



BOLETIM DA CP



ЛОКОМОТИВЪН  
ДИЗАЙНЪН

**HENSCHEL**

DE HOOGHE DE TIJDE  
VIA QUANTUM  
FEM

Companhia de C. F.  
Fol. 10/100



**HENSCHEL - SOHN - KASSEL**

GARAGE ENFERE - 10004



**GARANTA-SE CONTRA  
ACIDENTES PESSOAIS**

com uma apólice da Companhia de Seguros

**B O N A N Ç A**

Fal para obter

— Seguros a um custo muito baixo — na Com-  
panhia de Seguros

**BONANCA**

Endereço: Rua Aurora, 111 — LISBOA



Trabalhe BONDITA com o melhor de tudo

BRUNNEN, SUZUKI, ST. BRUNNEN, etc.  
— para maiores detalhes —  
— escreva para: BONDITA, S.A. —  
— Rua de S. Francisco, 100 — LISBOA

# BOLETIM DA C.P.

N.º 228 TERÇO — 1934 AN. III

EDITADO — E melhor revista por todos produzida em benefício da C. P. E' importante sempre e constantemente lerla, lerla e lerla com muito interesse.

ESTABELECI- MENTO ALVARO DE LIMA SERRAVALLE

ESTABELECI- MENTO

ESTABELECI- MENTO

ESTABELECI- MENTO

de Lisboa do Brasil  
de São Paulo

Mag.º Alberto de Albuquerque Mendes

Lago de Lisboa do Brasil  
— Lago de São Paulo

ESTABELECI- MENTO

ESTABELECI- MENTO

# APOSENTAÇÕES

## Engenheiro Alberto Carlos de Lima e Santa Rêgo

Fizem no dia 1 de Junho a entrega de relatoria, a seu pedido, o sr. Engenheiro Alberto Carlos de Lima e Santa Rêgo, chefe do Serviço de Exploração desta Companhia.

Fervoroso durante 32 anos, tendo chegado à Empresa que serviu o exemplo raro de uma dedicação modesta, mas definitivamente mais numerosa de sacrificios — a primeira a quem foi nomeado — e com trabalho que o tempo passou, embora reconheçamos que a sua contribuição a sua empresa, depois de laborar de todas as áreas no longo período em que se encontra aqui.

Dedicado à engenharia, especializando-se em actividades que lhe permitiram que o tempo de sua experiência à sua posição, desempenhando funções Rêgo e Rêgo, em Junho, foram honrados com o título. Também se encontra com um período, a todos os níveis com o mesmo nível de

e todos os níveis desde a primeira. E se na sua vida profissional tem sido sempre uma energia, um momento preciso, o facto é que sempre sempre se encontra a maior energia e a mais valiosa aliada. Impulsionado pelas suas qualidades, sempre tratado com respeito, sendo sempre tratado a sua longa vida de trabalho sempre realizada de forma a alcançar o máximo das suas realizações, e com o desejo de a todos os níveis e de todos os níveis.

Colocando assim de todo a sua profissão na Companhia é qual um dos seus objectivos, e o sr. Engenheiro Alberto Carlos de Lima e Santa Rêgo pode orgulhar-se de ter cumprido satisfactoriamente,

com dignidade e integridade, as diversas funções que lhe foram atribuídas durante o longo período em que se encontra aqui.

É de esperar a sua sempre.

Entre para o serviço em 1 de Junho de 1902 em qualidade de presidente do Conselho de Administração, em 1908 depois de ter sido nomeado presidente em 1911 e presidente em 1912 e presidente do Conselho de Administração



Engenheiro Alberto Carlos de Lima e Santa Rêgo



Os oficiais em formação do Reg. de Cav. em 1914, em um momento da parada em um terreno plano.

que Fricção. Depois um regimento e sucessivamente os legiões de Engenharia Principal e de Engenharia Adida, até que em 1 de Janeiro de 1908 o Coronel de Serviço de Provisão, Sr. João Baptista de Sárvia. Em 1 de Janeiro de 1909 o General de Artilharia Sr. João Baptista de Sárvia, sendo elevada a Chapa de Serviço 194 até depois a 195, em 11 de Junho de 1909, sua função de Chapa de Serviço de Manutenção. Promovido a Substituto de Divisão de Engenharia em 1910, sendo finalmente ocupou o lugar de Chapa de Serviço Divisão em 1 de Junho de 1912.

Foi assim longe a vida de um engenheiro da Companhia, tendo a sua vida sido verdadeiramente heroica, e que se acabou a 24 de Maio de 1912, deixando para os seus herdeiros o legado de um soldado da Divisão de Engenharia, de lá mesmo se afastou durante os seus 42 anos de existência.

\*\*\*

No dia 4 de este presente efectuamos, neste sala de Escriptura Geral, a designação oficial como Engenheiro, e qual precedeu-o Sr. Director Geral com a assistência dos Subdirectores, Chefes e Subchefes de Divisão e de Serviço e de muitos outros funcionários superiores da Companhia.

Foiq. em primeira lugar a sr. Director Geral, que preside a seguinte sessão:

Director Reg. de Cav. Reg. 1

— Não quero em nome de Sr. Director uma comissão para se ir ao Rio de Janeiro, para verificar a situação geral do Reg. de Cav. e para apresentar o relatório de serviço, e para apresentar a situação da administração do Reg. de Cav.

— Não sei que a comissão para verificar a situação geral do Reg. de Cav. e para apresentar o relatório de serviço, e para apresentar a situação da administração do Reg. de Cav.

— Não sei que a comissão para verificar a situação geral do Reg. de Cav. e para apresentar o relatório de serviço, e para apresentar a situação da administração do Reg. de Cav.

A Substituição, e Substituição de Sr. Director e a Substituição para sempre a Sr. Director Reg. de Cav. Reg. 1, para se ir ao Rio de Janeiro, para verificar a situação geral do Reg. de Cav. e para apresentar o relatório de serviço, e para apresentar a situação da administração do Reg. de Cav.

— Não quero em nome de Sr. Director uma comissão para se ir ao Rio de Janeiro, para verificar a situação geral do Reg. de Cav. e para apresentar o relatório de serviço, e para apresentar a situação da administração do Reg. de Cav.

Não esquecer de pedir sempre, com afinação, para a administração do Rio de Janeiro, com o apoio de uma delegação de deputados locais leais, acompanhados de outros deputados locais e senadores e até mesmo de deputados, a serem nomeados sempre.

No momento, devido à situação criada por este movimento desorganizado, não há mais nada a fazer, pois os senhores deputados locais e senadores não têm mais nenhuma possibilidade de atuação e a situação é, portanto, a mesma, pois não há mais nada a fazer.

Em respeito ao que se passou, é um respeito para João Leite dos Santos, que poderia ser o primeiro político.

Dr. J. J. Gomes de Sá  
Dr. J. J. Gomes de Sá  
Dr. J. J. Gomes de Sá

Por ser a mais grande das forças, não se pode esquecer de pedir sempre, com o apoio de uma delegação de deputados locais leais, acompanhados de outros deputados locais e senadores e até mesmo de deputados, a serem nomeados sempre.

Em respeito ao que se passou, é um respeito para João Leite dos Santos, que poderia ser o primeiro político.

No momento, devido à situação criada por este movimento desorganizado, não há mais nada a fazer, pois os senhores deputados locais e senadores não têm mais nenhuma possibilidade de atuação e a situação é, portanto, a mesma, pois não há mais nada a fazer.

Em respeito ao que se passou, é um respeito para João Leite dos Santos, que poderia ser o primeiro político.

No momento, devido à situação criada por este movimento desorganizado, não há mais nada a fazer, pois os senhores deputados locais e senadores não têm mais nenhuma possibilidade de atuação e a situação é, portanto, a mesma, pois não há mais nada a fazer.

Em respeito ao que se passou, é um respeito para João Leite dos Santos, que poderia ser o primeiro político.

No momento, devido à situação criada por este movimento desorganizado, não há mais nada a fazer, pois os senhores deputados locais e senadores não têm mais nenhuma possibilidade de atuação e a situação é, portanto, a mesma, pois não há mais nada a fazer.

Em respeito ao que se passou, é um respeito para João Leite dos Santos, que poderia ser o primeiro político.

No momento, devido à situação criada por este movimento desorganizado, não há mais nada a fazer, pois os senhores deputados locais e senadores não têm mais nenhuma possibilidade de atuação e a situação é, portanto, a mesma, pois não há mais nada a fazer.



Reunião do Conselho de Estado em 1964, com o presidente Juscelino Kubitschek e outros membros do governo.



realidade ou sua utilidade que os deuses e o céu do Ancestral dos céus tinham, que possivelmente mantiveram permanentemente.

A todos os seus propósitos de trabalho, sua doutrina de almas ou consciências, não se achava limitada de capacidade, ficando aberta para uma liberdade e de sua vontade.

O Boletim do C. P. que se tem postu o Eng.º Augusto Augusto Marcelino da Silva, diretor da Companhia, manifestando a sua maior simpatia e apoio a seu voto para que, por longo tempo ainda, possa ele prestar o seu serviço que tem exercido após muitos anos de preparação e experiência.



## Notícia Augusto Marcelino da Silva

Atividade pela Saúde do Estado, passou a situação de reformada, em 1 de Janeiro de 1948.



Augusto Augusto Marcelino da Silva

O Chefe da 1ª Circunscrição de Engenharia, Sr. Augusto Augusto Marcelino da Silva, Chefe de Serviço.

O Sr. Augusto Augusto da Silva foi admitido como graduado de 1.ª classe em 22 de Novembro de 1914 e depois de trabalhar pelas diversas divisões do quadro de pessoal graduado de

atividade, foi promovido a Chefe de 1.ª classe, para a categoria de Porto, em 20 de Setembro de 1932.

Promovido Subsuperior em 24 de Dezembro de 1934, assumiu sucessivamente as funções superiores da carreira de Engenharia, sendo promovido a Chefe de Circunscrição de Engenharia para a SA, também que no tempo tinha a de Companhia, em 1 de Janeiro de 1944.

Sempre ao Ancestral devida função, foi nomeado Subchefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1944 e promovido a Chefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1948.

Destaca a sua longa carreira profissional, em que sempre demonstrou grandes qualidades de inteligência, notável capacidade de trabalho, inteligência coletiva, de sua profissão e profunda instrução pelo trabalho de longo e em diversos de Silva, servindo sempre com honra e dignidade profissional.

Em Janeiro de 1948, foi reconhecido pelo Governo com a Cruz de Comendador da Ordem do Mérito Industrial, assim como as honras concedidas pelo Sr. Ministro das Comunicações quanto da inauguração do traço de linha de Tatuapé, compreendendo entre os nomes de São e São de São Paulo.

Quando completo 25 anos de serviço foi-lhe prestado significativas homenagens pelo pessoal da sua Circunscrição através uma sessão solene, em que tiveram parte notáveis figuras de todos os setores, por exemplo a vários departamentos administrativos e os que a Divisão-Geral de Engenharia se foi representada pelo Sr. Engenheiro Chefe de Engenharia, O Boletim do C. P., no seu número de Abril de 1948, trouxe fotografias que foram reunidas, sendo foi solenemente realizado a sessão profissional de homenagem.

O Sr. Augusto Augusto da Silva passou a situação de reformada com vista de 22 de Janeiro de 1948, após 33 anos de trabalho e de sua carreira de profissional e que, em vários momentos de reconhecimento a de saúde do Estado, não é possível que volte a trabalhar.

O Boletim do C. P., apresentando-lhe os seus cumprimentos, lembra todos os que foram para ele e sua longa situação por diversos anos, com muita saúde e felicidade.

## José Cândido Alves dos Santos

Integrou também pela frente do estado, porém igualmente à situação de MORMAHO.



1904 - JOSÉ CÂNDIDO ALVES DOS SANTOS

a partir de 1 de Janeiro deste ano, o sr. JOSÉ CÂNDIDO ALVES DOS SANTOS, Substituto do Serviço de Crédito de Bens e Imóveis.

Por substituição no serviço em 20 de Fevereiro de 1933, como Secretário auxiliar no Serviço de Trabalho e Officinas das Casas-linhas de Fiação de São e Santa e em 1937 foi nomeado Chefe do Serviço Técnico e de Estudos de nossa Fábrica.

Em 1932 e 1933 teve a sua carga alocada de Serviço Profissional das Oficinas das Casas-linhas de Fiação, sendo este Serviço pelo momento como indispensável aos seus negócios.

Em 1938 foi nomeado em uma das Casas-linhas que atua atualmente sob o pretexto de substituição das Oficinas de São e Santa.

Em Janeiro de 1945 foi nomeado à Administração como chefe do Serviço de Recuperação que até agora, durante três anos, a respeito das obras materiais ferroviárias destinadas a Portugal como reparação de guerra.

Durante este tempo, o sr. ALVES DOS SANTOS participou no subemprego, durante mais de sessenta anos, no Serviço de Recuperação de Materiais.

Quando de sua passagem para a C. F., em Janeiro de 1938, foi nomeado Inspector e em 1939 foi promovido a Inspetor Principal. Por último, em 1945, recebeu a categoria de Substituto de Serviço.

As suas excepcionais qualidades de trabalho e a sua competência técnica, aliadas a uma longa experiência e grande abstração, sempre lhe proporcionou a maior atenção e qualificação sobre todos os que com ele trabalham durante os seus longos 49 anos de serviço ferroviário.

Em 28 de Dezembro deste, foi-lhe passada a seguinte homenagem do Conselho por parte das suas subordinações e alguns amigos.

O Conselho da C. F., cumprimenta o sr. ALVES DOS SANTOS e deseja-lhe uma longa e feliz vida, repleta de maior felicidade.





# A Fundação da C. P. e a vida extraordinária de D. José de Salamanca

PAR CARLOS DE BRITO LIMA

Em 1874 veio por acaso a notoriedade ao nome de José de Salamanca e a vida de um homem, deputado, banqueiro, que foi D. José de Salamanca Regal, fundador da Companhia Real das Minas de Ferro Portuguesas, D. José de S. F., fundador do Banco de España, grande de España de primeira classe, senador e ministro, conselheiro e primeiro ministro e fundador de uma legação diplomática em Londres, teve uma vida extraordinária, que se dá a conhecer através de um livro de D. José de Salamanca e do Barão de Fernandim sobre a vida de D. José de Salamanca e a vida de D. José de Salamanca e a vida de D. José de Salamanca.

Que era D. José de Salamanca?

Filho de um nobre e de uma mulher, nasceu em 1784 em Salamanca de D. José de Salamanca e de D. Maria de Salamanca e foi um homem de uma vida extraordinária, que se dá a conhecer através de um livro de D. José de Salamanca e do Barão de Fernandim sobre a vida de D. José de Salamanca e a vida de D. José de Salamanca.

No livro de D. José de Salamanca e do Barão de Fernandim sobre a vida de D. José de Salamanca e a vida de D. José de Salamanca.

trabalhou para a guerra, porque não tinha um outro meio de subsistência e a guerra de D. José de Salamanca e a guerra de D. José de Salamanca e a guerra de D. José de Salamanca.

D. Fernando, grande de España, senador e ministro, conselheiro e primeiro ministro e fundador de uma legação diplomática em Londres, teve uma vida extraordinária, que se dá a conhecer através de um livro de D. José de Salamanca e do Barão de Fernandim sobre a vida de D. José de Salamanca e a vida de D. José de Salamanca.

Que era D. José de Salamanca?

Filho de um nobre e de uma mulher, nasceu em 1784 em Salamanca de D. José de Salamanca e de D. Maria de Salamanca e foi um homem de uma vida extraordinária, que se dá a conhecer através de um livro de D. José de Salamanca e do Barão de Fernandim sobre a vida de D. José de Salamanca e a vida de D. José de Salamanca.

No livro de D. José de Salamanca e do Barão de Fernandim sobre a vida de D. José de Salamanca e a vida de D. José de Salamanca.



D. JOSÉ DE SALAMANCA, REGAL  
em uma fotografia de D. José de Salamanca







de Bregman, de Tomás Berrío, e Marcelo de la Ronda e a discussão do Projeto Foga, com o ex-ministro Alberto Berrío. E a seguir o aproveitamos da oportunidade que temos de falar de Bregman, em um momento de sua vida política. Bregman nasceu em 1885, em um pequeno povoado da zona montañesa de Colombia, mais precisamente no departamento de Cauca. Bregman teve uma vida política bastante movimentada, especialmente no período da ditadura de Gustavo Rojas Pinilla, quando se destacou por suas opiniões.

Muito antes de aparecer no cenário político, Bregman trabalhou no campo por cerca de 20 anos, em 1916, em uma fazenda em San Juan de los Rios, onde se tornou um líder do movimento social, especialmente no setor de educação.

Quando chegou ao Brasil em 1929, Bregman se tornou um dos membros mais ativos do movimento social em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

A chegada de Bregman ao Brasil em 1929 marcou o início de sua atuação política em São Paulo. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.



Reunião de membros do grupo de Bregman e Berrío em São Paulo.

Em São Paulo, Bregman se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

A chegada de Bregman ao Brasil em 1929 marcou o início de sua atuação política em São Paulo. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

Em 1937, Bregman se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

Tal atuação intensa e comprometida, aliada ao fato de Bregman ter sido um dos principais líderes do movimento de educação em São Paulo, levou-o a ser considerado um dos principais líderes do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

A chegada de Bregman ao Brasil em 1929 marcou o início de sua atuação política em São Paulo. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

A chegada de Bregman ao Brasil em 1929 marcou o início de sua atuação política em São Paulo. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

A chegada de Bregman ao Brasil em 1929 marcou o início de sua atuação política em São Paulo. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

A chegada de Bregman ao Brasil em 1929 marcou o início de sua atuação política em São Paulo. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

A chegada de Bregman ao Brasil em 1929 marcou o início de sua atuação política em São Paulo. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

A chegada de Bregman ao Brasil em 1929 marcou o início de sua atuação política em São Paulo. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

A chegada de Bregman ao Brasil em 1929 marcou o início de sua atuação política em São Paulo. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação. Ele se tornou um dos membros mais ativos do movimento de educação em São Paulo, onde se tornou um líder do movimento de educação.

hacer. En cambio, ahora a lo largo del territorio se crea conciencia de qué tipo de turismo se trata de impulsar.

Una vez en un momento de crisis con El Regio en el Páramo de las Nubes de Sanabria, por las malas condiciones climatológicas, se decidió abandonar una gran parte del equipamiento necesario en un momento de crisis.

El Regio, situado en El Juncal de Sanabria, es un pueblo de 100 habitantes, a 1.500 metros de altura, con un clima de montaña de gran belleza, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

El Regio, situado en El Juncal de Sanabria, es un pueblo de 100 habitantes, a 1.500 metros de altura, con un clima de montaña de gran belleza, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

«Desde finales de los años 60 se iniciaron algunas de las actividades de turismo que ahora se están realizando y se están realizando en un momento de crisis, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.»

#### El clima, el agua, el turismo.

Una de las actividades que se están realizando en un momento de crisis, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

El clima, el agua, el turismo. Una de las actividades que se están realizando en un momento de crisis, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

Una de las actividades que se están realizando en un momento de crisis, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

Una de las actividades que se están realizando en un momento de crisis, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

una actividad de turismo que se está realizando en un momento de crisis, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

Una de las actividades que se están realizando en un momento de crisis, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

Una de las actividades que se están realizando en un momento de crisis, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

Una de las actividades que se están realizando en un momento de crisis, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

Una de las actividades que se están realizando en un momento de crisis, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

Una de las actividades que se están realizando en un momento de crisis, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes, y a unos 100 metros de distancia de la zona turística, con un paisaje que es espectacular por sus paisajes.

## BOM HUMOR

FINANCIA DE NIVEL



—Hoy, como ayer y en los días venideros, cuando se crea una nueva vida, también será una nueva vida.



# Talvez não saiba que...

Quadrante em 1948 AFONSO BARRERA

TRABALHO DE INGENHEIRO DE ELETRICIDADE

Os Estados, naturalmente a estes com abundante água, não se recordavam como países de abastecimento público de energia.

\*\*\*

O aproveitamento da água tem grande importância. Quanto mais comprida mais aproveitamos a água. Se a água tem alguma possibilidade útil, em geral, aproveitada. Para isso é necessário o aproveitamento da água há aparelhos abastecidos gratuitamente, de vários tipos. Quando um outro caso, a água, a importância da água pode relacionar-se com a indústria. Assim, no Sul, as águas são muito aproveitadas que se dizem. Pode acontecer a produção de energia hidroelétrica, empregando água de água mais comprida.

Apresentamos a água dos abastecimentos e a produção de energia.

\*\*\*

No século XIX, França, dentro a Grande Guerra, estabeleceram a Lei de Abastecimento de Energia, que levou muitos a propósito de este de fornecer. Esta cidade representa, ainda, a água com abundância para abastecimento a partir de Jussieu e também a água que, desde 1900, é produzida, desde abastecimento para distribuição.

\*\*\*

As despesas de abastecimento elétrica são, geralmente, calculadas para 100 a 1.000 horas de duração por ano.

\*\*\*

Os minerais, especialmente sulfatos de cálcio, nos estados, são, além de outros e de outros, a calagem, a gesso, o sulfato, o sulfato, a selenita, a selenita, a selenita, a selenita e a selenita.

\*\*\*

O governo político e administrativo da França, desde o governo de Louis Juge (1907 a 1914), comprou, em 1912, uma área água pública, por abastecimento, abastecendo a sua abastecimento, abastecendo abastecimento, por mais de 100.000 metros e que, durante 70 anos consecutivos (1912 a 1982) foi usado em abastecimento — e isso em abastecimento abastecimento e também em 11 de Dezembro de 1982 no 100 metros abastecimento de França.

\*\*\*

Os abastecimento de energia elétrica foram dados de 1914 a 1914, no regime de S. S. O abastecimento, em de energia, 100 metros abastecimento, em, com uma de energia, abastecimento e abastecimento e abastecimento, de 1914 a 1914.



# Monopólio Ferroviário

## CERROS MIESENZ PELA VISEU

Porém, depois, para o caminho de ferro de Monopólio Ferroviário, os seguintes corpos gerenciais:

Alto de Argenteiras-Silves—Direcção: Augusto Costa, chefe de Reparação Principal—Via e Obras—Presidente, Joaquim Rodrigues Costa, Director, substituto de Reparação—Serviço de Manutenção—1.º vice-director, Jorge José Pereira, encarregado principal—Serviço de Estações—2.º vice-director, Augusto, Pedro Alberto Costa, chefe de Serviço—Via e Obras—vice-presidente, José Florindo de Clara Carvalho, encarregado principal—Via e Obras—vice-1.º vice-director, António Gomes Jesus, encarregado de 1.ª classe—Via e Obras—vice-2.º vice-director.

Estremoz-Fátima—Caetano Lopes, chefe de Serviço—Serviço de Manutenção—Presidente, António de Almeida Sobrinho, chefe de Cais de 1.ª classe—Secretário, Carlos José Ferreira Mendes, encarregado de 1.ª classe—Serviço de Cargas—Baldão, Supervisor, Joaquim Augusto Araújo, Inspector de Comodidade—vice-presidente, António de Oliveira, encarregado de Comodidade—vice-vice-director, Carlos Rodrigues Torres, Inspector de Comodidade—vice-director.

Castiço—Jornal de Costa Aguiar, chefe de Armazém—Via e Obras—Presidente, Joaquim José Mendes, Supervisor—Secretário, António Ramos de Oliveira, chefe de 1.ª classe—Supervisor, António de Silva, chefe de Serviço—Vogal, António José Diniz Ribeiro de Silva, encarregado de vias-terras—Via e Obras—Vogal, Supervisor, António Augusto da Silva Ramos, chefe de Serviço—Via e Obras—vice-presidente, Carlos Garcia Cabral, encarregado de 1.ª classe—Serviço de Movimento—vice-vice-director, Manuel Carneiro, encarregado de Comodidade—vice-vice-director, Carlos Alberto de Castro e Silva, chefe de Reparação—vice-vogal, Armando Gabriel Vaz, encarregado principal—Via e Obras—vice-vogal,

Os transportes efectuados são compensados que, por exemplo, o de mercadorias feitas de S. João de Lareiros, em Beira, do tempo do Imperador Constantino, tendo quarenta e cinco toneladas de peso, são feitas em quarenta dias por terra, e chegaram a três.

Não podemos deixar de citar o transporte em forma de carro, da cidade de Vila, que ficou conhecido por ser impulsionado a Gália e deslocação de 30 pessoas.

Entre os mais notáveis transportes de Lisboa, existem os dos legados de S. Vicente, Matos e S. Roque, bem como o do Museu de João Soares de Almeida.

• • •

No guerra de 1914-1918, foram usadas pela primeira vez as tropas-chimicas, que eram muito perigosas e de natureza alucinosa. Por ordem do Rei foram enviadas estas tropas, na guerra de 1918-1919, as alucinadas e dispersas e foram eliminadas e as suas forças de combate chegaram a atingir distâncias de mais de 100 metros, apresentando sinais evidentes de alterações temperamentais, por serem muito impregnadas com estes dois produtos na formação dos seus indivíduos.

• • •

No Gália, há 8.000 metros que se destinam à produção de gás, beneficiando um total de 200.000 habitantes; 1.200 são cidades de estâncias; 1.000 de hotéis; 2.000, de vilas; 1.500, de aldeias; e 1.100 metros de habitação de moradores.

• • •

O principal ponto de partida, a Associação, encarregada de controlar a via e transportes, que estão na cidade de Lisboa, há sido criada em 1914 e pagou por 1.000 milhões.

• • •

Airline com planeos comódis, que controlam a via de comércio controlado por Portugal e desenvolvido muito bem por Portugal, na sua «República». Foi representado em Lisboa em 1914 com 300 metros de Cais e instalações. Associação das Mulheres em São Paulo.





# PERGUNTAS E RESPOSTAS

## I - Situação Geral

**Pergunta nº 190** — Que direitos ao real sono a garantir de uma empresa limitada? Resposta: a) direito de voto e b) direito de receber dividendos. A Lei Real que regula a dita sociedade limita-se a dar apoio a um sistema de trabalho de grupo limitado somente com 25 sócios.

### Continuação do I

Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
<b>Total</b> . . . . .	190

**Resposta** — Que regras a garantir de uma empresa limitada?

Regras de distribuição de . . . . .

### Continuação do I

Regras — Regras de distribuição de . . . . .  
Regras — Regras de distribuição de . . . . .

Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	190
<b>Total</b> . . . . .	190

## II

**Pergunta nº 191** — Aplica-se ao trabalhador a lei da greve, se estiver em greve, e não estiver em greve? Resposta: a) direito de greve e b) direito de greve. A Lei Real que regula a dita sociedade limita-se a dar apoio a um sistema de trabalho de grupo limitado somente com 25 sócios.

**Resposta** — Que regras a garantir de uma empresa limitada?

**Resposta** — Que regras a garantir de uma empresa limitada?

## III

**Pergunta nº 192** — Que direitos ao real sono a garantir de uma empresa limitada? Resposta: a) direito de voto e b) direito de receber dividendos. A Lei Real que regula a dita sociedade limita-se a dar apoio a um sistema de trabalho de grupo limitado somente com 25 sócios.

Regras — Regras de distribuição de . . . . .  
Regras — Regras de distribuição de . . . . .

Regras — Regras de distribuição de . . . . .	192
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	192
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	192
<b>Total</b> . . . . .	192

**Resposta** — Que regras a garantir de uma empresa limitada?

### Continuação do III

Regras — Regras de distribuição de . . . . .

Regras — Regras de distribuição de . . . . .	192
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	192
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	192
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	192
<b>Total</b> . . . . .	192

## IV

**Pergunta nº 193** — Que direitos ao real sono a garantir de uma empresa limitada? Resposta: a) direito de voto e b) direito de receber dividendos. A Lei Real que regula a dita sociedade limita-se a dar apoio a um sistema de trabalho de grupo limitado somente com 25 sócios.

**Resposta** — Que regras a garantir de uma empresa limitada?

Regras — Regras de distribuição de . . . . .	193
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	193
Regras — Regras de distribuição de . . . . .	193
<b>Total</b> . . . . .	193

**Resposta** — Que regras a garantir de uma empresa limitada?

## 11.—Método de Engenharia

**Resposta a/ 100**—Fazem questão de saber se há um erro no texto, pois segundo as regras da ortografia inglesa de hoje, a palavra de referência deveria ser "Método de Engenharia" e não "Método de Engenharia".

**Resposta**—O erro é devido ao erro de impressão na palavra de referência. De acordo com a ortografia de hoje, a palavra correta é "Método de Engenharia".

111

**Resposta a/ 100**—O a/ refere-se à palavra "Método de Engenharia" e não à palavra "Método de Engenharia". A palavra "Método de Engenharia" é a palavra correta e não "Método de Engenharia".

Uma outra forma de fazer esta pergunta seria: "Qual é a palavra correta para se referir ao método de engenharia?"

A resposta é: "Método de Engenharia" e não "Método de Engenharia". A palavra "Método de Engenharia" é a palavra correta e não "Método de Engenharia".

O erro é devido ao erro de impressão na palavra de referência. De acordo com a ortografia de hoje, a palavra correta é "Método de Engenharia".

**Resposta**—Esta é uma pergunta de referência e não de ortografia. A palavra "Método de Engenharia" é a palavra correta e não "Método de Engenharia". A palavra "Método de Engenharia" é a palavra correta e não "Método de Engenharia".

Uma outra forma de fazer esta pergunta seria: "Qual é a palavra correta para se referir ao método de engenharia?"

A resposta é: "Método de Engenharia" e não "Método de Engenharia".

**Resposta a/ 100**—Esta é uma pergunta de referência e não de ortografia. A palavra "Método de Engenharia" é a palavra correta e não "Método de Engenharia". A palavra "Método de Engenharia" é a palavra correta e não "Método de Engenharia".

A outra forma de fazer esta pergunta seria: "Qual é a palavra correta para se referir ao método de engenharia?"

**Resposta**—O erro é devido ao erro de impressão na palavra de referência. De acordo com a ortografia de hoje, a palavra correta é "Método de Engenharia".

111

**Resposta a/ 100**—Esta é uma pergunta de referência e não de ortografia. A palavra "Método de Engenharia" é a palavra correta e não "Método de Engenharia".

Uma outra forma de fazer esta pergunta seria: "Qual é a palavra correta para se referir ao método de engenharia?"

**Resposta**—O erro é devido ao erro de impressão na palavra de referência. De acordo com a ortografia de hoje, a palavra correta é "Método de Engenharia".

Uma outra forma de fazer esta pergunta seria: "Qual é a palavra correta para se referir ao método de engenharia?"

A resposta é: "Método de Engenharia" e não "Método de Engenharia".



Uma das locomotivas de "London and North Eastern Railway" - do Reino Unido



# INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

*Agentes aprovados nos exames para a classe imediata*

## **EXPLORAÇÃO**

*Professores de 2.ª classe:*

aprovados: José de Oliveira Cordeiro, João de Cruz, José Fernando Mendes, Filipe Pinto Brito, Alberto de Freitas, Raul de Barros Fernandes, António Augusto Pedro, José Rodrigues Branco, Manuel Manuel Soares Pereira, Eduardo de Almeida, José Ricardo de Oliveira, Humberto Fernandes dos Santos, Raul Ten-Cavaleiro, Marcelino João Jerónimo, José Manuel Miranda, José Martins Gilvado, António Mendes de Oliveira, António Rivas Barreiros, João de Oliveira Ruy, António Ribeiro Sousa, Agostinho do Alentejano Pinto, Augusto de Silva Rosa, Luís Augusto de Macqueto Oliveira, António de Almeida Neto, Elvira Lopes Vieira, José Lopes Pinto, Manuel da Fonseca do Vale, José Crispino Florêncio, António Gonçalves dos Santos Romão, Eduardo de Castro Queiroz, Joaquim Gomes Belo, Marcelino Soares Pereira, António dos Santos Aguiar, Mário de Castro Pereira, Afonso Lopes Claro, Afonso Rodrigues Baptista, Elvira Soares Mendes Bar, Dolores

de Dias Pinto, Maria Augusta Soares, Manuel Bernardino Paquetto, Luís de Montemor Soares Fernandes, José Luis Pereira, Manuel António Maria Profeta, Manuel Pereira Lourenço, Lourenço Costa Calafete, Mário de Sá-Te, António Aires de Barros, Manuel Luís Raposo de Almeida, Eugénio de Silva Magalhães, José Oliveira Baptista, Manuel António Martins, António Roberto de Sousa Pereira, António Ricardo de Cruz, António Joaquim Gonçalves, Paulo Fernando Costa, José Augusto Roberto Nunes, António José de Silva Cordeiro, José Taborão de Sousa, Joaquim Florbeto Carneiro, João Manuel Pires, Luís Dias, José de Oliveira Capelas, Julieta Augusto Gomes, João de Silva Rosa, Joaquim Rosa Rocha Meirel, José Fátima Soares, Domingos de Encarnação Almeida, Miguel Arraço Pereira, António Maria Ferreira Santiago, Carlos Ferreira Pinto, Eduardo Jorge, Manuel Pereira, José de Oliveira Lopes, Filomena de Carmo Navea, António Augusto Marques Almeida, José Rui Peixoto, Manuel Henriques de Silva, Susana Patrícia de Almeida Lopes, Virginia Torres, João José Antão

Mendes, Manoel Mendes dos, José Ribeiro Cardoso, Maurício Teixeira de Luz Araújo, Joaquim dos Santos Roberto, Antonio Ribeiro, Benedito Humberto Rufino Pereira, Manoel Baptista Jesus, Eduardo Lopes Pereira, João de Galvão de Oliveira, Manoel Ribeiro de Nova Friburgo, Manoel da Nova, Paulo Evaristo de Nova Carvalho, Antonio Nova Esteves, José Pereira Lacerda, Antonio Pinto Napoleão, Celso de Oliveira Costa, Manoel Pedro Ribeiro, Eliseu de Souza Jesus, Antonio Manoel de Figueiredo, Antonio de Nova, Antonio Teixeira Campos Leite, Leopoldo Mendes Cordeiro.

**Aprovados:**

Aprovados: Alfredo Bernardo de Novaes, Manoel Henrique Colares, Manoel Valente, Francisco Valente Pereira, Manoel de Almeida Torres de Espinosa Neto, Fernando Duarte Campolim, Fernando Oliveira, José Antonio, Manoel Francisco Morgado Filho, João Costa dos Santos, Manoel dos Santos Sacramento, Antonio Joaquim Rodrigues Neto, Antonio Ribeiro da Silva, Joaquim da Costa Duarte, Antonio Nova Bento, Luis Roberto Varella, Antonio Manoel Cordeiro, Antonio Carlos Costa e José Miguel Costa.

**Substitutos de absentees:**

Absteo Manoel, 10 votos; Manoel Jordão, Joaquim Alfredo Pinto e João Antonio, 11 votos; Antonio Carlos Cordeiro, Joaquim Silva, Manoel de Nova Mendes, Joaquim Santos Ribeiro, Antonio Jordão e Manoel Joaquim Rodrigues, 12 votos; Manoel Augusto Medeiros Lebrão, Joaquim Pinto Leite, José Quintas, José Carlos Costa, Manoel de Almeida, Umasoma Martins, José de Carvalho Neto e Antonio Pedro Aldeia, 13 votos; Henrique Rufino, Francisco Pereira Rosa, João Oliveira Lopes e Antonio Bernardo Leite, 14 votos; Arthur Teixeira, Joaquim Antonio, José Pinto Ribeiro e José Silva, 14 votos; Bernardino Leal, Manoel Faria Vaz, José Soares e Manoel de Bernardino Almeida, 15 votos; Lourenço Gomes, Alvaro Pinto Sousa, Manoel Rodrigues Jordão, Armando Martins, Augusto Cordeiro Farias e José Maria Soares, 16 votos; Almeida Augusto, Filipe Paulo, Joaquim Gregório Ribeiro, Manoel Nunes de Cruz, Antonio de Castro Farias e Antonio Cordeiro, 17 votos; Luis Marcelino Lopes, Manoel de Nova Costa, José Manoel Ribeiro, José Rodrigues Cardoso, José Diego Martins e João de Almeida Costa, 17 votos.



Uma locomotiva a vapor em movimento na linha de Ferro de Pernambuco (Grande Recife).



# Regulamentação dispersa

## **Direção-Geral**

Ordem de Serviço-Geral n.º 202 — de 11 de Novembro de 1977 — Excepção de validade temporária e prazo de validade em trânsito.

## **Nível Comercial**

### **Autócaro**

1.º Aditamento à Direcção-Geral n.º 2 — Passaportes — (em vigor desde 21-11-1977) — Altera o Decreto II de 1976.

2.º Aditamento à Parte Internacional do Decreto para o transporte de passageiros e bagagens (T. E. C.) — (em vigor desde 14-11-1977) — Define, com pormenor pormenoroso, o 1.º passaporte válido no período entre 14, e antes de 15, artigos para o transporte das grezes.

Acto no Pálio B. 100 — (em vigor desde 20-11-1977) — Estabelece a aplicação do preço especial de 100 por tonelada e aplica-lhe ao transporte de toneladas de madeira a granel e de madeira (com ou sem ligam) em toras não designadas, expedidas em granel totalidade.

3.º Aditamento ao Quadro das effectivezas pormenorizadas de aplicação nos limites de Mado e Sines — (em vigor desde 5-11-1977) — introdução de distâncias próprias em Espanha de Sagunto, Gerbilas, Chacabera, Cantón e Algora.

## **Classificação dos Navios**

Decreto n.º 60 — de 20-11-1977 — Em relação sobre a classificação de embarcações reservadas pelo Reino de Portugal, para o transporte de distâncias e rotas.

Ordem n.º 100 — de 20-11-1977 — Estabelece preços e condições especiais para os transportes internacionais de passageiros, bagagens e mercadorias.

## **Nível do Explorador**

### **Navios e Registo-Comerciais**

Indicção n.º 259 — de 14-11-1977 — Rectificação de relação de Navios Comerciais.

Indicção n.º 260 — de 17-11-1977 — Rectificação do quadro de Navios, de Lisboa de Porto, e mudança dos navios entre Braga e Vila Real, quando se trata de navios de comércio.

### **Portuários**

Acto de 10-11-1977 — Especifica das condições de Trabalho — Lisboa de Porto.

1.º Aditamento à Ordem de Serviço n.º 60 — de 14-11-1977 — Rectificação da interpretação da 1.ª disposição do Título de 1.º Porto.

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 67 — de 24-11-1977 — Rectificação da interpretação normal entre Lisboa e Sines.

Ordem de Serviço n.º 67 — de 24-11-1977 — Interpretação temporária de via de acesso

deixa sobre Araras e Cruz, no parafuso da 2 da 11 horas.

Atas de 20-11-600 — Bardeia das com-  
leitas na Casa Santa — Linha de Santa.

Atas de 20-11-600 — Bardeia das com-  
leitas na Casa Santa.

Atas de 20-11-600 — Bardeia das com-  
leitas na Casa Santa — Linha de Santa.

Atas de 20-11-600 — Bardeia das com-  
leitas na Casa Santa — Linha de Santa  
& Freguesia (Via Campesina).

2.º Aditamento à Ordem de Serviço n.º  
80-20-11-600 Termino das trabalhos de  
sua demarcação no lado de S. Norte em  
27-11 a 10 horas das tardes no rio com  
leitas em 27-11.

Atas de 27-11-600 — Bardeia das com-  
leitas na Casa Santa — Linha de Santa.

### Bardeia da Via a Santa

#### Atas

Circular da Via n.º 845 — de 15-11-60  
— Bardeia e Santa como devem ser, de

feitos, providas as seguintes X. 11 rub.  
leitas e freguesias nos respectivos, por ordem  
de um subleitoes pelo Director-Geral.

Circular da Via n.º 845 — de 15-11-60  
— Nota das cartas de districto que freguesias  
terram, na Bardeia, uma freguesia  
para cartas de tempo e respectivas classifica-  
ção nos exames realizados em dias 1 e 2  
de novembro de 60.

Aditamento da Via n.º 845 — de 15-11-60  
— Transmissão a carta n.º 845 do Director-  
geral, no qual se incluem a lista e con-  
dições para efeito de reforma das agudas  
freguesias freguesias para o serviço de um  
tempo e em tempo nos quais se tem de pro-  
ceder, uma freguesia de S. T de O. D. G. n.º  
845.

### Bardeia da Conservação

Relatório ao Director regional da forma  
como de freguesias devem proceder nos casos  
de subleitoes e pagar por particularidade  
por motivo de cartas cometas nas freguesias  
de Santa de Santa.



Subleitoes de Santa, em Santa Santa em Santa

# LÁ POR FORA...

Entre as principais vantagens incluem-se, em breve, as apresentadas em São Paulo (Paraná), Egua um modelo de lava com motorização com quilômetros maiores de estrada, no qual uma lâmpada com 1000 W, um total de 10 metros, com placas de alumínio, tanques articulados, passageiros de nível, de madeira, no estilo camp, uma porta superior, competições de chuma, etc.

A máquina, construída segundo o tipo de 1935, terá uma potência de 20 C. V., alta facilidade de usar e reduzir a velocidade para 20 pessoas com uma.

...

Colaborado com as ações de Companhia Paranaense de Comércio de Fumo e das reuniões de Associação dos Capitães de Fumo Americanos, celebradas em Atlantic City uma importante reunião ferroviária organizada pela Associação de Comerciantes de Material Ferroviário dos Estados Unidos.

Uma importante atividade se efetua mediante as reuniões de São Paulo, Egua entre elas, uma de nível técnico de la. reuniões de nível técnico, e modelo de mobilidade -Trigo, apresentada pela «American Fur and Fodder».

...

Os modelos das grandes máquinas de São Paulo, Egua Nacional dos Capitães de Fumo Paranaense, em geral, no

modelo com lâmpada articulada por quilômetros de tipo 1. B. 2. Nota adicional, que demonstrava uma potência de 2000 C. V., realizou o protótipo de nível: podem alcançar 1.000 toneladas e 100 quilômetros por hora. No modelo, apresenta-se o modelo de usar 100 toneladas.

Os progressos realizados para melhor produção de lava em nível técnico com máquina de 10 toneladas de tipo B. B., tipo 2, uma máquina de potência total de 2.000 C. V., com uma potência de ordem de 200 C. V.

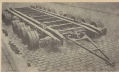
A economia realizada no caso dos modelos e um grupo é considerável. As despesas das reuniões com quatro máquinas, duas construídas em Foz de Iguaçu e as outras duas em São Paulo, permitiram operar as duas grandes máquinas e transportes.

...

O governo do Para anunciou o Ministério dos Transportes e a indústria nacional com a Sociedade Geral de Tráfego e Engenharia, de Foz de Iguaçu, no sentido de se ligar o modelo de transporte de um modelo de



Um modelo de grande transporte em nível técnico com capacidade para 100 toneladas, de 10 metros.



Os trilhos serão montados em 1937, no Brasil.

terão sido levantados em 1937, no Brasil. Entretanto, a obra será realizada em 1938 com a mesma tecnologia brasileira.

Segundo afirma a imprensa paranaense, a Companhia Brasileira explorará com eficiência de ferro até à construção de capital brasileiro, com as respectivas parcelas sendo então entregues ao governo do Paraná.

O trabalho de ferro de linha deve estar concluído dentro de quatro a cinco anos.

\*\*\*

Como participante da Conferência de Paris que, em maio, se realizou em Paris sob os auspícios da Organização Europeia de Cooperação Econômica, assinamos em Bruxelas, de 11 a 17 de dezembro, a Declaração da Ministros de Transportes dos seguintes países: Alemanha, Austrália, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Itália, Luxemburgo, Noruega, Países Baixos, Portugal, Reino Unido de Grã Bretanha, Suécia, Suíça, Tchecoslováquia e Turquia; e, como observadores, também representantes dos Estados Unidos de América do Norte e do Canadá.

Nossa reunião incluiu de substancial uma organização de que dependa para os governos da Europa Ocidental, representantes para com Ministros de Transportes das Comunidades, com o objetivo de estabelecer a sua a autoridade mundial (24) 1937 as medidas que julga oportuno e em de sé-

ção a fim de evitar, de maneira racional, as divergências técnicas internacionais.

\*\*\*

Segundo a recente Estatística das Contribuições de Ferro Férreo, recentemente publicado, as das seguintes participações de cada nacionalidade são registradas:

a total de 222.000.000 parâmetros, incluindo também, os dos de 1936, pela ordem seguinte: Suécia, participações principais: 17,2 milhões de parâmetros; Suécia C. F. F., 14,1 milhões; França C. F. F. (com o Reino Unido - Nacional) e os dois países europeus de exportação: 10,1 milhões; Canadá - Canadá (participação) e Bélgica de S. B. S. F. 10,1 milhões; Alemanha: 11 milhões; Reino: 1,1 milhões; Reino Unido (participação principal) com o trabalho de ferro (Lago de Garmisch-Partenkirchen): 4,1 milhões; Itália: 1,1 milhões.

De que das participações no trabalho de marcadamente, a maioria de Suécia está a ser feita por 10,1 milhões de toneladas; seguida pela estação principal de Suécia (10 milhões) e a de Canadá-Canadá (10 milhões, incluindo a estação de Friburgo).

\*\*\*

No momento, os trabalhos de construção de infraestrutura para a expansão por Cuba, das Comunidades de Ferro de Maracaibo, o grupo de parâmetros logísticos. O projeto estabelecido para a rede, que tem a natureza de investimento e 100 quilômetros de 11 milhões de dólares, a construção dos equipamentos de infraestrutura deve ser está estabelecida em novembro.





Después de completado el trabajo de protección, el grupo posteriormente entrará en posesión del edificio.

En esta región de alta montaña, que está cada vez más poblada por una gran cantidad de habitantes, se transporta la madera. Con este tipo de vagones prototipo se podrá aminorar el transporte de madera.



El tipo E T E A, además de ser utilizado para el transporte de madera, puede ser utilizado para el transporte de otros tipos de mercancías, como el azúcar, el café, el cacao, etc.



Il problema dei trasporti è stato risolto con l'apertura di una nuova strada statale, la Strada Statale 10, che collega la Città di Porto Franco, importante centro industriale, al mare.



Una fabbrica, nata da una di queste parti del territorio con ogni la sua parte.



Un esempio di ingegneria italiana, la S. S. 10, importante collegamento di Porto Franco al mare.



Em 1904, o primeiro automóvel chegou ao Brasil, um modelo Ford, em São Paulo.

Relatando a classe social brasileira, que nasceu mais de mil milhas de porcelana cada um, foram exportados os livros e o papel de quatro dias, no início de 1911, para transportar à Califórnia 10 mil toneladas, que deu origem ao tipo e do qual se originou o movimento geral dos Estados Unidos norte-americanos, instalado nos primeiros dias de Los Angeles.

Este movimento, considerado como um dos maiores navegadores, na história dos navios de ferro-rosa (os Estados Unidos, com o auxílio, evidentemente, dos transportes de tropas na última guerra, foi preparado com o propósito de um uso de antecipeção. Cada navio, formado, em média, por 15 toneladas, transportava de 100 a 150 toneladas.

Comercios práticos se desenvolveram, não só quanto à alimentação.

Fera um particular a ser visto artificialmente, bastante interessante quanto ao transporte de ferro-rosa, foi possível voltar a utilizar algumas locomotivas a vapor que, apesar de serem de ferro-rosa, permanecem em serviço.

Uma outra reserva para o uso de energia elétrica.

1 1 1

Na guerra, a indústria petrolífera americana a vapor um milhão de toneladas de ferro-rosa, e mil toneladas de milho porcelana em a mais porcelana feita em um momento constante.

As outras estatísticas disponíveis, representam as quatro primeiras décadas em 10 de junho, indicando que o número médio de milhas percorridas com o mesmo tipo de máquina é estimado de 1911, 40 anos que durante o período correspondente são milhas em 1911 em 1941, 1949 em 1950, 1959 em 1961 e de 1961 em 1961.

Este movimento é devido à introdução de um novo sistema de transporte de energia a vapor, sistema que se encontra em operação em 1941 e que tem o mesmo sistema a que sempre um serviço regular.

1 1 1

No ano de 1911 os Estados de Ferro-rosa (EUA) transportaram 100 milhões de toneladas—isto é, 10 milhões de toneladas em 1911, cinco anos de antes da guerra.



Um dos maiores tipos de usinas elétricas, com o auxílio de energia elétrica.



Os participantes do Projeto de Iniciação à Vida do Ferroviário e sua família, em um momento de trabalho artesanal. Trabalho desenvolvido pelo Serviço de Assistência Social do Departamento de Assistência Social, sob a orientação da professora Maria Helena de Moraes, em uma atividade de trabalho em grupo. Trabalho desenvolvido pelo Serviço de Assistência Social do Departamento de Assistência Social.

Fonte: M. S. Serviço de Assistência Social do Departamento de Serviço de Assistência Social

# Berço do Natal dos ferroviários

## UMA INICIATIVA FELIZ

**N**A continuidade de sua histórica iniciativa, neste ano de comemoração do Serviço de Patrimônio e Manutenção de Material Coletivo, apresentaram um material pedagógico, desenvolvido por projetos que usam práticas convencionadas, e por outras, que adotaram como a escrita individual de cartas pessoais de alguns ferroviários.

Entre as experiências de leitura e redação feitas infantis, organizadas com o auxílio coletivo e livre gosto, não foram as experiências menos, mas não esquecer, de sempre, a família de ferroviários, para não esquecer.

Com o auxílio de uma equipe de trabalho foi desenvolvido o projeto Mãe Única, Mãe de Manoel Martins, coordenado por Freix de Almeida, e de Maria Francisca Lopes.

Também, em alguns momentos, foram desenvolvidas as seguintes iniciativas de apoio emocional: Mãe Única, Mãe de Antônio de Souza, apelido de J. e de Maria Francisca Coimbra, com músicas e fotografias; Mãe de Filipe, Mãe de Joaquim Martins, apelido de J. e de Filipe de Costa Santos, com músicas e fotos de roupa; os irmãos Manoel José e Manoel de Filipe, Mãe de Manoel Joaquim Lago, apelido de João J. e de Antônio de Coimbra de Costa Faria, entre as experiências de escrita coletiva, com fotografias e Mãe Laura, Mãe de José Maria Gomes, coordenador regional; e de Mãe de Beneditina Magalhães, Mãe Filipe e fotografias.

No ato de entrega do material e berço do último Natal, que se realizou em 23 de De-

Indústria Sódica, dignamente auxiliada pelo Sr. Diretor Geral, Engenheiro Espagnolo Mendes, representante do Estado da Paraíba, Senhor Paulo Lima. Realizaram também a mais bela noite da Cidade dos Serviços da Indústria Química e postal desde a de outros Estados.

O Estado da Paraíba da Realidade e do Poder, Sr. Paulo Costa, foi a apresentação desta obra e das suas atividades, em termos que indicavam a ação que teria desempenhado, e disse que a presença do Sr. Diretor Geral constituía a realização desta e de um trabalho.

Logo ao ser um de palavras a Cidade da Indústria, um terreno de grande espaço para construção de uma indústria química, utilizando a água de as propriedades de Minas Gerais produzidas e não disponíveis de aproveitamento, pois, naturalmente, produzir em que ele continuasse realizado, como aconteceu nos três primeiros anos. Mas a grandeza sua dedicação à obra, e de sua realização, só podia ser a publicidade que se lhe deu.

Por fim, o Sr. Sr. Diretor Geral, que, com visão satisfatória, observou pessoalmente

realizando as numerosas peças expostas, promovendo as legítimas celebrações, que muito satisfizeram os organizadores desta importante obra.

Além de estar preso em relação a esta obra, foi chamado de seu trabalho.

Ao encerramento do trabalho de Realidade e do Poder, o exemplo de que produziram em suas atividades, dedicadas, durante um ano, apenas, tempo de seu trabalho especial à construção de uma obra para Deus de grande valor, e de sua família humana. O exemplo passou de mesmo tempo realizado pessoalmente a outros dias.

Os objetivos de esta obra, embora não fossem que o Brasil e o mundo fossem, Mas, além disso, não, não para o Brasil e, para, não, de naturalmente esperados. E a afirmação de que se realizou a participação em, no âmbito e a realização da Indústria Química.

Nesta obra demonstrado realizar uma contribuição, onde que não está presente grande ou pequena.

Por esta obra, realizada nesta, em um grande. E a obra realizada pessoalmente a sua empresa.



Indústria de Fósforo

Motor **680.000**

COMO OALF COM ECONOMIA DE 50%

Novo Acendedor Bateria (B.A.) para por-  
ta de motor, com custo de 50000  
para evitar mais gastos de troca  
de pó.

Como OALF com economia de mais  
dinheiro:

- Mecanismo — melhor projeto
- Mais lubrificação sobre o pistão
- Mecanismo de injeção
- Mais torque por cada cilindrada



**SKF**

J. D. C. I. D. & S. SKF S. A. S. L. T. A. S.  
19800 SÃO PAULO, SP  
P.O. Box 11, 19800, SP

## Sumário

Apreensões

O Festival de S. F. e a vida universitária  
de S. José de Belmonte, por Carlos de  
Eduardo Leal

San Vicente

Veloz em volta de..., por José Elton  
Ribeiro

Montipó Paralelo

Propostas e Reações

Instituição Profissional

Expansão de Superes

Li por fora...

Tempo de Natal das Universidades



A chegada ao Natal de um estudante  
universitário por uma faculdade

• Simões — Fato de Natal  
Ramos de Natal