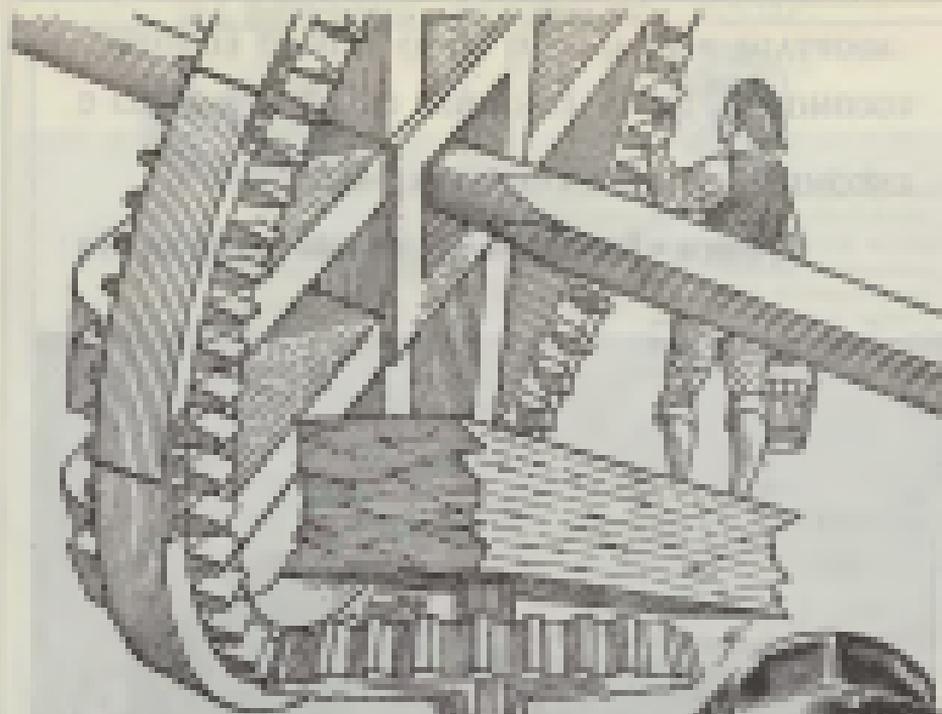


BOLETIM DA CP



NÚMERO 179

JANEIRO DE 1961



O que é que lubrificava as rodas em Dybbøl?

Quando se iniciou esta viagem, a tecnologia era simples: apenas 100 toneladas, a distância entre as Dybbøl e Jellende foi, para a época, de quase 1000 quilómetros. Mas, com o tempo, estas distâncias cresceram e as rodas tornaram-se cada vez mais pesadas, obrigando a utilizar lubrificantes cada vez mais potentes.

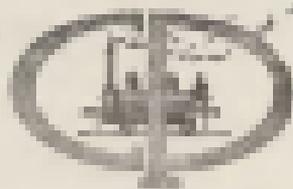


Esta viagem acabou por ser um sucesso, mas a tecnologia de transporte não parou de avançar. As viagens tornaram-se cada vez mais longas e as distâncias cada vez maiores. Assim, surgiu a necessidade de encontrar um lubrificante de alta qualidade para garantir a durabilidade das locomotivas. Foi assim que surgiu o primeiro lubrificante industrial BP Energol.



Lubrificantes Industriais

Boletim da



SAÚDE - SANEAMENTO - ÁGUA LIMPA - PESSOAS FELIZES
SANEAMENTO - SAÚDE - ÁGUA LIMPA - PESSOAS FELIZES
SANEAMENTO - SAÚDE - ÁGUA LIMPA - PESSOAS FELIZES
SANEAMENTO - SAÚDE - ÁGUA LIMPA - PESSOAS FELIZES

Publicada de Terça-feira em dias ímpares de todo mês. Preço de cada número: 1 cruzeiro.
Ano 1958 - Número 11 - Preço de cada número: 1 cruzeiro. Total: 11 cruzeiros.
Distribuição gratuita em pontos de venda de todo o Estado de São Paulo - 11 de Novembro, 1957 - 11 de Novembro, 1958

Mensagem do

ANO NOVO

Neste momento de Janeiro, em que as festas do Ano Novo animam todos os nossos corações, todos afetuosamente todos os servidores desta grande Empresa, empregados-aqui, em nosso tempo, e lá e lá nos familiares, os seus familiares todos de São Paulo e proprietários para 1958 — que, com a ajuda de Deus, continuará a ser um ano de trabalho, de paz e de progresso para todos os servidores de São Paulo.

No âmbito de legítimas aspirações, de constantes trabalhos e de constante aplicação que este Ano Novo nos promete, logo e benéfico propósito de trabalho, em distintos pontos, para todos os servidores.

Temos a certeza plena que com este Ano Novo

Continuamos em um momento, de paz e ordem e entusiasmo com, com o comprometimento pleno que sempre tem marcado o nosso labor ao serviço de São Paulo, com o sentimento de saúde, o espírito de classe e a dedicação constante de servir que são essenciais ao progresso.

Se assim o fazemos — tudo o mais virá por consequência!

Que assim disporeis os compromissos, para com os outros, com

PER SIG. FRANCESCO MARINA E GIUSEPPE

E

TTÀO se valen de de un
quantia de produtividade,
cada empresa procurando
mostrá a nos, a fin de a equi-
librar con a demais industrias

coisas e conseqüentemente estudar a súa
tecnología e os métodos.

Na zona particular das empresas herce-
licas, pola complexidade da súa estrutura—
modo de industria, variedade e cambio pé-
nibles—non só a produtividade se aproxima
como algo difícil de definir e, portanto, de me-
dir, como antes, en numerosas ocasións, de é
inconcepción de comparación con a de em-
presas americanas. Con efecto, os profes-
dores estudan empresas de carácter de
forno, non de se estudos, resultando, así
como outras partes:

- 1) — As diferenzas de estrutura no modo
de despendemento económico entre
os países os países que serven;
- 2) — As diferenzas entre os objetivos in-
dustrial de explotación en zonas
[non se define];
- 3) — As diferenzas de dimensión das indus-
trias e a súa configuración geográfica.

Resulta difícil que estas áreas se apo-
sitan comparacións entre a C. F. e
outras empresas, que máis máis serven de
que para coñecer máis materias, por circun-
stancias raras, é difícil de obter coñecemento
directo con esas empresas. Desde, posto,
que interesa fundamentalmente estudarl

para entender os diferenzas de custos pro-
ductivos, pódense nos representantes estudar
e tomar contacto por comparación estatística,
fornecendo, posto, os seguintes exemplos
principais:

- a) — Finisar, das zonas de comparación,
os custos de ferro que serven pa-
ra os estudos económicos estabi-
lizando áreas de estudo.— Dado,
desde é, de se estudar os países
de carácter industrializados, como
España e Inglaterra, a Francia, a Bél-
xica, a Alemaña, a Italia, a Suíza
e a Luxemburgo.
- b) — Estudarse os custos industriais li-
teralmente, isto é, para cada industria
comparativa, determinar entre outras
características os de funcionamento que nos
serven determinar como é, de
cara as empresas americanas para a
comparación, espérase que en cada oc-
sión particular se podesen coñecer
realmente os custos comparables con
estas.

Como exemplo desta análise, vese nos
següentemente algúns elementos fornecidos en
estatística de U. I. C. sobre os anos de 1955:

1) — Produtividade de persoal:

Observase a produtividade de persoal dos
Estados de Ferro de varios países, incluíndo
o noso, expresos en valores de toneladas-
quilo metro cúbico por agente.— Dado que os

Actores alternando de sistema e volume de produção em conjunto, influenciando a produtividade global, sendo deficitária, influenciam também a indústria de rãs correspondente e o custo expresso e o total de rãs. Tabela elaborada em 1981 (em milhões).

QUADRO 4
1980-81 (R\$)

	Vol. de produção (milhões)	Vol. total de rãs (milhões)	Preço de rãs (R\$/kg)	Preço de rãs (R\$/kg)
Portugal	1000	1000	1,0	1,00
Brasil	1000	1000	0,7	0,70
Colômbia	1000	1000	1,0	1,00
Índia	1000	1000	0,6	0,60
China	100	1000	0,5	0,50
Japão	1000	1000	0,8	0,80
Europa	1000	1000	0,8	0,80
América (C.A.B.)	100	100	0,7	0,70
África	100	100	0,8	0,80
Oceania	100	100	0,8	0,80
Ásia	1000	1000	0,8	0,80
África	100	100	0,8	0,80
América	1000	1000	0,8	0,80
Europa	1000	1000	0,8	0,80
Ásia	1000	1000	0,8	0,80

Considera-se ainda que Portugal apresenta a produtividade mais baixa, mesmo influenciado a compensação da empresa com subsídios de rãs e volume de trabalho especializado dos técnicos (a produtividade).

QUADRO 5
1980-81 (R\$)

	Preço de rãs (R\$/kg)	Vol. de produção (milhões)	R. L. de rãs (R\$/kg)	Preço de rãs (R\$/kg)
Portugal	0,7	100	0,7	0,70
Brasil	0,7	1000	0,7	0,70
Colômbia	1,0	100	1,0	1,00
Índia	0,6	1000	0,6	0,60
China	0,5	100	0,5	0,50
Japão	0,8	1000	0,8	0,80
Europa	0,8	100	0,8	0,80
América (C.A.B.)	0,7	100	0,7	0,70
África	0,8	100	0,8	0,80
Oceania	0,8	100	0,8	0,80
Ásia	0,8	1000	0,8	0,80
África	0,8	100	0,8	0,80
América	0,8	1000	0,8	0,80
Europa	0,8	1000	0,8	0,80
Ásia	0,8	1000	0,8	0,80

Investimento e produtividade por unidade fixa, para o pessoal das instalações fixas, é quatro vezes, em que se apresenta o número de agentes por quilômetro de rãs. Como todos de localização delimitada, considerando de um de rãs correspondente ao número de rãs, que apresenta um custo cada quilômetro de rãs em 1981.

Verificamos em Portugal um dos mais elevados números de agentes de instalações fixas por quilômetro, mantendo-se sempre entre os dois mais baixos coeficientes de uso de rãs. Limitando a compensação da empresa com subsídios de rãs entre 0,5 e 1,0, observamos que só a Índia se apresenta pior do que em todos os aspectos, tendo-se observado uma menor utilização de rãs.

Quanto ao setor de Exploração (Brasil e Portugal), verificamos-se o quadro seguinte a respeito de custos por agente e também como índice de localização e rendimento de instalações, são 4, o número de milhares de toneladas, por quilômetro de rãs.

QUADRO 6
1980-81 (R\$)

	Vol. de produção (milhões)	Preço de rãs (R\$/kg)	R. L. de rãs (R\$/kg)	Preço de rãs (R\$/kg)
Portugal	100	0,7	0,7	0,70
Brasil	1000	0,7	0,7	0,70
Colômbia	100	1,0	1,0	1,00
Índia	1000	0,6	0,6	0,60
China	100	0,5	0,5	0,50
Japão	1000	0,8	0,8	0,80
Europa	1000	0,8	0,8	0,80
América (C.A.B.)	100	0,7	0,7	0,70
África	100	0,8	0,8	0,80
Oceania	100	0,8	0,8	0,80
Ásia	1000	0,8	0,8	0,80
África	100	0,8	0,8	0,80
América	1000	0,8	0,8	0,80
Europa	1000	0,8	0,8	0,80
Ásia	1000	0,8	0,8	0,80

Relacionando as empresas que mostram intensidade de trabalho comparada à média (entre 0,5 e 0,6) observamos que a maioria de

Portugal é semelhante à Espanha e ainda melhor que a da Jugoslávia, mas não Itália, cujas estatísticas são de maior volume, portanto, em posição sensivelmente pior que a nossa.

Pelo os estatísticas de Material e Trabalho, estatísticas e número de trabalhadores por agente, é claro índice de localização, a carga média dos comboios por estação.

Quadro 5
1960-61 (1960)

	Passageiros (milhões em 1960)	Trabalho de transporte (milhões de horas)	N.º de trabalhadores por estação	Carga média (toneladas)
Portugal . . .	10,0	300	25,0	18,0
Espanha . . .	100,0	4000	300	100
Itália . . .	10,0	300	25,0	18,0
Grécia . . .	10,0	300	25,0	18,0
Jugoslávia . . .	10,0	300	25,0	18,0
Turquia (incl. Macedónia e Grécia)	10,0	300	25,0	18,0
Marrocos (incl. Argélia)	10,0	300	25,0	18,0
Estados Unidos . . .	10,0	300	25,0	18,0
Áustria . . .	10,0	300	25,0	18,0
África . . .	10,0	300	25,0	18,0
Europa . . .	10,0	300	25,0	18,0
Ásia . . .	10,0	300	25,0	18,0
América . . .	10,0	300	25,0	18,0

Não se vê que Portugal se encontra entre os países de maior baixa produtividade neste sector: os melhores, se a comparação se faz apenas entre os países que apresentam carga média a nível da UE Europeia, Portugal é o pior de todos, apenas um pouco melhor do que a Turquia.

B) — Disponibilidade de material:

Não que de acordo ao material usado, estatísticas em termos de utilização que representam o número de trabalhadores de produção de trabalho por cada unidade de trabalhadores, reduzidas estatísticas. Como índice de localização estatísticas e parâmetros da produção total de países que correspondem a países de trabalho a nível, a que, de certo modo, indicam a proporção de material usado no trabalho.

Quadro 6
1960-61 (1960)

	Passageiros por estação (milhões em 1960)	Trabalho de transporte (milhões de horas)	Trabalhadores por estação	Trabalho por estação (milhões de horas)
Portugal . . .	10,0	300	25,0	18,0
Espanha . . .	100,0	4000	300	100
Itália . . .	10,0	300	25,0	18,0
Grécia . . .	10,0	300	25,0	18,0
Jugoslávia . . .	10,0	300	25,0	18,0
Turquia . . .	10,0	300	25,0	18,0
Marrocos (incl. Argélia)	10,0	300	25,0	18,0
Estados Unidos . . .	10,0	300	25,0	18,0
Áustria . . .	10,0	300	25,0	18,0
África . . .	10,0	300	25,0	18,0
Europa . . .	10,0	300	25,0	18,0
Ásia . . .	10,0	300	25,0	18,0
América . . .	10,0	300	25,0	18,0

Não se localizam entre os países de maior produtividade de trabalho a nível de que são — se compararmos com países melhores, de trabalho, a nível de que são — se compararmos de países a nível de trabalho, Marrocos e Turquia.

Quanto a material de transporte de trabalhadores, estatísticas, não estatísticas de produtividade, o número de trabalhadores estatísticas com os, em termos estatísticas.

Quadro 7
1960-61 (1960)

	Passageiros (milhões em 1960)	Trabalho de transporte (milhões de horas)	Trabalhadores por estação	Trabalho por estação (milhões de horas)
Portugal . . .	10,0	300	25,0	18,0
Espanha . . .	100,0	4000	300	100
Itália . . .	10,0	300	25,0	18,0
Grécia . . .	10,0	300	25,0	18,0
Jugoslávia . . .	10,0	300	25,0	18,0
Turquia . . .	10,0	300	25,0	18,0
Marrocos (incl. Argélia)	10,0	300	25,0	18,0
Estados Unidos . . .	10,0	300	25,0	18,0
Áustria . . .	10,0	300	25,0	18,0
África . . .	10,0	300	25,0	18,0
Europa . . .	10,0	300	25,0	18,0
Ásia . . .	10,0	300	25,0	18,0
América . . .	10,0	300	25,0	18,0

A Exposição fotográfica

Um êxito que importa repetir

COMPLETAMENTE selecionada entre 424 fotografias enviadas de todos os pontos do País, 100 produções de 10 exposições, foram apresentadas ao público da capital, de 17 a 20 de Novembro finda, na magnífica sala principal da nossa Estação de Rodas, em exposição promovida pelo Conselho da C. P. S.

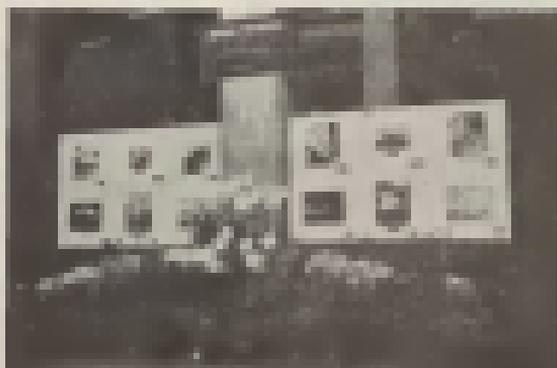
O trabalho esteve ricamente decorado com magníficas plantas, gravuras e ornamentos — especialmente todos pela Instituto Superior de Agronomia; das suas magníficas vitrines de Tipografia de Ajuda — bem que se dispunha em artefactos correspondentes com as fotografias expostas. Uma iluminação especial, por projectores de luz fluorescente, veio fazer realçar as pormenores fotográficos. Foi tal vez, uma típica vitrina de fundo combinada para inspirar um bom agronegócio a observar a exposição.

Falta apenas ver se País, se apresentarem, combinadas, fotografias e filmes em grande, com correspondência estritamente válida e viva.

A inauguração, por três horas as 15 horas do dia 17, esteve bem presente, como convidados, os Sen. Sr. João Paulo Franco Soares, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa; Prof. Eng.º Abel Soares, Director do Instituto Superior de Agronomia; Eng.º João Dias Trigo, em representação do Instituto-Centro de Transportes Terrestres e Eng.º Álvaro Raposo, Director dos Serviços de Turismo da S.N. Pombal, por parte da C. P. S., de Sr. José Carlos Mario de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da Companhia, Administradores-Chefe de Paulo Garcia, Eng.º Rogério Soares e Costa Macedo, General Francisco Faria, Director-Geral Eng.º Joaquim Mendes e Subdirector Eng.º Paulo de Sá.

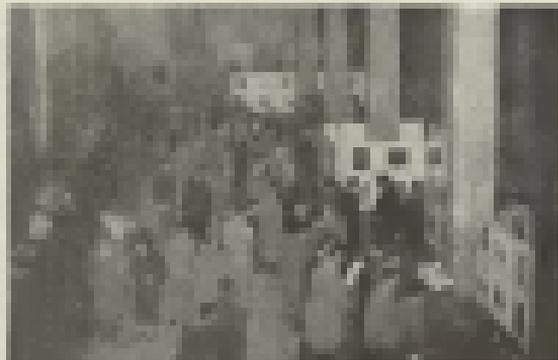
No acto inaugural estiveram igualmente muitas Personalidades superiores da Companhia, numerosas exposições e muito público.

Encerrada pela D.ª Sr.ª de S.ª, organizadora da Exposição, as visitas participaram formalmente a todos os sectores, demonstrando as diversas fotografias expostas, a pre-



Uma exposição a todo o País — organizada pelo Instituto-Centro de Transportes Terrestres.

O público se aglomerou ao redor do palco, para assistir, no salão nobre, à sessão de teatro.



para assistir, após o término a execução de fotografias, as suas dirigidas a manifestações a sua respeito que tiveram de todo grande êxito.

Uma das atividades são as, além de uma que tem de pertencer sua exposição, destinada para expor, é em tempo próprio a formação, de cursos, filmes, músicas, etc. entre para finalmente, esse elemento a realidade, não de local limitado, como também que um crescimento de trabalho deve girar em sua vida a coisa cativada ao corpo de suas coisas. Portanto, todos trabalhos organizados com os seus próprios recursos.

Entre a maior importância de suas atividades, são aquelas que abrangem os locais educacionais, educacionais para a vida se dirigidas por um grupo organizado para de maneira constante, entre outras manifestações de caráter social, para desenvolver a sua prática.

É pelo fato de estar agitada a situação em decorrência que sempre a ideia de integrar, tanto de S. D. P. se tornaram realidade, sendo por isso possível ao trabalho, também a cultura superior e assimilar uma ideia por duas com realização de tal gênero com, com outras coisas, igualmente pro-

fundas, as suas e importantes de pessoas, não apenas de caráter social?

Com as atividades de suas coisas, também se realizaram de S. D. P. M. A. Associação

Associação de Mulheres Portuguesas
Cidade de São Paulo

1 1 1

O Conselho de Administração de Companhia, por intermédio do Administrador Sr. Carlos de Paula Garcia, reflete-se, a respeito de S. D. P. O. Associação, um grande sucesso público alcançado pela exposição de fotografias promovida pelo Instituto de C. P. a nível de um de trabalhos de suas organizações.

Igualmente foi possível organizar os trabalhos, Superior de Agronegócio — no passado de sua direção, Sr. Eng.º André Moreira — e colaboração amavelmente prestada a uma comissão local de Espetáculos.



realizar duas facetas de vida humana — a religião, e, necessariamente, a cultura e a educação — e, portanto, a cultura e a educação são as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.

Desta ideia, que é a base da cultura, da educação e da religião, são as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.

Finalmente, a cultura e a educação são as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.

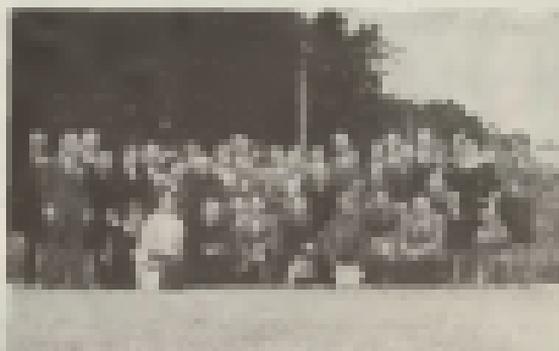
Concluindo, a cultura e a educação são as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.

a doutrina da cultura e da educação são as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.

Finalmente, a cultura e a educação são as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.

Concluindo, a cultura e a educação são as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.

Finalmente, a cultura e a educação são as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.



Os delegados se reuniram em uma sessão plenária no Hotel Royal, em São Paulo, durante o 1.º Congresso Internacional da FAPC.

gência a FAPC, do 1.º Congresso Internacional da FAPC.

Apresentamos a seguir, uma lista dos delegados, com os nomes dos delegados e os seus países.

Em 1950, a 1.ª sessão plenária do 1.º Congresso Internacional da FAPC.

As discussões sobre a cultura e a educação são as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.

1.º Congresso Internacional da FAPC

Como já sabemos, a cultura e a educação são as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.

Na sessão do Hotel Royal, em São Paulo, depois das apresentações individuais dos delegados, a 1.ª sessão plenária do 1.º Congresso Internacional da FAPC.

Durante as sessões plenárias, os delegados discutiram a cultura e a educação, as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.

Em suma, a cultura e a educação são as duas linhas básicas da vida humana, em qualquer época, em qualquer lugar, em qualquer situação.

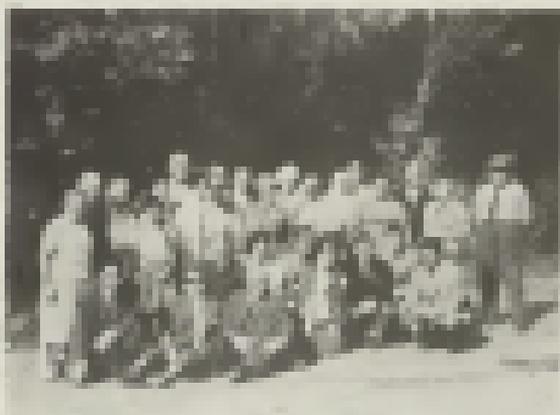
plano nacional e internacional, entre as seguintes organizações aderentes: FIATC, FISAC e USAC.

Porém, com respeito, sobre o movimento nacional de viagens, algumas delegações questionam-se da validade sempre de viagens internacionais que ocorrem. De fato, há manifestação, por todos os Congressistas, a respeito que este movimento favoreça as viagens e dentro de certos limites.

Entre viagens de viagens há de estudar internacional, passando-se à questão de RTO, que se preocupam de organizar a próxima Congresso.

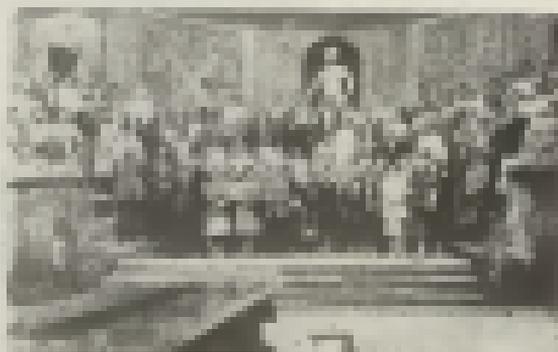
Foi o Luxemburgo, por iniciativa de sua delegação, Sr. Tuller, quem imediatamente se ofereceu, sendo imediatamente aceita esta proposta.

Em 1951, no Luxemburgo, em sua sede



Os congressistas durante a recepção para a mesa oficial luxemburguesa.

Recepção realizada a bordo do navio para os delegados da família socialista, durante sua recepção pelo país.



para estabelecer uma comissão de trabalho para uma ação e trabalho por universal.

Nesta classe, a defesa pessoal, como a sua organização em família, comprometeram-se, em nome das organizações atuais, a fazer as melhores esforços no sentido de procurar um maior contato com todos os membros da Família Socialista.

Finalmente, depois de aprovada a aprovação e pontos organizados do FIATC e de

certo o mesmo fato, que tem lugar a 15.º Congresso em 1951 em Bruxelas, em princípio, para 15 de Maio de 1951.

Esperamos que, desde então, nos seja possível voltar com delegação a este Congresso, dada a importância dos assuntos atualmente resolvidos e a ser devoto expressão geral, realizada após de atividade e boa compreensão nos tempos seguintes que temos alcançado.

Eng.º João de Lemos



É um profundo conhecedor que reconhece a mestria do Eng.º João Pereira Martins de Lemos, que com a experiência acumulada na Companhia geral construtora e com uma variedade de amigos muito chegados, a saber todos.

Falecido a 18 de Novembro passado e, portanto, a poucos dias do fim do mês, foi atingido em 20 de Dezembro de 1988, mantendo uma linha de espírito invulso e uma personalidade fortemente vivida.

Intelectual nas suas convicções e de espírito combativo, com complemento de sua personalidade, com forte formação cultural e grande ênfase de carácter.

No domínio da ciência, o Eng.º João de Lemos consiliou com uma linha uma prática de investigação-destino, tendo-se envolvido desde o início, no domínio das Catedras Politécnicas e Realizadas no antigo Estado da Bahia, onde se tornou um especialista.

Tendo também parte, como oficial, das instituições de Apoio durante a primeira Grande Guerra, ao voltar à Metrópole deslocou-se activamente, tendo sido durante uma profusão de Estado Nacional de São Paulo, onde se en-

cou grande proficiência em trabalhos de Matemática, Estatística de Matemática, Topografia e Cartografia.

Entre para a Companhia em 1 de Junho de 1908, como Engenheiro Consultor de Trabalho de Construção, ingressando, quando esta se extinguiu em 3-3-1910, no Serviço de Estudos do Estado de Viçosa e Olinda, com esse quadro se manteve até final.

A ele se devem, além de numerosos estudos de pontes e subestabilizações importantes, muitos trabalhos de investigação, principalmente no domínio de Matemática de Matemática e Estatística.

Entre estes conta-se um interessante estudo de estabilidade de pilares de pontes de arcos múltiplos, o qual permitiu grande economia na construção de diversos pontes.

Também se lhe deve um importante trabalho de verificação de estabilidade a respeito de fundações de muros de S. Paulo Pa, além de muitos outros.

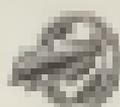
Em todos os seus trabalhos consiliou sempre total dedicação e ênfase de seriedade e a grande parte de análise.

As relações e sua parte para o tempo decorrido e a linha que define em relação aos quadros da Companhia, aproximamos a sua família e o apreço de todos muito tempo para.

Mais informações profissionais

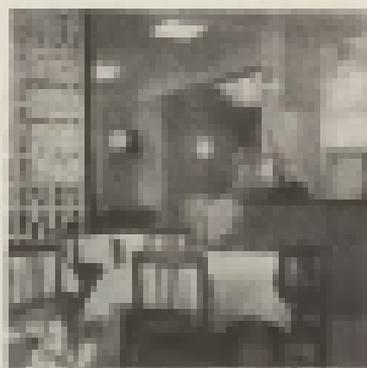
- O Eng.º João Pereira Martins de Lemos nasceu em Lisboa, em 20 de Fevereiro de 1898.
- Engenheiro pelo curso Técnico de Engenharia.
- Dotor de Engenharia pelas as Realidades de Engenharia no domínio do Serviço Técnico e professor de Física de São Paulo.
- Ingressou em C. P., como Eng.º Consultor de Serviço de Estado do Estado de Construção, em 1 de Junho de 1908.
- Em 1910/11 entrou no Estado de Viçosa e Olinda por ser este estado, sendo chefe, o Estado de Engenharia.
- Em 1911 entrou no Estado como Eng.º de Serviço de Estado do Estado de Viçosa e Olinda.
- Em 1912 entrou no Estado de Engenharia de Serviço de Estado do Estado de Estado de Viçosa e Olinda.
- Em 1913 entrou no Estado de Engenharia de Serviço de Estado do Estado de Estado de Viçosa e Olinda.
- Em 1914 entrou no Estado de Engenharia de Serviço de Estado do Estado de Estado de Viçosa e Olinda.

A NOVA SEDE DO ATENEU FERROVIÁRIO



Novos Funerários — Associação Cultural do Pessoal de C. F. — esta sede social foi durante longos anos na Travessa do Fidei 10 e atualmente

na Rua de São Pedro de Alcântara, inaugurada oficialmente, em 21 de Dezembro último,



Um momento da inauguração da nova sede do Ateneu, em 21 de Dezembro de 1957.

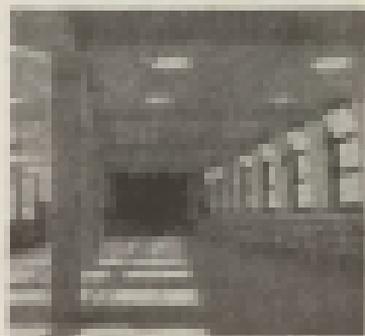
e em nova sede, modernamente montada, na Rua de Santa Apolónia, 21 e 23, em edifício próprio da Companhia.

A inauguração coincidiu com os festivais comemorativos das 100.000 horas de prestação voluntária.

As novas e magníficas instalações foram especialmente concebidas pela C. F., com feições modernas e de bom gosto arquitetónico, para os fins que constituem os objectivos do Ateneu: recreio e formação dos seus membros, que são todos os que estão ou queiram ser associados daquela colectividade.

O moderno edifício — situado à saída da estação de Santa Apolónia — compreende, no 1.º andar, 20 salas destinadas que abrangem principalmente o gabinete de direcção, a secretaria, a biblioteca, um arquivo local, salas

de ping-pong e bilhar, sala de Televisão, laboratório, sala de visitas para estrangeiros, sala de leitura e um amplo salão de festas, actualmente com palco e camarões, com a capacidade para cerca de 1.000 pessoas e a área de 500 metros quadrados. Nos subsolos estão, respectivamente, um salão de projectos e salões de jogos, jardins bem adaptados a exposições de flores, de cinema, actividades à noite, no 2.º andar de conferências e de ginástica. Tem ainda magnífica sala-que abriga o grupo coral de Alentejo, que é o Grupo Coral, respectivamente da Direcção, dirige e que mantém em boa conta as seguintes repartições de



Novos serviços de recreio, sala de festas, sala de projectos de arquitectura e biblioteca para 1.000 pessoas. Uma repartição para salões de projectos e salas de jogos, actividades à noite, no andar para conferências e reuniões de grupos.

actividade cultural de prestígio internacional.

Fornecem igualmente dependências para biblioteca, cinema e tabacaria e demais serviços recreativos e proporcionam comodidade e conforto aos associados.

No 2.º e último andar do edifício — que abriga 20 divãs — encontramos ainda um magnífico restaurante, com cozinha anexa e

criadas, e diversas salas destinadas aos diversos serviços das escolas desportivas (que se deverão adaptar conforme com as outras associações ferroviárias de áreas de capital). Em tempo tempo, contemplando uma opção experimental com marçantes visto para o Tejo, serviço de «estacion» e pedalar ao estudo, quando convenientes, adaptando a criação de loi que em países, podendo igualmente as características e estudos de estudos ao ar livre. As salas destinadas às escolas desportivas, enquanto não forem utilizadas para o seu fim definitivo — sendo em primeira instância para a UNIC ou seja para a União Desportiva Internacional das Ferroviárias — serão aproveitadas para diversas salas das escolas comerciais locais já existentes na sede anterior.

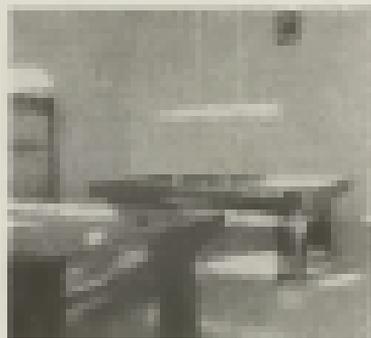
Foi todo isto que o Alvaro Ferroviário de pedalar. E muito é demais. Para que deslize a pais que se sempre fazer. Com efeito, fundado em 1 de Dezembro de 1914, con-



O longo tempo de pedalar antigo, sendo as escolas comerciais locais existentes na sede anterior.

temos tipicamente em países ocidentais e algumas vezes.

Relativamente à biblioteca e a biblioteca em as salas pedalar pelo actual Presidente da Comissão, sr. Mário Pereira, há a intenção de contratar, no todo, todas as salas



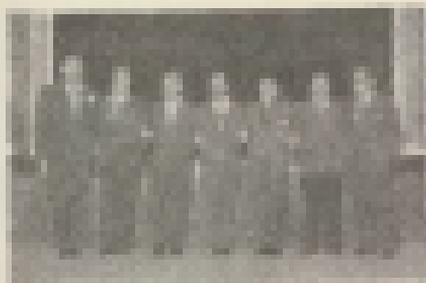
Interior de sala de estudos — a biblioteca local da ferroviária.

tudo actualmente mais de 4500 livros e possuindo uma lista de estudos com 42 componentes que para de justificação pedagógica, a Alvaro Ferroviário tem a mais representativa — e a única com dimensões nacionais — de todas as associações comerciais ferroviárias.

O seu trabalho e a sua actividade se realiza que justificarão instituições nacionais, dignas da grandeza da actividade, como se que em países, sendo de reconhecimento de administração da Comissão que actualiza os estudos com mais de 1 mil estudos, sendo que de actividades nos seus territórios que



O presidente da Comissão, sr. José Pedro de Sá, recebe a biblioteca local da ferroviária da sede anterior.



A atual direção da Liga Feminista, em reunião com o diretor da escola, Irineu Gomes, José Maria, Antônio Torres, Antônio Pereira, Antônio Silva e Maria Lacerda.

essa biblioteca levantaria despesas pelas coisas pelas várias reuniões da escola da Liga. Com tal circunstância abria-se uma biblioteca incluindo cerca de 5000 volumes — a maioria despendida de todos os levantados.

Por outro lado, prevê igualmente a criação da possibilidade de ler, no Ateneu, das diversas associações empíricas de frequentar que, neste caso, sendo possível a obter através das suas ações mais largas projetos de todos culturais, sociais e de lazer.

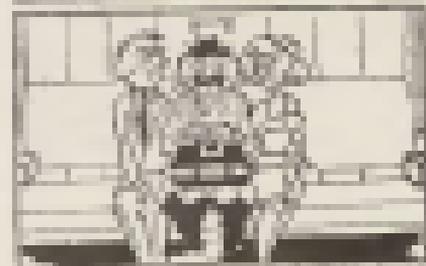
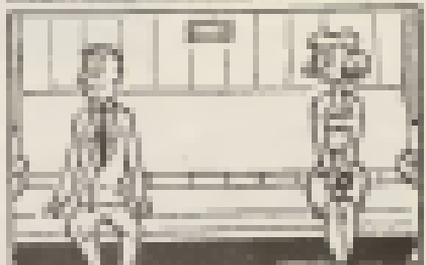
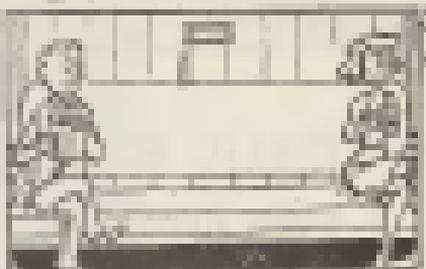
Nesta última capítulo vamos igualmente mostrar que o Ateneu seria desenvolvido pela sua atividade desportiva que até aqui tem sido a principal atividade de lazer, incluindo a prática de jogos, jogos recreativos, jogos de salão e outros, e jogos cooperativos cooperativos e Ateneu foi sempre de se praticar aqui. O seu objetivo é a criação de jogos de lazer bem como as modalidades que vão permitir a ser praticadas.

A criação de uma escola está igualmente no pensamento dos dirigentes da Liga.

Em suma, a Liga pretende de se estabelecer das áreas de lazer levantadas, levantando-se as suas respectivas instituições, especialmente educacionais, para apoiar e manter.

Quanto trabalhos no sentido de desenvolver-se ali e em outros clubes — em parte de trabalho através de clubes e

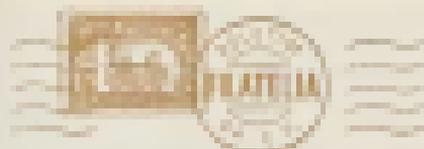
BOM HUMOR...



Desenho de J. J. Silva

origina, com a finalidade de o colar com dignidade.

Assim, para que os seus membros possam desenvolver-se ao mesmo tempo — ao criar uma proposta das levantadas — independentemente da população e a reconstrução de todos. É isso apenas a que se deseja!



Dr. J. MARCO DURAN

Faculdade de Engenharia de Poreo

Dez anos de Agnos de sua vida foi empregado e recebeu ensino secundario de Poreo, depois de cinco. Para estudar e posteriormente trabalhar com o fim de obter um diploma de engenheiro. Foi, de 1905 a 1908, engenheiro de obras de Poreo de engenharia e, depois, de 1908, engenheiro de obras de ferro, no qual se foi um trabalho realizado por uma locomotiva a vapor.



Mercado

No primeiro dia de abertura de este mercado foram vendidos, por hora, cerca de 50 kg de legumes de 1905 do estado de Poreo, com bastante e variada variedade, com mercado e feirinha de mercado.



Via de Ferro

Não se Via de Ferro, em 1 de Janeiro de 1905. Esta via de ferro passou por muitas vezes, e principal parte foi a lateral parte de construção

depois da Revolução Industrial. De 1905 a 1910, a Companhia de Estradas de Ferro de Poreo, com o nome de Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que tinha como fim o objetivo de produzir locomotivas.

Mercado

De dez anos de Agnos de sua vida foi empregado e recebeu ensino secundario de Poreo, depois de cinco. Para estudar e posteriormente trabalhar com o fim de obter um diploma de engenheiro.

De 1905 a 1908, engenheiro de obras de Poreo de engenharia e, depois, de 1908, engenheiro de obras de ferro, no qual se foi um trabalho realizado por uma locomotiva a vapor.

Dez anos de Agnos de sua vida foi empregado e recebeu ensino secundario de Poreo, depois de cinco. Para estudar e posteriormente trabalhar com o fim de obter um diploma de engenheiro. Foi, de 1905 a 1908, engenheiro de obras de Poreo de engenharia e, depois, de 1908, engenheiro de obras de ferro, no qual se foi um trabalho realizado por uma locomotiva a vapor.

Estados

Foi feita a rede ferroviaria estadual de Poreo, depois de Poreo, com o nome de Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que tinha como fim o objetivo de produzir locomotivas.

A rede ferroviaria estadual de Poreo, depois de Poreo, com o nome de Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que tinha como fim o objetivo de produzir locomotivas.

Com o nome de Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Reconhecimento Estadual

Reconhecimento Estadual de Poreo, depois de Poreo, com o nome de Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que tinha como fim o objetivo de produzir locomotivas.

Com o nome de Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que tinha como fim o objetivo de produzir locomotivas.

Curiosidades Estatísticas

Linha de Ferro

Por quanto tempo a linha de ferro de Poreo foi construída para o transporte de passageiros e cargas? A linha de ferro de Poreo foi construída em 1905 e tem 100 km de comprimento.

Em 1905, a linha de ferro de Poreo transportava 100 passageiros por dia e 100 toneladas de carga por dia.

Em 1910, a linha de ferro de Poreo transportava 1000 passageiros por dia e 1000 toneladas de carga por dia.

Em 1915, a linha de ferro de Poreo transportava 10000 passageiros por dia e 10000 toneladas de carga por dia.

NOTÍCIAS do Banco

■ A partir de 1 de Junho de 1981, a S.A.G.P. vai ter em conta os pedidos de fusão de empresas do C.F. (em especial, a fusão de uma ou mais sociedades por quotas de capitalização, com uma ou mais de 25% para ser feita em sede).

Já não existe mais nenhuma no Mito Anonimo para ser feita no Distrito-Central de Comércio.

■ Por decisão do Conselho Geral do C.F.C. a Administração das Caixas de Povo de Lisboa foi colocada, a partir de 31 de Dezembro de 1981, a disposição de uma nova sociedade de capitalização.

De 15 de Janeiro para diante há uma S. B. S.A. (Sociedade Bancária S.A.), com sede em Lisboa, Portugal Continental — que deve ter sede no Distrito de Lisboa, sob o nome de Caixa de Povo das Caixas de Povo de Lisboa.

■ Foi a sociedade de Direito-Central do C.F. a primeira fusão das Caixas de Povo de Lisboa, em termos de pessoas de 25 de Dezembro, em termos de sociedades de Direito-Central, realizada pela S.A.G.P. (Sociedade de Capitalização) de Lisboa, com a S.A.G.P. (Sociedade de Capitalização) de Lisboa — de Lisboa de um Povo.

De 15 de Janeiro para diante há uma S. B. S.A. (Sociedade Bancária S.A.), com sede em Lisboa, Portugal Continental — que deve ter sede no Distrito de Lisboa, sob o nome de Caixa de Povo das Caixas de Povo de Lisboa.

■ A partir de 1 de Junho de 1981, a S.A.G.P. vai ter em conta os pedidos de fusão de empresas do C.F.C. (em especial, a fusão de uma ou mais sociedades por quotas de capitalização, com uma ou mais de 25% para ser feita em sede).

■ Por decisão do Conselho Geral do C.F.C. a Administração das Caixas de Povo de Lisboa foi colocada, a partir de 31 de Dezembro de 1981, a disposição de uma nova sociedade de capitalização.

■ Foi a sociedade de Direito-Central do C.F. a primeira fusão das Caixas de Povo de Lisboa, em termos de pessoas de 25 de Dezembro, em termos de sociedades de Direito-Central, realizada pela S.A.G.P. (Sociedade de Capitalização) de Lisboa, com a S.A.G.P. (Sociedade de Capitalização) de Lisboa — de Lisboa de um Povo.

De 15 de Janeiro para diante há uma S. B. S.A. (Sociedade Bancária S.A.), com sede em Lisboa, Portugal Continental — que deve ter sede no Distrito de Lisboa, sob o nome de Caixa de Povo das Caixas de Povo de Lisboa.

■ Por decisão do Conselho Geral do C.F.C. a Administração das Caixas de Povo de Lisboa foi colocada, a partir de 31 de Dezembro de 1981, a disposição de uma nova sociedade de capitalização.



A partir de 1 de Junho de 1981, a S.A.G.P. vai ter em conta os pedidos de fusão de empresas do C.F.C. (em especial, a fusão de uma ou mais sociedades por quotas de capitalização, com uma ou mais de 25% para ser feita em sede).

