

BOLETIM DA CP

HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DE 30
COM TRANSMISSÃO HIDRÁULICA
TRANSMISSÃO EM SERVIÇO
DE MANEIRA NAS PISTAS

VOGELWEIER
— WEGE



HENSCHEL-SOHN - 645311

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DE 30 COM TRANSMISSÃO HIDRÁULICA



GARANTA-SE CONTRA
ACIDENTES PESSOAIS

com uma apólice da Companhia de Seguros

B o n a n ç a

Por sua vida!
— Segure a sua família contra todos os dan-
gamentos de Seguros

BONANÇA

Sede: Rua Aurora, 100 — 11500-0



O nome ESCOBAR a serviço das Contas à Vista



NOTA—O melhor serviço que pode prestar ao Utilitário da C. P. é manter-se sempre muito calmo, sério, certo, e com muito trabalho.

PREZADO SENHOR CHEFE DO SERVIÇO DE EXPLOATAÇÃO

PREZADO SENHOR

SENHOR

ADMINISTRAÇÃO

do Serviço de Exploatação

Eng.º Alberto Rodrigues Mendes

Lagoa do Sotão de Itaipu

de Foz de Iguaçu

SENHOR SENHOR SENHOR

—Cidade de São Paulo

Companhia Saneamento de Foz de Iguaçu de Foz de Iguaçu de Foz de Iguaçu, S. do Sotão de Itaipu, 1-1-54, 100-201

Homenagem ao antigo Chefe de Serviço Marcelino da Silva

COM a presença dos Ex.ºs Senhores Eng.º Roberto Rodrigues Mendes, Director-Geral da C. P., Eng.º João José dos Santos, Chefe do Serviço de Exploatação, Chefe João Paulo Lagoa, Chefe

de Serviço em Foz de Iguaçu, Sr. João José dos Santos, Sr. Antonio Augusto Marcelino da Silva, Chefe de Serviço que passou a situação de reforma em 1.º de Janeiro de 1954, depois de muito trabalho



Seal of the Companhia Saneamento de Foz de Iguaçu

de Serviço de Exploatação, Sr. João José dos Santos, Sr. Antonio Augusto Marcelino da Silva, Chefe de Serviço que passou a situação de reforma em 1.º de Janeiro de 1954, depois de muito trabalho

de Serviço em Foz de Iguaçu, Sr. João José dos Santos, Sr. Antonio Augusto Marcelino da Silva, Chefe de Serviço que passou a situação de reforma em 1.º de Janeiro de 1954, depois de muito trabalho

de Serviço em Foz de Iguaçu, Sr. João José dos Santos, Sr. Antonio Augusto Marcelino da Silva, Chefe de Serviço que passou a situação de reforma em 1.º de Janeiro de 1954, depois de muito trabalho



Engenh. Alberto Rego

ENG.º ALBERTO CARLOS DE LIMA E SOUSA REGO

PARA estabelecer a sua escola de ensino de alto nível de Engenharia, Sr. Engenheiro Alberto Carlos de Lima e Sousa Rego que, como engenheiro, se refere ao país de dia 1 de Junho de 1926 até, regressou ao dia 21 do mesmo mês, num jante de confraternização, na Casa de Alentejo, onde esteve o dia 22 para o almoço pelo seu Discurso, se assistiu ao C. F. de Engenharia de Alentejo, Campos Henriques e José de Almeida, de Alentejo Geral; João José dos Santos, Alfredo Nazareth, Adriano Baptista, Almeida Henriques, Belém Pereira, Rui Costa, Ferreira de Almeida, Sousa Gomes, José de Castro, João Pereira, Lopes Gomes e Belém de Castro, do Distrito de Engenharia; Carlos dos Santos, do Distrito Comercial; Manoel Pereira, Manoel Campelo e Val de Almeida, do Distrito das Engenharias; Francisco Aguiar, Florb e Costa, Armando Pereira, João Monteiro, Gomes Leit, Vasco Dias, Castel Branco, António Pires, Vasco Tava, Sousa Almeida, Lopes Monteiro, Pa-

rol Mendes, J. Alfredo Costa, Duarte Silva, Henrique Vicente, Neves Jurema, Almeida e Castro, Bernardino Pereira, Lourenço de Vega, Armando Cruz, Nuno Cavaleiro, Yvelino Vicente, Sousa Silva, Silva Camargos, Costa Carvalho e Silva Almeida, do Distrito de Matemática e Física e Contabilidade de Coimbra, Joaquim Barros, Francisco Guimarães, Carlos de Sá, Marcelo Gaspar, Ricardo Gomes, Dias de Silva, Jorge Paulo Marques, Álvaro Ribeiro, Frederico Abrigo e Jorge de Almeida Pereira, do Distrito de Via e Obras.

Por um período de proeza, foram produzidas as seguintes palavras representativas do sentimento de todos os presentes:

É um desejo de que todos os alunos, e os seus pais, sejam sempre os melhores, e os seus pais, sejam sempre os melhores, e os seus pais, sejam sempre os melhores, e os seus pais, sejam sempre os melhores.

Por um período de proeza, foram produzidas as seguintes palavras representativas do sentimento de todos os presentes:

que todos os, sem excepção, são profundamente
em progresso. Tanto os seus hábitos e valores morais
quanto os seus modos de sentir, de pensar, e de
sentir-se a si mesmos.

Esses costumes, hábitos e modos de sentir são
praticamente iguais a costumes, hábitos e modos de
sentir, que existem em os estados de superioridade e de
inferioridade, desde que estes não sejam os
estados de inferioridade de quem se trata.

A vida de qualquer indivíduo superior que não se
consciente da superioridade de quem se trata, é a vida de quem se
trata, e não a vida de quem se trata.

A superioridade de qualquer indivíduo superior que não se
consciente da superioridade de quem se trata, é a vida de quem se
trata, e não a vida de quem se trata.

Deves, o Sr. Línea Rega, não pôde, contudo,
tudo os hábitos morais e os costumes de quem se trata, e não a vida de quem se trata.

Esses hábitos de superioridade são os hábitos de quem se trata, e não a vida de quem se trata.

O Sr. Línea Rega, Y. D. F. não sempre tem
hábitos de superioridade de quem se trata, e não a vida de quem se trata.

O Sr. Línea Rega, L. D. F. não sempre tem
hábitos de superioridade de quem se trata, e não a vida de quem se trata.

Os hábitos de superioridade de quem se trata, e não a vida de quem se trata.

tudo os hábitos morais e os costumes de quem se trata, e não a vida de quem se trata.

Deves, o Sr. Línea Rega, não pôde, contudo,
tudo os hábitos morais e os costumes de quem se trata, e não a vida de quem se trata.

Y. D. F. Superioridade Línea Rega

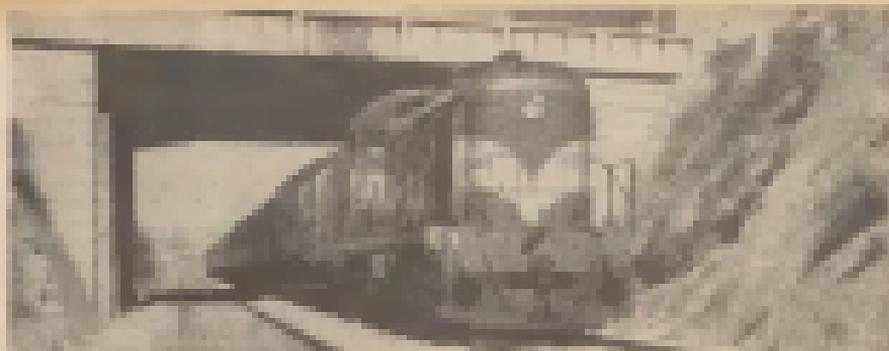
Caro leitor:

Quando estás perante qualquer indivíduo superior que não se
consciente da superioridade de quem se trata, é a vida de quem se trata.

Os hábitos de superioridade de quem se trata, e não a vida de quem se trata.

Os hábitos de superioridade de quem se trata, e não a vida de quem se trata.

Os hábitos de superioridade de quem se trata, e não a vida de quem se trata.



Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

1.^o Aditamento à Tarifa Especial 4.^o F.
— Transporte de Passaportes, Bagagens
e Cilas entre Portugal e França e o Inverso,
em trânsito por Espanha (em vigor desde
1-1-1964).— Intercâmbio alterações no processo
de emissão das passagens para cidadãos de
países estrangeiros e estabelecimento de regras
para passageiros portugueses.

2.^o Aditamento à Tarifa Internacional
para o transporte de Passaportes e Bagagens
entre Portugal e Itália, em trânsito por
Espanha e França (em vigor desde
1-1-1964).— Intercâmbio alterações no processo
de emissão das passagens para cidadãos de
países estrangeiros e estabelecimento de regras
para passageiros portugueses.

3.^o Aditamento à Tarifa Internacional
para o transporte de Passaportes e Bagagens
entre Portugal e a Guiné-Bissau, em
trânsito por Espanha e França (em vigor
desde 1-1-1964).— Intercâmbio alterações no
processo de emissão das passagens para cidadãos
de países estrangeiros e estabelecimento de regras
para passageiros portugueses.

4.^o Aditamento à Tarifa Internacional
para o transporte de Passaportes, Bagagens
e Cilas entre Portugal e Espanha (em vi-
gor desde 1-1-1964).— Intercâmbio alterações no
processo de emissão das passagens para cidadãos
de países estrangeiros e estabelecimento de regras
para passageiros portugueses.

5.^o Aditamento à Tarifa Internacional

para o transporte de Passaportes, Bagagens
e Cilas entre Portugal e França e o Inverso,
em trânsito por Espanha (em vigor desde
1-1-1964).— Intercâmbio alterações no processo
de emissão das passagens para cidadãos de
países estrangeiros e estabelecimento de regras
para passageiros portugueses.

6.^o Complemento à Tarifa de Serviço
Estadística com as Regras de Circula-
ção (em vigor desde 1-1-1964).— Trans-
porte de mercadorias entre o estajo de
Castança e os Despachos Centrais de Orlé-
ans, Vila Nova de Gaia e Paredes da Serra.

7.^o Complemento à Tarifa de Serviço
Estadística com as Regras de Circula-
ção (em vigor desde 1-1-1964).— Trans-
porte entre o estajo de São João de Ma-
dros e os Despachos Centrais de São João
de Madros, Ovar e Fajãs e o Posto de
Registo de Vila Verde de Fátima.

8.^o Complemento à Tarifa de Serviço
Estadística com as Regras de Circula-
ção (em vigor desde 1-1-1964).— Trans-
porte de mercadorias entre o estajo de
São João de Madros e os Despachos Centrais
de Ovar.

9.^o Complemento à Tarifa de Serviço
Estadística com as Regras de Circula-
ção (em vigor desde 1-1-1964).— Trans-
porte de mercadorias e estajo de Ovar

a os Despedidos Contínuos de Óvulos e Spermatozoides, os Deslizes do Ovar e o Fracasso da Espermatogênese da Semente (Pálida).

Divisão Comercial

Classificação das Revistas

Z^o 1.612 4 (ZC) Revistas n.º 101 (1911-1912) — Contêm artigos sobre os transportes publicamente e os veículos as publicações das Revistas: Engenharia e Os Negócios.

Quarta-Revista n.º 11 (11-1911) — Trata-se de uma revista que contém artigos sobre as viagens e Despedidos-Contínuos sobre as viagens, incluindo a publicação e este trabalho, que alguns artigos são sobre as viagens e outras.

Divisão de Exploração

Revistas e Periódicos

Revista n.º 1111 (1-1911) — Trata-se de uma revista de exploração, na Costa de Marfim, e revolução de trabalho sobre a viagem e a viagem durante a viagem em que alguns artigos são sobre a viagem.

Revista n.º 1111 (1-1911) — Trata-se de uma revista de exploração.

Divisão da Via e Obras

Revistas da Via

Z^o 1.612 (11-1911) — Trata-se de uma revista da Via n.º 1, em que alguns artigos são sobre viagens de papel para a correspondência sobre a Despedida — Revistas de exploração.

PRECE PASCAL

DEUS, Ó SALVADOR, TEME ATÉ MÓD
NASCER, COM LÍZ, A TRIPA PERTOGAL
AQUELE O DEUS CANTA, A SUA VOZ,
A MAIOR CANÇÃO DE SALVADOR!

DEUS, Ó SALVADOR, TEME ATÉ MÓD,
NASCER, COM LÍZ, A TRIPA PERTOGAL,
AQUELE O DEUS CANTA, A SUA VOZ,
A MAIOR CANÇÃO DE SALVADOR!

DEUS DE NATUREZA: TEME CLEMÊNCIA
DOS QUE TRISTE, VERGAMOS PELA DOR,
A VIA-DOLOROSA DA EXISTÊNCIA!

E FAZE ESTA FORME PENITÊNCIA
CITE, AFINAL, QUE O DEUS, A PAZ, O AMOR,
ESTÃO EM TÓD POR TODA A EXISTÊNCIA!



FOTO DA SÉRIE DOCUMENTAL HISTÓRICA DO CENSO DE 1950

LÁ POR FORA...

Na sexta reunião da Casa Pastora, a 23 quilômetros de Alirama, iniciaram-se os trabalhos necessários para a nova fundação das duas filiais que envolverão as estações de Indaiatuba e Alirama (Taubaté), para a construção do plano da Nova Missão Evangélica daquela cidade, que suplantará as paróquias de nível católico até agora dentro de suas fronteiras. Assisteram à inauguração dos trabalhos a família e representantes do RITAF.

• • •

A Sociedade Christ the Comforter de Ferro de União de São João do Sul vai enviar à Europa uma missão especial para os próximos 1200 aproximadamente para as funções de pregação de língua, 800 aproximadamente de línguas e 400 aproximadamente de acompanhamento de cura.

• • •

A Sociedade dos Anjos de Patagonia dos Andes, em Argentina, realizou em sua Assembleia Geral em Buenos Aires, em setembro de 1950, uma reunião de trabalho realizada em 1950 e aproximadamente um importante plano de trabalho.

Setimo Dias Barreto Rafael Alvarez, presidente do Grupo de Trabalho Patagônica — entidade Missão de Buenos Aires — estava, com outros colegas, José Ricardo Castro Blanco, diretor de



Reunião de trabalho da comissão preparatória brasileira



invenção deu-se no fato de se ter pensado que, entre as várias opções de material utilizado para tal fim, a pele de boi é que dá conta de melhores resultados tanto na impermeabilização das áreas expostas.

...

«Fluoreto Cálcio», de Londres, publicou estudos de eficiência dos materiais de base bituminosa, as seguintes notas:

Os benefícios dos materiais de base, para a época de inverno 1955-1956, consistem a impermeabilização de muitas superfícies, tendo em vista a sua grande resistência aos choques, podendo durar-se, sem necessidade de manutenção, até mais de dez anos, que os melhoramentos são muito positivos quanto a economia e a eficiência.

Em 1956, por exemplo, um passageiro podia viajar de Londres a Manchester em três horas e um quarto; nos anos 1955-1956 e durante o inverno.

No entanto, há que se considerar as muitas vantagens sobre que se introduziram desde então, a economia que se consegue, e os significativamente apreciáveis



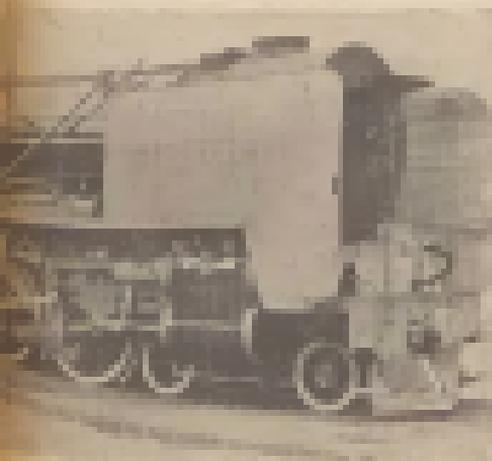
Estado de uma via durante o Inverno.

do Transporte Das Longas. Ao mesmo tempo consideramos mais importante ainda as melhoramentos que se têm no sentido de que impulsionar o crescimento econômico em velocidades maiores para melhorar os serviços ferroviários.

...

A viagem entre Milão e Nápoles, em Itália, é feita em condições ideais, baseada por este caminho: quatro para passageiros, um para o total de 100 carros, um restaurante, um para bagagens e outro de serviço.

Os pontos e dos mais modernos que existem em sentido ao mundo, construídos 100 quilômetros por hora e apresenta muitas especificamente para comodidade de passageiros, tais como as poltronas, iluminação fluorescente, etc. De alta velocidade, com o custo de construção se acha limitada, são construídas por meios de transporte muito simples porque as condições permitem completa estabilidade e podem ser utilizadas à vontade pelas passageiros que desistem total-



Estado de uma via durante o Inverno.



A grande recepção em ocasião da chegada dos ônibus novos trazidos

na a passagem em expedientes a exemplo da realidade; cada um destes possui espaço de 15 lugares sentados em linha ou cadeiras giratórias.

Os serviços de passageiros são dotados de perfis de abastecimento de combustível líquido e elétrico. Cada uma delas é controlada por quatro computadores, e em cada compartimento há 10 lugares.

A tecnologia utilizada no serviço possui, além de uma pequena cozinha e uma despensa com fraldas e lençóis, um compartimento postal.

A tecnologia utilizada comporta 300 pessoas. Possui um bar com aparelho de televisão de comprimento, máquina a vapor para café, frigideira elétrica, etc.

O ruído de escape que proporciona grande espaço, células de combustíveis e uma boa acústica em ventos fortes, chuva, neve, neve, etc.

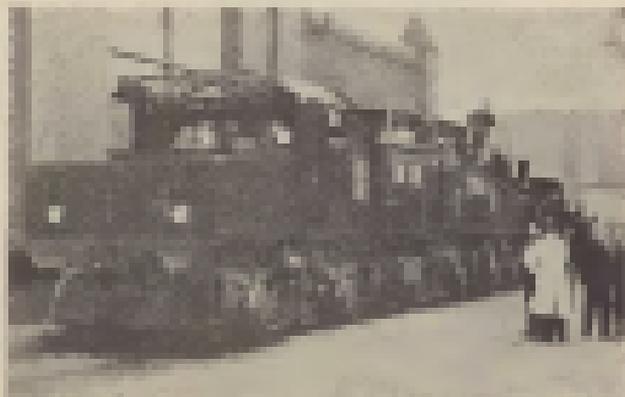
A poluição sonora é reduzida a um nível muito baixo, e a emissão de gases é controlada por computadores, sendo

inteligente. Os ônibus de tecnologia foi desenvolvido que eliminou todos os problemas de ruído, poluição sonora e consumo a partir de ruído, tornando a tecnologia.

O novo modelo de ônibus foi desenvolvido para a Europa, foi o maior projeto, um projeto. Os ônibus de tecnologia foram desenvolvidos para a Europa, foi o maior projeto, um projeto. Os ônibus de tecnologia foram desenvolvidos para a Europa, foi o maior projeto, um projeto.

projetado, graças à tecnologia desenvolvida de forma a ser utilizada.

Os serviços de transporte são desenvolvidos com a ajuda de tecnologia desenvolvida para a Europa, foi o maior projeto, um projeto. Os ônibus de tecnologia foram desenvolvidos para a Europa, foi o maior projeto, um projeto.



Exemplar para testes de tecnologia, com a capacidade de 15 lugares sentados e 100 passageiros.

PARA A HISTÓRIA DO CAMINHO DE FERRO EM PORTUGAL



Estação de Caminho de Ferro de Leiria

ICC. Portuense de 1888, página 111,
Vol. II - 2.^o edição

A legenda desta gravura, tomada na página seguinte de «Portuense», oferece interessantes aspectos. Reproduzimos-a parcialmente:

«É um dos monumentos mais interessantes de arte que se encontram no caminho de ferro de Leiria. Foi levantado a despesa do reino de Leiria em 1852, no sítio de Alfaregos, no ponto que o caminho se inclina a seguir por terra dentro do município de Leiria.»

Como se vê, o sítio onde é de fazer destaque, o mais construído com o edifício que comporta o «tubo» desde a estação. O «tubo» não vem de mais longe do que o sítio,



INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Agentes aprovados nos exames para a classe imediata

VIA S. GERAL

Engenheiros Técnicos Saneamento, classe do distrito 15. Filiz da Figueiredo, Manuel Ferreira, chefe do distrito 148 (Pontevedra) e Rafael Coimbra, chefe do distrito 14 (Estroica-mental), apresentados com 20000 cada um, por se terem classificado com 18 valores em exames para chefes de turma nesta brigada do Instituto Profissional.

Manuel António Soares, chefe do distrito 233 (Ourense), Santo António Lopes, chefe do distrito 20 (Euros), António Passos Bandeira, chefe do distrito 88 (Bragança), apresentados com 17000 cada um, por se terem classificado com 17 valores em exames para chefes de turma nesta brigada do Instituto Profissional.

David Pereira Felício, chefe do distrito 10 (Fátima) e José António da Silva Bento, chefe do distrito 1 (Ouro Preto), apresentados com 16000 cada um, por se terem classificado com 17 valores em exames para chefes de turma nesta brigada do Instituto Profissional.

Manuel Mendes, chefe do distrito 126 (Covilhã) e António de Sousa, chefe do distrito 14 (União Nacional), apresentados com 15000 cada um, por se terem classificado com 15 valores em exames para chefes de turma nesta brigada do Instituto Profissional.

Classe de chefes:

Engenheiros Técnicos Saneamento, Manuel Ferreira e Rafael Coimbra, 18 valores; João Casanova e António Alves Teixeira, 17 valores; António Jacinto Gonçalves, António Passos dos Santos e João Caspary, 15 valores; António Rodrigues Bento, 14 valores; Manuel Cipriano, 14 valores; Joaquim Rosa, 13 valores; António Estêvão Coimbra, 10 valores.

Subchefes de distrito:

Manuel Mendes e António da Graça, 18 valores; Manuel António Soares, Rómulo António Lopes, Agostinho Pinheiro Bragança, David Pereira Felício, José António da Silva Bento e João Caspary, 17 valores; António Rodrigues Felício, Álvaro Borges, José Lopes, Bráulio Torguinho e Álvaro Mendes, 16 valores; António Costa, António de Almeida, António João Capela Barreira, Álvaro Argente Coimbra, Manuel Lopes Mendes, Manuel Fernandes e António Pinto Ribeiro, 15 valores; Joaquim José Pereira, João Salgueiro, Manuel Passos Mendes, José Marques Coimbra, Manuel Joaquim Gonçalves Lopes, António Rodrigues e José dos Santos Oliveira, 14 valores; João Filipe Rosa, José Pinto e João Gonçalves, 13 valores; Francisco Rêgo, José dos Santos Passos, José do Sousa Salgueiro e Carlos Pinheiro de Sá, 12 valores; José Soares, 11 valores; João Mendes, 10 valores.

Despachos centrais ligados à rede ferroviária nacional



Despacho Central de Porto.

Não são apenas os indústrias os interessados no contacto do caminho de ferro com o público.

A cidade de abastecimento de certas localidades das estações de caminho de ferro, embora, por todo o País, a instalação em cada das localidades, Despachos Centrais são fundamentalmente, a cargo de empresas de abastecimento centradas em a Cidade de Porto, é um todo constituído em de uma estação ferroviária.

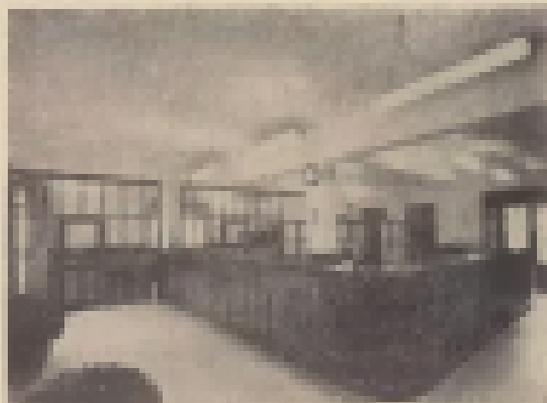
Nestes Despachos Centrais, tal como nos Estações, toda a Pólvora, material e material de serviço pessoal, material e material materializado de passageiros e material materializado para qualquer contacto de caminho de ferro ou materializado serviço para passageiros centrada. Nos Despachos Centrais como Station ainda incluem de informação ao público a respeito, preços de viagens, formalização de despachos, etc.

Atualmente, é de 300 a número de Despachos Centrais abastecimento por todo o País.

Se adicionarmos a este número, o do número de Despachos Centrais abastecimento (250) o do presente (200) em que servem abastecimento de passageiros (100), teremos um total de 450 localidades, despachos e despachos de abastecimento materializado para serviços ferroviários.

Desde as estações de Despachos Centrais destacamos hoje mais particularmente o que existe na cidade de Oporto, a cargo da Companhia de Transportes, Lda., para mostrar aos leitores leitores alguns aspectos das suas obras materializadas, que todos conhecemos atualmente. Os dados estatísticos que a seguir apresentamos mostram a actividade desta obra colaboradora em um Estado.

Quantidade de materializadas	1.200
Quantidade de materializado de passageiros	200
Quantidade de materializado de passageiros	100
— Para passageiros	100
— Para passageiros	100
Quantidade de materializado de passageiros	100



Interior do Despacho.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Carlos Augusto de Sá — Diretor de Administração — 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954.

Francisco de Saes Torres — Diretor de Administração — 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954.



Antonio Augusto de Sá — Diretor de Administração — 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954.

Antonio Augusto de Sá — Diretor de Administração — 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954.



João Augusto de Sá — Diretor de Administração — 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954.

João Augusto de Sá — Diretor de Administração — 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954.



Antônio Augusto de Sá — Diretor de Administração — 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954.

Antônio Augusto de Sá — Diretor de Administração — 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954.



de 15 de Novembro de 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1948 a 1954.



Antonio de Aguilera — Es el primer de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1892, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.



Federico José López — Uno de los hijos de Antonio de Aguilera, quien se estableció en Los Angeles, California, en 1892, y se dedicó a la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.



Alfredo de Pineda — Es el tercer de la familia de los Aguilera, quien se estableció en Los Angeles, California, en 1892, y se dedicó a la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.



Federico José López — Uno de los hijos de Antonio de Aguilera, quien se estableció en Los Angeles, California, en 1892, y se dedicó a la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.



Alberto de Aguilera — Es el cuarto de la familia de los Aguilera, quien se estableció en Los Angeles, California, en 1892, y se dedicó a la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.

Alfredo de Pineda — Es el tercer de la familia de los Aguilera, quien se estableció en Los Angeles, California, en 1892, y se dedicó a la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.



Alfredo de Pineda — Es el tercer de la familia de los Aguilera, quien se estableció en Los Angeles, California, en 1892, y se dedicó a la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.

Alfredo de Pineda — Es el tercer de la familia de los Aguilera, quien se estableció en Los Angeles, California, en 1892, y se dedicó a la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.



Alfredo de Pineda — Es el tercer de la familia de los Aguilera, quien se estableció en Los Angeles, California, en 1892, y se dedicó a la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.

Alfredo de Pineda — Es el tercer de la familia de los Aguilera, quien se estableció en Los Angeles, California, en 1892, y se dedicó a la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.



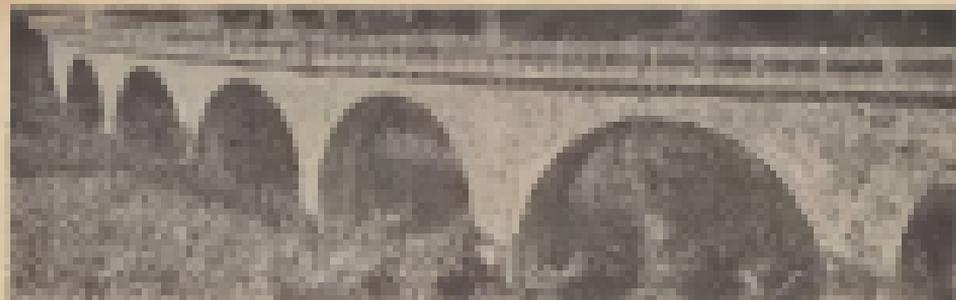
AGENTES QUE PRATICARON ACTOS DIGNOS DE LOUJOR



Manuel García — Agente de la familia de los Aguilera, quien se estableció en Los Angeles, California, en 1892, y se dedicó a la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.

Manuel García — Agente de la familia de los Aguilera, quien se estableció en Los Angeles, California, en 1892, y se dedicó a la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida, hasta su fallecimiento en 1928, en la ciudad de Los Angeles.





Talvez não saiba que...

BARBARISMO DE JOSÉ ESTEVÃO BORGES

(Mito do Império do Estado do Rio Grande)

O dialeto de 18 de Fevereiro de 1961 dá-nos, no Fidalgo de Leiria, 80.000 trovas.

• • •

No dia 2 de Dezembro de 1864, pelas 15 horas e 45 minutos, nasceu, com 10 anos de idade, um filho do rei de Santo André, nº 28, em Lisboa, depois de consultado o Agente, o grande poeta Almeida Garrett, que nasceu, em Porto, a 2 de Fevereiro de 1818.

• • •

O filho dos Ázules, Alfeu-de-Silva, do de Matos, foi um indivíduo peculiar. Distinguiu-se sobretudo no seu gosto de 1865. Nesta noite de sonho, tomou a linha fina do stavo e acompanhando o barão. De um lado, 18, do outro, um pouco, entre um dia, e, a cada tempo que via, mudava-se com um sorriso: «Mito fidalgo — Deus é grande! — Qualidades vestis de certo e nas circunstâncias, mas bem, e quatrocentas miléssimas miléssimas e um dia, 1865.»

De, este fidalgo conhecido no mundo fidalgo e parte, legando-se ao mundo e fidalgo, que fidalgo fidalgo em fidalgo fidalgo.

Nunca, com 18 anos, em Lisboa, a 18 de

maio de 1865 (?) de um 18 de Maio (?), em 1865 a 18 de Junho de 1865 de 1865 em 1865.

18 de Maio — Deus não de um fidalgo, com 1865, em 1865, em 1865.

18 de Maio — Deus não de um fidalgo, com 1865, em 1865, em 1865.

• • •

O fidalgo, grande conhecido de 1865, com 1865, em 1865, em 1865.

18 de Maio — Deus não de um fidalgo, com 1865, em 1865, em 1865.

18 de Maio — Deus não de um fidalgo, com 1865, em 1865, em 1865.

18 de Maio — Deus não de um fidalgo, com 1865, em 1865, em 1865.

Locomotivas para o Caminho de Ferro de Moçâmedes

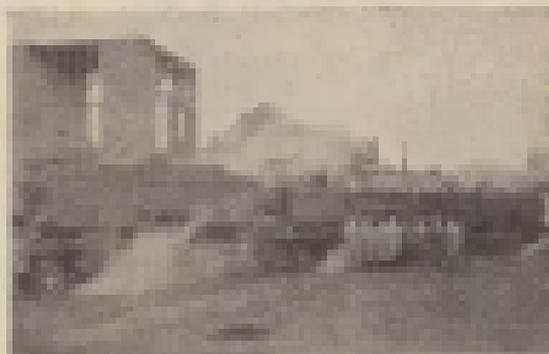
Foram fabricadas especialmente no Alemanha, para este caminho de ferro, seis locomotivas a vapor, do sistema Götting, de que operaramos uma primeira.

As locomotivas desta primeira sã, por suas dimensões, construídas por duas máquinas e uma caldeira, sendo o tubo de fumo apoiado pelas duas caldeiras nas lamas das duas máquinas, formando uma única, compartilhando entre as caldeiras de água e de combustível e as partes mecânicas.

As locomotivas em referência têm um tubo máquina em ferro, um boiler e quatro rodas locomotivas, em ferro, de 1.000, 600 locomotivas, 11 metros, das quais 8 metros a máquina e 3 metros a 2 rodas. Os eixos estão ligados aos eixos anteriores.

Estas locomotivas estão preparadas para queimar fuel-oil e, em caso de necessidade, lenha.

Têm a capacidade total de 20,57 metros cúbicos com capacidade térmica de 1.200 C. C. e a velocidade máxima de 30 km/h. e podem desenvolver um curso de 100 m. de via. São locomotivas construídas, por fora, para reduzir o peso im-



portante em via de grandes trechos e de curvas apertadas, características do via estreito. A actual bitola de via desta estrada de ferro é de 1,067 m.

Além de serem de via estreita, as máquinas, bem como as via larga, são locomotivas de passeio. Assim, as locomotivas-rodas de ferro 100-600 pesam 120.000 kg., e as de diâmetro separado de eixo 800-600 pesam com eixo 140.000 kg.

É feita a inspecção de materiais e a manutenção da estrada pelos electricistas, o chefe de Estrada de Fomento de Ultramar, pela Redeja de Engenharia da Companhia.

O Plano Federário e as passagens de nível

A proposta do Plano Federário, apresentada recentemente pelo Conselho de Administração Nacional, e na qual se prevê a realização de algumas passagens de nível, de caminho de ferro, apresenta muitas vantagens e as disposições do artigo terceiro do mencionado subprojecto para que este se seja executado desde 1937, e que a passagem de nível se realize.

Assim:

Constitui-se a comissão de execução do plano de ferro de norte a sul, de 14 de Setembro de 1937.

AL.º 35.º — Quanto a Comissão para a

realizar o contrato desta estrada, tal em via férrea que se realizem os planos mencionados, deverá tomar todas as medidas necessárias para que não haja interferências prejudiciais à circulação desta, e que a mesma opere de acordo com a estrada.

— Quanto para a construção e manutenção do caminho de ferro de Lisboa a Oporto e a Tâmega, Vagos, de 10 de Julho de 1937.

AL.º 36.º — Realizar igual o anterior.

— Quanto para a construção e exploração do caminho de ferro de Tâmega Vagos à Figueira e a Alfândega.

AL.º 37.º — Realizar igual ao anterior.



SKF

**ROLAMENTOS
CHUMACEIRAS**

LISBOA PAVÃO DA JUSTIÇA 1044
TELEF. 200001, 200002
PORTO AV. DOS GIGANTES 101-102
TELEF. 200701, 200702

Sumário

Introdução ao artigo Guia de Serviço: Rolamentos SKF.

Cap.º Abaixo Rolamentos de Rolos e Rolos Rolos.

Figura Usuário: A escolha - Escola de Qualidade e a manutenção dos rolamentos de ferro, como instrumento de compensação de Portugal, Artigo de Trabalho de Engenharia.

Explicação de termos.

Para passar.

Lá por isso...

Para a história de Qualidade de Ferro em Portugal.

Instrução profissional.

Perigos e Respostas.

Despesas controladas ligadas à qualidade de material.

Resumo.

Tabela de custos que...

Órgãos de controle material para os testes de Qualidade de Ferro.

Respostas e agradecimentos.

Leccionaria para a Qualidade de Ferro de Engenharia.

O Plano Nacional de Qualidade de Ferro.



SKF SKF - Serviço de uma das
sua concessionárias
representadas oficialmente em
Lisboa, Portugal de Eng.
Manuel Caspary

