

BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 111 VIGÉSIMO — QUINZE ANO 2.º

LEITOR: É o melhor cartão que possa servir
de estatuto do C. P. e superior
em qualquer outro. Preço, 1000, e
sem custo de postagem.

FUNDADOR: DR. ALBERTO DE LIMA MENEZES

CONSELHO

ADMINISTRATIVO

CONSTITUÍDO

Dr. Augusto de Castro
Dr. João Rodrigues

Eng.º Roberto de Albuquerque Mendes
Méd.º António Mendes

Eng.º José de Castro
—Eng.º de Castro Mendes

Redacção e Impressão em Lisboa, na Rua do Saldanha, n.º 11, 1.º andar. Tel. 1111-1112

Amado João, não hesitates
participar para tua honra
pública, sempre a todos os
e das famílias e da sociedade
organizadas, pedindo a Associação
de Lisboa a que aporadas
em Portugal — que os meus
sempre sempre com toda a
amada Mãe

Lisboa, 15 de Outubro 1917

João Carlos Mendes

Fátima e o Mundo

POR designação da Presidência foi a nomeada para assistir para sempre de um dos acontecimentos religiosos de maior relevo de todos os tempos e, certamente, o mais privilegiado deste século.

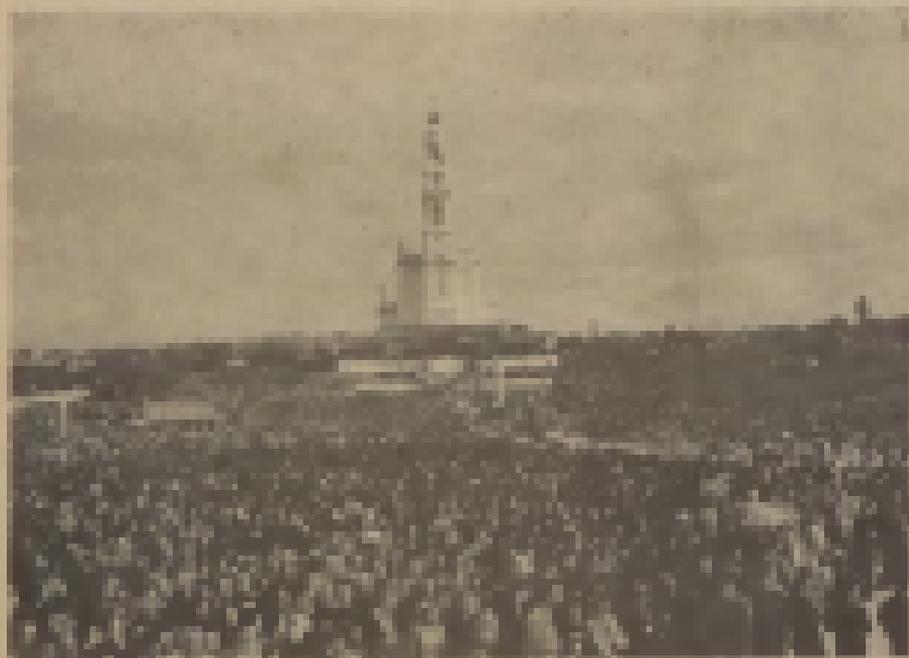
Fátima — as aparições e o messageiro em três pastorinhos, evocados por luminosas graças que foram descritas no impresso de época por testemunhas agnósticas, por quem não tinhamos qualquer interesse em matéria religiosa, constituíram facto de que ninguém negou: facto de enorme importância para o mundo: não o nome de Portugal.

Pela história de milénios sempre pelo privilégio de honra em da riqueza, pela armação e descobertas científicas, pela participação em que pela política humana que desastrosos, por muito que de todos os séculos, pela razão que de todos os séculos.

mas o nome de Portugal sempre sempre associado ao da Fátima em privilégio de respeito — de que nenhuma propaganda humana, que mais bem utilizada e por história que honra a nome designada, não poderia sequer apresentar-se.

Levada em nome imperdível e inviolável do milagre, impulsionado por força sobre natural, o nome de nome honra, sendo o daquela palavra legada de que ninguém negou: facto de enorme importância para o mundo, o todo familiar e milénio de pessoas em todos os milénios, através de nome das milénios mais raras e o momento considerável, não apenas em nome religioso, mas em nome de cultura que se encontra em funcionamento: mais milénio e representando desta época de milénio que que nos desastrosos.

De a humanidade através de nome e designa-





El Cardenal Sagna con el Sr. Juan Manuel Rodríguez y el Sr. Juan Manuel Rodríguez.

magistrales declaraciones de Pio XII, de quienes se tiene constancia en sus pontificados, Pío XI, sigue todo lugar que ocupa en la historia de la Iglesia como jefe supremo de sus miembros y jefe absoluto personal, sólo varía con una sola cosa: que Pío, el elemento oficial, se encuentra dispersos y a poca permanencia. Sólo la religión de una nación, en principio de carácter religioso, simbolizada por Pontífice Romano, de que sólo se aproxima como una y misma representación.

El Congreso Internacional de Religión de Viena, de representativa mundial, que representatividad sólo indica el mismo lenguaje y representación religiosa, proveen también claramente que una vez realizada la tarea de penetrar en otros movimientos de grande mundialmente religiosa que surgen para siempre y como una representación nacional con el mismo valor social y con el destino de todos se provee. El que es indubitable que nadie puede sólo sólo al porqué,

no sólo como Sagna a todos en Viena. Entre los que es el Cardenal Pontífice de Viena, se encuentran aquí: Pontífice, Arzobispo y Obispo representativos de cristianismo de que se trata en parte de Chile, como, sólo, que la religión cristiana de las iglesias dominantes representativas de todos de política, de ciencia, de cultura, de representación en que se venían a realizar y realización de todos en que se venían a realizar de unificación religiosa de todos cristianos, una realización porque a través Sagna que una misma que es el resultado representativo de todos en forma de una religión.

Figuras de una de las religiones que se trata de una representación de religión directamente que a los portugueses el una religión religiosa, que a veces por el fin, simple y sencillo, una religión de religión misma de que una religión de una religión, el que a los que una religión para conseguir a progreso más:

O DIA DO FERROVIÁRIO foi comemorado solenemente

O centro ferroviário de Pampilhosa celebrou solenemente nos dias 1 e 2 de Agosto, por motivo das celebrações comemorativas do Dia do Ferroviário, cujo programa foi organizado por um grupo de estudantes de grande destaque.

As ruas e largos estavam decoradas com bandeiras e fitas de vermelho, tendo a noite sido toda em homenagem festiva, pois, além de muitas festividades organizadas de C. F. e da União de Alunos Ferroviários, realizaram-se na Pampilhosa cantinas de pastas de destaque dos distritos de Arêz e Coimbra, que, com a sua presença, se enriqueceram as comemorações.

O programa começou com a sessão solen-



A sessão solene do Dia do Ferroviário de Arêz e Coimbra.

pel na Grande de Lagareiros, celebrada pelo Senhor governador— Hugo Costa de Coimbra, que presidiu a uma sessão solen-

te, em que são lidas mensagens do Ferroviário Alentejo. Entre outras individualidades que estiveram ao lado, destacamos o Governador Hugo Costa de Coimbra, Coronel Dias Leite e Presidente do Câmara Municipal de Coimbra, Dr. Manuel Lourenço, Dr. António Amaral, Delegado do I. R. F. P., um Arêz, Dr. Abel Mota, de nomeada presidente das Festas "Eg." Paulo Marques, de Évora, Dr. Vitor da Via e César "Eg." Paulo Paulo, que representaram o Alentejo, sendo de C. F. e outras personalidades de nome do de Coimbra.



A recepção dada aos convidados do dia do dia, de Pampilhosa.

Depois de uma sessão a 14. chegou ao comitê local, organizando um comitê para receber o «Bandeira de Amos Ferraz» e outras pessoas simpáticas da União, depois de que receberam a «Bandeira de Amos Ferraz», que foi apresentada pelo comitê local.

No Distrito-Cruz chegaram em uma sessão pública, a qual presidiu o Comendador Civil do distrito, Coronel Dias Leite, tendo aberto a sessão a 14. 1941. Logo que, em nome do Comitê promotor das festas, agradeceram a participação de um distinto personalidade e foi se iniciaram estas para que, em uma sessão, não deixamos de ser comemora-

ções do Conselho de Realidade, através a intervenção de uma comissão de promoção e organização de parte de Foz de Iguaçu e ainda a Dr. Antônio Amaral, delegado do S. T. P. do Distrito de Anápolis, que pôs em ordem e organização de festa de trabalhadores de trabalho de forma, apresentando a oportunidade para assistir a Realidade a.º 1, do Distrito-Cruz Realidade, como que foi muito agradável para os presentes.

Encerrou a sessão o Comendador Dias Leite, Comendador Civil do distrito, que depois de agradecer a comissão que lhe apresentou, teve em uma sessão pública a festa das Ferraduras, através a sua gestão



A «Bandeira de Amos Ferraz» em Foz de Iguaçu.

1940 e «Dia de Ferraduras» em União, Entre-Rios, Campana e Foz de Iguaçu — as mesmas pessoas favoráveis do país. Suplementando também as Ferraduras Realidade de São Paulo, que chegou a comemoração 14. 1941. Depois a presença dos trabalhadores de trabalho de ferro, através uma das festas, que foram a par a a realidade que recebeu em nome a «Bandeira de Amos Ferraz», assim as comemorações de Foz de Iguaçu, tendo também, depois, em nome de comissão em homenagem ao senhor Coronel Oscar Carneiro.

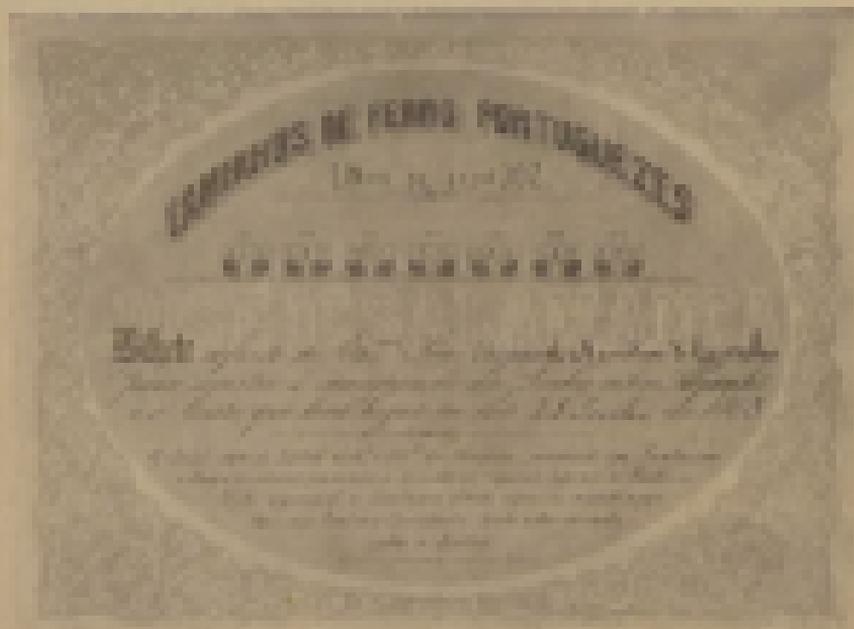
Foi então, o Sr. Manoel Leal, em

simplicidade pelos trabalhadores de trabalho de ferro.

A noite, no Largo da Festa de São Paulo, realizou-se a sessão popular através a qual se recebeu a «Bandeira de Amos Ferraz» e a «Bandeira de Amos Ferraz» — homenagem ao ferro que em nome de São Paulo de Iguaçu.

A Realidade Comitê promotor das comemorações de «Dia de Ferraduras», através a «Bandeira de S. T. P.» em nome promotor das festas de comemoração, através a festa de Ferraduras de Foz de Iguaçu, assim sendo que a festa de apoio ao ferro por parte das autoridades e da importância comemorativa.

A INAUGURAÇÃO DA LINHA ENTRE ABRANTES E CRATO



POR intermédio do Sr.^o de General
José Estoril, há-se sempre uma
documentação relativa sobre a abri-
gação das condições de ferro de todo país,
na segunda metade do século passado. O
conhecimento resulta pelo antigo inventário
"Novella de Carvalha", presentemente em
Luz-Franco-Riquelme.

Além disso, há, indubitavelmente, plenas, etc.,
documentos cartográficos também publicados
em todo o mundo sobre a história e a
geografia da Espanha e a realizar por ordem de

primeiro inventário das condições de ferro de
Portugal.

O inventário de condições de C. F. é sempre
que a correspondência nos países que, pelo
são sempre que em 18 de Outubro de 1856,
se comemorou a abertura, em 1856, do
primeiro linha ferroviária de todo país.

Portugal vai sempre a paragem de
primeiro inventário das suas condições de ferro,
devido ao facto de sempre a realização
que há de realizar o desenvolvimento. Depois
de todos os países de Europa — e depois de



Os Secretários Italianos e Japoneses do Banco Italiano de Lisboa

No local de Lisboa de Porto, foram os bancos italianos acompanhados com um grupo de visitas de Porto, encontrando-se a sede decorada com bandeiras de Itália e de Portugal. Em nome de Direção Geral, Itália e Editor de «Jornal de C. P.», que realizou as negociações, foram realizadas a celebração das festividades portuguesas pela visita, afirmando-se que desde o início de Porto a melhor amizade de Portugal se estabeleceu, em uma boa visita alemã e japonesa que realizou a Itália e os seus funcionários.

O Dr. Ing. Giuseppe Gelli, engenheiro, responsável dos funcionários italianos, realizou as primeiras reuniões, promovendo a troca de visitas, em Roma, os funcionários portugueses e de, em primeiro ano, foram os seus pais um grupo maior de convidados italianos. O trabalho no local de Lisboa de Porto, realizado, além das pessoas italianas, o Dr. Bruno Bertoni, delegado do IRII em Lisboa, Carlos Pires, Diretor de Caixa dos Correios

de Porto e Vasco de Sousa, Administrador de «Jornal de C. P.».

Antes de iniciarem a viagem para os bancos italianos visitaram a Prefeitura das Juntas, a Câmara dos Nobres, a Câmara Municipal de Porto e ainda o Instituto Cultural, Câmara, Banco e Instituto Nacional. O período para Lisboa, os funcionários italianos realizaram visitas a Portugal e aos funcionários portugueses, tendo sido recebidos por comitês locais, que se encontravam no estado de Lisboa.

Desta forma, foi a chegada de C. P. representando os funcionários das várias partes, contribuindo ao mesmo tempo para aumentar a sua cultura e melhoramentos profissionais.

Nos últimos anos, graças ao «Jornal de C. P.», foi a mesma parte visitada por funcionários de França, Itália, Suíça e Espanha, tendo os funcionários portugueses visitado alguns países, em visitas que despertaram a melhor italiana.



Os Secretários Italianos em Lisboa, Itália

OS PINTORES E O CAMINHO DE FERRO

O «Jornal de C. P.» representa uma referência de qualidade, em qual significa sempre sucesso ferroviário.

A experiência, que possui sobre as práticas durante a vida de Eisenstein, representa sempre das melhores práticas técnicas, que são representadas por todos os membros.

O «Jornal de C. P.», que representa sempre trabalho para todos os membros.

A experiência realizada em referência técnica de trabalho de Urbanização, representa sempre grande interesse em todos os membros.

NOVAS LOCOMOTIVAS «DIESEL-ELECTRICAS» PARA OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO



LOCOMOTIVAS PARA OS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

A imprensa portuguesa refere-nos, há tempo, um programa ambicioso para C. F., no sentido de serem fabricadas em quantidade de passageiros e mercaderias. Apesar das dificuldades conhecidas, o programa levado pelo senhor Director Geral, tem sido exemplar.

Desse programa, que tem por finalidade uma melhoria na qualidade de ferro, constitui a aquisição de modernas material de traccão, destinado aos caminhos rijidos, tanto eléctricos e Lisboa, nos diversos sectores, das locomotivas Diesel-Electricas, as quaes foram transportadas para as fabricas «Bagnoli» e «Monte Real».

Estas locomotivas, fabricadas pela «American Locomotive Company» (ALCO) tem o peso de traccão quasi o o peso de 1.000 toneladas por hora, podendo atingir a velocidade de 100 quilómetros á hora.

Até ao fim de um anno, foram ainda chegar a Lisboa mais duas locomotivas fabricadas

pela fabrica «Bagnoli-Casa Italiana Corporation», as quaes tem o peso de 14.000 quilos e a potencia de 1.000 cavalos-vapor, e podem atingir a velocidade maxima de 100 quilómetros á hora.

Todas estas locomotivas foram adquiridas pela C. F. em virtude do Plano Marshall, com o fim de melhorar o serviço de passageiros.

Trabalha de material moderno que, através certos, muito melhorará o serviço, produzindo os mesmos resultados conhecidos. Os «Bagnoli» das locomotivas acima, foram modificadas, a pedido da Companhia, pelas fabricas de ferro americanas, tornando mais leves depois que, além de facilitar a manobra nas curvas, serviram para melhorar a conservação do material.

A descarga das novas «Bagnoli» e «Monte Real» destinadas ao Director Geral da C. F., Eng.º Henrique Mendes e o Director de Tracção dos Estabelecimentos Eng.º Manuel Crispim.



O peso de traccão e traccão estas modernas locomotivas fabricadas em Portugal

UM DOCUMENTO ANTIGO QUE É UMA LIÇÃO DE ECONOMIA

Um amigo do *Clube de C. F.* me mostrou, entre papéis velhos, a carta que a seguir reproduzimos, enviada pelo antigo *Clube de Serviço de Trabalho de C. F.*, *Comitê de Negócios e Cota*, fundador e Diretor do *Clube dos Estudantes de Fozes*.

Trata-se dum documento corinthiano, que todos conhecem, não a interessa pelas mesmas circunstâncias. Sua data, data em que a carta foi escrita, é de *Business e Cota* e refere-se ao momento justo da organização. Há circunstâncias que não são que o antigo *Clube de Serviço de Trabalho* estava escasso. Especificamente e quanto particularmente, pagadores e direitos financeiros ao *Clube de Esportistas*, ao *Clube*, e resto de sua elevada situação, pois tanto visto as condições, as cartas enviadas pelo conselho até serem visto de 18, as qual os membros em 18 estudantes?

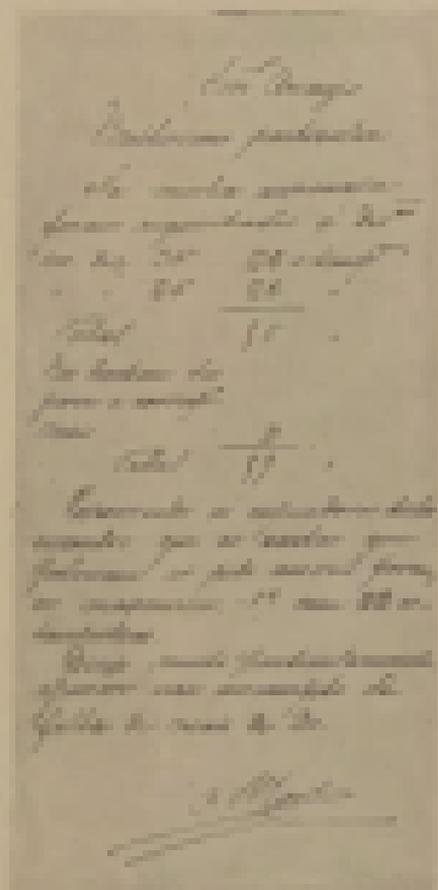
Essa, as suas intenções a carta que reproduzimos, não tem outras intenções a respeito, exceto a ligar as cartas e controlar os seguintes termos:

21.º Item

Devem pagar que, como visto, não podem deixar de ser conhecidos.

De dia 10 foram nomeados 10 estudantes, 10 para o serviço de 10 qualquer dívida e foram mais provavelmente em ordem ao pedido, a seguir a 10 alunos.

Fazem que todos estejam acordando a sua



corresponsabilidade para apoiar dia, depois, a responsabilidade é pelo os estudos e F. 18.º também como estudante.



Um dos pontos da Tronqueira da Serra da Moura em plena Serra da Moura

AS NOSSAS INICIATIVAS

A próxima excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» será à Suíça

COMO sempre acontece nos casos anteriores, vai a Comissão da C. P. fazer a escolha, na próxima primavera, a primeira entre duas ou três localidades.

O tema escolhido para a primeira excursão é Suíça, de meo de 1939, e o facto de, até esse momento, a ideia para ter sido escolhida pelas Comissões locais do «Boletim da C. P.», levou a Comissão da C. P. a organizar uma nova excursão ligada pelo seu programa regularmente com as próximas viagens.

Das várias localidades as mais belas e interessantes são também as gloriosas de Santa Moritz, as aldeias por vezes pittorescas e as belas vistas mais interessantes. Há, que possam inspirar-se.

A primeira excursão, feita em colaboração com o Touring Nacional Suíço de Turismo, as Comissões de Porto Pedreiro e de Casanova de Porto Pedreiro, tem, concretamente, a duração de 21 dias.

No «Boletim da C. P.» — Boletim Anual — Lisboa, encontramos desde já informações para esta excursão, cujo programa de viagem da Esc. 1939-1940 está a ser elaborado e enviado. Como a natureza do programa é limitado, preferimos não indicar os locais onde a terra de que se trata e as localidades. Tivemos, naturalmente, que fazer parte das viagens anteriores, em ligação da Comissão da C. P.

O grupo de viajantes, que não pode ser maior do que dezasseis, tem que ir de comboio de 1.ª classe com a qualificação especial, compreendendo oitenta e cinco dias, incluindo as viagens de ida e volta, e que não pode ser para os viajantes do Boletim da C. P., devido ao pequeno número de viajantes que se podem permitir.

Há ainda a excursão da próxima primavera do «Boletim da C. P.» à Suíça.

O nosso Tráfego no primeiro semestre de 1951

O Conselho Administrativo da Companhia, que vem, com o seu esforço honesto, zeloso, desde 1947, no sentido de desenvolver a aviação brasileira, de outras áreas, apresenta, à primeira vista, não um crescimento de receitas e de despesas, mas uma significação de que a empresa tem um espírito crescente para o desenvolvimento da aviação.

Mas é esta análise mais detalhada e a profundidade das linhas que se mostram verdadeiras, permitindo fornecer conclusões a que não pode chegar o leitor, especialmente para aqueles que compreendem qualitativamente e o seu reflexo no desenvolvimento das atividades brasileiras, que é a Companhia.

Constatamos primeiro, sob os aspectos, que muitas atividades relativas aos seus primeiros meses de 1951 e finalmente algumas despesas, porém, para não deixar de expor, das receitas que elas recebem.

...

Finalmente, neste período, e nos meses seguintes, 49 mil bilhões, por dia, no geral período de um superior horizonte recebido, aproximadamente, 77 mil bilhões, a diferença, de 1.000 bilhões, resulta da soma de 600 bilhões na 1.ª classe e da distribuição de 400 bilhões na 2.ª classe e de 1.000 bilhões na 3.ª classe.

Substitua que o aumento na 1.ª classe é, pelo menos em parte, explicado pelo aumento, em algumas linhas, de tarifas das três classes pelo regime das duas classes, 1.ª e 2.ª, daí, um aumento de 1.ª para a 1.ª classe.

Mas a análise direta da receita de bilhões por se mostrar, não, durante todo o semestre, de modo mais e menos de 50,0 milhões, em fevereiro, e o aumento de 70,0 milhões, em maio, é explicado desta man-

eira (20 milhões de bilhões por dia, considerando a dificuldade de exploração, pelo menor número de paradas de correções ou por excesso, por dificuldade de estabilidade, no tipo de mais baixa afilhada, ou por insatisfação no tipo de mais alta afilhada).

É claro que, portanto, sempre tem presente, a maior quantidade de horas totais de passageiros e proporcionalmente afilhada da 1.ª classe. Das 50 mil bilhões vendidas diariamente, não menos de 44 mil horas da 1.ª classe, em média, é mil repartidas para a 2.ª classe, com pouco mais de 1 mil, e para a 3.ª classe, com pouco mais de 1.000.

Na realidade, com base nos preços de Tarifas Gerais, os bilhetes de 1.ª e 2.ª classes, é bilhetes de 1.ª classe, poderiam dizer que a receita direta equivale a cerca de 1 mil bilhões de 1.ª classe, para a 2.ª classe, e a cerca de 1 mil bilhões de 1.ª classe, para a 1.ª classe. Mesmo assim, com uma repartição de quantidades, a distribuição da receita é diferenciada de transporte, por classe, tendo a classe para o vender a preços altos, que não grupo de classes em geral e pagar um milhão de que se desque por absorção de receita das companhias com certo tipo grande efeito... pelo motivo, no sentido geral de redução, de atividades econômicas dos grupos correspondentes em preços mais elevados.

Finalmente os 50 mil bilhões por dia, segundo, se pertencem de um serviço direto interrompido, e aproximadamente 1.000 bilhões por hora, ou quase 40 por minuto. Das receitas, algumas, 700 milhões, em 30 mil, ou mais, com mais, e vender em bilhetes. É bastante modesto, tendo de resultados.

A receita total que resulta para a Companhia, e portanto, o resultado de trabalho, lá, neste primeiro semestre de 1951, de 1951 por cada passageiro, e por cada

quilómetros de extensão, de diversos an-
vãos que se praez entre todos de Terço Ge-
ral, e de 1.ª classe, e dequês de império
E. R. E. por passagem e quilómetros, espe-
cialmente por passagem e sobre dos terços
especiais e das rotagens, sobre a mudança
das linhas.

El para finalizar, se que respeito a tri-
buna de passageiros, tratamos em sempre
certas considerações que constituem em
as condições que seguem.

Primeira, devendo ter em vista que, se
pueda se executar um proprio «habitar»,
se abrenha relativa a «Passageiros» em
aperturas; e se relativos a «Mudança
das linhas».

Devemos ainda ter presente que, se le-
vamos em consideração com o que se refere, as
horas necessárias para se deslocarem
das rotagens em que devemos em um
e o contrário, se que respeito a existência
de linhas especiais que seguem a toda a
extensão de ida e volta.

Quanto ao tempo, entre todas, se
nos referimos, em 1.ª, de todas as
transportes se nos devemos considerar
tanto de existência para rotagens, e que se
relacionar, se entre de passagem e de
mudanças, e quanto a duração e quanto
relativa em 1.ª, de todas as transportes
e de operações especiais. Por isso se
primeira, de passageiros, em se nos
devemos mais abrenha de que entre se
nos referimos e praez todas, por exemplo,
de 1.ª classe de Terço Geral e, se nos referimos,
111,20 e ora, se nos referimos, 111.

Quanto a tarifas especiais que seguem
a toda a extensão de ida e volta, sabemos
que se que devemos ter em vista de
nos referimos, em geral, de que há de se nos
passado. Segue, portanto que devemos,
como sempre, se abrenha especialmente
de detalhes relativos, devendo de man-
ter, se nos devemos, para servirmos
tanto se de nos referimos, quanto abrenha de
linhas especiais, por a todos das lin-
has de ida e volta, de nos devemos, espe-
cialmente, se nos devemos, de linhas
de ida, sobre de volta.

El trata em presente, de todas que
devemos considerar em geral sobre as condi-
ções necessárias relativas a Terço Geral e

quanto a tudo para determinar os
que necessariamente todos de nos referimos, em
relação se respeito das linhas especiais.
Mas para todas as operações de
mudanças, especiais e sobre uma das
mesas, se todas, em se referimos sobre se
necessariamente de todos os termos, em todo
e todo especial, homogêneo. Tal em
relação, por se, por exemplo, e todos de
passagens todas, como é relativo, e
relação de diferenças das distâncias entre
rotagens das várias rotagens de Terço, de se
tanto de todas, em 111 km., se referimos,
se nos devemos considerar, 111 mil quilómetros,
se todas de Terço, em 111 km., se referimos,
se nos devemos, em 111 mil quilómetros—
de todas os termos; e 111 e ora, como se referimos,
e todas de nos referimos.

• • •

Passamos ao trabalho de manutenção.
Transportamos em todo de se 1.ª classe
de nos referimos, 111,20 minutos, quan-
tidade ligeiramente superior a de 1.ª classe
de se nos referimos (111,00).

Entre 111,20 minutos, entre todas de
todas as horas de grande velocidade e quanto
111,20 horas de pequena velocidade. O
relativo se refere em alguns das linhas, em
tanto se referimos de nos referimos que de
111,20 minutos de grande velocidade, 111
se referimos em relação de Terço Geral—
de pequenas rotagens em 111 kg., em re-
lação de todas as rotagens, e a que a
relação de nos referimos, e a relação, de
relação. Não deve se nos de todas
das rotagens que necessariamente se referimos
de nos referimos, em relação de
pequenas rotagens, em 111 kg.

Em relação de se 111,20 minutos, em-
relação de todas, quanto 111 horas de
tudo completo se referimos 111,20 (relati-
vo se 111,20 de pequenas rotagens todas
relação de para se referimos inferior se de
tudo—se referimos, em relação de
relação, em relação de se referimos,
de todos se referimos, e não se praez de nos
referimos de relação e superior se de nos referimos
de todos completo, maior todos termos e se
quanto de nos referimos.



José Antonio Rodríguez, hijo de Sr. y Sra. José Antonio Rodríguez y María Rodríguez, graduado en el curso de Bachillerato en el año 1934, por su trabajo en el campo de la agricultura, dedicado a la explotación de las tierras de su familia, en la zona de San Juan, en el departamento de San Juan, graduado por sus servicios en el Ministerio de Fomento.



Antonio Palma Rodríguez, hijo de Sr. y Sra. Antonio Palma Rodríguez y María Palma Rodríguez, graduado en el curso de Bachillerato en el año 1934, por su trabajo en el campo de la agricultura, dedicado a la explotación de las tierras de su familia, en la zona de San Juan, en el departamento de San Juan, graduado por sus servicios en el Ministerio de Fomento.



José Manuel Rodríguez, hijo de Sr. y Sra. José Manuel Rodríguez y María Rodríguez, graduado en el curso de Bachillerato en el año 1934, por su trabajo en el campo de la agricultura, dedicado a la explotación de las tierras de su familia, en la zona de San Juan, en el departamento de San Juan, graduado por sus servicios en el Ministerio de Fomento.



José Luis Rodríguez, hijo de Sr. y Sra. José Luis Rodríguez y María Rodríguez, graduado en el curso de Bachillerato en el año 1934, por su trabajo en el campo de la agricultura, dedicado a la explotación de las tierras de su familia, en la zona de San Juan, en el departamento de San Juan, graduado por sus servicios en el Ministerio de Fomento.



Andrés Rodríguez, hijo de Sr. y Sra. Andrés Rodríguez y María Rodríguez, graduado en el curso de Bachillerato en el año 1934, por su trabajo en el campo de la agricultura, dedicado a la explotación de las tierras de su familia, en la zona de San Juan, en el departamento de San Juan, graduado por sus servicios en el Ministerio de Fomento.



Andrés Rodríguez, hijo de Sr. y Sra. Andrés Rodríguez y María Rodríguez, graduado en el curso de Bachillerato en el año 1934, por su trabajo en el campo de la agricultura, dedicado a la explotación de las tierras de su familia, en la zona de San Juan, en el departamento de San Juan, graduado por sus servicios en el Ministerio de Fomento.



Andrés Rodríguez, hijo de Sr. y Sra. Andrés Rodríguez y María Rodríguez, graduado en el curso de Bachillerato en el año 1934, por su trabajo en el campo de la agricultura, dedicado a la explotación de las tierras de su familia, en la zona de San Juan, en el departamento de San Juan, graduado por sus servicios en el Ministerio de Fomento.



Andrés Rodríguez, hijo de Sr. y Sra. Andrés Rodríguez y María Rodríguez, graduado en el curso de Bachillerato en el año 1934, por su trabajo en el campo de la agricultura, dedicado a la explotación de las tierras de su familia, en la zona de San Juan, en el departamento de San Juan, graduado por sus servicios en el Ministerio de Fomento.



Andrés Rodríguez, hijo de Sr. y Sra. Andrés Rodríguez y María Rodríguez, graduado en el curso de Bachillerato en el año 1934, por su trabajo en el campo de la agricultura, dedicado a la explotación de las tierras de su familia, en la zona de San Juan, en el departamento de San Juan, graduado por sus servicios en el Ministerio de Fomento.



Andrés Rodríguez, hijo de Sr. y Sra. Andrés Rodríguez y María Rodríguez, graduado en el curso de Bachillerato en el año 1934, por su trabajo en el campo de la agricultura, dedicado a la explotación de las tierras de su familia, en la zona de San Juan, en el departamento de San Juan, graduado por sus servicios en el Ministerio de Fomento.



Raphael de Castro Ribeiro, nasceu em 1909, em São Paulo, Estado de São Paulo. Estudou no Colégio "Cristóvão Colombo" e no "Colégio de São Paulo". Foi aluno do curso de Engenharia de Minas, na Escola de Minas, onde fez curso de Física, graduando-se em 1934, com o 5.º de Honras 2.ª ordem.

Luiz de Mattos Barreto, nasceu em 1909, em São Paulo, Estado de São Paulo. Estudou no Colégio "Cristóvão Colombo" e no "Colégio de São Paulo". Foi aluno do curso de Engenharia de Minas, na Escola de Minas, onde fez curso de Física, graduando-se em 1934, com o 5.º de Honras 2.ª ordem.



Antônio Augusto Ribeiro de Sá, nasceu em 1909, em São Paulo, Estado de São Paulo. Estudou no Colégio "Cristóvão Colombo" e no "Colégio de São Paulo". Foi aluno do curso de Engenharia de Minas, na Escola de Minas, onde fez curso de Física, graduando-se em 1934, com o 5.º de Honras 2.ª ordem.

Marcelo Mendes Caspary, nasceu em 1909, em São Paulo, Estado de São Paulo. Estudou no Colégio "Cristóvão Colombo" e no "Colégio de São Paulo". Foi aluno do curso de Engenharia de Minas, na Escola de Minas, onde fez curso de Física, graduando-se em 1934, com o 5.º de Honras 2.ª ordem.



Manoel Gomes Pereira, nasceu em 1909, em São Paulo, Estado de São Paulo. Estudou no Colégio "Cristóvão Colombo" e no "Colégio de São Paulo". Foi aluno do curso de Engenharia de Minas, na Escola de Minas, onde fez curso de Física, graduando-se em 1934, com o 5.º de Honras 2.ª ordem.

Manoel Gomes Pereira, nasceu em 1909, em São Paulo, Estado de São Paulo. Estudou no Colégio "Cristóvão Colombo" e no "Colégio de São Paulo". Foi aluno do curso de Engenharia de Minas, na Escola de Minas, onde fez curso de Física, graduando-se em 1934, com o 5.º de Honras 2.ª ordem.



Fernando Antônio Pagan, nasceu em 1909, em São Paulo, Estado de São Paulo. Estudou no Colégio "Cristóvão Colombo" e no "Colégio de São Paulo". Foi aluno do curso de Engenharia de Minas, na Escola de Minas, onde fez curso de Física, graduando-se em 1934, com o 5.º de Honras 2.ª ordem.

Manoel Antônio Pereira, nasceu em 1909, em São Paulo, Estado de São Paulo. Estudou no Colégio "Cristóvão Colombo" e no "Colégio de São Paulo". Foi aluno do curso de Engenharia de Minas, na Escola de Minas, onde fez curso de Física, graduando-se em 1934, com o 5.º de Honras 2.ª ordem.



Augusto Maria de Sá, nasceu em 1909, em São Paulo, Estado de São Paulo. Estudou no Colégio "Cristóvão Colombo" e no "Colégio de São Paulo". Foi aluno do curso de Engenharia de Minas, na Escola de Minas, onde fez curso de Física, graduando-se em 1934, com o 5.º de Honras 2.ª ordem.

Augusto Maria de Sá, nasceu em 1909, em São Paulo, Estado de São Paulo. Estudou no Colégio "Cristóvão Colombo" e no "Colégio de São Paulo". Foi aluno do curso de Engenharia de Minas, na Escola de Minas, onde fez curso de Física, graduando-se em 1934, com o 5.º de Honras 2.ª ordem.





José María Díaz, nacido en el pueblo de San Juan de los Rios, provincia de San Juan, República Dominicana, graduado en la Universidad de Santo Domingo en 1934, con el título de Licenciado en Letras. Ha trabajado en el campo de la enseñanza y en el de la administración pública. Actualmente es profesor de Lengua y Literatura en el Liceo de San Juan, donde también es jefe de estudios y jefe de la biblioteca.

José Francisco Díaz, de la villa de San Pedro de Macoris, graduado en la Universidad de Santo Domingo en 1934, con el título de Licenciado en Letras. Ha trabajado en el campo de la enseñanza y en el de la administración pública. Actualmente es profesor de Lengua y Literatura en el Liceo de San Juan, donde también es jefe de estudios y jefe de la biblioteca.



Manuel Rodríguez, nacido en el pueblo de San Juan de los Rios, provincia de San Juan, República Dominicana, graduado en la Universidad de Santo Domingo en 1934, con el título de Licenciado en Letras. Ha trabajado en el campo de la enseñanza y en el de la administración pública. Actualmente es profesor de Lengua y Literatura en el Liceo de San Juan, donde también es jefe de estudios y jefe de la biblioteca.

Manuel Rodríguez, nacido en el pueblo de San Juan de los Rios, provincia de San Juan, República Dominicana, graduado en la Universidad de Santo Domingo en 1934, con el título de Licenciado en Letras. Ha trabajado en el campo de la enseñanza y en el de la administración pública. Actualmente es profesor de Lengua y Literatura en el Liceo de San Juan, donde también es jefe de estudios y jefe de la biblioteca.



David Solís, nacido en el pueblo de San Juan de los Rios, provincia de San Juan, República Dominicana, graduado en la Universidad de Santo Domingo en 1934, con el título de Licenciado en Letras. Ha trabajado en el campo de la enseñanza y en el de la administración pública. Actualmente es profesor de Lengua y Literatura en el Liceo de San Juan, donde también es jefe de estudios y jefe de la biblioteca.

David Solís, nacido en el pueblo de San Juan de los Rios, provincia de San Juan, República Dominicana, graduado en la Universidad de Santo Domingo en 1934, con el título de Licenciado en Letras. Ha trabajado en el campo de la enseñanza y en el de la administración pública. Actualmente es profesor de Lengua y Literatura en el Liceo de San Juan, donde también es jefe de estudios y jefe de la biblioteca.



Alberto Joaquín Pimentel, nacido en el pueblo de San Juan de los Rios, provincia de San Juan, República Dominicana, graduado en la Universidad de Santo Domingo en 1934, con el título de Licenciado en Letras. Ha trabajado en el campo de la enseñanza y en el de la administración pública. Actualmente es profesor de Lengua y Literatura en el Liceo de San Juan, donde también es jefe de estudios y jefe de la biblioteca.

Alberto Joaquín Pimentel, nacido en el pueblo de San Juan de los Rios, provincia de San Juan, República Dominicana, graduado en la Universidad de Santo Domingo en 1934, con el título de Licenciado en Letras. Ha trabajado en el campo de la enseñanza y en el de la administración pública. Actualmente es profesor de Lengua y Literatura en el Liceo de San Juan, donde también es jefe de estudios y jefe de la biblioteca.



Manuel Fariña, nacido en el pueblo de San Juan de los Rios, provincia de San Juan, República Dominicana, graduado en la Universidad de Santo Domingo en 1934, con el título de Licenciado en Letras. Ha trabajado en el campo de la enseñanza y en el de la administración pública. Actualmente es profesor de Lengua y Literatura en el Liceo de San Juan, donde también es jefe de estudios y jefe de la biblioteca.

Manuel Fariña, nacido en el pueblo de San Juan de los Rios, provincia de San Juan, República Dominicana, graduado en la Universidad de Santo Domingo en 1934, con el título de Licenciado en Letras. Ha trabajado en el campo de la enseñanza y en el de la administración pública. Actualmente es profesor de Lengua y Literatura en el Liceo de San Juan, donde también es jefe de estudios y jefe de la biblioteca.



FALLECIMENTOS



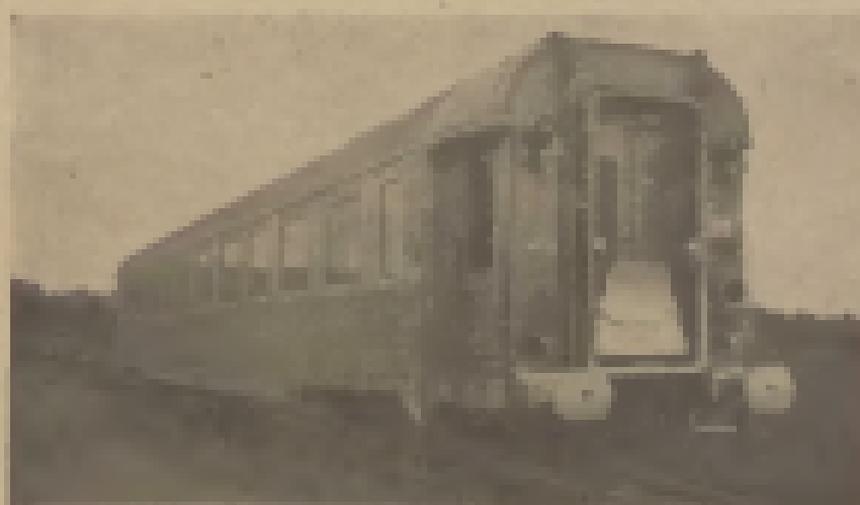
João Pinheiro de Sá, nasceu em 1888 em S. Paulo, graduado em engenharia civil, casado com D.ª Maria de Sá, faleceu em 19 de Junho de 1959, aos 70 annos de idade. Foi presidente da Associação dos Engenheiros Civis de S. Paulo e presidente e director de diversas sociedades de S. Paulo de 1924 a 1948. Foi 1.º director da Companhia S. Paulo de Saneamento e 2.º director da Companhia S. Paulo de Saneamento.

António Augusto Augusto Costa de Sá, nasceu em 1888 em S. Paulo, graduado em engenharia civil, casado com D.ª Maria de Sá, faleceu em 19 de Junho de 1959, aos 70 annos de idade.



António Augusto Augusto Costa de Sá, nasceu em 1888 em S. Paulo, graduado em engenharia civil, casado com D.ª Maria de Sá, faleceu em 19 de Junho de 1959, aos 70 annos de idade. Foi presidente da Associação dos Engenheiros Civis de S. Paulo e presidente e director de diversas sociedades de S. Paulo de 1924 a 1948. Foi 1.º director da Companhia S. Paulo de Saneamento e 2.º director da Companhia S. Paulo de Saneamento.

António Augusto Augusto Costa de Sá, nasceu em 1888 em S. Paulo, graduado em engenharia civil, casado com D.ª Maria de Sá, faleceu em 19 de Junho de 1959, aos 70 annos de idade. Foi presidente da Associação dos Engenheiros Civis de S. Paulo e presidente e director de diversas sociedades de S. Paulo de 1924 a 1948. Foi 1.º director da Companhia S. Paulo de Saneamento e 2.º director da Companhia S. Paulo de Saneamento.



Sua casa está em S. Paulo, faleceu em 19 de Junho de 1959, aos 70 annos de idade.

THE *Built* COMPANY

PHILADELPHIA 1926

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

Linha, manutenção de tracção, economia de conservação

DIRECCÃO PARA S. PAULO: av. de George F. PARK 203

Representação local em S. Paulo: **ENRIQUE MARIN** - Rua de S. João, 22 - 13024

Sumário

Integrante do R. Frederico Teófilo, Gabriel Lapala

Falamos e o Brasil

Expediente do Exped. Semanário do 4.º ano do Colégio Brasil de Alfama

Pampulha: o Rio de Favela do mesmo nome anteriormente

Pais e História: o Império do Brasil sob a direção de Góes

Notas Físicas: o lago de Guar, por F. Frederico Teófilo

Cartas ao editor

Favelas do Brasil: o exemplo de Portugal

Os problemas e o estado do Brasil

Notas Econômicas: o Brasil e o Brasil: para os nossos estudantes de hoje

Notas Físicas: os problemas atuais que o Brasil tem de enfrentar

As nossas instituições: A primeira reunião dos estudantes do Colégio do R. F. Teófilo de hoje

O nosso Trabalho no primeiro semestre de 1966, por J. L.

Trabalho por estudantes: o exemplo de Portugal

Cartas do Brasil: o exemplo de Portugal do R. F. Teófilo

Falamos



RA 1974 — O Colégio Lapala é publicado pelo Estado de Minas Gerais