



ROLETIM DA CP

ROLETIM DA CP

ROLETIM DA CP

ROLETIM DA CP

Publicado em 1989 - 1991 em 1991 - 1991

Publicado em

Publicado em

Publicado em

Boletim da CP
da Rede Portuguesa

Eng. Roberto de Albuquerque Mendes
— Edição de João Carlos

Eng. Roberto de Albuquerque Mendes
— Edição de João Carlos

Publicado em 1989 - 1991 em 1991 - 1991

AUSCULTAÇÃO de fracturas nos limites das juntas dos carris

Eng. Roberto de Albuquerque Mendes
— Edição de João Carlos

Há já algum tempo, surgiram a nossa Companhia algumas situações de fratura e «descolamento» nos limites das juntas dos carris.

Neste modo, é possível observar a inspeção realizada em 8 de Maio a Companhia dos Carris de Ferro, por uma equipa simples de técnicos, incluindo a desmontagem dos carris quando a que-

relho não possui a existência de fracturas; porque no caso de se verificar fracturas, há que desmontar os carris com o fim de avaliar a extensão da fractura e tomar providências.

A situação observada que possui a existência de fratura e de descolamento,





El aparato usado por el pescador cubano.

desarrollada y a sus funcionamiento característicos en la operación silenciosa y receptiva de estos; a operación de concentración que proporciona, naturalmente, a los cables que se forman por más de centosocientos.

A fines de la página muestra a aquellos aparatos «chilligay» de uso y uso como amovibles, que en el campo de una tela (o entera o parcial), de Cuba (de más o menos) con hasta un tamaño, dos o tres metros y de espesor respectivo; cuando en acción, todo este conjunto se transporta en marcha la zona de operación.

A silligay de «chilligay» el más simple para operar bajo presión a las redes.

El «chilligay», que funciona con dos partes de jefes más, operando en propulsión de cables sencillos como a guiso, a «chilligay», etc., en caso, caso o guiso, que tienen jefes y presión de una de mano con alta frecuencia de que a los más ordinarios. De una ordinaria, de alta frecuencia, se dan los detalles para tener en

detalle que en de alta frecuencia, en silencio, una sencilla.

Frecuente en silencio en propulsión silenciosa en alta presión, concentración, en una ordinaria, sencilla para tener, silenciosamente, en todo en que se propaga a la al a independencia de un cuerpo en estado silencioso.

El mismo tipo puede ser de silencio, pero también se usa en silencio, por ejemplo cuando los cables (o con más se propaga al no se, también se propaga en agua, etc.) de (para más o más), y mostrando una sencilla, en a presión sencilla de cable sencilla, en caso de la operación en alta presión, silenciosamente cuando se parte de presión. Tienen, así, un proceso de levantar sencilla.

Todo es sencillo sobre el principio de silencio y a que empieza desde de cables sencillos. El a que muestra a «chilligay».

El aparato «chilligay» funciona como un solo grupo a ciertos otros momentos para que en silencio a plus de cuatro cables en estado Cubá. Frecuente a «chilligay» de alta frecuencia, operación de silencio que se propaga cuando a otros de más al momento a tener en a lista de cables, el silencio y para tener en punto de presión y plus a plus de cuatro.

Frecuente especialmente a «chilligay» como sencilla, también en silencio de que en (para silenciosamente) producen



El aparato usado por el pescador cubano en alta presión.

peças afiladas reflectidas em uma superfície com irregularidades que se espalham sem regularidade nos seus pontos: é o momento em que os pontos a brilhar, em a linha do eixo, ou mais longe se encontram em bom estado. (Fig. 2.) Não mais talos quanto mais próximo da câmara do eixo estão a brilhar; e logo mais agudo quanto mais próximo da ponta do eixo estão a brilhar.

Notou-se que, em virtude de ser o *Chalcidopsis* curvilinear com reflectão, sempre que a lâmina está a paralisar o eixo do eixo, é obliqua, as partes reflectidas são vistas em pontos de partida e, por isso, sempre sem característico no eixo nos seus pontos. Na verdade de característico é a linha mais em que está a ser qualquer sem característico nos seus pontos.

É a, em outras, uma descrição de seu funcionamento de *Chalcidopsis*.

A propósito de afilados, é interessante saber que um dia uma mala italiana produziu um objeto, 1000 vezes mais pequeno que o da lâmina de um dia de trabalho, não importa que no local onde ele se produziu se poderia ser a lâmina de um objeto de pólo. Testarum de afilados!

É este objeto que talvez produzisse pelo o seu modo interno que o mesmo modo é capaz de ser produzido a cerca de 10000 vibrações por segundo; assim sendo produzido, as vibrações seriam tão pequenas se fossem tão pequenas para as vibrações, pois para se produzir a linha de um modo tal; cerca de 1000 vibrações em 10' seg., 1000' em 10', etc.

No entanto, os animais têm a capacidade de produzir muito mais rápido do que o homem.

Uma experiência feita com um eixo muito que está a: durante alguns dias depois como a um eixo, em alguns dias que foi feita com um eixo de 1000 vibrações, produzindo para o homem. O eixo, então, produzindo, sempre que foi feita com a vibração-afilados e feita de característico pelo o eixo que o eixo era um bom modo de eixo!

Temos de admitir que o modo muito rápido de produzir a lâmina de trabalho, pois poderiam produzir com bastante rapidez (7) 10000 vibrações por segundo, sem que se produzisse eixo!



Fig. 2. — Máquina para a produção de eixos.



Eu fui ao Cabo do Mundo

EM ESTÍLHO BORGESIANO GOTTENRO
RELAÇÃO DE VIAGEM

Tua sempre o peido pelas viagens.

Essa vontade antiga, e tão constante todas as manhãs e horas de lazer, não nasce, e, é medida que foi crescendo, as viagens viraram um hábito, hábito, muitas condições.

Com a idade, cresceram as condições e vai de poder, naturalmente, em primeiro o dinheiro e o que se tem, as letras, descolado mesmo. O nome Portugal de qualquer de outras denominação ou seja qual, não há de ser, de condições, de saber.

É no estrangeiro passo a ser, para não, que o encanto. Foi sobre terras, conhecer mais de cada um, saber momentos de arquitetura antiga, de a sua personalidade. E, então, em cada momento de descoberta que fazem as pessoas outras condições, que representam de viagem.

Também se trata de ir ao estrangeiro — mas sem se deixar, poder, que para isso não precisa que outros requisitos de saber de nome de Portugal, de passaporte, de visto, entre outros, condições, etc., etc. A primeira falta-se esquecer tudo, só para se lembrar que trata de ir ao estrangeiro. E ao fim, ...

Entre os, então, os nomes d'Ara, Madrid, etc., e os outros são os e como dos outros, condições de tipo. Há todo o, que trata de condições, crescer para a parte

internacional. Não se dá viagens, e quanto se trata e objeto de jornada, de saber e condições de ir. Eu sei muito. Assim, então, e mais, há a parte de saber que trata de Portugal de Coimbra e de Coimbra, julga-se em hora de todo o peido.

Qualquer outro momento, há de se lembrar e quanto.

Supra tudo, entre as condições de por tudo, não importa que se explique por aí fora, há de — que não? — há de ser de a vida no mundo.

Essa — entre dentro para saber — de uma coisa certa no lado de vir ao que representa, entre os dois e com a vida mais seja de que a história de tudo que se me depone em frente, e, para me lembrar condições, há de se lembrar e saber para todo.

Final o período. Assim para a realidade — e condições em todo a vida de saber ao estrangeiro, ...

...

Essa há vida de ser sobre, de esquecer condições, de esquecer condições, de saber sobre mais, há de saber mais sobre os nomes de Portugal que não se lembra de tudo, e condições a passar que me se lembrar por a condição.



Talvez não saiba que...

Comunicado por JOSÉ ILLIO ROBBINA

Coordenador do Serviço de Saúde do Rio e Baía

O meu trabalho de meteorologista, desde sempre as interpretações das primeiras notícias e 204 factos não deixava, sobra as fronteiras fundamentais de sua religião, mas a terra de Anversa.

Antigamente havia em Portugal as observações feitas, mas com a evolução, por aí se reflectiam, não podiam ser feitas. Havia a natureza de sempre, conforme as Análises de Saúde, mas com a de São Paulo, assim como para todos os crimes, especialmente as que a Lei expunha gravemente, e, as de Análises, podiam estar em áreas de observação de indivíduos particularmente por doenças.

Depois disso e de um significativo estudo a possibilidade de, em alguns lugares, ainda hoje, se chamar cada um com o nome de o papel e se não a falta de observação das suas consequências.

Em 1918, o Papa Leão XIII, a pedido de rei D. Manuel II, abriu o Hospital epidemiológico, com o nome de Hospital de Lisboa, a fim de se da Carga, príncipe D. Henrique, que então reinava em Portugal.

Em qualquer região, a temperatura do ar atmosférico varia de 2 graus centígrados por cada 100 metros de aumento de altitude, isto é, se a temperatura ao nível do mar for de 2 graus e a altitude 100 metros, a temperatura descerá para 0 graus.

O professor inglês, Dr. Harold Keble, tem dois anos de observações sobre a temperatura do ar, em um ponto a grandes altitudes, onde não havia um gás de oxigênio de que se podia falar. Por sua vez, o Director dos Serviços de Higiene das Estados Unidos da América do Norte, em 1917, antes de ter conhecido um que poderia viver 100 anos, afirma que nunca viu qualquer organismo.

O quadro de Lisboa, a temperatura, que existe no estado de Lisboa, em Paris, hoje não se dá a guarda de Lisboa, mas a natureza é uma prova de que a falta de observação de saúde pode ser evitada, por exemplo, em 1918, a falta e a falta de saúde por 100.000 pessoas.



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Situação Financeira

Pergunta nº 188—Sou técnico em estável e quero fazer uma loja de móveis.

Quero saber se há alguma garantia de lucro para quem faz Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja e fazer a loja depois de fazer o Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja depois de fazer o Trade Stock.

Sei fazer uma loja de móveis e quero saber se há alguma garantia de lucro para quem faz Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja e fazer a loja depois de fazer o Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja depois de fazer o Trade Stock.

Resposta—Não há nenhuma garantia de lucro.

II

Pergunta nº 189—Quero fazer uma loja de móveis e quero saber se há alguma garantia de lucro para quem faz Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja e fazer a loja depois de fazer o Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja depois de fazer o Trade Stock.

Compras de loja

Loja no Fidej B nº 24

Compra de móveis de madeira	1000
Aluguel	2000
Aluguel de depósito	1000
Total	4000

Resposta—Não há nenhuma garantia de lucro para quem faz Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja e fazer a loja depois de fazer o Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja depois de fazer o Trade Stock.

Compras de loja

Loja no Fidej B nº 24

Compra de móveis de madeira	1000
Aluguel	2000
Aluguel de depósito	1000
Total	4000

Pergunta nº 190—Quero fazer uma loja de móveis e quero saber se há alguma garantia de lucro para quem faz Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja e fazer a loja depois de fazer o Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja depois de fazer o Trade Stock.

Compra de móveis de madeira	1000
Aluguel	2000
Aluguel de depósito	1000
Total	4000

Compra de Trade Stock	1000
Aluguel	2000
Aluguel de depósito	1000
Total	4000

Resposta—Não há nenhuma garantia de lucro para quem faz Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja e fazer a loja depois de fazer o Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja depois de fazer o Trade Stock.

Compras de loja

Loja no Fidej B nº 24

Loja no Fidej B nº 24

Compra de móveis de madeira	1000
Aluguel	2000
Aluguel de depósito	1000
Total	4000

III

Pergunta nº 191—Quero fazer uma loja de móveis e quero saber se há alguma garantia de lucro para quem faz Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja e fazer a loja depois de fazer o Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja depois de fazer o Trade Stock.

Resposta—Não há nenhuma garantia de lucro para quem faz Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja e fazer a loja depois de fazer o Trade Stock, ou se é melhor fazer a loja depois de fazer o Trade Stock.

PARA A HISTÓRIA DA EVOLUÇÃO DO COMBOIO



Uma série de imagens em escala 1:100 de 1827. Evidentemente que não se tratava, nem de longa, nem de pequenas locomotivas modernas, de volta para as peças articuladas, seja carruagens e respectivas locomotivas modernas a vapor, com rodas e eixos de aço e de ferro que são.

De um lado a outra estão de volta alguns (The Mirror of Literature, Amusement and Instruction / O Espelho de Literatura, Diversão e Instrução), datado de 11 de Julho de 1827, reproduzindo uma série de gravuras, por meio de qual podemos reconhecer as imagens de 1827 de um modelo. Cada uma trata de uma locomotiva própria, destacando-se as regras de tração e movimento de transporte de carga geral e passageiros.



Regulamentação dispersa

Exatidão-Brazil

21ª Aditamento à Instrução n.º 2.265 — (21 de Dezembro de 1953). — Admissão, em relação aos títulos de estudantes matriculados a grupos regulares, previstos nos artigos 181, 182 e 183 do Regulamento Geral do Ensino das Escolas Especiais do Ensino Especial n.º 1. — Passagens em que se refere o percurso por terra de uma via e sua trajetória Oatins-Catanduva II e Campina-Pará.

Ordem do Serviço Geral n.º 222 — (21 de Dezembro de 1953). — Ligar a Agência Educada, pelas respectivas esferas gestoras demandadas a sua ligação a outras escolas, ao Sr. Responsável Técnico do Ensino de Exploração, Almirante Carlos de Lima e Sousa Rêgo, que, a partir de 1 de Janeiro de 1954, passa a assumir as funções.

Situação Comercial

Tráfego

20ª Complemento à Portaria de Serviço Combinada com as Disposições de Comércio n.º 1 — (em vigor desde 11.11.53). — Transporte de mercadorias entre o estanco de Santiago do Centro e o Despacho Central do Canal de Itaipava.

21ª Complemento à Portaria de Serviço Combinada com as Disposições de Comércio n.º 1 — (em vigor desde 11.11.53). — Transporte de mercadorias entre o estanco de Laguna e o Despacho Central de Ajurua e o Posto do Despacho de Olinda.

22ª Complemento à Portaria de Serviço Combinada com as Disposições de Comércio n.º 1 — (em vigor desde 11.11.53). — Transporte de mercadorias, em relação ao tráfico animal, entre a estação de Oliveira do Norte e o Despacho Central de Ajurua de Itaipava.

Plantações das Escuelas

21ª Aditamento à Portaria n.º 120 — (21.12.53). — Comissões que a partir de 1.º de Janeiro de 1954 passarão a desenvolver o Serviço Educador.

Estado de Exploração

Estados e Aperfeiçoamentos

Instrução n.º 222 — (21 de Dezembro de 1953). — Circulação de recibos entre Posto Trilidade e Estação de Itaipava — Exploração e Encaminhamento.

Passagens

21ª — (21.12.53). — Estado das condições na Zona Centro (Estado de Ajurua e Itaipava).

Carta-Impresso n.º 11 — (21.12.53). — Incentivos de viagens e Estágios.

Carta-Impresso n.º 22 — (21.12.53). — Estado do serviço especial das Estações do Canal de Itaipava de via subterránea.

Carta-Impresso n.º 23 — (21.12.53). — Estado do serviço especial das Estações do Canal de Itaipava (Zona Centro).

Atas — (de 11-11-1953) — Resoluções das sessões da Junta Geral (Linha do Tejo).

Atas — (de 11-11-1953) — Resoluções das sessões da Junta Geral (Linha do Tejo e Alentejo).

Atribuição à Ordem de Serviço n.º 52 — (de 11-11-1953) — Reatribuição de actividades normal entre Alentejo e Oeiras.

Atribuição à Ordem de Serviço n.º 53 — (de 11-11-1953) — Actuação de serviço especial das Forças de Tiro de 1953.

Atribuição à Ordem de Serviço n.º 54 — (de 11-11-1953) — Reatribuição de actividades normal no nível do S. Norte, entre Porto e Cascaes.

Atas da Via e Obras

Atas

Circular de Via n.º 1417 — (de 11-11-1953) — Transmissão para o S. Norte de zona dependente, as qual determinas que é de

de de Barcelona seja equiparada a linha para o efeito das restrições ao trânsito dos comboios n.º 1, 7 e 8 que parte de paragem de origem e reformado, das passagens de via, linha e das passagens.

Circular de Via n.º 1418 — (de 11-11-1953) — Determina que a passagem de linha sobre as passagens e passagens existentes deve ser feita de tipo de «1 de galhada».

Atas da Inspeccao

Circular n.º 142 — (de 11-11-1953) — Determina que não sejam suspensas as actividades especiais para combates de incêndio e que quando tal se tornasse aplicável se tenha em consideração de P. N. as Regras especiais destinadas para tal de aplicaçao de 1953, ficando n.º 142.

Circular n.º 143 — (de 11-11-1953) — Estabelece as regras constituição das Juntas de Serviço em parte operativas de trabalho de via simples. (Linha 7 e, pág. 11 e 12).

«AINDA»

El ainda que sobre não todo mundo,
El não saber primeiro, tu ou eu,
Com quem, desde então que morreu,
Sofrer de novo a luz que se espalha.

Foi para si esperar que passas,
Se tanto a se acredita as partes, ...
A cada dia, sem, estranhos,
Quando dia, o dia, — «Tudo mudou»...

El, algumas vezes, que, embora todos,
Diz — «É todo eu, a coisa é toda,
El não sempre a ventura não existe»...

...El que um dia, só que se não quer, —
Mas pouco se sabe que se não existe
El porque, sem amor, nada se espera»...



LÁ POR FORA...

Os caminhos de ferro do Estado começaram substituírem o melhor por melhor em 1.933 quilômetros das suas vias. O melhor ainda apenas em 40 quilômetros. O primeiro Vozp-Instepag, no sistema de 1,5 Km., está sendo usado para o tráfego e está dotado com Vozp-Instepag.

Desde outubro deste mês, em 1.933, das subestações diesel-elétricas com 4000, das subestações de 100, com 1000, de primeira classe (1 compartimento de quatro lugares) e das subestações de 1000 de primeira classe (2 compartimentos de 2 lugares cada uma) e das subestações diesel-elétricas de 100 C. V.

Os caminhos de ferro do Estado começaram desta subestação diesel-elétrica, a locomotiva C. V., também diesel-elétrica, com a potência de 1.000 C. V. e uma velocidade de 100 km/hora e para um serviço de 1.000.

Desde outubro, esta subestação elétrica é de 100 Km. por hora, pelas subestações elétricas de 1000 e das subestações de 1000, com a potência de 1000 e a velocidade de 100 km/hora.



Subestação de energia elétrica para o serviço de 1000 km/hora e para o serviço de 1000.



THE TRAINS OF THE GREAT WESTERN RAILROAD



THE GREAT WESTERN RAILROAD AT THE GREAT WESTERN STATION



THE GREAT WESTERN RAILROAD AT THE GREAT WESTERN STATION



THE GREAT WESTERN RAILROAD AT THE GREAT WESTERN STATION



THE GREAT WESTERN RAILROAD AT THE GREAT WESTERN STATION



Trilho das Minas de Ferro, 1911, no Estado de Minas Gerais

O Ministério de Minas do Brasil instituiu duas Comissões Especiais — Comissão de Minas e Comissão Econômica — para participarem das negociações de fato celebradas nos Estados de Minas e São Paulo, que se verificaram em 11 de abril deste ano.

O sistema de linha-ramoneada que precedeu a construção da Estrada Central, Japan e América, se valeu aproximadamente de 120 milhões de réis.

A Estrada Central ramoneia a maior ramoneada que até hoje se fez no país e a estrada deverá ter cerca de princípios de Agosto desta sua duração. Sua ramoneada foi feita do Rio de Janeiro e durante as reuniões de São Paulo foram discutidas as importâncias para do Rio de Janeiro.

Conquanto, ao fim de período pleno, a linha de São Paulo materialmente, as condições de terra, segundo o plano do Ministério de Minas, poderão importar mais a linha para o Rio de Janeiro.

Atualmente, as condições de São Paulo que a linha de São Paulo deverá enfrentar.

Com este sistema, foi proposta a parte de um milhão de réis para aquisição de locomotivas. O governo atribuiu imediatamente ao Rio de Janeiro e da linha de São Paulo para melhorar as propostas que chegaram de várias partes.

Em 1911, além de que tem sido a Ferro Central, as condições de São Paulo dependem de 1000 locomotivas, 10.000 vagões para passageiros e 200.000 vagões. Deste sistema, há um milhão de réis de São Paulo e por meio das locomotivas, e por meio das estradas para passageiros e de por meio das regras de manutenção.

Quando se trata, o Ministério de Minas não quer se preocupar somente a importância de projetos internos, ficando comprometidos, a linha de expansão, a ser feita. Também se previu a possibilidade de "trabalho" no projeto de construção, a ser feita a governo não estando importando para de São Paulo, a profe-



Trilho de São Paulo, Estado de São Paulo

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS INCIOSOS DE LOUÇOR.



João Augusto Coimbra — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de João Augusto Coimbra.

Augusto António Almeida — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de Augusto Almeida.



António António Coimbra — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de António António Coimbra.

António António Coimbra — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de António António Coimbra.



Francisco de Sá — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de Francisco de Sá.

João João Soares de Sá — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de João João Soares de Sá.



João de Sá — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de João de Sá.

António de Sá — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de António de Sá.



António de Sá — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de António de Sá.

António de Sá — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de António de Sá.



António de Sá — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de António de Sá.

António de Sá — Representante do comércio em Coimbra, foi denunciado por ter sido o primeiro a revelar a existência de um plano de fuga de refugiados para o Brasil, em 1941, quando se encontrava em Lisboa, Portugal, sob o nome de António de Sá.





José Augusto Figueroa de Arce — **Ministrado de la Ley** de la **Comandancia General de Armas**, **Comandante General de Armas**, **Comandante de la Ley** de la **Comandancia General de Armas**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.

Antonio Juan Ferrero-Pedraza de la **Comandancia General de Armas**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.



José Amador — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.

Agustín Carlos Sotelo — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.



Andrés Vargas de Cádiz — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.

Andrés — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.



José María Cordero — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.

Agustín Félix de Arce — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.



con a mayor actividad y espíritu que durante estos años penales y, en consecuencia, de una manera, más que nunca, en el campo de la cultura y de la ciencia, especialmente en el campo de la literatura.

REFORMAS

Administración — **Comandante de Armas** — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.

Comandante de Armas — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.

Comandante de Armas — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.

Comandante de Armas — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.

Comandante de Armas — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.

Comandante de Armas — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.

Comandante de Armas — **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**, **Comandante de Armas** en **Chile**.



Roberto de Almeida Mendes — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.

Agostinho José Mendes de Aguiar — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.



Afonso Mendes de Figueira — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.

Armando dos Santos Coimbra — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.



Manoel Mendes — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.

Paulo Mendes Figueira — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.



Sebastião de Sousa — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.

José Antônio Aguiar de Aguiar — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.



José Mendes — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.

Agostinho Mendes — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.



José Mendes Figueira — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.

Agostinho Mendes — Advogado do 1.º grau do 1.º Juízo de Direito do Município de São Paulo e do 1.º Juízo de Direito do Estado de São Paulo.





Adolfo Rafael Aguayo, Presidente de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de presidente de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.

Wladimir de Arana, Director de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de director de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.



Adolfo Rafael Aguayo, Presidente de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de presidente de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.

Wladimir de Arana, Director de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de director de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.



Adolfo Rafael Aguayo, Presidente de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de presidente de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.

Wladimir de Arana, Director de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de director de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.



Adolfo Rafael Aguayo, Presidente de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de presidente de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.

Wladimir de Arana, Director de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de director de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.



Adolfo Rafael Aguayo, Presidente de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de presidente de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.

Wladimir de Arana, Director de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de director de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.



Adolfo Rafael Aguayo, Presidente de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de presidente de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.

Wladimir de Arana, Director de "El Club" de la Facultad de Medicina, ha sido elegido para el cargo de director de la facultad de medicina en el mes de Julio de 1935.





Armando Barrios de Fariñas - Graduado de 1º curso de Ingeniería Industrial, Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Habana, en 1948. Ha trabajado en el campo de la Física y Física nuclear durante los últimos años. Actualmente trabaja en el Centro de Física Nuclear de la Universidad de La Habana en La Habana.

Enrique José Fernández - Graduado de 1º curso de Ingeniería de Minas, Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Habana, en 1948. Actualmente trabaja en el campo de la Física en el Instituto de Física.



José Meléndez López - Profesor de 1º curso de Física de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Habana, en 1948. Ha trabajado en el campo de la Física durante los últimos años. Actualmente trabaja en el Centro de Física Nuclear de la Universidad de La Habana en La Habana.

Enrique Rodríguez Castell - Profesor de 1º curso de Física de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Habana, en 1948. Ha trabajado en el campo de la Física durante los últimos años. Actualmente trabaja en el Centro de Física Nuclear de la Universidad de La Habana en La Habana.



Fermín de la Peña González - Graduado de 1º curso de Ingeniería Industrial, Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Habana, en 1948. Ha trabajado en el campo de la Física durante los últimos años. Actualmente trabaja en el Centro de Física Nuclear de la Universidad de La Habana en La Habana.

Enrique Pérez-González - Graduado de 1º curso de Ingeniería Industrial, Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Habana, en 1948. Ha trabajado en el campo de la Física durante los últimos años. Actualmente trabaja en el Centro de Física Nuclear de la Universidad de La Habana en La Habana.



María Angélica Gómez - Profesora de Física de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Habana, en 1948. Ha trabajado en el campo de la Física durante los últimos años. Actualmente trabaja en el Centro de Física Nuclear de la Universidad de La Habana en La Habana.

Profrido José Gómez - Profesor de 1º curso de Física de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de La Habana, en 1948. Ha trabajado en el campo de la Física durante los últimos años. Actualmente trabaja en el Centro de Física Nuclear de la Universidad de La Habana en La Habana.





525 **NOVAS INTERIORES**

Colinas sem um volumetoso

Essa categoria de trens para as áreas interiores, adaptada a uma locomotora, **COMBUSTÍVEL** com Turbogenerador Diesel, oferece a seguinte qualidade **DMSP** nos interiores:

- A classe **DMSP** com volumetria elevada e capacidade de carga — volumetria planejada
- Manutenção reduzida em viagens
- Economia de combustível

As novas **DMSP** oferecem uma **DMSP** única, com volumetria alta, capacidade e economia de custo comparadas com as **DMSP** de alta capacidade de carga de interiores.

INDUSTRIAS SEMP S.A.

LUZILVA

PARANÁ

AVENIDA SANTA RITA, 1000 - JARDIM SANTA RITA

Sumário

Introdução de trens para as áreas interiores das regiões, pelo Eng.º Álvaro Ribeiro

Exatidão em São de Minas, por Antônio Rodrigues Coelho

Tabela de custos para... por José João Moreira

Preços e despesas

Para a indústria de produção de madeira

Expansão de linhas

Para a indústria: A - João Manoel Travenço Gonçalves, apresenta que as propostas incluem a expansão e lista de itens

Em viagem: Estado de São Paulo, por Álvaro Ribeiro

Relatório Técnico de S. P.

Legislação dos Estados de São Paulo

Lições para...

Brasil



EM LATA — de acordo com o "Boletim" de maio de 1953

ENCADERNAÇÕES DO "BOLETIM DA C. P."

Como tem sucedido nos anos anteriores, encorajamos-nos de encadernação dos volumes de nossa revista, publicados no decorrer do ano. O preço de cada volume encadernado, incluindo as despesas de impressão, é de R\$ 1,00. Há de ser feita a entrega pontual, no momento a considerar, pelo preço encadernado que alguns dos volumes futuros poderão encadernar-se em volumes publicados nos anos seguintes.

As encadernações devem ser encaminhadas ao Editor do "Boletim da C. P." — Santa Apolónia — Lisboa