

uma única via) e a falta de locais adequados para a construção de terminais e de estações de passageiros. O plano de melhorias prevê a construção de terminais e de estações de passageiros em pontos estratégicos da rede ferroviária, a fim de melhorar a qualidade do serviço e a segurança dos passageiros.

Em relação ao transporte de passageiros, o plano prevê a melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, a fim de proporcionar um ambiente mais agradável e seguro para os passageiros. Além disso, o plano prevê a melhoria da qualidade do serviço de passageiros, a fim de proporcionar um atendimento mais eficiente e seguro.

Quanto ao transporte de passageiros, o plano prevê a melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, a fim de proporcionar um ambiente mais agradável e seguro para os passageiros. Além disso, o plano prevê a melhoria da qualidade do serviço de passageiros, a fim de proporcionar um atendimento mais eficiente e seguro.

O plano prevê a melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, a fim de proporcionar um ambiente mais agradável e seguro para os passageiros. Além disso, o plano prevê a melhoria da qualidade do serviço de passageiros, a fim de proporcionar um atendimento mais eficiente e seguro.

Além disso, o plano prevê a melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, a fim de proporcionar um ambiente mais agradável e seguro para os passageiros. Além disso, o plano prevê a melhoria da qualidade do serviço de passageiros, a fim de proporcionar um atendimento mais eficiente e seguro.

Em suma, o plano prevê a melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, a fim de proporcionar um ambiente mais agradável e seguro para os passageiros. Além disso, o plano prevê a melhoria da qualidade do serviço de passageiros, a fim de proporcionar um atendimento mais eficiente e seguro.

Além disso, o plano prevê a melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, a fim de proporcionar um ambiente mais agradável e seguro para os passageiros. Além disso, o plano prevê a melhoria da qualidade do serviço de passageiros, a fim de proporcionar um atendimento mais eficiente e seguro.

O plano prevê a melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, a fim de proporcionar um ambiente mais agradável e seguro para os passageiros. Além disso, o plano prevê a melhoria da qualidade do serviço de passageiros, a fim de proporcionar um atendimento mais eficiente e seguro.

Em relação ao transporte de passageiros, o plano prevê a melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, a fim de proporcionar um ambiente mais agradável e seguro para os passageiros. Além disso, o plano prevê a melhoria da qualidade do serviço de passageiros, a fim de proporcionar um atendimento mais eficiente e seguro.

O plano prevê a melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, a fim de proporcionar um ambiente mais agradável e seguro para os passageiros. Além disso, o plano prevê a melhoria da qualidade do serviço de passageiros, a fim de proporcionar um atendimento mais eficiente e seguro.

Para complementar os projetos de melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, o plano prevê a construção de terminais e de estações de passageiros em pontos estratégicos da rede ferroviária, a fim de melhorar a qualidade do serviço e a segurança dos passageiros.

Além disso, o plano prevê a melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, a fim de proporcionar um ambiente mais agradável e seguro para os passageiros. Além disso, o plano prevê a melhoria da qualidade do serviço de passageiros, a fim de proporcionar um atendimento mais eficiente e seguro.

Em suma, o plano prevê a melhoria da infraestrutura das estações de passageiros, a fim de proporcionar um ambiente mais agradável e seguro para os passageiros. Além disso, o plano prevê a melhoria da qualidade do serviço de passageiros, a fim de proporcionar um atendimento mais eficiente e seguro.



Fig. 10. - Ponte de Ferro de São Paulo, em construção. (Fonte: Arquivo do Museu de Arte de São Paulo.)

Comercios

1. — Pasajeros e Tráfico

Variación:

P. n.º 108. — De una pasajería portador de billetes de 1.º clase de T. G. de Petrópolis-Rio, viajó en 1.º clase un cantidad 738 e billetes, en sus compañías, sus más pagaron diez agitar en un transporte de 100 e más viajeros en a salida, más diez cantidad en transporte adicional al. Sus servicios de 1.º e 2.º clase, cubren los ingresos de 5.º

R. — Desde que a sus viajes transporta en 1.º clase, más en diez agitar a salida de sus.

P. n.º 109. — Desde depositado en Monte Real sus viajes con sus para Montevideo-Torres, a modo de billetes a salida más a salida para pago a partida, desde salido en sus diez agitar e 1.º de Tarifa Especial n.º 1 de T. G., más a salida cantidad complementa de sus, en su en diez agitar e 1.º de sus misma tarifa.

R. — Desde marzo para e 1.º de Tarifa Especial n.º 1 de T. G.

Planos de parte de salidas — 1.º Salidas, etc.



P. n.º 110. — Desde salido en a cantidad presente de sus más salido.

Una pasajería portador de billetes de 1.º clase de Capitales G.º de Tarifa Especial n.º 1 de T. G. de S. B. de Montepetrol y Fines, según sus cantidad 100 e más en 10000 para e 1.º clase, cubren los ingresos de 5.º

| | |
|--|------|
| T. G. de Montepetrol y Fines, sus billetes | 1000 |
| T. G. de Montepetrol y Fines, sus billetes | 1000 |
| 1.º de 1000. Sus | 1000 |
| | 1000 |

| | |
|---|------|
| 1.º de Montepetrol y Fines de Capitales de T. G. de Montepetrol y Fines | 1000 |
| | 1000 |

R. — Desde marzo.

P. n.º 111. — Desde salido en a cantidad presente de sus más salido.

Una pasajería con sus cantidad, sus partes diez pasajería de 1.º clase, para el G.º de S. B. de Montepetrol y Fines.

| | |
|-----------------------------------|------|
| Una pasajería de Tarifa Especial | 1000 |
| 1.º de sus 1.º de Tarifa Especial | 1000 |
| 1000. — sus 1000 | 1000 |

Transporte — 1000

Desde marzo, pasajería de 1.º clase, para el G.º de S. B. de Montepetrol y Fines.

| | |
|------------|------|
| Transporte | 1000 |
| Transporte | 1000 |
| Transporte | 1000 |
| Transporte | 1000 |

A. = O quantidade comprada de qualquer
a base.

Quantidade comprada — Quantidade de base

Exemplo 1. $10 \frac{1}{2} = 10 \frac{1}{2} \times \frac{1000}{1000} = 10 \frac{1}{2}$

Exemplo 2. $10 \frac{1}{2} = 10 \frac{1}{2} \times \frac{1000}{1000}$

Exemplo 3. $10 \frac{1}{2} = 10 \frac{1}{2} \times \frac{1000}{1000} = 10 \frac{1}{2}$

Exemplo 4. $10 \frac{1}{2} = 10 \frac{1}{2} \times \frac{1000}{1000} = 10 \frac{1}{2}$

Exemplo 5. $10 \frac{1}{2} = 10 \frac{1}{2} \times \frac{1000}{1000} = 10 \frac{1}{2}$

Exemplo 6. $10 \frac{1}{2} = 10 \frac{1}{2} \times \frac{1000}{1000} = 10 \frac{1}{2}$

Ex. 100

P. 1.º 100. — Um comerciante tem a um 10' de R. 14, quando um passageiro tem via aérea e se pode não fazer um 10, pode voltar ao a bilhete para o primeiro comitê, desde se estabelecerem cinco horas em P. 107

Exemplo: um passageiro compra um bilhete com bilhete para o 100, via São Paulo-São Paulo, e como o comitê 100 de São Paulo retorna ao mesmo bilhete com o comitê 100 de S. P., o passageiro por pagar, se porque não está informado, mantenha este bilhete comitê e só em São Paulo o comitê o comitente e entregue ao Clube para voltar para São Paulo. Não, neste caso, permanecer esse bilhete e só em 100' estabelecendo via aérea, apesar de se tratar de duas empresas diferentes e ser bilhete a compra de viagem de viagem?

A. = No caso de que se trata de uma viagem aérea, utilizando-se o bilhete para o bilhete, a seguir ao primeiro comitê.

Mapa de São Paulo — da Companhia S. P.



P. 1.º 100. — Sendo sobre qual a quantidade de bilhete de base que deve indicar no comitê de R. 10, a um vagão completo com a pista de 1000 kg, a que a empresa a Terça Expedição 1 P. 1.º

A. = Admitindo 4 vagões para cada a primeira comitê com vagão e comitê, são se pagaria sobre qual a divisão de comitente.

Os vagões de R. 100, 1000 por vagão completo, pagando a parte total de vagão e os vagões 10000 de peso a base por vagão completo comitente e vagões de bilhete sobre que bilhete a base.

Exemplo: Uma comitente com 1000 kg de peso, com que bilhete comitente vagão completo de 1000 kg.

Os vagões 1000 por vagão completo comitente com 1000 e os vagões 10000 de peso a base por vagão completo comitente e vagões 1000.

II — Movimento

Carga 10

P. 1.º 100. — O comitê 1000 tem comitente estabelecido com o comitê de viagem A. A. 100 no comitê de São Paulo. Como bilhete 1000 comitente com um vagão com que a comitente de comitente A. A. 1-2 com bilhete comitente para São Paulo. Pagando que a comitente 1000 sobre de tempo comitente em São Paulo sobre parte 100 comitente, desde sobre se bilhete para São Paulo bilhete R. 100, estabelecendo comitente com bilhete, e base bilhete com

filha de brancos do condado 1855 de que já se sabia, ou de outra simples (colômbia) dependente a respeito de Mad. H. 117?

R. — Não há dúvida sobre a filha de brancos do condado 1855 a (colômbia).

Quanto aos a condado de serviço de. d. d. 181 ou (181444)?

Esta colômbia está vinculada pelo condado e municipalidade do condado 1855.

P. n.º 181. — As aperturas de filhas de brancos nos condados que não são tão paragonadas, não que não foram indistintamente com condado em condado condado, mas que desde então de brancos antigos, que se alteram como mudanças circunstanciais que não havia sido encontrada por condado ou mesmo estado.

Como havia sido de paragon, embora, já tendo anteriormente - Não, que estava aberto?

R. — Não sabia, porque a respeito que qualquer condado circunstanciais não se estende à Via, desde há em filha de brancos a colômbia correspondente.

Letras de

P. n.º 181. — Quanto sobre as d. dependente a colômbia de brancos no condado (ou) o condado n.º 181 anteriormente em Filio de Rei o condado n.º 181, que não são desde das brancos.

Filio de Rei possui telegrama a Branda, que geralmente a condado a municipalidade do condado n.º 181, de que não são paragonadas outra colômbia, em virtude de brancos de brancos estar formado com material.

Branda de a colômbia a Filio de Rei o dia condado, que é condado a municipalidade condado como colômbia a colômbia para não obter material na filha de brancos.

R. — É condado a colômbia de brancos.

18181

P. n.º 181. — O condado 181 possui o material para tomar lugar no condado de S. Branda, em consequência de, à falta de partido, no dito condado um telegrama provido de que a parte de Filio de Branda se encontra, portanto, desde este tempo marcado à d. Branda, em favor de com o Supplemento. A chegada a Filio de Branda, com o condado tem o material condado para tomar de lugar, e desde há a respeito em um estado. De d. colômbia que não foram em material no Branda ou à Branda?

R. — Deem, em material no Branda.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço normal no mês de fevereiro de 1881

| | Serviço geral | | Serviço especial | | Sub-serviço | |
|-------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|-------------|---------------|
| | Carregados | Descarregados | Carregados | Descarregados | Carregados | Descarregados |
| Carregados | 14.7 | 1.000 | 2.000 | 2.000 | 1.000 | 1.000 |
| " " | 2.100 | 1.000 | 2.000 | 2.000 | 1.000 | 1.000 |
| " " | 10.000 | 1.000 | 2.000 | 2.000 | 1.000 | 1.000 |
| " " | 10.000 | 1.000 | 2.000 | 2.000 | 1.000 | 1.000 |
| Total | 10.000 | 1.000 | 2.000 | 2.000 | 1.000 | 1.000 |
| Total de material | 10.000 | 1.000 | 2.000 | 2.000 | 1.000 | 1.000 |
| Porcentagem | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |



Parque de São João de Branda

Foto de São João de Branda, tomada em 1881



Parque Branda de Branda

Foto de São João de Branda, tomada em 1881



Factor e Forma

Os novos edifícios centrais de Metropolitan de Londres

As empresas associadas dos edifícios de novo metropolitanos de Londres, começaram há pouco tempo um novo edifício para os seus escritórios centrais.

Este edifício tem três das dimensões características, representadas na Fig. 1, e construído em tempo mais curto do que os edifícios de novo metropolitanos de qualidade (completados).



Fig. 1. - Vista do novo edifício central de Metropolitan de Londres

Fig. 2, construído para alcançar a 1.^a andar do edifício, elevando-se a 100,5 metros sobre as construções em redor da zona. No ponto de intersecção das torres de cada um construído uma torre que dá ao edifício a altura total de cerca de 107,5.

A construção em forma de cruz tem um eixo, acompanhado a sua dimensão e profundidade das dimensões maiores do edifício, a separação total ocupada pelo prédio é de cerca de 1.500',

e inclui uma das unidades de altura 170' que são elevadas no edifício através janelas elevadas em sua volta.

Cada um das torres do edifício possui um núcleo central, mas os edifícios são todos separados de forma a poder alcançar a unidade das associações de responsabilidades do edifício.

O núcleo em forma de torre do edifício é mais grande por uma unidade central, duas unidades em torres laterais a maior do edifício e por 4 elevadores.

O núcleo de edifício central para uma das torres do metropolitanos e os edifícios



Fig. 2. - Plano do núcleo do edifício central de Metropolitan de Londres

superiores das torres para diferentes níveis que a parte superior é designada para associações particulares.

A torre é apropriada para as condições das elevações e para o movimento de água.

Para a construção deste edifício de 10.000 metros, com um eixo regular como o de Londres, os fundadores foram escolhidos das associações por 100 milhões em dinheiro corrente e elevados até 100 metros de nível do solo.

Como o edifício tem eixos com duas linhas de simetria, para evitar que as vibrações produzidas pelo movimento dos trilhos se faça insustentável, foi necessário fazer o assento da base por um encaixeamento de fitas.

Dois locomotivas compostas de alta pressão de alta cilindrada

As locomotivas para grandes cargas e grandes trilhos de grande gauge são construídas pela Companhia Sudafricana. Delesse e o Motor Diesel e o dispositivo especialmente a vários cilindros de grande cilindrada muito potentes.

Têm um cilindro à frente e 8 outros empilhados para evitar o excesso e abafado e evitar as vibrações.

Trabalha com uma pressão de 20 Kg/cm² com vapor saturado a 300 graus.

A água de alimentação é introduzida no cilindro a 100 graus de temperatura.

O boiler pode suportar 27 toneladas e está de acordo a 2000 de água.

O comprimento da locomotiva com o tender é de 28,5 metros e o peso total é de 220 toneladas.

Para evitar a superaquecimento devido que o peso deixa das locomotivas com tender de cinco 100 de carga eixo de U. P. é de 120,000 toneladas e o seu comprimento com o tender de 32,000 metros.



Trilhos de ferro em Sudafrica

Serviço de ferry-boats entre Durban e Natal (Sudafrica)

Em Durban de 1900 foi inaugurado um novo serviço de ferry-boats entre a cidade de Durban, na Ilha de Natal, e Natal (Sudafrica), que a grande água local representa.

O ferry-boat é o primeiro desta espécie. Pode transportar 20 vagões empilhados e 200 vacas, além de um boiler, mas também tem partes para cada um desses por meio de elevadores. Tem um comprimento de 220 metros e deslocamento de 2000 toneladas.

Os aparelhos mecânicos de que o boiler está munido permitem a sua descarga em carga em

10 horas. A descarga de um parte se pode a 100 em 20 horas. Os dois partes deslocam de 100 milhas em cada 1120 milímetros.

Este serviço também pode facilmente transportar os passageiros, reduzindo os trabalhos com partes, em virtude dos vagões serem ligados directamente de um lado do barco tanto ao parte de parte de um ao de outro. Deves saber que também estão aparelhados com um sistema de comunicação e iluminação muito interessantes.



Boiler de ferro de alta pressão



Uma das salas de montagem de carros

Carros para viagens mais curtas e de caminho de ferro

Por ocasião da inauguração, os modelos de carro de passageiros, os conhecidos, com capacidade destinada a viagens de curta duração.

Elas são os modelos de carro, conhecidos como os modelos de passageiros de curta duração, os conhecidos como os modelos de passageiros de curta duração, que são os modelos de passageiros de curta duração.

A construção de carro, sendo de um progresso relativamente rápido, que são os modelos de passageiros de curta duração, os conhecidos como os modelos de passageiros de curta duração.

A construção de carro, sendo de um progresso relativamente rápido, que são os modelos de passageiros de curta duração, os conhecidos como os modelos de passageiros de curta duração.

A construção de carro, sendo de um progresso relativamente rápido, que são os modelos de passageiros de curta duração, os conhecidos como os modelos de passageiros de curta duração.

FOOT-BALL

Para além a inauguração de fábrica de jogos especialmente para o futebol de campo de Togo O. P., das

Indústrias de Montevideo, em 1934, a fábrica de jogos especialmente para o futebol de campo de Togo O. P., das

Indústrias de Montevideo, em 1934, a fábrica de jogos especialmente para o futebol de campo de Togo O. P., das

Indústrias de Montevideo, em 1934, a fábrica de jogos especialmente para o futebol de campo de Togo O. P., das

Indústrias de Montevideo, em 1934, a fábrica de jogos especialmente para o futebol de campo de Togo O. P., das

Indústrias de Montevideo, em 1934, a fábrica de jogos especialmente para o futebol de campo de Togo O. P., das

Indústrias de Montevideo, em 1934, a fábrica de jogos especialmente para o futebol de campo de Togo O. P., das

Indústrias de Montevideo, em 1934, a fábrica de jogos especialmente para o futebol de campo de Togo O. P., das



Uma das salas de montagem de carros

Escuelas libres

Impen laudables. — Los fines de un buen tiempo, en cualquier momento de la vida, es una gran fuerza a medida de la esperanza. Deven en estos tiempos.

En cualquier de la vida, es una gran fuerza a medida de la esperanza. Deven en estos tiempos. En cualquier de la vida, es una gran fuerza a medida de la esperanza. Deven en estos tiempos.

En cualquier de la vida, es una gran fuerza a medida de la esperanza. Deven en estos tiempos. En cualquier de la vida, es una gran fuerza a medida de la esperanza. Deven en estos tiempos.

En cualquier de la vida, es una gran fuerza a medida de la esperanza. Deven en estos tiempos. En cualquier de la vida, es una gran fuerza a medida de la esperanza. Deven en estos tiempos.

Democ.

AGENTES QUE COMPLETAN ESTE MES DE UNOS DE SERVICIO



Santiago Basso
 1911-1912
 1913-1914
 1915-1916



José María Basso
 1917-1918
 1919-1920
 1921-1922



Jorge de Mayo
 1923-1924
 1925-1926
 1927-1928



Joaquín Basso
 1929-1930
 1931-1932
 1933-1934

Actos dignos de elogio

A División Social comete un primer procedimiento en San Alberto Barrios, inaugurando en Mérida P., por los estados que a la medida que en el de Octubre último se dio un trabajo de trabajo organizado como una forma de la vida P., se propusieron en un primer momento.

El trabajador Alberto Barrios, con la ayuda de la división de trabajo que a medida de la vida, se dio un trabajo de trabajo organizado como una forma de la vida P., se propusieron en un primer momento.

En Octubre último, por medio de un trabajo organizado, a la medida que en el de Octubre último se dio un trabajo de trabajo organizado como una forma de la vida P., se propusieron en un primer momento.

apenas com o pessoal de cá que se compo-
deu de: Alameda do Cordeiro, Manoel José
Eduardo Soares.

Associação de grandes do Instituto Profissional

Forma provisória por intermédio do Ministério
em 1.º e 2.º lugar, sem exames para sub-stituição
de membros, constituída em: António Costa, con-
stituinte; e substituídos: Joaquim Dias e
António Lopes.

Associação dos Escultores

constituição

Membros de 1.º Sub-Grupo de 10.º Grupo:
Dr. Celso Soares Caldeira.

Associação

Membros de 1.º Grupo: João José de Car-
valho Fernandes.

DE 2.º GRUPO

Associação: Manoel Joaquim de Sousa.

Associação em Junho

constituição

DE 1.º GRUPO

Membros de 1.º Gr.: Vitor Manoel de Sousa,
António Gonçalves Felgueiras, António da Silva
e Sousa, João Marques dos Reis, Ynglio
Eduardo Mendes, João Manoel Coelho Pereira,
etc., José Joaquim Soares, João Baptista, José
das Neves Silva, Luís António Lopes, João
Gomes Costa, Manuel Augusto Salvador, Ma-
noel António Gonçalves, Roberto de Espinho
Sousa, Nuno Gomes Pereira, Mário Mendes
de Sousa, António da Costa, Carlos Mendes
Caldeira, António Domingos Pereira, Alfredo de
Almeida Santos, António Maria Ferreira, An-
tónio Francisco Oliveira, José da Fonseca
Ferreira de Sousa, António Duarte Barreirinha,
Santos Domingos Fernandes, António
Rodrigues Soares, José Dias, António de Fer-
reira e Silva, José Soares Leitão, António Ro-
drigues Ribeiro, José Paulo dos Reis, José
Alfonso da Silva, Joaquim António Pereira,
Eduardo Faria Reis, António Francisco Rodri-
gues Soares, António Alves de Costa Alentejano,

António da Silva Santos, José Faria Santos,
Manoel da Silva, Joaquim Fernandes Pereira,
Mário Fernandes da Costa, António Costa de
Costa, Nuno António da Silva, António da
Silva Mendes, José Rodrigues Pereira, António
da Silva Costa, José Soares, João Francisco
Baptista, Manuel Ynglio Fernandes, António
Francisco Gonçalves, Manoel Ferreira Soares,
Joaquim Luís Pereira, José Mendes de Car-
valho, José Maria Mendes de Almeida, Rodrigo
Telhado, José de Oliveira e Silva, António Gon-
çalves de Oliveira, António Mendes, Manoel
José Rafael Soares, José Filipe Silva, Carlos
Gomes Valério, José António Oliveira, Antó-
nio Rodrigues Botelho, António Alves de
Carvalho, António Manuel, José de São João
da Cruz Soares, Alfredo Rodrigues Marques,
Mário Gomes Caldeira, Filipe Fernando Ri-
beiro, José Almeida de Figueiredo, António
Alves de Sá, Manuel Augusto Gonçalves,
Manoel Dias Reis, João Soares Baptista, Ma-
noel Augusto Soares, António da Silva, José
Costa, Manoel Mendes de Carvalho, António
Domingos Ferreira Pereira, Alfredo dos Santos
Mendes, Manuel de Sousa Mendes, António
Rodrigues Alves, António Mendes Mendes, José
Manoel Soares, Manoel da Silva Pinto, José
Alfredo Rodrigo Marques, Manoel Soares José,
José Ferreira, Joaquim Figueira, Nélso Costa,
Manoel Dias dos Santos, Alfredo de Costa
Santos, António Dias de Sousa e José Augusto
da Silva.

Associação: Manuel da Silva Mendes, Antó-
nio Almeida de Sousa, Joaquim Faria Mendes,
António de Oliveira Soares, António Valente
Pereira, Carlos Mendes, António Lisboa Si-
lveira, Joaquim Dias Leitão, António de Freitas,
João Soares Pereira Mendes, António Rodrigues
de Sousa, Joaquim de Costa Pereira, António
Reis, António Mendes de Aguiar, Joaquim de
Ferreira Almeida, António de Sousa, António
Rodrigues, Luís António, João de Costa Pereira,
Mário Baptista e Elias Rodrigues Mendes.

Membros de 1.º Gr.: João Soares Costa

Associação de 2.º Gr.: João Manoel Soares
Fernandes.

Associação de 1.º Gr.: Miguel da Silva
Mendes, Joaquim António Soares e Manoel
Lopes.

Propostas em Junho

até o dia 6

seguinte

A sub-impeller: Yvonne Marie Ribeiro.

A classe de 1.^o al.: Marcelino Mendes Neto e Francisco José dos Santos.

A classe de 2.^o al.: Francisco de Paula Mendes Soares.

A classe de 3.^o al.: Heliana Duarte Limação, José Francisco Baptista, João Domingos de Oliveira Marques e Antônio Duarte Mendes.

A turma de 1.^o al.: Manoel Pereira, Antônio da Silva Silva, Silvestre Francisco dos Reis, João José Romualdo Marques, Raul de Oliveira Mendes, Manoel Francisco da Veiga, Genivaldo Dias Mendes, Edilso Paulo de Moura, Antônio Dias da Costa, Antônio Manoel de Araújo Miranda, Fernando Gomes de Miranda Neto, José Soares de Magalhães, Nelson dos Santos Pereira de Silva, Agostinho de Freitas, Genivaldo Lopes de Silva, Alberto Romualdo Pereira Mendes, José Augusto Pereira, Manoel dos Reis Mello, José Nóbilio Silva Carneiro, Leonardo José Fogaça, Mário Chaves de Moraes, Renato Luís Rocha, Adão dos Santos Pereira, João Gonçalves de Carvalho e Valdemir Sousa Neto.

A turma de 2.^o al.: Fátima-Fulgênia de Silva Oliveira, José Maria Pereira Figueira, Antônio da Silva, José Augusto Gomes Pereira, Fernando Teixeira de Costa, José Baptista dos Santos, Augusto Soares Baptista, Joaquim de Lima, Antônio Vieira, José Antônio Martins, José Antônio Mendes Neto, Rauldo Pinheiro e José Augusto Lopes.

A subclasse principal: David de Almeida Costa.

A subclasse de 1.^o al.: Francisco Paulo Duarte e João Miguel Rodrigues.

A subclasse de 2.^o al.: Alberto dos Reis e Costa, Joaquim de Silva, Silvestre dos Santos e Manoel Mendes.

A quarta turma de 1.^o al.: João Neto, Antônio Silva Soares, José Martins de Lima, José Roberto de Souza, João de Paiva, César Mar-

celo de Almeida, Manoel Joaquim Gomes Júnior, João Soares e Joaquim Costa.

A quinta turma de 2.^o al.: Francisco Silva, Armando Sousa Soares, Antônio Mendes Sampaio, Leonardo Teixeira, João de Silva, João Paulo, José Rodrigues Teixeira, José de Sousa, Antônio Augusto Pinheiro, Joaquim Figueira, Adalberto de Silva, Roberto Soares Marques, José Rodrigues, Manoel Gonçalves Mendes, José Gonçalves Neto, Henrique de Francisco Pereira, Joaquim Pereira de Almeida, Antônio Soares Mendes, José de Figueira, Álvaro de Almeida, Flávio Teixeira de Silva, Antônio José Tava, Armando Damasceno, Carlos Teixeira Sampaio, Pedro Francisco, José da Luz, José Gomes de Figueira, Álvaro Barbosa Sampaio, Alberto Francisco Soares, Joaquim Manuel, Fortunato de Figueira, José de Silva, Antônio Gabriel José Coelho, Manoel de Deus Marques, José Antônio Teixeira, Francisco Pereira Neto, Miguel Francisco Chaves, Álvaro dos Santos Cordeiro, Manoel Soares, Antônio Augusto de Oliveira e Álvaro Figueira.

A turma de 1.^o al.: Paulo de Silva.

A 6.^o de 2.^o al.: Manoel Martins.

A turma de 3.^o al.: Maria Teófilo, Maria Luiza Oliveira Neto, Aracelis Assis Martins e Maria de Luz Melo Marinho.

Reformas

de classes

Manoel Silva de Silva Neto, Coordenador principal.

Antônio de Silva, Secretário.

José Francisco, Assessoria.

Francisco Sérgio, Assessoria.

Maria Clara, Contábil.

Relações de turmas

Para:

Turmas de 1.^o al.: 04 subclasse de 1.^o classe, 03 subclasse de 2.^o classe e João Antônio Duarte.

Turmas de 2.^o al.: 05 turma de 2.^o classe, Antônio Eduardo Duarte.

Exaltados

Todos a esquerda e alinhados ao lado de Doméstico Leite, dos seguintes nomes:

† **Paul Silva**, Engenheiro de 1.^o classe do Serviço de Meteorologia.

Admitido como professor de contabilidade em 20 de Fevereiro de 1935, foi promovido a cargo próprio de 1.^o classe em 1 de Janeiro de 1936.

† **Alberto de Freitas**, Doutor de 1.^o classe em Contabilidade.

Admitido como Intendente em 20 de Março de 1931, foi promovido segundo em 1 de Junho de 1937 e Terceiro de 1.^o classe em 1 de Janeiro de 1938.

† **Francisco Rodrigues**, Fiel de 1.^o classe em Lotaria II.

Admitido como carregador em 20 de Agosto de 1932, foi promovido a fiel de 1.^o classe em 1 de Janeiro de 1934.

† **João Paulo**, Guardalivre de 1.^o classe em 1.^o Classeamento.

Admitido como carregador em 21 de Agosto de 1932, foi promovido a guarda-leite de 1.^o cl. em 1 de Janeiro de 1935.

† **Alcides de Almeida**, Limpador de máquinas. Admitido como limpador de máquinas em 20 de Março de 1934.

† **Alcides Maria dos Passos**, Limpador de máquinas.

Admitido como carregador em 20 de Junho de 1933.

† **Armando Fernandes**, Engenheiro de 1.^o cl. Admitido como engenheiro auxiliar em 7 de Setembro de 1937, ganhou grau e qualificação como engenheiro de 1.^o classe em 1 de Setembro de 1938.

† **Paulo Marques**, Assessor de distrito. Admitido como assessor em 1 de Fevereiro de 1935.

† **João Pedro Alves**, Assessor de distrito. Admitido como assessor de distrito em 1 de Fevereiro de 1935.

† **Manoel Mendes de Sá**, Assessor de distrito.

Admitido como auxiliar em 14 de Dezembro de 1933.

† **Marão de Camargo**, Guarda de distrito. Admitido como guarda de distrito em 21 de Novembro de 1935.



† **Paul Silva**
Engenheiro de 1.^o classe



† **Alberto de Freitas**
Doutor de 1.^o classe



† **Manoel Mendes de Sá**
Assessor de distrito



† **Paulo Marques**
Assessor de distrito

ARMAZENS DE VIVERES

OS AGENTES QUE SE ABASTECEM DOS ARMAZENS DE VIVERES:

- compram de melhor qualidade;
- realizam uma economia;
- concorrem para a sua Caixa de Reformas e Pensões.

TABELA DE PREÇOS NO MÊS DE FEVEREIRO DE 1932

| Quantidade | Nome | Preço | Quantidade | Nome | Preço |
|------------|--------------------|-------|------------|------------------------|--------|
| 1 kg | Arroz Branco | 1,000 | 1 kg | Café | 4,000 |
| 1 kg | " Comum | 1,000 | 10 kg | Chocolado amargo | 10,000 |
| 1 kg | " Superior | 1,000 | 1 kg | Doce de leite | 1,500 |
| 1 kg | " Fin | 1,000 | 1 kg | " à base | 1,000 |
| 1 kg | " Branco | 1,000 | 1 kg | Farinha | 1,000 |
| 1 kg | " De 1.ª | 1,000 | 1 kg | Feijão Branco | 1,000 |
| 1 kg | " " | 1,000 | 1 kg | " amarelo | 1,000 |
| 1 kg | " De 2.ª | 1,000 | 1 kg | " verde | 1,000 |
| 1 kg | " De 3.ª | 1,000 | 1 kg | " pimentado | 1,000 |
| 1 kg | " De 4.ª | 1,000 | 1 kg | " Trigo | 1,000 |
| 1 kg | " De 5.ª | 1,000 | 1 kg | " amarelo | 1,000 |
| 1 kg | " De 6.ª | 1,000 | 1 kg | " verde | 1,000 |
| 1 kg | " De 7.ª | 1,000 | 1 kg | " pimentado | 1,000 |
| 1 kg | " De 8.ª | 1,000 | 1 kg | " Trigo | 1,000 |
| 1 kg | " De 9.ª | 1,000 | 1 kg | " amarelo | 1,000 |
| 1 kg | " De 10.ª | 1,000 | 1 kg | " verde | 1,000 |
| 1 kg | " De 11.ª | 1,000 | 1 kg | " pimentado | 1,000 |
| 1 kg | " De 12.ª | 1,000 | 1 kg | " Trigo | 1,000 |
| 1 kg | " De 13.ª | 1,000 | 1 kg | " amarelo | 1,000 |
| 1 kg | " De 14.ª | 1,000 | 1 kg | " verde | 1,000 |
| 1 kg | " De 15.ª | 1,000 | 1 kg | " pimentado | 1,000 |
| 1 kg | " De 16.ª | 1,000 | 1 kg | " Trigo | 1,000 |
| 1 kg | " De 17.ª | 1,000 | 1 kg | " amarelo | 1,000 |
| 1 kg | " De 18.ª | 1,000 | 1 kg | " verde | 1,000 |
| 1 kg | " De 19.ª | 1,000 | 1 kg | " pimentado | 1,000 |
| 1 kg | " De 20.ª | 1,000 | 1 kg | " Trigo | 1,000 |
| 1 kg | " De 21.ª | 1,000 | 1 kg | " amarelo | 1,000 |
| 1 kg | " De 22.ª | 1,000 | 1 kg | " verde | 1,000 |
| 1 kg | " De 23.ª | 1,000 | 1 kg | " pimentado | 1,000 |
| 1 kg | " De 24.ª | 1,000 | 1 kg | " Trigo | 1,000 |
| 1 kg | " De 25.ª | 1,000 | 1 kg | " amarelo | 1,000 |
| 1 kg | " De 26.ª | 1,000 | 1 kg | " verde | 1,000 |
| 1 kg | " De 27.ª | 1,000 | 1 kg | " pimentado | 1,000 |
| 1 kg | " De 28.ª | 1,000 | 1 kg | " Trigo | 1,000 |
| 1 kg | " De 29.ª | 1,000 | 1 kg | " amarelo | 1,000 |
| 1 kg | " De 30.ª | 1,000 | 1 kg | " verde | 1,000 |

Os preços do arroz, café, farinha de trigo, feijão, açúcar, óleo e outros os destinados ao consumo dos dependentes de regimes honorários.

Esses preços serão reajustados e alterados sempre que os preços de mercado, incluindo as condições de mercado.

Uma das vantagens desses serviços ao dependentes de Víveres é o facto de não se serem cobrados taxas ou estabelecimentos suplementares e a não serem cobrados impostos, taxas, taxas para obter, copiar ou fazer cópias, mantendo-se por isso os preços inferiores aos de mercado.

Os preços de abastecimento de dependentes de Víveres, com o que constitui condição para a propiedade de sua Caixa de Reformas e Pensões que representa o fator de vida e a sua saúde física.