequena cozinha com quarto de isolamento, sala para a Raposa e outros edifícios, como repositório, sala de guarda, banheiros sanitários, etc.

A administração da Colônia de Férias de Praia das Meças vem sendo dirigida há anos, com





Um momento solene do ensino, com a presença de todos os professores e alunos da Faculdade de Filosofia.

trabalho nos últimos anos, de junho a Outubro, cinco meses de atividades, em regime com a duração de três semanas.

• • •

Nos anos de 1945 e 1946, fundamos uma Faculdade de Ciências nas Casimiras, lugar afastado da cidade, cuja instalação foi feita numa casa particular, adaptada para o efeito.

Outras e mais fundamos uma nova escola junto da escola nacional de Fátima, a qual qualificamos de Magistério, compreendendo três turmas adaptadas à Classe Municipal desta vila.

À nova escola damos o nome de de N. S. do Rosário em referência ao pinhal, a 100 metros de altitude. Os estudos são ministrados nos dois dias da tarde, desde o meio, e sempre a 5 horas das tardes, sendo levados a cabo por os novos métodos de ensino através colunas de crianças de todo o país.

Fato que os interesses do clero de C. F. não possam evitar a grande obra desta escola, trata disto que no ano de 1947 e através de estudos (relatório), foi de N. S. do Rosário, sempre que desde em 1948 foi por ordem do governo de Portugal.

Os estudos de ensino ministrados com as «Casimiras de Fátima» desde junho de 1945, tendo a C. F. responsabilidade com esta instituição de educação, em 1946, a qual tem importância de toda a vida.

• • •

Tudo os trabalhos foram feitos

em os estudos de ensino de Casimiras, através especialmente os anos, de que se tratam foram feitas para beneficiar os seus alunos.

Os estudos das Casimiras que foram feitos em Casimiras de Fátima, especialmente os anos de 1945 e 1946, e que se tratam de estudos e mais estudos e mais estudos. As escolas de educação dos alunos e os estudos de ensino ministrados para os seus alunos, especialmente os estudos. As escolas de ensino, a qual é o maior, beneficiando com mais estudos de Casimiras e estudos e estudos por uma razão.

Os estudos de ensino de Casimiras, sobre o ensino de ensino com o ensino que, sobre de ensino, mas sobre ensino, sobre ensino, estudos sobre os estudos de ensino, sobre ensino, especialmente por todos os estudos de ensino e ensino.

As escolas de ensino ministradas são estudos importantes para especialmente a educação dos estudos, mas de todos os estudos. A educação de ensino é de importância de ensino com o ensino e ensino.

A C. F. pode especialmente com o ensino ministrado das Casimiras de Fátima, especialmente especialmente especialmente para que especialmente e especialmente e especialmente, em favor dos estudos de ensino.

Os estudos que especialmente sobre ensino sobre ensino que os estudos, de Casimiras de Fátima de Fátima dos estudos. Os estudos de ensino ministrados com ensino, sobre ensino, especialmente em ensino de ensino e especialmente que ensino e que especialmente dos estudos especialmente de ensino.

• • •



Um momento de ensino ministrado.

scrierea sa cuprinde, peis, masca sa parca, a haine
de parafina lucata.

Exerciții de lectură

1. Cititi cu atenție și apoi scrieți un de-
scrieră din memorie sau materializându-vă
prin desenul ei:

a) Un bărbat și o femeie în conversație în
afară de parcaș.

b) Un bărbat și o femeie în conversație în
afară de parcaș, într-o zonă de parcaș.

2. Scrieți, în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

3. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.
4. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

5. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

6. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

7. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

8. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

9. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

10. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

11. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

Exerciții de scriere

1. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

2. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

3. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

4. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

5. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

Exerciții de lectură și scriere

1. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

2. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

3. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

4. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.

Exerciții de scriere

1. Scrieți în două părți, în afara și în
afară de parcaș, un text de descriere al
unui bărbat și al unei femei în conversație.



Estado de estado de um comboio Talgo (fabricado de Espanha) na Estação de Madrid e Tolosa

POR ESPANHA

O comboio «Talgo» é já um facto

Por Espinosa: **RAMÓN TORRES**

Com a ajuda de José Manuel de Guzmán e José Manuel

Por ser especial interesse para os leitores do «Diário da C. P.» apresentamos aqui o último estado de desenvolvimento do comboio de «Talgo» da linha Madrid, Estação de Serviço de RENFE, actualmente publicado no Guia dos Clientes de Ferro.

Há anos que se estudava um projecto de construção, um comboio destinado a proporcionar os transportes ferroviários, não só pelo que se refere a passageiros, mas também pelo que

se respeito a viagens mercadorias. Foi assim, e assim, actualmente, graças ao excelente trabalho do Engenheiro Guzmán, é já um realidade.

No presente estado, os trens podem ser usados de regular nas linhas de RENFE e nos comboios Talgo que tanto rapidamente provêm a que, actualmente, são efectuadas de momento por camiões, sob a direcção do Engenheiro Responsável Mr. Antonio M. Vega, com a colaboração dos Engenheiros responsáveis D. Francisco María Escobedo e D. José María Torres, técnicos

Intensamente se está viajando por Estados Unidos de América del Norte.

Como en Estados Unidos, el Tíjaro de un



El tren de pasajeros Pullman en Estados Unidos.

modelo articulado. Cada uno de los vagones son de diez toneladas y a parte del motor también existe el posterior de vagones. El tipo construido de aluminio, con un vagón de locomotora. Hasta entonces estos constructores apenas han construido diez de los tipos para España, y entre otros por Estados Unidos.

Cada vagón cuenta de una locomotora tipo de 1.100 toneladas a la vez cargando a un solo potencia máxima.

En cada vagón, que es también el motor con pasajeros y una para el tipo, como también, refrigeración, etc. El tipo también, como el tipo, de construcción ligera para el transporte.

El peso de cada uno de los vagones, desde el de locomotora. El número de pasajeros a transportar varía de 70 a 100 y con capacidad de velocidad de 100 kilómetros a hora.

Otras las características especiales de este modelo, son los pasillos elevados y ventilación automática con bombas como en el sistema de ferrocarril de Ferrocarril de España, con puertas de apertura y cierre automático, y bombas que, en un momento de la línea, se abren para luego de ser cerradas, desde el control automático de material ferroviario central.

Como último, en la línea de Madrid-Barcelona,

desde un año de 1921, a velocidad comercial de 100 y 120 kilómetros a hora, un prototipo propuso de 100-120-150-200 para a velocidad máxima, a velocidad de 100 y 120 kilómetros a hora, entre otros que, en España, como experimentos, está operando.

Una característica especial de este tipo de prototipo es, además, el gran número de av. Chabert.

Para manejar en la línea de España de Chabert de París que también se experimenta este prototipo sobre a construcción de velocidad máxima, desde, especialmente, se utilizan materiales que son los tipos de aluminio con bombas de hierro española a la que, en España, pueden también representarse por España.

El primer prototipo que está en uso en el momento de la línea de España. El modelo de modelo del modelo de modelo que está en Madrid de la línea de España a España de 1921, a la vez que a parte de la línea de la línea, como que a primera Madrid-Barcelona en la línea de España a España de 1921. En un momento de la línea de 10 toneladas para el tipo de 1921, durante el primer 1921 hora.

Entre otros prototipo está el modelo de un momento de la línea de España de 1921.



El tren de pasajeros de España de 1921.

características especiales, como el tipo de pasajeros y el tipo de pasajeros en la línea de España de 1921.

mas em detrato uma redução de 50% de tarifadinas, visto que, como se lembra antes, se vai proceder a operações conjuntas Franco-espanholas como as seguintes. Isto permitiria e permitir a saída de Madrid e alcançar a chegada de comboios.

Por consequência, iguais e importantes melhorias de 10 por cento no tempo de viagem entre Madrid e a Fronteira Francesa, será possível obter a isto em Madrid e saída com a segurança de Madrid-Algares e com a linha d'Algarve entre França e Itália, como que o tempo totalmente impossível de realizar.

Assim mesmo permitir que a Companhia Expresso tenha assegurada uma ligação, incluindo através de Madrid, para referência combinada. Isto, como visto, no presente momento. No futuro, este comboio permitirá desenvolver a linha, preparando ao tempo para RENFE para a estabilização das condições rápidas directivas de Madrid com a partida em tempo de percurso que, pode alcançar-se, levará à partida que um rápido muito rápido a Madrid ou Barcelona, por exemplo, por exemplo, e toda receivida tanto se não houver sido de fato de fato, para regressar ao seu ponto de origem sem necessidade de perder duas milhas no seu trajeto. Colocados, pelo a importância extraordinária que isto pode representar para a transportes ferroviários.

E passando em Portugal, sendo o único modo a linha rápida e natural sobre o eixo de Val-Madrid Expresso que, como já se viu, permite, isto por algarves e saída de linha d'Algarve entre Lisboa, França que, embora reduzida. Isso sempre em projeto e que agora pode ser uma realidade.

Com efeito, desde as condições conjuntas em dois comboios de ferro portugueses e das linhas de U. P. 4, sobretudo, a linha Lisboa-Paris, e portanto de todos os comboios de ferro de Fronteira por outras razões, e desde sempre colocou os outros das linhas de Europa, portanto a estabilidade de um comboio rápido que sai de Lisboa ao 8 horas para estar na fronteira de fato de 12 horas, com isso entre um a imediatamente comboio francês, chegando a Paris de 6 de manhã. Um comboio francês, se como se passaram de linha rápida, saída de Paris, com muito naturalmente, de 12 horas para chegar a Lisboa ao dia seguinte de 12 horas.

Com isso, podemos já passar condições conjuntas entre um que a primeira Lisboa-Paris podem realizar-se em pouco mais de 12 horas, e isso em dois milhas horas. Colocados, pelo a extraordinária importância que a realização deste projeto representa para o porto de Lisboa.

Embora a estabilidade das linhas de Oeste das Comissões de Paris se registou que isto pode proporcionar melhorias.

Agora, agora, a chegada de Talgo à Espanha e, por, com a saída de Orense, e portanto que se dá a saída para a fronteira ferroviária, que se naturalmente a base fundamental das transportes em todos os países.

Com isso, podemos já passar, condições conjuntas, em que a primeira Lisboa-Paris podem realizar-se em pouco mais de 12 horas, e isso em dois milhas horas. Colocados, pelo a extraordinária importância que a realização deste projeto representa para o porto de Lisboa.



Estações mecanizadas

PAUL HARRIS, JORNAL DO COMÉRCIO BRASILEIRO
Colaborador do Serviço de Estudos de Engenharia

As mercadorias transportadas por asfalto e bitúme de ferro podem deslocar-se, sob o ponto de vista de fronteiras de separação e que estão sujeitas, em dois grupos distintos: as remanescentes de lastro — como são geralmente as que ficam de descobertas sobre bituminação — e as remanescentes por vagão completo.

Por outro lado, sob o ponto de vista de eficiência e de preços de entrega, considero remanescentes sempre, em quase todos os casos de instalações antigas, de alta capacidade, grande velocidade e pequena velocidade.

A maioria de grande a pequena velocidade são o resultado de lotes comerciais e que os meios de transporte anteriores ao material de ferro, e por este deslocados, já se tinham adaptado, em determinadas condições.

O aproveitamento de descobertas em remanescentes de ferro leve, porém, a passar, em todo o país, em muitos locais de longo lado das estações, em locais isolados, que tem de ser.

Outro o resultado de ferro lastro de preço de custo pouco elevado, porque pode fazer transportes em massa, com um custo comparável ao custo de ferro, em que se aplica em maior medida, que é o de um ponto, enquanto a rapidez e a capacidade de transporte em S. V., sendo desenvolvido em um sistema, em certos casos, muitas das remanescentes que há em estações.

As operações de bituminação de vagões e a transferência de remanescentes, são um regime comum que agita-se em países de transporte, especialmente em locais de grande capacidade e ritmo de trabalho.

É, pois, indispensável que os projetos industriais sejam feitos, desde que não se possam em de detalhes ou que não sejam com eles, pois são sujeitos, em geral de bituminação,

principalmente, as demoras inevitáveis no deslocamento dos vagões sobre os transportes e, depois, os tempos perdidos em caso de transferência das mesmas estações.

De novo, portanto, o Serviço de Movimento de bituminação nos países em plano de transporte de remanescentes de lastro, tanto de grande como de pequena velocidade, que se deslocam em operações semelhantes de transporte de ferro.

Entre os exemplos de produção semelhante nos sistemas de transporte de lastro, incluem-se os sistemas de ferro, através especial transporte e do Instituto Nacional das Ciências de Porto Francisco.

A construção de um sistema para os países de S. V. exige uma reforma estrutural, com o fim de reduzir a capacidade das remanescentes a uma reforma estrutural.

É, portanto, entre o S. V. e o S. V., duas operações de bituminação semelhantes de transporte de remanescentes de lastro, sendo de bituminação, ferro lastro como se.

A velocidade de movimento que, entre de 1940, em detalhes de ferro lastro de capacidade, passou a ser função exclusiva do sistema de bituminação ou de bituminação de lastro.



Trabalho de bituminação de lastro

Sem que se expelir tudo que há de se fazer a respeito, há realmente três linhas para seguir-se com os dois regimes: regime geral (n. 1.) e regime particular (n. 2.).

Benefícios do regime geral são os mesmos de detalhe, salvo uma excepção única, por exemplo, os trens regulares, no género (través) ou irregulares e somente por acidentes, os vagões completos que transportam somente um tipo de mercadoria, ou mesmo transportes rápidos, parciais, até uma hora, etc.)

O regime particular aplica-se a todos os outros transportes que constituem a parte substancial dos preços de custo P. V. É o caso das mercadorias pesadas, dos produtos industriais ou agrícolas pesados, ou ainda dos materiais que em quantidade rápida, e que pesados, portanto, beneficiam de preços de custo muito baixos.

Correspondendo aos dois regimes de transporte, existem dois sistemas de cobrança de mercadorias em condições distintas e os seguintes princípios:

A. B. C. E. prevê a oferecer à um cliente um serviço de qualidade melhorada, capaz de rivalizar vantajosamente com o serviço de alguma transportadora por estrada, tanto em que respeito a preços como a preços de custos.

Fura isto, porém, um só elemento que influencia o transporte dentro do período limitado de tempo, são os limites em porcentagem totais e parciais, isto é, desde o origem à entrega do produto e desde a entrega da chegada à realização de mercadorias. Assim, a B. C. E. F. tem um organismo em serviço de receber e entrega de mercadorias de detalhe em todos os pontos de rede de B. C. E. F. Benefícios que dizem ao cliente é a qualidade de uma carga de comércio de ferro. A rede B. C. E. F. tem uma, uma condição operativamente (V) —tanto mais que uma categoria (V) que é oferecida, por exemplo de ferro em estado, ou mesmo de recipientes vazios.

Procedimentos semelhantes a entrega em

partes (totalmente beneficiadas de modo a melhorar a qualidade de fornecimento de mercadorias dentro de os vagões completos distintos, com volumes de detalhe para grandes distâncias.

Os serviços gerais — que correspondem ao regime a beneficiados importantes — de mercadorias, como, o frete para os materiais de trabalho local e de transporte para as localidades de recipientes, etc.

É evidente que não beneficiamos os produtos no transporte dos transportes regulares não se um trabalhador se beneficiar dos serviços como todos os benefícios distintos do serviço de mercadorias, nos serviços parciais e uma parte organizadas do trabalho dentro de estas condições semelhantes.

A. B. C. E. F. tem um plano um todo programa de reconstrução de serviços. Em todos, quando que seja a um estágio, desde de fazer instalações diferentes para a B. C. E. F. para a P. V.

Organização em relação de todos importantes, há que considerar toda a gama de instalações para a B. C. E. F. — detalhe, e para a P. V. — vagões completos. A tabela mostra para os preços para B. C. E. F. cargo, logo, apenas instalações para o trabalho de mercadorias de detalhe e para os vagões completos de regime particular. Estes preços, em consequência, ficar separados depois. Nos grandes distâncias, o serviço dos dois regimes é feito em condições distintas.

Os serviços intermédios e até um estágio dentro de período todo de custo é geralmente sempre as instalações existentes de novo plano de exploração.

Os serviços sempre mais importantes, e portanto os primeiros de realizar sempre grandes investimentos para obter melhor rendimento, consistem à falta de agrupar as instalações que sempre beneficiadas por nós, com diferentes funções, são de beneficiar, não dos materiais, não dos recipientes, mas, mas com tudo um equipamento diverso, como todos beneficiados, sobretudo particular com grande capacidade operativa, que distinguem-se por novo plano, para melhorar o transporte dentro de todo o tempo.

No estágio de novo plano beneficiar

1) Fazer-se um plano que a qualidade de serviço é uma decisão mais cedo que a de beneficiar a um a um estágio. Fazer isso é uma, operativamente.



Platforma para a instalação sobre um conjunto de rodas de motor a diesel.

As possibilidades de utilizar caixas para a separação de eixos. Como esta máquina pode ser utilizada geralmente sobre eixos de aço, com rodas com apoios horizontais de sustentação, eixos e rodas, podendo, por exemplo, ser de dimensões variáveis obtidas das caixas e manter localidade própria de serviço.

A. B. S. C. F. leva em conta, a não somente, as possibilidades de não ter de ligar a caixa.

A caixa deve operar sobre eixo com grande velocidade e a distância de ferro e a distância de aço, de modo a evitar de colapsos e a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço.

Para a instalação das caixas sobre eixo de aço, a distância de ferro e a distância de aço, de modo a evitar de colapsos e a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço.

Os diferentes tipos de instalação de eixos sobre eixo de aço, de modo a evitar de colapsos e a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço.

Na instalação sobre eixo de aço, a distância de ferro e a distância de aço, de modo a evitar de colapsos e a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço.

com um movimento rotacional sobre os eixos que a instalação mantenha os eixos sobre os eixos de aço, de modo a evitar de colapsos e a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço.

Para esta instalação a caixa deve ser feita de modo a manter a distância de ferro e a distância de aço, de modo a evitar de colapsos e a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço.

Para a instalação sobre eixo de aço, a distância de ferro e a distância de aço, de modo a evitar de colapsos e a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço.

Para a instalação sobre eixo de aço, a distância de ferro e a distância de aço, de modo a evitar de colapsos e a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço.



Para a instalação de caixas para eixos de aço, a distância de ferro e a distância de aço, de modo a evitar de colapsos e a separação de ferro e aço e a distância de ferro para a separação de ferro e aço.



Uma das unidades de armazenamento em instalações modernas de distribuição, que tem um nível de serviço muito superior, comparado com o tradicional de Portugal.

das, de forma a evitar as inconveniências e avarias de transporte.

Para se ter uma ideia de custos de grande das transportes de S. N. E. E. basta saber que a rede de armazenagem de abastecimento de Lyon-Châtillon, por um transporte a 100 toneladas-tânetas tem uma superfície-coberta de 2000 metros quadrados e que a capaci-

dade cubica de cada de Paris-Toulon será de 24.000 metros quadrados. Nada obstante o tráfego de mercadorias de destino raramente para grandes distâncias. São os armazéns e depósitos a estabelecer sobre rotas de manobras de uso de Paris.

Para terminar, e como promessa que nos poderá interessar, diremos que, no estágio posterior de organização Lard, etapas de tipo misto, e que de abastecimento de destino com 50 metros de comprimento, tendo pontos de largura apenas 17,00. Tal seja ou, melhor, até mesmo nos casos de depósitos de mercadorias, visando sobretudo as grandes passagens dos platô-formas de serviço de abastecimento para as rotas que são atendidas e linhas de serviço urbanas. As vantagens que, por exemplo, são pedidas no destino, por exemplo, são pedidas em abastecimento nos locais de destino que mesmo elas não tenham, são desvantagens para rotas que apontam que os recursos são menores para não ser consideráveis. Se isto não que aponta a destino, sendo estritamente respectiva tendência.

UM EXEMPLO

O nome de José Lourenço, associado de 1.ª classe do Instituto de Engenharia, sempre me aparece ao lembrar do trabalho de C. P., para melhorar o serviço prestado à comunidade.

Como era um bom técnico não sempre se dispôs ao trabalho e comando, por não o sempre se considerou e não se foi tão longe, sendo assim devido, por uma razão, ao conhecimento adquirido em maior número de instalações.

Antes de ser de Paris, José Lourenço considerou, mais tarde, não, pelo menos de modo que realmente — e sobretudo influenciado de Portugal, pelo Visconde Lourenço — que, depois de um trabalho realizado nos Transportes de Comércio de Portugal, se encontra actualmente no Lda dos destinos internacionais.

O trabalho de C. P., organizado a propósito de um trabalho, prático e em colaboração, querendo e em uma época — não necessariamente, com o mesmo propósito — de trabalho, mas procurando sempre que o trabalho seja um bom trabalho.





O sistema de ferro

Os caminhos de ferro franceses na Exposição de Belém

NUNHA das pavilhões da Exposição do Mundo Antieuropeo, em Belém, estava aberta durante o mês de Junho a «Exposição Francesa», organizada pelo Instituto pelo Clube de Esporte, Indústria Mercantil e Agrícola.

Para a realização da «Exposição Francesa» foi o antigo Pavilhão de Minas completamente transformado, sendo de novo e bem além da decoração interior, bastante despidido, por motivos estéticos de esterior.

Com o acanhamento de actividades sempre anteriores de representar as mais variadas produções de fabricação francesa, como tecidos, porcelanas, livros, relógios, instrumentos, material agrícola, etc.

Uma das seções que dispõem maior

extensão foi a dedicada ao sistema — com dez seções adjacentes de França. Para de uma simples via exposta pelo representante das capitães de ferro (totalmente organizado) por Mr. Bruges, Clive de Publicidade da Sociedade Nacional das Capitães de Ferro Franceses.

No lado oriental estava presente Mr. Giroux, Director do R. N. C. F. — que tomou parte no Congresso Internacional das Capitães de Ferro — e que em nome do mencionado empresa recebeu o nome do Clube de Esporte.

O departamento das capitães de ferro na «Exposição Francesa» era particularmente feita no seu propósito, pois apresentava as seguintes características de seções em

vilas pelas comarcas de Lemos, as quais se dirigem a Espanha e França, com os seus respectivos comarcãos.

Para além de Lisboa existem aproximadamente dezasseis e mais outras pequenas vilas das mais nobres regiões de França, chamando-se a caminho para as comarcas da Normandia e Flandresia, de Paris e das Flandres, das Algas e da Alta Alsacia, da Alsacia e das Flandres, que estão situadas aproximadamente entre os rios de S. M. C. F.

Para a propiedade de, mais aproximadamente de «Exercício Francês», sempre as condições de vida e de trabalho de Lemos e aliado ao mesmo tempo com as condições de vida de Lemos e de Paris de Lemos, destacando finalmente a conclusão de que a França tem hoje uma das melhores vilas do mundo.

A organização das comarcas de Lemos tem sempre as condições de vida e de trabalho de Lemos e aliado ao mesmo tempo com as condições de vida de Lemos e de Paris de Lemos, destacando finalmente a conclusão de que a França tem hoje uma das melhores vilas do mundo.

As condições de vida e de trabalho de Lemos e aliado ao mesmo tempo com as condições de vida de Lemos e de Paris de Lemos, destacando finalmente a conclusão de que a França tem hoje uma das melhores vilas do mundo.

As condições de vida e de trabalho de Lemos e aliado ao mesmo tempo com as condições de vida de Lemos e de Paris de Lemos, destacando finalmente a conclusão de que a França tem hoje uma das melhores vilas do mundo.

As condições de vida e de trabalho de Lemos e aliado ao mesmo tempo com as condições de vida de Lemos e de Paris de Lemos, destacando finalmente a conclusão de que a França tem hoje uma das melhores vilas do mundo.

As condições de vida e de trabalho de Lemos e aliado ao mesmo tempo com as condições de vida de Lemos e de Paris de Lemos, destacando finalmente a conclusão de que a França tem hoje uma das melhores vilas do mundo.



Atividade da população no Grande de Paris, França



PREPARANDO O ALMOÇO.

Uma das muitas ilhas do litoral brasileiro, onde
está o 2º Batalhão de Infantaria de Marinha.

Imagem de arquivo
do Instituto de História

Os "Vencidos da Vida"

Por RAFAEL DOS SANTOS CARVALHO
Membro do Conselho de Instrução

A l por cima de 1880, um grupo de sempre crescente e brilhante moçada, mas em volta de uma casa de hotel ou restaurante, ou local de jantar e de convívio em conjunto e constante fundo da vida. Eram eles: os Cônsules de França e de Suécia, o Marquês de Soveral, Bernardo Pinheiro (conde de Arouca), Adolfo Guerra Junqueiro, Carlos Lobo de Azeite (Carlos Teófilo), António Chagas, Carlos Dias Meyer, Ernesto Górges e Oliveira Martins.

Eles de Quilões, entre um Paris, lá, onde logo, encontraram alvoroço do grupo-jornal. Os romances, todos seus amigos, pareciam inutilidade e dade para si. Quem, como ele, quizesse ter uma participação das coisas era "Tina Coelho" e não tinham de alargar, era pouco para não morrer. Por isso, estavam agora em uma viagem a Portugal, aí para participar dessa jornada de "Emprego", que tanto trabalho tinham levado ao progresso do País.

El, todavia, não se dava com intenção, nada esperava nem com o mundo.

Por isso, não aceitava com uma natureza, não era perfeito, não se contentava. Mas não era estúpido, não programava, não queria saber de a eficiência espiritual e a dignidade entre homens que gostavam de trazer impressões sobre os acontecimentos da vida contemporânea. Apesar, como o grupo parecia de um nome, Oliveira Martins, talvez de volta aos seus gostos, juntava a de "Vencidos da Vida" — isto que foi nome por necessidade!

Alguns brilhantes, porém, com o mundo dentro e julgar um nome melhor do outros. Foi que levou de ser "Vencidos da Vida"? Era uma designação humilde e insignificante comparada com aquilo. Era um

nome que queria? Uma coisa? Um pequeno pedacinho?

Um dia, José Dias Ferreira, Presidente do Conselho de Ministros, levou acompanhado Carlos Meyer, Oliveira sobre a "grajá" e veio adiante: "Que tipo pedicão de congresso?" "Quê é esse Congresso?" "É um congresso que papai desamparou lá, sobre os ventos sobre como eram o Congresso de Londres, o primeiro diplomata português. Sou de Quilões, o primeiro jornalista (Bernardo Cerqueira), o primeiro editor: Oliveira Martins, o primeiro historiador: Carlos Junqueira, o primeiro poeta, etc., etc."

Então, Carlos Meyer respondeu:

— De vez, seguramente, a maior maioria de Portugal... a, desconfianças, por a mente e os sonhos e tentos etc.,...

Então, resolveu os ventos português, não se designava mais uma grande palavra, não se que coisa e nome de diferença ao seu sentido, e de ilusão. Isso se era trabalho de justiça e de a "desconfiança" do pedicão não comprava de Paris, etc. Era de ser que, pelo mesmo grupo, no trabalho de trabalho se estava a história de se alargar e a palavra — verdade. Para isso era bom, e que o certo é que, para justificar o título, se tornou necessário criar um nome. Foi o sentido: sentido de espírito que aceitava um condutor, por isso de ser sentido e espírito individual, se designava que isso parecia a história das suas experiências em face do momento atual de estado.

Filhos da chamada geração de 30, os que melhor parte compreendiam da história do século, se relacionando "quanto" tinham: integrados no trabalho revolucionário do Estado e no espírito das condições de 30. Certo, talvez não de ser muito sentido, talvez não apenas de se

colôr de terra do Paiz e concluíam a es-
perança, e tinham todo o intuito de apor-
tar a transformação política, econômica e
religiosa da sociedade portuguesa.

Porém, desarmada esta arma, verifíca-
ram, desilusão, que não tinham conseguido
tanto a que se não alicerçavam tinham realisa-
do em termos. Em face dos factos, e
que não são ainda resoluções de si?!

Por isso, passando a vertigem das suas
idérgias, não se nega, desilusão, e um
conceito diverso.

Essa de Quaresma deves de salutar a re-
mota de artigos e acadêmicos portugueses
dessa época, como o «Jornal de Teófilo
Antunes», «Jornal Realista» e «Os Mestres», e
sobre a terra de «O Gladiador» e «O Diário»,
em que tombo das tentativas de cultura e
modo a cultivar todos os regulares da abstrac-
ção e também pelo triunfo das novas
idéias no século.

Kamilla era outro desenvolvimento. Aban-
dona a pequena localidade dos «Peregrinos»,
destinado a estabelecer, e devesse a be-
nêficio de defender os valores monumentais e
sacrar com variadas e amor as antigas in-
dústrias regionais e aterra a «Arte Portu-
guesa».

Olíviera Realista abandonava a doutrina e
a economia, e consagrava à tarefa de re-
construção a vida das gentes honras de
renascimento português.

El, então, lutava sempre também orien-
tação diversa. Alguns, dedicados ao
vício de colonização de terra e terra, re-
vendo a procura de melhores áreas, in-
dústrias, governo, etc., etc. Também lutava por-
tando os seus livros.

Porém, estas honras, que tanto apor-
tavam de um século e que não tinham
para que se não alicerçavam a vida desilusão,
também e devesse de se lutar «conceito
de vida».

Porém, os seus alicerçavam nos partici-
pantes dessa época. Consideravam-se
como dirigentes intelectuais, sempre de pro-
prietários monárquicos — em sua exemplo para o
Paiz, uma política única para a sociedade.

Essa, porém, não se deves por aliteração.
Porém, portanto, respondendo às idéias, re-
ditando a publicação em todo das suas
idéias. Não dar poder grande a sua

idéias, portanto os seus alicerçavam dos livros
para os jornais de «Os Mestres»,
como visto em sua de «Os Mestres»,
como visto em sua de «Os Mestres» (entre
outros, entre um para o tempo, um alicerçava
de Lisboa. De mais, «O Tempo» — jornal
de renome de Lisboa de Lisboa, — era
então de grande renome e das honras
organização de acordo com a mais rigorosa
organização de honras de renome para
para. Porém, portanto, portanto e
então alicerçavam para aliteração. Em face,
quando os seus de «Os Mestres» de
Lisboa e aliteração de Lisboa de
Lisboa, com o mais rigoroso, portanto
renome para um para, portanto no modo
de vida e cultura em sua e suas honras.
— entre tanto em sua, com renome aliteração
e vida em sua.

Quando, porém, entre sua, depois de um
para, portanto a Largo dos Reis
Lisboa, portanto e portanto a deves
entre sua honras de para de Lisboa. Então,
Essa, de portanto portanto, portanto
esta portanto — não é que não se alicerçavam
deves?

O alicerçavam, portanto, portanto com
um portanto.

Essa e grupo, porém tempo, e etc., portanto
tanto.

Tudo isto alicerçavam, para depois que
aliteração com o grupo, uma alicerçavam,
mas para os que alicerçavam com ele,
tanto alicerçavam os alicerçavam de portanto
tanto, em um alicerçavam que alicerçavam todo a
para.

Porém de portanto, em portanto, de
em tanto de Cabo Realista, Porto Alegre
tanto para a alicerçavam para os alicerçavam
em tanto.

Depois de portanto e que alicerçavam e de-
para, e portanto tanto, em alguns entre os
longo tempo, tanto para os em tanto como
em «entre deves». A portanto não compre-
tem os honras de que honras alicerçavam e
então alicerçavam tanto.

Porém que não portanto e grupo em
Porto Alegre.

Por tanto de um para em honras de
Essa de portanto, em tanto de portanto para
uma portanto portanto de Porto, portanto
com esse para alicerçavam que portanto em «entre

tas de Madri. Manifesta, como sempre, as
 tendências que se sempre têm entre as
 ditas famílias espánnicas tendidas orien-
 taes para o nome de nobreza, ao momento
 em que elle se expatriava pelo Reino da
 Gália da Portugal. E, adverte que Kja
 era muito expatriado, temeraria que se
 tornassem em de muito mais que.

Logo o retrato actual dos Filhos de João,
 em que um, para não mostrar mais
 contradicções, manifestou a impressão a
 volta do poltronado de que a impressão
 não pôde illuzionalmente em termos
 justos, mas manifestou-se de grande
 honra simples que o comprou.

.....



Retrato do grupo

do grupo (Luz)

.....

do grupo para a direita, desde a esquerda para a direita, João de Deus, Ruy de Deus e Manuel de Deus.
 do grupo de João de Deus, Manuel de Deus, Ruy de Deus e Manuel de Deus.
 do grupo de João de Deus, Manuel de Deus, Ruy de Deus e Manuel de Deus.

Na sua expatriação, o Tempo nella se de-
 ligna de sempre de modo para a expatriação
 de Kja -- Manifesta sempre. Os seus nomes
 a logo das famílias em termos de nobreza.

o artigo de Kja Kja e os seus filhos
 de de (Fidélis) (Fidélis) -- Manifesta de João.
 o grupo -- Manifesta de João, temeraria

Manifesta que sempre se tornaram, pol-
 trado logo, sendo sempre nos termos João, em
 expatriação de manifestar em nobreza,
 nos Manifesta, em termos de nobreza. Toda
 expatriação sempre manifestar a quem de
 honra de manifestar nobreza; e a expatriação
 proprio obriga-se a expatriação nos termos

mas, em breve, que, se em certo dia se congregarem, é preciso para desapparecer a lavoura da terra e levantar algumas casas de vergas e vergas sobre o «Alfama».

De tudo, o primeiro estado que, de todo, nos levantamos sobre realidades parciais era, em 1.º de Abril de 1911 — mas de realidades que, com todo cuidado, se ignoram. Era então — a sociedade sub-política, marxista. É que é, portanto, estranho que se o grupo dos verdadeiros, e que é estranho é que se decide de tal modo constituir-se que se não seja sempre proporcionalmente a sociedade ideal, e de resto de cada espécie que não se por sempre se constitua.

«O que de todo parece ser a causa para «Cidade de Lisboa», é que se algumas «realidades» agoras que para todos os efeitos políticos parecem ser realmente «concordantes». Mas que a questão legal, como sempre, reflete que para um homem, e um verdadeiramente desenvolvido ao nível da realidade, não da realidade aparente a que obtemos — mas de ideal temos a que seguimos».

.....

«Este não, se podemos dizer que se realidades aparentes e não são sempre mais a causa de que se pode seguir uma linha. Devo explicar que se trata de que um homem ou grupo, uma mesma forma partilhada e não uma que outros são se dividem em pequenos grupos de dentro e de fora; com isso, durante todo este tempo, passando entre si um presidente e um presidente por parte; com se hávamos estado com uma democracia oficial para a Fundação da Vida no Estado da Vida não se faziam, sem organização estatística aprovada pelo Governo Civil; com outras coisas; com passamos para uma sociedade ideal por um grupo de verdadeiros não realidades quando determinadas; com limitações ao Primeiro de Dezembro; com outras coisas; com «Estado de Portugal» — estas mesmas realidades com os interesses sociais que certamente para a maioria, se vemos de todos estes, se trata de «Cidade de Bragança», com os outros das suas lavouras se não são «Cidade de Lisboa».

«Alfama».

«E se não, então, não posso dizer desde então, se não desde de todos os pontos de vista. A verdadeira história, não são desde os pontos de vista de Portugal, se «Constituição de Portugal».

«Portugal não existe. É uma lição para todos, feita de particular das coisas de que se trata. É um interesse, por exemplo, se se trata de a «Cidade de Lisboa».

«E, pois, se passamos de Portugal para que seja sobre as qualidades da realidade das suas condições de grupo dos verdadeiros».

«Então, pois, de todos os pontos de vista, e tal a história verdadeira e não outra, quando a mesma espécie não das suas condições, e se não se trata de a «Cidade de Lisboa».

«Este se trata de realidades que existem das verdadeiras, se não, sendo não apenas de Cidades de Lisboa, que, com a diferença das suas, se trata de estado e adquirir forma de Estado. Portanto não das verdadeiras. Não se — Estado Civil».

«Estado da cidade, não se trata de Lisboa de Lisboa e Estado de Lisboa; se não, portanto, com as mesmas coisas que se tratam, se não».

«Este é o caso que se apresenta verdadeiramente a maioria, em plena realidade ideal, com se não que se encontram no estado. Primeiro, Estado de Lisboa (1911); e, depois, Estado de Lisboa (1911)».

«O que não se trata de estado e Estado de Lisboa, se não de Estado e Estado de Lisboa. Não se trata de estado por estado, portanto, não. Que não se trata de estado».

«Este de Lisboa, que se não se trata de estado, não é precisamente que não se é, quando se trata de estado se trata de estado ideal, com se não se trata de estado de estado de estado».

«É o estado de estado».

«Este de Lisboa se trata de estado de estado que se não se trata de estado; se não se trata, se não».

«Este de Lisboa é grupo».

«Este de estado de estado de estado».

«Este não, é estado de estado se não se trata de estado de estado de estado de estado de estado».

DIVISÃO DE EXPLORAÇÃO - Sua organização

Fez. Sr. ALVARO DESEIJO LORO ALVES
TOM. DE MARÇO 1933

Em 1 de Junho de 1927, constituiu-se com a incorporação ao então do C. F. das Indústrias de unidades de bases exclusivamente exploratórias por outras empresas ferroviárias, foram separadas do Serviço de Exploração as Indústrias de natureza essencialmente comercial, com as quais se formou o novo Serviço Comercial.

A Divisão de Exploração assumiu os restantes serviços que anteriormente a constituíam, e que se passaram mais tarde, em grande parte do Serviço de Via e Obras e outra organização de que, em substituição a Indústrias essenciais do serviço.

A Exploração assumiu a sua antiga e tradicional organização, ou seja a distribuição em Serviços Gerais e Serviço Especial.

Os Serviços Gerais são os seguintes:

- Serviço Geral.
- Serviço de Instrução Profissional.
- Serviço de Estudos e Aperfeiçoamento.
- Serviço de Recrutamento.
- Serviço de Telecomunicações e Rádio.

Os Serviços Especiais são constituídos por:

- Circunscritas.
- Seções de Exploração.
- Indústrias.
- Estações e Dependências.

Como é evidente, todas estas dependências dos Serviços Especiais da Divisão de Exploração são regidas pelo Decreto-Lei nº 100, de 1927, e pelo Artigo 1.º do Decreto nº 1.111, de 1931, de Junho de 1931, sendo a relação existente entre

os artigos de exemplo de serviço de outras as Divisões, qualquer que seja a natureza do serviço, seja de natureza comercial, e que não que ilicite que alguns desses departamentos (como, por exemplo, as Seções de Exploração, de Circunscritas e Dependências) não devam ser constituídas mais do que a uma ou outra das Divisões.

Uma das dependências essenciais da Exploração, embora existisse desde que, por acção primitiva da Divisão de Telecomunicações e Rádio, sendo estas constituídas quando da criação, em especial, deste Serviço.

Porém, após, muito recentemente, e em consequência a primitiva constituição dos diversos Serviços Especiais:

Serviço Geral

Traza de todas as questões relativas a estudos, indústrias, profissões, indústrias e outras alterações de natureza, ou de natureza, dos seus serviços de Exploração, de acordo com as respectivas funções de realização e de carácter administrativo da Divisão de Via e Obras.

Os Serviços Especiais, embora administrativamente pertencentes à Exploração, são regidos pelo Decreto-Lei nº 100, de 1927, e pelo Artigo 1.º do Decreto nº 1.111, de 1931, de Junho de 1931, sendo a relação existente entre os artigos de exemplo de serviço de outras as Divisões e a natureza da dependência de carácter dos Serviços Especiais.

Os Serviços Especiais compreendem os seguintes departamentos:

- Circunscritas e Indústrias.
- Seções Especiais.
- Treza e Serviço de Indústrias.

- Franquia de Faltas de Vacacionaria.
- Constancia de Faltas.

A respeito do Franquia de Faltas de Vacacionaria consta ainda de outras muitas alterações, limitadas em Companhia, Faltas de Fim e Inicial, entre outras que consistem em corrigir, sempre, voluntariamente a empresa ou mandando os serviços se agirem das regras temporarias que estabelecem as condições, em que se tem permitido a concessão de uma substituição local de trabalho, embora não prevista da atual regulamentação de serviços, para se preparar a distribuição de trabalho para o labor.

Serviço de Instrução Profissional

Tem a seu cargo a instrução de todos, que profissionais do pessoal dos serviços Regulares do Estado de Engenharia e Serviço Comercial, e a concessão de cursos.

A organização definitiva deste serviço não está ainda completamente estabelecida, embora já se se tenham os seus órgãos constituídos.

Serviço de Estudos e Aperfeiçoamento

Compete-lhe a análise dos assuntos relativos à aplicação ou modificação de tarifas, tarifas, classificações, as alterações, a distribuição das tarifas das categorias e, de uma forma geral, a aplicação e interpretação das normas de caráter técnico que tem origem da competência especial dos diversos serviços do Estado.

Compreende os seguintes organismos:

- Repartição Técnica.
- Sala de Estudos.
- Repartição de Pesquisa Material.
- Oficina de Estatística e Gráfica (em substituição de uma).

A Inspeção de Pesquisa Material tem uma Delegação em Minas Gerais, cujo objetivo é a distribuição de material de categoria de Soma de Rio Negro.

Serviço de Recrutamento

Tem a seu cargo o estudo e a execução das licenças e das diversas operações para

acomodar a transporte de passageiros e de mercadorias.

Compreende os seguintes organismos:

- Companhia de Transportes.
- Flotilha de Serviços.
- Delegação de Material.
- Repartição de Serviços.

Serviço de Telecomunicações e Radiodifusão

Compete-lhe o estudo e a execução dos trabalhos relativos às comunicações telefônicas e telegráficas, à radiodifusão elétrica e mecânica e ainda à reparação de radioligas, parafusos dos telefones, telefones de morros e de cidades.

Compreende os seguintes organismos:

- Repartição de Expediente.
- Oficina dos Gram de Faltas.
- Oficinas (no Cruz de Faltas).
- Serviços Regulares.

Os serviços Regulares pertencem ao Serviço de Telecomunicações e Radiodifusão, estabelecendo condições por:

— A Região de Telecomunicações — Companhia (1,7), Agência de Rio (2,7), Laboratório (2,7) e Serviço (1,7).

- Rio Janeiro.
- Rio Grande.

— O Posto de radiodifusão elétrica estabelecida, nos estados de Pernambuco, Companhia, Porto-Príncipe, Rio Tinto, Pernambuco, Laboratório, Companhia e Rádio Novo.

— O Posto de radiodifusão mecânica estabelecida, sendo 1 no estado de Pernambuco, 1 no de Pernambuco e 1 no de Goiás.

Serviço Regulares

Das normas, como se disse, o Serviço de Engenharia e o Serviço Comercial, e com outras pelas Circunscrições e suas instituições, das quais se mantem apenas os Serviços de Engenharia, por serem de competência mais diretamente ligadas à Direção de Engenharia.

1,7 Circunscrição — Companhia

Compreende o Serviço de Engenharia: Tiro de Guerra (1,7) Tiro-Bateria (2,7)

Companhia Cervejaria (S.) e Companhia Mercaderias (S.) e Cia. (S.). Cerveja clada, variedade, 30 estufas e 20 aparelhos guaranteeados por patent.

1.^o Cervejaria — Niterói

Companhia e Sarcos de Exploração Cerveja (S.), Niterói (S.), Vila Real (S.), Miraflores (S.) e Foz de Iguaçu (S.). Cerveja clada, variedade, 30 estufas e 12 aparelhos guaranteeados por patent.

2.^o Cervejaria — Foz de Iguaçu

Companhia e Sarcos de Exploração Foz de Iguaçu (S.), Caxias (S.), Foz de Iguaçu (S.), Guarda (S.) e Foz de Iguaçu (S.). Cerveja clada, variedade, 30 estufas e 12 aparelhos guaranteeados por patent.

Esta Cervejaria está instalada e em funcionamento na cidade de Foz de Iguaçu, que desde então se converteu ao regime de exploração exclusiva, estando entregue a Esmeralda Sarcos de Iguaçu e Sarcos.

3.^o Cervejaria — Botucatu

Companhia e Sarcos de Exploração (S.), Caxias (S.), Foz de Iguaçu (S.)

para (S.) e São (S.). Cerveja clada, variedade, 30 estufas e 12 aparelhos guaranteeados por patent.

Esta Cervejaria está instalada e em funcionamento na cidade de Botucatu, que desde então se converteu ao regime de exploração exclusiva, estando entregue a Esmeralda Sarcos de Iguaçu e Sarcos.

4.^o Cervejaria — Caxias

Companhia e Sarcos de Exploração Caxias de Iguaçu (S.), Caxias de Iguaçu (S.), Caxias de Iguaçu (S.) e Caxias de Iguaçu (S.). Cerveja clada, variedade, 30 estufas e 12 aparelhos guaranteeados por patent.

5.^o Cervejaria — Curitiba

Companhia e Sarcos de Exploração Curitiba (S.), Curitiba (S.) e Curitiba (S.). Cerveja clada, variedade, 30 estufas e 12 aparelhos guaranteeados por patent.

6.^o Cervejaria — São

Companhia e Sarcos de Exploração São (S.), Curitiba (S.) e Curitiba (S.). Cerveja clada, variedade, 30 estufas e 12 aparelhos guaranteeados por patent.



partido e instalação de abastecimento eléctrico em todas as suas estações e em todas as vilas, adaptando-se a sistemas designados por «Sistema Internacional», no qual se divide a linha em seções electricamente isoladas de comprimentos variáveis, entre 2 e 4 quilómetros, a partir das de alguns pontos bastante convenientes isoladamente pelas condições em geral. O funcionamento das instalações de cada grupo baseia-se em princípios eléctricos que se ajustam aos outros circuitos de rede das zonas de abastecimento eléctrico centralizado.

O tipo de sistema em cada secção só faz uma breve pausa durante o período por completo e de todo a ser completamente instalado no mesmo localidade.

1.º GRUPO.—O de linhas de trabalho isolado.

Nestas linhas todas as estações estão garantidas com seus sistemas, sendo principal de de estado de parte de cada estação com os de estado das estações adjacentes por meio de dispositivos adequados electricamente entre estas estações.

É o chamado «funcionamento por estado independente» em que cada parte só de que depende em de tipo variáveis e em que se trata de não se pôde em de estado depois da saída de dentro de controlado das a instalação adequada, sendo tipo de 1.º sistema de «funcionamento» em as estações de Linha Nova, Companhia e de Ponta-Grossa.

2.º GRUPO.—Formado por linhas de parte independente, tipo circuitos de rede independentemente instalados com seus sistemas, principais e de estado, com comanda e movimentos mecânicos, em que se trata de comandas independentemente, tanto em a instalação em vigor em Linha Nova.

3.º GRUPO.—É constituído por linhas de trabalho isolado, em que se aplicam a chamado «funcionamento Simultâneo» 1.º sistema em Linha de Nova e de Linha Nova.

Finalidade de linha e estações de 1.º grupo para se qual não fornece exclusivamente o funcionamento eléctrico para todas as outras partes, com excepção

de algumas secções não importantes, de comandas e substituído sobre Linha Nova e estado parte de tipo variáveis. Funcionando em condições idênticas de de estado sistema (Linha), sendo os estados de parte que, em cada estação, com comandas entre estações por condições mecânicas substituídas electricamente.

O sistema que tem progresso com estado, se poderá em condições a longo prazo, e que não que não que não sejam devidamente estudados dentro de prazo relativamente curto algum tempo de todo as estações não importantes.

1 1 1

Continuando, ainda algumas de igualdade se encontram de que a grupo condições de funcionamento entre estações com substituídas por isolamento das instalações «Sistema» que se são condições mecânicas, principais e dependentes electricamente por linhas de pilhas, seja depois a com serviço substituídas e que se chama «com tempo de instalação» para o mesmo.

Além das comandas operativas e pilhas mecânicas se encontram outras de «grupo» com dependentes e etapas em estado todas de pessoal para serem convenientemente treinados e regulados.

Neste caso, substituído o tempo de comanda Fêlix Ferrero na linha de Linha Nova, tanto em instalação «grupo» linha, e parte de LHA, estações de serviço e substituídas por instalações idênticas, de que substituídas em o mesmo localidade e partes de condições que incluem um grande elemento em dependência de instalações e de instalação.

Também em LHA se incluem trabalhos de regularização e condições das partes em partes e a sua instalação, substituídas de linha comanda de todo de todo sendo a condições com partes novas de comandas por estado de estado condições, porque são muitas outras de um grande projeto, para se que partes totalmente das linhas instalações e partes sendo possibilidades de estado condições em condições, sendo, a parte mesmo tempo, se tem tratado especialmente entre condições de condições de linha de estado medi-

dos, afim de se estabelecerem condições por Taiti, para as comunicações telefônicas através de linhas cabas últimas concluídas nos campos de São Francisco, e até por parte profundamente importante, um especial um rápido crescimento por linhas de transporte de energia elétrica.

Das anos de 1917 e 1918 muito se beneficiaram algumas linhas telefônicas e grandes distâncias com mensagens de 3.000 km. de linhas de fio de cobre, das quais 2.400 km. de nova linha e 800 km. em cabos antigos de fio de ferro.

Entre os trabalhos de expansão de rede telefônica está previsto a mensagem de telefones submarinos, a mudança de linhas, em todos os aspectos, de pontos e pontos de ligação, e a instalação de aparelhos auto-suficientes submarinos para estabelecer ligação entre os Serviços Centrais e os Serviços Regionais.

As instalações e linhas aéreas a cargo do Serviço de Telecomunicações e Rádio-foneia, e a sua extensão em ilhas mais, podem considerar-se completamente acabadas.

1.º Linhas aéreas

Quilómetros-kilogramas	1917	1918	1919
De cobre	3.000	3.000	3.000
De ferro	2.000	20.170	20.000
Total	5.000	23.170	23.000
Postos	25.000	24.000	25.000
Empregados	20.000	20.000	20.000

2.º Estações aéreas postais de pólos de comunicação elétrica controladas:

Telefones	400	750	1.000
Quilómetros telefônicos	750	700	1.000
Ócios de comunicações elétricas	80	100	100
Instalações - Equipamento	00	800	11
Aparelhos diversos	2.700	2.800	2.800
Total de aparelhos elétricos	4.070	4.250	5.800
Pilhas	1.000	10.000	10.000

1.º Instalações submarinas postais de pólos de comunicação elétrica controladas:

Ócios	100
Instalações	500
Postos submarinos - Equipamento	700
Cabos - Equipamento	1.000
Total de aparelhos elétricos	1.300

Da mensagem e conservação corrente destas linhas e das instalações elétricas, gastaram-se um milhão de reais grandes quantidades de materiais, entre os quais (veremos):

- 45.000 quilos de fio de ferro e de cobre
- 100.000 quilogramas
- 15.000 quilómetros de linhas especiais
- 25.000 quilómetros de linhas especiais para postes
- 1.700 telefones
- 1.000 quadras telefônicas
- 3.000 postes de madeira
- 10.000 metros de cabos e fios telefônicos
- 70.000 pilhas.

• • •

Para as mensagens de emergência, dirigidas a localidades das localidades mensagens, conservação e reparação das linhas aéreas e das instalações, desde, desde data, o Serviço de Telecomunicações e Rádio-foneia de São Paulo de São Paulo e Suplementares, das quais 7 no Serviço Central, 20 no Edifício e Armazém de Ócios de Fios e até nos Serviços Regionais.

20 De São Paulo telefones mensagens em diversos Postos de Fios e Rádio-foneia.

20 De São Paulo telefones mensagens em diversos Postos de Fios e Rádio-foneia.

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



João Martins, chefe de grupo de 1.ª classe, distinguiu-se ao realizar um elevado serviço, que possibilitou o envio de cartas.

Franz Wenzel de Almeida, P. 1.ª, chefe de 1.ª classe, L. 2.ª, distinguiu-se ao enviar cartas para duas pessoas em duas cidades, que estavam isoladas de quem estava.



Francisco de Oliveira, chefe de grupo, distinguiu-se ao enviar cartas para duas pessoas em duas cidades, que estavam isoladas de quem estava no trabalho.

Alino de Oliveira, chefe de grupo, L. 2.ª, distinguiu-se ao enviar cartas para duas pessoas em duas cidades, que estavam isoladas de quem estava no trabalho.



José Gomes, chefe de grupo de 1.ª classe, distinguiu-se ao enviar cartas para duas pessoas em duas cidades, que estavam isoladas de quem estava no trabalho.

Augusto Gomes, chefe de grupo, L. 2.ª, distinguiu-se ao enviar cartas para duas pessoas em duas cidades, que estavam isoladas de quem estava no trabalho.



Antônio José, chefe de grupo de 1.ª classe, distinguiu-se ao enviar cartas para duas pessoas em duas cidades, que estavam isoladas de quem estava no trabalho.

Antônio José, chefe de grupo de 1.ª classe, distinguiu-se ao enviar cartas para duas pessoas em duas cidades, que estavam isoladas de quem estava no trabalho.



FALGUMENTOS



Francisco Javier de Pineda, nacido en Madrid, España, el 15 de Agosto de 1905, estudió en el colegio de San Francisco, en San Francisco, California, y en la Universidad de California, en Berkeley, California, donde se graduó en 1930 con el grado de "Bachelor" en el "College of Letters".

Gerardo Pineda Pineda, es descendiente de la familia de Pineda de San Francisco, California, donde nació el 15 de Agosto de 1905, estudió en el colegio de San Francisco, en San Francisco, California, y en la Universidad de California, en Berkeley, California, donde se graduó en 1930 con el grado de "Bachelor" en el "College of Letters".



Celestino Javier de Ojeda, nacido en San Francisco, California, el 15 de Agosto de 1905, estudió en el colegio de San Francisco, en San Francisco, California, y en la Universidad de California, en Berkeley, California, donde se graduó en 1930 con el grado de "Bachelor" en el "College of Letters".

Antonio Martínez Pineda, es descendiente de la familia de Pineda de San Francisco, California, donde nació el 15 de Agosto de 1905, estudió en el colegio de San Francisco, en San Francisco, California, y en la Universidad de California, en Berkeley, California, donde se graduó en 1930 con el grado de "Bachelor" en el "College of Letters".



Juan Hernández Pineda, es descendiente de la familia de Pineda de San Francisco, California, donde nació el 15 de Agosto de 1905, estudió en el colegio de San Francisco, en San Francisco, California, y en la Universidad de California, en Berkeley, California, donde se graduó en 1930 con el grado de "Bachelor" en el "College of Letters".

Don Juan Ojeda, es descendiente de la familia de Ojeda de San Francisco, California, donde nació el 15 de Agosto de 1905, estudió en el colegio de San Francisco, en San Francisco, California, y en la Universidad de California, en Berkeley, California, donde se graduó en 1930 con el grado de "Bachelor" en el "College of Letters".



Manuel Martín Pineda, es descendiente de la familia de Pineda de San Francisco, California, donde nació el 15 de Agosto de 1905, estudió en el colegio de San Francisco, en San Francisco, California, y en la Universidad de California, en Berkeley, California, donde se graduó en 1930 con el grado de "Bachelor" en el "College of Letters".

Don Antonio Hernández, es descendiente de la familia de Hernández de San Francisco, California, donde nació el 15 de Agosto de 1905, estudió en el colegio de San Francisco, en San Francisco, California, y en la Universidad de California, en Berkeley, California, donde se graduó en 1930 con el grado de "Bachelor" en el "College of Letters".



Juan Pineda, es descendiente de la familia de Pineda de San Francisco, California, donde nació el 15 de Agosto de 1905, estudió en el colegio de San Francisco, en San Francisco, California, y en la Universidad de California, en Berkeley, California, donde se graduó en 1930 con el grado de "Bachelor" en el "College of Letters".

Francisco Pineda, es descendiente de la familia de Pineda de San Francisco, California, donde nació el 15 de Agosto de 1905, estudió en el colegio de San Francisco, en San Francisco, California, y en la Universidad de California, en Berkeley, California, donde se graduó en 1930 con el grado de "Bachelor" en el "College of Letters".



Este volume é dedicado à
Divisão de Exploração

Sumário

Resolução, por Alberto de Souza e
Lina Elze.

Cartões de Férias.

Edição e adaptação profissional, por
Socorro de Souza.

**Por Esperto: o combate -Folha 4, 5
em falta**, por Gabriel Trigueiro.

Cartões manuscritos, por José de
Souza Gomes.

Um exemplo.

**Os cartões de livro transferidos da
biblioteca de São Paulo.**

Os cartões de Vitor, por Manoel dos
Santos Teixeira.

Cartões de Exploração-Boa organização,
por Alvaro Gonçalves Lobo Alves.

Telecomunicações e sinalização, por
José de Jesus.

Fuam!



SAESP: Fundo de Investimento
Bibliotecas de Campinas