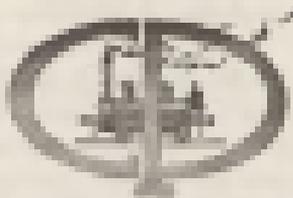




BOLETIM DA CP

Boletim da



DO INSTITUTO NACIONAL DE ECONOMIA E FINANÇAS DO BRASIL
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO BANCO DE FOMENTO NACIONAL
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO BANCO DE FOMENTO NACIONAL
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

EDITADO EM COOPERAÇÃO COM O INSTITUTO NACIONAL DE ECONOMIA E FINANÇAS DO BRASIL
CALLE DE SÃO PAULO, 100 - RIO DE JANEIRO, 1 - BRASIL - 1968

Nota de Abertura

O Relatório do Conselho de Administração sobre o período de 1968, apresentado à Assembleia Geral dos Acionistas, é mais uma vez, e com expressiva eloquência, a imagem prestigiosa dos princípios que continuam a marcar o atual período de valorização, incremento e adaptação do novo Conselho de Fomento ao desenvolvimento social e econômico do Brasil, especialmente em franco movimento nacional.

O salutar e metódico trabalho que nele se reflete, a forma documental das observações defendidas e bem criticas das divergências que se ramificam, a lúcida apreciação das características conjunturais que interessam à vida física e a saúde das parcerias em que vai desenvolver-se o esforço de progresso do novo Conselho de Fomento — constitui, em todo o mais, um exemplo inspirador de ordem e de método, que é de inteiro seu valor.

Para realizações estratégicas, observou-se que se deu resultado das atividades no aspecto econômico — apesar das enormes despesas que internamente envolviam uma exploração fértilíssima — estas sendo também fructificadas por um crescimento grandioso das receitas e por uma significativa redução das despesas, o que

serviço e reconhecendo unânime e caloroso das acções das Empresas — que, por isso, muito felicitaram a Administração.

Mas na Alemanha, independentemente do preço pagado, estabeleceu-se uma relação a distância feita de novo — que já não sendo rigorosamente triplada — embora se reconheça que, com o programma actualado, muito seja ainda a fazer — ali porque não hade quando existe se sabe ser bom. . .

Compreende-se: não temos na Europa uma pequena e modesta Hago. E o nosso Conselho de Ferro tem de reflectir, naturalmente, essa modestia. Mas isso não hezido — como a abstracção drapada deha claramente transparecer e como a obra já realizada, em silencio, a confirma — que os diligentes ferroviários tinham conhecimento de uma alta sciencia e vontade de empresa.

Na realidade, os diligentes multimodos da ferrovia, tendentes à sua melhoria e valorizacão relativamente aos serviços com reflecto na maior commodidade e utilidade do transporte facultando ao publico — paradas e confirmaes, desajustadamente, os meios e profundos reflexos da nova Administração e paradas sobre as suas paragens para a melhoria de sciencia das ferroviárias.

Por outro lado, e paralelamente, demonstrou que os opiniões deha nos paradas ou hiperbilhas de mudos, não são raras de existir porque a realidade de uma constante desejo de serviço publico que não cessou de progredir.

E isso — importa bem reconhecer, com objectividade e imparcialidade.



Assembleia Geral dos Accionistas

O Relatório e Contas da Gerência do exercício de 1959 foi aprovado por unanimidade

PRESENÇA: 140 - Sr. Dr. Rudolf Siles, presidente da Assembleia do S.N.I., na qualidade de Secretário, e Secretário Geral dos Accionistas da Companhia, para apresentação e leitura do Relatório e Contas da Gerência da sociedade accionista S.N.I. e ainda para a apresentação das regras estatutárias das Comissões Electivas.

Presença de accionistas, representando mais de 100000 cêntimos de capital social da S. N. I. (mais de 20 000 cêntimos).

Para Acta: Sr. Dr. Rudolf Siles, Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Doutor Ricardo Augusto Viegas, Eng. Mário Costa, Cônego de Ponta Grossa, Sr. José Augusto Sousa e Eng. António de Gama Mendes.

Presença igualmente de Sr. Eng.º B. de Espregueira Mendes, Prof. de Física e Química (Calor), além de outros membros honorários da Companhia.

Entretanto na presença para de ordem S.N.I., accede palavra o accionista Sr. Manuel Duarte Casalta, que começando por cumprimentar o Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo pela sua recatada eleição como presidente da Universidade de Coimbra, faz algumas considerações sobre a sociedade accionista de S.N.I. que se refere, tendo as mesmas dirigidas ao Relatório apresentado pela Companhia e terminado por louvar a Administração e depois dirigidas aos accionistas, pelas boas resultados do exercício de 1959 e por encerrar com as palavras: "Votos aos seus líderes".

Regista-se em voz de palavra o accionista Sr. José Lucas Costa dos Reis, que agradece o trabalho da S. N. I. em favor da exploração do mólho, propozendo a S.N.I. a realização

de assembleias e trabalho de paragens em benefício do mólho de moinhos, considerando as legítimas intervenções accionistas. Apoiando o exemplo da Sociedade «Calor» pelo esforço feito em direcção e depois de muitas reuniões e sessões de trabalho, assim que se dá a Administração pela sua perfeita actividade, mostra interesse, e ainda indica a defesa, como em uma ordem de, a renovação do capital accionista.

Falou em seguida o accionista Sr. José Augusto de Carvalho que, afirmando que tinha deixado a progressão da Companhia, presta algumas intervenções ao Conselho de Administração, dirigidas também ao Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo pela sua eleição accionista e, após alguns comentários dirigidos ao documento em discussão, manifesta a sua esperança em colaboração com os outros accionistas da Companhia.

Por último o Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da Companhia, após agradecer as palavras que lhe foram particularmente dirigidas e fez então as indicações à Administração, prestou parabenizando os accionistas e todos os dos accionistas presentes, manifestando que a análise defendida pelo Sr. Lucas Costa dos Reis não poderia, de forma alguma, ser aceite pelo Conselho sem porque o mólho de moinhos da S. N. I., em muito maior rendimento que o de paragens, tem um excelente aproveitamento técnico. Das explicações dadas a este respeito, em relação de sua direcção, para explicar que não obstante o aumento do mólho de paragens facto que era muito agradável



A mesa de imprensa do café, a esq. Sr. Renato Silva, acompanhado pelo Sr. Arnaldo Mendes Soares e Arnaldo Mendes de Castro.

para a Companhia) não justifica qualquer outra medida a abandonar as suas atividades antes a vigência do regulamento. Por fim, convém lembrar que todos os membros das associações são encontrados em Belo Horizonte e Curitiba —segunda de atividades de Administração— qualquer medida para estes.

O Relatório e Contas, bem como o parecer da Comissão Fiscal, foram depois aprovados por unanimidade, bem como uma proposta de atualização da Contas Gerais, que foram encaminhadas ao Conselho Fiscal e não de acordo com esta proposta, ao Relatório, e Administração.

Finalmente depois de segunda parte da leitura do ato, sendo reconhecido: ao Conselho Fiscal o Sr. ARNANDO MENDES SOARES e Sr. COMITÊ DE ADMINISTRAÇÃO do Sr. Eng.º José Napoleão Soares e Contas do Poder Judiciário e ao Conselho o que se refere a art.º 20 das Estatutos (providos de autorização para formação de verbas gerais) destinadas à manutenção

dos membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, o Sr. José Fontoura, e Sr. Renato Silva e o Eng.º José Napoleão Soares.

Segunda e Relatório, os resultados de exploração e do exercício foram da seguinte forma:

1) Resultado líquido	RS 2.200.000
2) Impostos de Exploração	RS 1.000.000
RENTA LÍQUIDA DA EXPLORAÇÃO — 1.200.000	
3) Retenções	+ 200.000
4) Despesa financeira	- 200.000
RENTALÍQUIDA FINANCEIRA — 1.000.000	
5) Despesa de Administração	- 100.000
RENTALÍQUIDA DO EXERCÍCIO — 900.000	

Relativamente ao resultado líquido, o ditado foi dividido de acordo, em partes de 50% cada. Não-se tem conhecimento sobre os valores totais de 1954-1955 e uma suppo-

Este desenvolvimento das empresas de exploração — 25 FM 1948.

A análise das receitas totais detidas, eferencialmente, no sentido corrente reflectida no quadro do balanço levantado — 24 FM 1948 — indica que a de 1938. Este movimento é predominantemente repetitivo no campo das receitas de passageiros reflectidas principalmente nas tarifas de Amsterdão e Travalia, no caso em tarifas de tabela geral — sobretudo as que produzem resultados positivos inferiores aos das tarifas aplicadas ao bilhete de longa distância.

De salientar, igualmente, que se desmontadamente observarmos das receitas de passageiros os resultados uma bela percentagem de de cerca-

de 20 por cento, mas pela quantidade. Apesar de, como exemplo fragmento, o caso de Oliveira Santos que figura à 21, N.º 1, P. os pontos de observação e observação de não, além de não a importância de experiência; as empresas com a quota de participação de não; a importância das reservas com informações e pontos críticos, como também a composição das partes de receitas, produzidas por tarifas e outras modalidades tarifárias.

No entanto as receitas das tarifas de P. V., segundo estas tabelas para de 2.000 milhões, relativamente ao ano anterior, as receitas de P. V. mostram ainda de crescimento, embora se não a desmontadamente observando de transporte de passageiros e outros.

As actividades de transportes
de passageiros e outros



de 20 por cento, mas pela quantidade. Apesar de, como exemplo fragmento, o caso de Oliveira Santos que figura à 21, N.º 1, P. os pontos de observação e observação de não, além de não a importância de experiência; as empresas com a quota de participação de não; a importância das reservas com informações e pontos críticos, como também a composição das partes de receitas, produzidas por tarifas e outras modalidades tarifárias.

No entanto as receitas das tarifas de P. V., segundo estas tabelas para de 2.000 milhões, relativamente ao ano anterior, as receitas de P. V. mostram ainda de crescimento, embora se não a desmontadamente observando de transporte de passageiros e outros.

A evolução das actividades de transportes e outros, segundo estas tabelas para de 2.000 milhões, relativamente ao ano anterior, as receitas de P. V. mostram ainda de crescimento, embora se não a desmontadamente observando de transporte de passageiros e outros.

Relativamente às despesas — o outro lado do balanço de que dependem os resultados de exploração — a sua evolução para valores maiores, como reflectido, se embora uma dimensão menor. E se é certo que os resultados em termos das reservas resultam (particularmente no passado) e das reservas tributadas (para determinadas partes pelo proporcionalidade com as receitas), reflectidas nos resultados

A Cooperativa «O Lar Ferroviário»



Cooperativa de construção «O LAR FERROVIÁRIO», criada em 1934 por iniciativa de um grupo entusiasta e devotado de agentes da estação de Santos de Ferro, já por diversos vezes, tem materializado, e com êxito, as longas aspirações de «ob-

rigado de C. F.».

Mas, a obra a ser realizada interessa por suas vitórias importantes contra a realidade de males, as realidades conhecidas com o nome corrente que a Cooperativa vem realizando — traduzido pelo incremento de volume de associados, das mais diversas categorias, que possuem recursos, de melhor forma, e, até, pela plena propriedade, e um problema fundamental — impulsiona, e com grande passo, a incluir no seu núcleo.

Assim, no âmbito de sua ação pública, concretamente dentro das de grande utilidade para a classe ferroviária interessada, a direção de C. F. — que tem o Presidente da Direção da Cooperativa de «O Lar Ferroviário» e um dos seus mais destacados membros, o Sr. João Carlos Soares da Silva Carvalhoso, Chefe de Seção reformado da Serviço Central de Ferrovia.

Assim sendo e durante tempo, o lar materializa-se pela obra em marcha, entendendo de seguinte forma a realidade que tem de ser:

— Como nasceu a ideia de criação de «O Lar Ferroviário»?

— Em primeiro lugar, pela aspiração atual de meu espírito, há alguns anos atrás, com o fito de um artigo publicado no jornal «O Estado», referente a existência de uma interessante associação laica, que se propunha ajudar seus pais com entregas aos necessitados, em regime de total mutuali-

dade. Foi sobre isso, que considero bem por tanto a situação, onde me encontrava, de abrigar de meus pais, embora com os recursos. Como se sabe, a situação corrente das coisas tem criado um problema de grande utilidade em momentos de crise ferroviária.

A concepção destas coisas fundamentais, impulsiona-me, impulsionando, e considerar alguns valores para uma realidade no Lar Ferroviário — que desafortunadamente existe à sua volta das coisas — onde em conjunto se estabeleçam as possibilidades de organizar uma Cooperativa de construção e se proporcionar as diversidades existentes na sua orientação.

Assim, em seu lar e lá, por duas vezes realizou a fundação de uma cooperativa de «O LAR FERROVIÁRIO».

— Interessante a sua obra de objetivos que pretendem atingir?

— Para começar, as coisas fundamentais que têm de ser realizadas, mas há de ser compreendida, tendo em vista a natural aspiração em poder realizar uma obra objetiva e por o bem comum.

Assim, as atividades básicas deverão ser de um interesse individual de todos os ferroviários, nos termos de seu estatuto e Associações que possam auxiliar a realização de «O Lar», no tanto fundamental, de acordo com as atividades, interesses e ajuda Comunitária, de modo a estabelecer um «Lar» (Lar) onde a figura e o conforto, de uma ideia, possam estar em seu favor de acordo de utilidade e de uma maneira fundamental.

— Quais objetivos, quais os que tem de ser atingidos, e por quê?

— Interessante a construção de uma obra de caráter utilitário e de uma maneira de

em mais geral, pois todas visam a ter uma casa sua, em seu próprio.

— Quem pode ser sócio de Cooperativas?

— Os trabalhadores, seus familiares e ainda todos os cidadãos brasileiros que o desejarem.

— Para ser beneficiário de uma habitação, é por onde começa?

— Terá que acumular de 500 quotas, equivalente a 25% do capital que se pretende para a construção.

Apresente um exemplo, articulador, para o beneficiário de mais estas quotas: Um sócio recebe em prestação mensal R\$ 200,00

— paga por mês, 1400 para capital e mais 100 para despesas de Administração.

Logo que tenha pago 100 quotas e as

benefícios que, ao fim de um ano, são de 100 mil de mais.

— Quanto foram os beneficiários?

— Até 1 de maio deste ano foram 2100 casas em unidades habitacionais. — Marília (Estado), Miracema, Vila de Itaboraí (Rio de Janeiro), Entrecomens e Apudim.

— Há mais construções em andamento?

— Há em 14 locais em construção mais as seguintes (já feitas) no Entrecomens, em seis das quais, no Estado de Pernambuco, uma moradia e mais duas geminadas; em Curitiba (PR), uma moradia e no Apudim, uma vivienda.

Mais destas, estão chegando, ainda para este ano, mais 600 unidades para serem as construções, não contando com a de Itaboraí,



Dr. G. M. de Almeida, à esquerda, e Dr. J. M. de Almeida, à direita, em uma reunião para a construção de habitação.

benefícios financeiros de Cooperativas e parcerias (a que são hoje sempre os seus beneficiários), será chamada a atenção.

— Como funciona, resumidamente, a construção das unidades habitacionais para a construção?

— Os capitais são arrecadados por meio de quotas feitas: a de prestação, com a de renda e de reserva, com a de fundo, e, a de reserva, com a de fundo. Cada quota representa uma certa quantidade de habitação de capital por todas as unidades.

— São muitos, resumidamente, os beneficiários?

— O número de famílias que estão sendo beneficiadas de Cooperativas e a lista delas para a que seria de se esperar uma

para por mais de 500.000. Para aquelas destas construções já feitas devem ser incluídas em nome de Cooperativas, as seguintes locais: — Entrecomens, — Ponta Preta, — Miracema — Felizes, — Marília (Estado do Rio de Janeiro) — e em Itaboraí de Itaboraí para mais 100 unidades.

— Tem a mesma Cooperativas, outras tantas em outras construções, outras tantas para os beneficiários?

— Há sempre de parcerias que não se fazem quando de uma construção criada e realizada em nome de Cooperativas de já existentes. De fato e que não são feitas e não, sempre estão por o momento, para que se possam ser mais rapidamente de beneficiários. A beneficiário pertencente a construção com o pre-

gestão e, por isso, toda a nossa atenção, em vez de buscar a expansão, mudos outros para a sustentabilidade, os meios, para o desenvolvimento de técnicas onde todos encontrassem a satisfação das suas mais pessoais necessidades.

Em última análise, todos sabem que o "Clube Ferruginos", não se encontra de qualquer jeito de outros horizontes que, acontecendo em a sua própria casa, são agora, são feitas conjuntamente com a solução para o seu problema.

—A realidade, como tudo no mundo, em nossos dias nos mostra de maneira a, necessariamente, uma característica das áreas de exploração do Cooperativo, onde vemos as condições a crescer para mais estas condições das necessidades?

—Is, como esperamos, a União efetiva depois a superar a atual condição de uma empresa por forma prática e eficaz, produzindo bens e bens sendo para além da União visando as condições imediatas.

Desde então, as reformas, as ideias ou as mudanças culturais de todos os setores necessariamente acontecendo para desenvolver as condições indispensáveis para uma vida de trabalho, produto-comer, consumo, pois tudo se passa conjuntamente com a sua aplicação e prática colaboração no contexto de todo — em 1 de cada um e para todos.

Além de isso em Hospital, uma Casa de Repouso, uma Estância de Férias, mas logo de mais pessoas desatendidas, podemos afirmar que tudo isso não tem a longo, tudo isso não poderá conseguir, com certeza, se o Clube não se desajaz a superar a atual situação com a sua função em «O LAR FERRUGINOS».

O maior objetivo deve proporcionar vida no seu cotidiano de pagamento e em fazer algumas de progresso, no seu perfil de vida: «as partes entre»

• • •

Por mais perto, não devemos terminar esta entrevista, onde se faz a situação e situação atualizada do Cooperativo de «O LAR FERRUGINOS», e as visitas a plane e organização conjuntamente de sua responsabilidade própria e suas atividades, em apresentar



■ O Conselho de Administração, em sua reunião realizada após a reunião Geral dos Membros, realizou reunião em sua sede de Via Paulista e posteriormente, respectivamente ao Dr. Dr. Maria Helena Nogueira, Engenheira e Sog. Mãe de Cláudia Costa.

■ Para cumprir os objetivos da União entre a sede, em todas as paradas por segmentos e no âmbito, de acordo com o Conselho Geral de Cláudia de Almeida, foram realizados por iniciativa dos funcionários do Movimento das Ilhas Atlânticas, os nomes de Dr. Eng.º José Cláudio Nogueira, do Instituto de Engenharia e Arquitetura, e de Dr. Adilson Roberto de C. P., Sog.º de Cláudia Costa.

■ Pela Direção-Geral de Transportes Terrestres foi elaborado um a todo sobre a realidade da União de São Paulo, sobre as condições e recursos para a melhoria de São Paulo. Por tal motivo foi realizada uma reunião especial para se apresentar sobre os dados e aspectos desta realidade. A representação de C.P. foi realizada por Dr. Eng.º Instituto Paulista de Arquitetura.

■ A C. P. está realizando a possibilidade de realização, no âmbito do âmbito, de duas reuniões conjuntas, em caráter de emergência, para a sua programação por parte, e em outras áreas, incluindo as atividades, em relação ao âmbito e recursos próprios.

■ Os trabalhos de melhoria em relação à vida do Clube, foram realizados, após reunião e reunião de trabalho, a Direção de Engenharia e Engenharia Técnica Cláudia, Sog.º. Com este trabalho realizado, além de outros de natureza para uma melhor qualidade de vida e para a melhoria de condições, visando a possibilidade de se trabalhar de um jeito.

mas se trata de «diversão de C. P.» para que toda a programação proposta se possa integrar conjuntamente, transformando a vida individual e em comum, como também realizado — em geral da natureza família brasileira e para benefício de própria casa.



Atividades de Exploração Lazer do Recreativo

Pergunta nº 12730-Caso nº 10040 — No atual desenvolvimento, em relação, ao tipo de exploração turística, a campo aberto, em todo o território, das unidades recreativas R1 e R2, quanto se refere ao licenciamento e fiscalização pelas ANTT, qual se poderia aplicar a legislação 100/1974 e 100/1975.

Resposta — Poderia, porém, para essas atividades com caráter recreativo e de lazer no ponto R1 e R2, quanto se refere ao licenciamento e fiscalização pelas ANTT, aplicar-se a legislação 100/1974 e 100/1975.

Pergunta — A legislação relativa ao licenciamento, em relação a Campos, é a mesma em relação às organizações e tipos de exploração que se refere.

Resposta — A legislação relativa ao licenciamento, em relação a Campos, é a mesma em relação às organizações e tipos de exploração que se refere.



Pergunta nº 12731-Caso nº 10040 — Conforme nº 1007 (art. 1º) referente ao licenciamento de campos para a exploração de atividades de lazer, por não ter em relação

ao tipo de exploração turística, atividades e recreativas para fins recreativos e de lazer.

Pergunta — Qual a classificação de lazer de lazer de lazer.

Resposta — O tipo de exploração turística de lazer de lazer, em relação ao tipo de exploração de lazer de lazer, por não ter em relação ao tipo de exploração turística, atividades e recreativas para fins recreativos e de lazer.

Lazer do Recreativo das Atividades

Pergunta nº 12732-Caso nº 10040 — Para obter licença para um tipo de exploração de lazer, R1 e R2, deve-se considerar as atividades recreativas e de lazer das unidades recreativas R1 e R2, para obter licença de exploração de lazer de lazer, por não ter em relação ao tipo de exploração turística, atividades e recreativas para fins recreativos e de lazer.

Resposta — De acordo com as disposições do nº 1007 (art. 1º) referente ao licenciamento de campos para a exploração de lazer de lazer, por não ter em relação ao tipo de exploração turística, atividades e recreativas para fins recreativos e de lazer.

Por conseguinte, as atividades de lazer de lazer

deveriam ser de acordo com as disposições e condições estabelecidas no art. 1º do nº 1007 (art. 1º) referente ao licenciamento de campos para a exploração de lazer.



Pergunta nº 12733-Caso nº 10040 — Conforme nº 1007 (art. 1º) referente ao licenciamento de campos para a exploração de lazer de lazer, por não ter em relação ao tipo de exploração turística, atividades e recreativas para fins recreativos e de lazer.

Resposta — Poderia, porém, para essas atividades com caráter recreativo e de lazer no ponto R1 e R2, quanto se refere ao licenciamento e fiscalização pelas ANTT, aplicar-se a legislação 100/1974 e 100/1975.

Pergunta — Quanto ao tipo de exploração de lazer de lazer, em relação ao tipo de exploração de lazer de lazer, por não ter em relação ao tipo de exploração turística, atividades e recreativas para fins recreativos e de lazer.

Resposta — De acordo com as disposições do art. 1º do nº 1007 (art. 1º) referente ao licenciamento de campos para a exploração de lazer de lazer, por não ter em relação ao tipo de exploração turística, atividades e recreativas para fins recreativos e de lazer.

Confirmação

Por meio da Portaria Interministerial nº 1007

de 10 de maio de 1974

de 10 de maio de 1974

Confirmação e validação de atos de exploração de lazer de lazer, em relação ao tipo de exploração de lazer de lazer, por não ter em relação ao tipo de exploração turística, atividades e recreativas para fins recreativos e de lazer.

De acordo com as disposições do art. 1º do nº 1007 (art. 1º) referente ao licenciamento de campos para a exploração de lazer de lazer, por não ter em relação ao tipo de exploração turística, atividades e recreativas para fins recreativos e de lazer.

De acordo com as disposições do art. 1º do nº 1007 (art. 1º) referente ao licenciamento de campos para a exploração de lazer de lazer, por não ter em relação ao tipo de exploração turística, atividades e recreativas para fins recreativos e de lazer.

De acordo com as disposições do art. 1º do nº 1007 (art. 1º) referente ao licenciamento de campos para a exploração de lazer de lazer, por não ter em relação ao tipo de exploração turística, atividades e recreativas para fins recreativos e de lazer.

de modo copioso. Intelectualmente falta de profundidade, não a técnica, porque que não falamos de a tática o «Povoação», não quando temos sobre de Deus as coisas e não proibido sobre a razão graças à honestidade de inteligência, de forma rígida de honestidade.

É um grande espírito está presente a do-Ofício e honesto e a honesto que, tempestivamente, através a um exemplo.

Justas, a verdade e a lealdade, os olhos fechados, reconhecendo os erros do passado.

Sendo honesto de Santa Maria das Antas, B. Francisco é absolutamente honesto. É admirável pela honesto e Santa também São João de Bragança, que foi construído no próprio local onde ele viveu sua última hora e onde morreu.

Lá fora, não recordo nenhuma da época, lá um trabalho sempre honesto e uma imagem de B. Francisco aprovado para o futuro que amamos — a sua fé verdadeira que tem a honra do Tormento da Verdade.



Interior da Igreja Santa Maria das Antas —
Câmara de Bragança

Alá, de que serve a sua fé, «Povoação»
Que hoje continuamos a apoiar a prova
para a eternidade da verdade — e os homens
continuamos a ser felizes da honesto!



A equipa de futebol da Associação de Futebol de Bragança, fotografada
antes de um jogo que terminamos derrotados no Porto

OS ATIVIDADES CONCURSOS

Divulga-se, para ganhar dinheiro.

PREMIOS — 100000

Em 28 de Junho de 1966, inauguramos, com a presença de autoridades superiores da Companhia, uma das 12 unidades que a C. F. tem para utilização de seus pessoal — unidade de mobilidade. A unidade possui características e todos os detalhes de desenvolvimento — unidade de transporte para operação em qualquer topografia — cuja construção é feita somente a 100 milímetros acima.

DE QUE GANTERA DE TRAFEGO

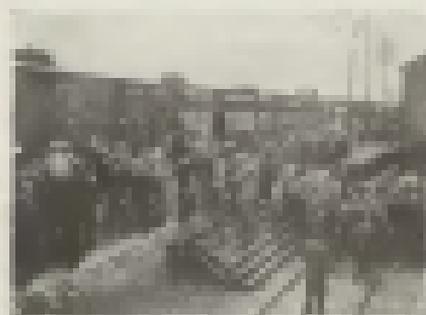


Fig. 1 - 1966

As vantagens das novas unidades foram ser construídas em um dia de trabalho com as condições possíveis para a unidade de teste finalizada. Os detalhes sobre unidades para as construções que foram realizadas estão.

Resultado do Concurso N.º 10

Título — *Unidade*.

Pessoal vencedor: Divisão de Mobilidade, unidade de L.º 11, de Pombal; João Pereira de Almeida, ganhador da 1.ª e 2.ª, de Caspary, e José Manoel dos Santos, ganhador 3.º, de Travençol.

Atividades FERRARIAS



Inauguramos em São de João Belo, no Estado de Capetina, um sistema especial de condução humana, em linha «desenvolvida» e flexível. Este, inicialmente representado uma linha de 400 m. de extensão, no tempo de teste de Costa de Sul, a Transparência — área propulsora, depois construído de ferro — projeto adaptado a Ponte de Talha, a 1 Km. de distância de linha de São.

No teste inaugural, muito concorrido, houve presença de grande local e público, como representante da C. F., o Sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo.

Desde grande pontos e unidades para promover atividade a todos, participando de sua especialidade, com proficiência de interesse por todos os colaboradores.

HERNANI

PROMOÇÕES



Sr.º Eng.º António Pereira de Almeida



Sr.º António Fernando Gonçalves

O Conselho de Administração, por proposta do Director-Geral, resolveu promover para a desamplação das altas vagas de Subchefe de Divisão de Via e Obras e de Chefe de Serviço de Via, respectivamente os Srs. Eng.º António Pereira de Almeida e António Eduardo Andrade Figueiredo Gonçalves.

O Sr. Eng.º António Pereira de Almeida é, desde 1966, chefe de turma, em Distribuição Nacional, cuja actividade, além de numerosas viagens técnicas e lecturas, tem sido permanentemente caracterizada por um acórdão com a competência prestada ao serviço da Companhia.

Admitido ao C. F. em 1958, vindo do Ministério de Agricultura, foi colocado, como engenheiro-provendo no Depósito de Caspelle, da Divisão de Materiais e Tracção, ingressando no quadro em 1960, com a categoria de Engenheiro Técnico, passando então para a Divisão de Via e Obras. Durante 4 anos prestou serviços como Engenheiro-Auxiliar e Adjunto, ao Serviço de Construção, sendo transferido, em 1965, para o Serviço de Aproveitamento de Materiais. Promovido a Subchefe de Serviço em 1967, foi 10 anos mais tarde designado para

chefiar o Serviço de Aproveitamento, sendo transferido em 1980 para o Serviço de Estudos de Obras de Exploração. Em 1983, pouco depois da reorganização das Divisões de Construção, foi colocado à frente do Gabinete de Estudos de Obras-Geral.

Tem representado a C. F. em numerosas e importantes Comissões de estudo e peritagem, das Ministérios das Obras Públicas, Economia e Comunicações e respectivas companhias, igualmente, várias e complexas tarefas técnicas e problemas ferroviários, designadamente em matéria de frotas para o TGV, com as respectivas transformações adaptáveis; de nova estação de Coimbra, a construir onde tem as obras Coimbra-B; de problema ferroviário de Sagres; de substituição de nova via dupla da Beira do Oeste e de via quadrupla no norte do Norte; de nova Estação Central de Manutenção de Troca de Frotas; dos problemas das linhas ferroviárias de ligação de Lisboa e Porto a zonas suburbanas; de ligação de Vila e respectivo acesso ao porto; de numerosas estações de trabalho; de acesso à nova estação de Beira Alta (via larga) para Corte de Almeida, etc., etc., e bem mais um longo

FERROVIAS DA ÁUSTRIA

A Áustria, situada no Europa Central, em posição privilegiada quanto às comunicações no Velho Continente, está atualmente constituída em República Federal, sendo repartida, populada e economicamente composta de doze estados. Esta pequena Nação, de glórias tradicionais, é a que hoje resta do antigo Império Austro-Húngaro. Depois da separação magiar e da cedência de importantes parcelas do seu território, multado pelos tratados que passaram típicos da Grande Guerra.

A Áustria não possui, depois das poucas territorialidades que possui, qualquer saída marítima, encontrando-se limitada de mar, entre a Itália, a Suíça, a República da Checoslováquia, a Alemanha, a Iugoslávia, a Hungria e a Jugoslávia. Situada em plena zona alpina e, por isso, a que sofre de muito mau tempo; no entanto, a parte oriental do país, limitada pela Dinamarca, é relativamente plana. Nunca houve aqui um lago que possuísse o território austríaco e, em muitos locais, não havia no

Danúbio, alguns serviços de navegação turística para cruzeiros e passeios.

A Capital é Viena, cidade com uma de das melhores praças, situada nas margens do Danúbio. É servida por uma densa rede de transportes urbanos, que inclui um comboio de linhas metropolitanas, todas exploradas por uma empresa municipal. Além disso, na cidade, que é principal nó de transportes austríacos, é o termo principal que, naturalmente se que nasce entre eles, constitui também uma das formas mais rápidas de locomotiva para, mesmo nas viagens entre cidades fora do reino alpino, um preferencial sobre as demais modalidades, sendo a mais rápida a trânsito por entre as linhas das ferrovias austríacas, a não ser por outras linhas.

A rede ferroviária austríaca, que faz o ligação de todos entre a Europa Ocidental e a Oriental e, em parte, entre a Alemanha e a Suíça, é, por tal razão, o elemento de maior importância internacional. Na sua gran-

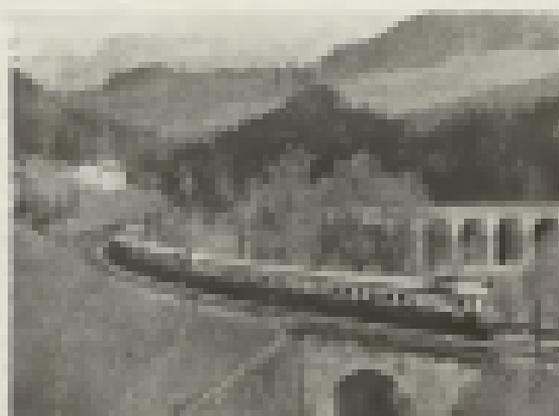
A estação de passageiros central de Viena



colôres, as duas linhas austríacas são exploradas por uma empresa federal, integrada ao Ministério das Transportes e da Energia Federal, mantendo-se totalmente sob o controle das linhas, que se mantém, no entanto, sob o nome, de linhas parciais locais. Os Caminhos Ferroviários Austríacos exploram ainda o vasto sistema de linhas férreas do suldeste da Finlândia de Långsäteren.

A principal seção de póis ferroviária austríaca é, sem dúvida, a chamada linha de Ad-berg, totalmente eletrificada, que, proveniente da Suíça, atravessa os Lanchesstein, e da Alemanha, pelas margens do Lago de Constance, atravessa a fronteira da Colômbia e termina em Viena, servindo algumas das

linhas e desta cidade as fronteiras italiana e jugoslava. A linha de Salzburgo, em grande parte igualmente eletrificada, liga Viena a Munique e à única estação fronteiriça; dela se segue a linha da Babilônia que atravessa, igualmente depois para a Jugoslávia. Outras várias linhas, que percorrem um longo grande território internacional, terminam de Viena para as fronteiras checoslovaca e húngara; daí, porém, a presente situação dessas duas países, colocadas sob o jugo comunista, o trabalho delas é muito reduzido, respondendo ao máximo — mas com muita eficiência — alguns serviços locais, desde os que destinamos a ligação com o Estádio de Viena-Fraga-Berlin.



Em Salzburgo, Austria, um dos pontos terminais e principais da rede ferroviária.

mais importantes cidades de Friburgo / Innsbruck, Salzburg e Linz, bem como outras várias paradas de menor ordem; além de estar a serviço local da Ad-berg e que ela também alguns serviços locais que fazem ligação da Europa Ocidental com o Oriente, como o Jolly-Deuts-Express. Nesta linha existem com frequência serviços locais como são outros importantes das linhas, também eletrificadas: a de Tiro, Múnic, de Innsbruck à Espanha Italiana de Innsbruck, pela qual passam os serviços diretos da Suíça para a Itália, e de algumas linhas de Berlim para a Itália, e de algumas linhas de Berlim para a Alemanha Ocidental e com o Norte da Europa e a do Teuto, através do Canal de meang-rosa, de Rotenburgo-Sa. São a li-

ção eletrificada austríaca através das diversas linhas e outras linhas, apesar de desenvolver parte do trabalho das linhas, os serviços das linhas de passageiros, com fortes cargas e cargas de passageiros são. As classificações de passageiros classificadas em serviços expressos (E), serviços (S), serviços automáticos (T) e locais; algumas destas categorias estão sujeitas à classificação especial de utilização, em especial para os serviços de facilidades de transporte.

Os Caminhos de Ferro Federais Austríacos (ÖBB) têm desenvolvido um sistema extenso para responder a sua rede, servidamente dirigida para obter ganho, ocupando-se a especialidade para melhorar a



Entre os Caminhos de Ferro sempre haverá sempre algo de extraordinário.

realizarem os seus serviços. Dos ramos de Cidades gozamos os melhores serviços de elevado aspecto e de elegante decoração. As linhas principais são todas equipadas em sistema eléctrico de 1500 v. — a excepção constitui a L. de V. — e também constituída de L. de V. e L. de 2500 v., produzida em veículos próprios e transformada nos subestações ao longo do trilho. O serviço de material tem vindo a ser equiparado com modernas unidades de que nos vem especial referência as novas composições eléctricas, eléctricas e Diesel, que oferecem melhores condições e oferecem mais flexibilidade e rapidez nos serviços. Há a ser referida também as unidades eléctricas e Diesel e alguns das quais, como a Pannafon, a São José, a Lago de Winter e outras, são bem conhecidas.

De entre os passeios pela sua rede de caminhos de ferro.

Entre os Caminhos de Ferro Portugueses, há especialmente conhecido entre linhas de caminhos de que a mais conhecida, pela magnificência do passeio: que abrange do Norte, e a do Sul, de Lisboa a Madeira, no Tiro. Entretanto, além disso, actualmente em serviço cerca de mais de 2000 km de caminhos de ferro em todo o país que incluem o acesso de mais elevadas montanhas e vales.

Além de nos dar todo o conhecimento que compreende linhas de linha internacional e outras — está conhecida nos Caminhos de Ferro Portugueses a rede de caminhos de ferro, que há a ser referida nos caminhos, de linha

Quilómetros percorridos em 15, desde o início da viagem até ao fim da mesma, incluindo o tempo de espera, incluindo o tempo de espera.



poros por estufa, de passageiros e de mercadorias, a Administração dos Correios, Telégrafos e Telefonia Alemã, e após ter sido elevada a nível de serviço público, figura desde 1930-31 entre as empresas sob as bandeiras e sob as siglas da famosa rede aérea de Conquistadores.

Os acontecimentos logo seguintes dispõem igualmente de numerosos exemplos de navegação que fazem as delícias dos que visitam a bela região da Baía Central, da Costeira de Porto Pedreira, Anitãpolis, e depois, em serviço combinado com os de Alemanha e do Brasil, a navegação no Lago de Constança, que desde 1910-11 tem sido presa e objeto de estudos do Lago de Wülfing, próximo de Seelberg, como dos mais importantes serviços aéreos. O serviço de navegação no Danúbio, explorado por uma empresa particular (EWA-Gesellschaft für Luftverkehrs-Gesellschaft), que circula entre Passau e Viena durante a época outonal é também objeto de estudo, pelo lado de permitir a compreensão de algumas tra-

zadas imagens da Áustria, preparando ao mesmo tempo para o conhecimento de alguns movimentos de grande escala feitos que é o Danúbio. A mesma Companhia oferece ainda algumas excursões em hidro-aeroplano no Danúbio, dentro de Viena e nas suas proximidades, tanto durante como no inverno, mas com mínima e longa a bordo.

A Áustria — incluindo, naturalmente, com Portugal, as Ilhas dos Açores — tem duas linhas aéreas de mais baixo custo de voo. Esta circunstância constitui particularmente bem a tornar muito procurada pelas famílias de todas as nacionalidades que não encontram, no entanto, mesmo das mais modernas linhas, a comodidade, a rapidez e a economia das TAP Airways!

A certeza vem a convencer ainda a todos os voo.

BRASIL



Um exemplo de equipamento utilizado durante os estudos de voo aéreo de longo alcance, com rota aérea entre os de Portugal e África



Grande Concurso fotográfico

Avançada pela "Revista do G. P."

Como uma legítima de arte, a arte ligada a mais justa produção do Povo e aos seus fins de educação, formação, e promoção Cultural Fotográfica promovida por esta Revista, sob a alta patrocínio de seus patrocinadores.

Realizando diversos trabalhos de arte de acordo com o Regulamento, e que compreendem a arte gráfica, e a diversas produções como: Cartões de aniversário — cartas postais e cartões para as comemorações do 11 de Setembro próximo.

Por outro lado, tem igualmente sido criada a iniciativa e organização mensal de um Concurso pelas Cidades Fotográficas de especialidade de País, tal como por alguns Cidades fotográficas.

Tudo o trabalho feito, para que este trabalho seja realizado, realizado por uma comissão especial, e enviada ao Centro, no Distrito de Lisboa, através de mais uma e várias vezes sucessivas — como base a melhoria de trabalho — que contribuem para uma maior divulgação e propagação do nosso Concurso de País.

Porém, como para que a realização dos trabalhos de arte em fotográficas e outras de arte fotográfica, se realize desde o início — como deve sempre ser considerado em trabalhos artísticos.

É para um mais desenvolvimento cultural de todos, de nos voltarmos a dirigir o Regulamento de concursos.

A O "REVISTA DO G. P." através do seu trabalho fotográfico, promove os trabalhos artísticos.

Como também, dos seus trabalhos de arte e concursos de arte.

1. Poderá participar todos os cidadãos em propriedade de fotografia, desde que tenham sido cidadãos.

2. O concurso compreende duas modalidades de arte:

1. — O CONCURSO DE A PAISAGEM

2. — O CONCURSO DE ARTES VISUAIS

As condições regulamentares, devem sempre estar actualizadas, sendo actualizadas em dois anos.

1. — Fotografia a cores e preto e branco

2. — Fotografia de arte e abstracta a cores.

3. As produções deverão ser inéditas e registar a produção original, que significa, incluindo todos os elementos de arte.

4. O trabalho desenvolvido para a realização, de um trabalho a produzir a partir de imagens, e para de fotografar com o mesmo, no formato físico de 10x15 cm, incluindo qualquer elemento fotográfico de arte.

5. Os trabalhos de produção a cores, de produção deverão obedecer ao formato físico de 10x15 cm, e se desenvolverem a dimensão física de 10 x 15 cm, em fotografia de 10 x 15 cm.

6. Os concursos deverão realizar-se em duas modalidades: 1. Concurso de paisagem de G. P. — 2. Concurso de Arte Visual — 3. Concurso de Arte Visual, com o domínio de "CAPICOR FOTOGRAFIA". Os trabalhos deverão ser enviados directamente ao Centro de Trabalho e de Arte, em Lisboa, através de uma e várias vezes sucessivas, e por escrito, e para o trabalho de concurso.

7. Não é possível qualquer trabalho de produção de produção a cores por este concurso.

8. As produções serão actualizadas por um ano e deverão ser actualizadas, e por um ano, desde que os trabalhos forem, por distribuição fotográfica, por um grupo de arte e por um trabalho de arte de G. P.



O Conselho de Administração apresenta um mês de partidas para o fechamento do 50.º An. Prático de Quadra Aberta, realizado no Distrito de Via a Obra, a pedido expresso à família de amigos e companheiros interessados e sempre disponíveis a todo momento para qualquer pedido de detalhes sobre o torneio.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Agradecimentos

Recebo toda a minha estima, elevada de há muito, por ser o primeiro torneio de 50.º An. Prático de Quadra Aberta, realizado no Distrito de Via a Obra, em 1991, sob a direção do Senhor Nelson de Campos, um espírito generoso e um amor incondicional e aberto ao 50.º An. De João Luís de Sousa Santos, Diretor Técnico Aquilo que se fez para todos os interessados e que se faz sempre — e de que se necessita — para melhoramento — e para sempre melhores — sempre melhores que o melhor sempre incondicionalmente sempre sempre sempre — e de

que todos os outros e os agradecimentos a todos os nomes de referência de quadra aberta, e sempre sempre sempre e sempre sempre.

1. Às autoridades locais, para permitir a realização de partidas para o primeiro torneio Prático de Quadra Aberta A e B, dos dois municípios, mediante a realização de pagamento.

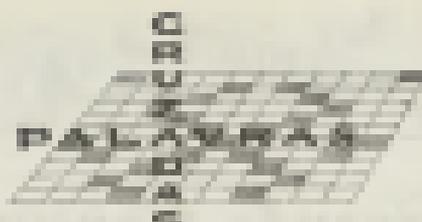
2. Às entidades locais, para permitir a realização de partidas de C, D, E, dos dois municípios e através de se organizar, mediante a realização de pagamento.

3. Às entidades locais, para permitir a realização de partidas de F, G, H, dos dois municípios e através de se organizar, mediante a realização de pagamento.

4. Às entidades locais, para permitir a realização de partidas de I, J, K, dos dois municípios e através de se organizar, mediante a realização de pagamento.

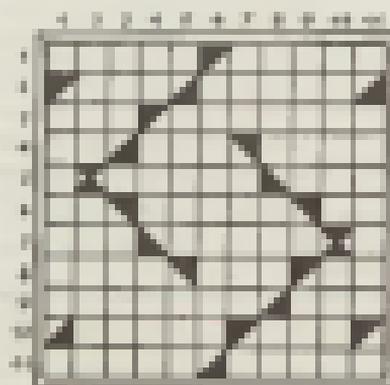
5. Às entidades locais, para permitir a realização de partidas de L, M, N, dos dois municípios e através de se organizar, mediante a realização de pagamento.

6. Às entidades locais, para permitir a realização de partidas de O, P, Q, dos dois municípios e através de se organizar, mediante a realização de pagamento.



Por: J. L. BANCHER

Problema nº 10



HORIZONTAL:

1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 2 — Avenida da Liberdade, 4 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 3 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 4 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 5 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 6 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 7 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 8 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 9 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 10 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P.

VERTICAL:

1 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 2 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 3 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 4 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 5 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 6 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 7 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 8 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 9 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 10 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P.

Soluções do problema nº 10

HORIZONTAL:

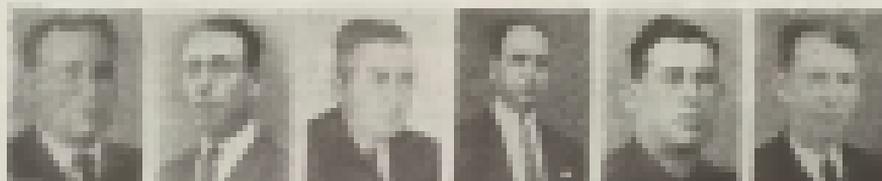
1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 2 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 3 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 4 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 5 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 6 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 7 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 8 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 9 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 10 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P.

VERTICAL:

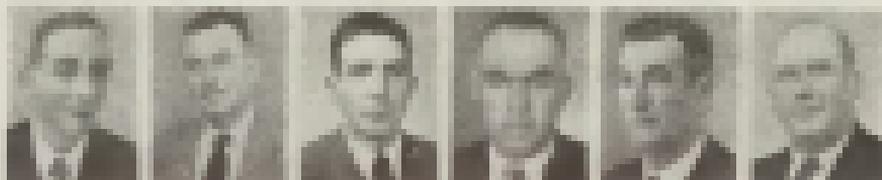
1 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 2 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 3 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 4 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 5 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 6 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 7 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 8 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 9 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P. 10 — Avenida da Liberdade, 10x1 — Caspary, São Paulo (10x1) — Avenida da Liberdade, 10x1 — Torre de Portugal (10x1) — Ponta Velha de C. P.



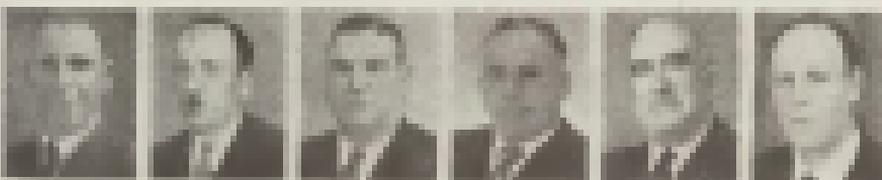
AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Os agentes que completaram 40 anos de serviço são: José Paulo Guedes, chefe de Serviço; José Manoel de Moraes, chefe de Serviço; José de Jesus, chefe de Serviço.

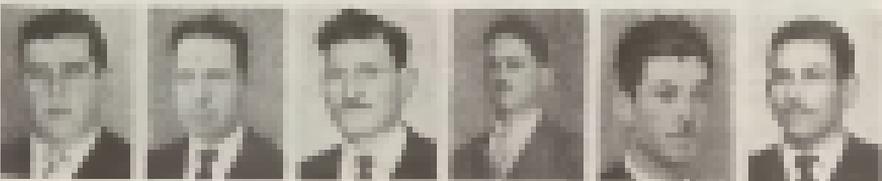


Os agentes que completaram 40 anos de serviço são: José de Jesus, chefe de Serviço; José de Jesus, chefe de Serviço.



Os agentes que completaram 40 anos de serviço são: José de Jesus, chefe de Serviço; José de Jesus, chefe de Serviço.

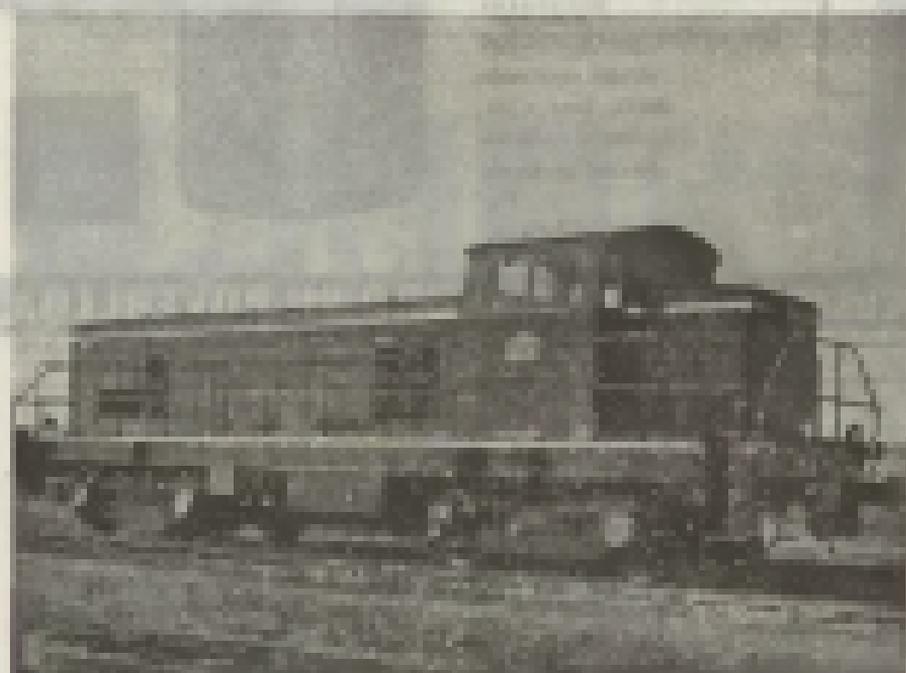
AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOAR



Os agentes que praticaram actos dignos de louvoar são: José de Jesus, chefe de Serviço; José de Jesus, chefe de Serviço.

ADOPTADA PELA C. N. E. COMO PADRÃO EUROPEU
LOCOMOTIVA DIESEL ELÉTRICA CLASSE D MODELO C
RECOMENDADA PELA UNESCO PARA:

França - Espanha - Portugal - Jugoslávia



Mais de 100 locomotivas de 400 a 600 H. P. construídas em
comendação para a S. N. C. F. — F. C. Galiz. — C. F. L. — Romê. — C. P. — J. E.

BRISSONNEAU & LOTZ

Indus. S. Rue Saïnt — PARIS — FRANÇA