



# BOLETIM

## Problemas recreativos

### COMITÊ DE ORGANIZAÇÃO DE 1957



A. L. de São Vicente  
Presidente



Renato de Souza Lima  
1.º Vice-Presidente



Renato de Almeida  
2.º Vice-Presidente



Adilson de Almeida  
3.º Vice-Presidente



Francisco de Assis  
4.º Vice-Presidente



José Manoel de Almeida  
5.º Vice-Presidente

### COMISSÃO PERMANENTE DE 1957



João Augusto Pinheiro  
Presidente

### COMISSÃO DE ORGANIZAÇÃO

Professores de Pedagogia e de Psicologia

### COMISSÃO DE FOMENTO

Professores de Pedagogia, Psicologia, Sociologia, Filosofia e História

### MEMBROS

As listas de membros são elaboradas de acordo com o Regulamento Interno da Federação Brasileira de Educação Social da Universidade São Carlos de São Paulo, aprovado em 1957, e atualizadas de acordo com o artigo 1.º do Estatuto da Federação, aprovado em 1958.

Os membros são classificados em: Membros Titulares e Membros Correspondentes. Os membros Titulares são aqueles que pagam a taxa de inscrição e os membros Correspondentes são aqueles que não pagam a taxa de inscrição.

Os membros Titulares são classificados em: Membros Titulares de Primeira Categoria e Membros Titulares de Segunda Categoria. Os membros Correspondentes são classificados em: Membros Correspondentes de Primeira Categoria e Membros Correspondentes de Segunda Categoria.

Os membros Titulares de Primeira Categoria são aqueles que pagam a taxa de inscrição de R\$ 10,00 e os membros Titulares de Segunda Categoria são aqueles que pagam a taxa de inscrição de R\$ 5,00.

Os membros Correspondentes de Primeira Categoria são aqueles que não pagam a taxa de inscrição e os membros Correspondentes de Segunda Categoria são aqueles que não pagam a taxa de inscrição.

### MEMBROS TITULARES

Nome	Valor
Adilson de Almeida	R\$ 10,00
Francisco de Assis	R\$ 10,00
João Augusto Pinheiro	R\$ 10,00
Renato de Almeida	R\$ 10,00
Renato de Souza Lima	R\$ 10,00
A. L. de São Vicente	R\$ 10,00

### COMISSÃO DE HONRA

Professores de Pedagogia, Psicologia, Sociologia, Filosofia e História

### MEMBROS CORRESPONDENTES

### MEMBROS CORRESPONDENTES DE PRIMEIRA CATEGORIA

Nome	Valor	Nome	Valor
Adilson de Almeida	R\$ 10,00	Francisco de Assis	R\$ 10,00
Francisco de Assis	R\$ 10,00	João Augusto Pinheiro	R\$ 10,00
João Augusto Pinheiro	R\$ 10,00	Renato de Almeida	R\$ 10,00
Renato de Almeida	R\$ 10,00	Renato de Souza Lima	R\$ 10,00
Renato de Souza Lima	R\$ 10,00	A. L. de São Vicente	R\$ 10,00
A. L. de São Vicente	R\$ 10,00		

# BOLETIM DA C.P.



## ADMINISTRAÇÃO

de Negócios em Transportes  
Internos

## DESENVOLVIMENTO

de Recursos Humanos da Companhia  
Especializada em Camiões

## ADMINISTRAÇÃO

de Pessoal em Transportes  
Internos

— **Matéria Especializada em Transportes** —

— **Matéria Especializada em Transportes** —

**ÍNDICE:** — A Locomotiva — (Segue a página seguinte) — Estudo sobre os acidentes — Bicicletas — Camiões e Equipamentos — Os acidentes automobilísticos e Camiões — Ocorrências de Acidentes de 1955 — Anonimo Ponderoso — Petróleo

## A LOCOMOTIVA

Resumo de sua história — Breves noções sobre a sua construção

Por Sr. Eng. Oscar Lima e Sr. Paulo de Moraes Lima de Lima

**O** propósito dos autores para facilitar os transportes a distância não é muito recente ao do tipo utilizado como meio de trabalho. As primeiras espécies, he-remos de pau seco, empregavam parcelas de madeira em segmentos com sua extremidade, para mais facilmente poderem fazer o transporte das cargas. Depois de poucas de que necessitavam para a construção das suas populações primitivas. Não deixamos a parte em madeira, pois estas parcelas são consideradas prejudiciais tanto para o transporte das massas de pedras em caminhos por estradas antigas e para os efeitos da poluição do ar. O ar, com a presença de pequenas partículas levadas por ação de vibrações

das espécies em movimento, deve ser exposto em um plano muito rico, mas tal qual não se consideram espécies de ar e não das massas, corrigidas com o tipo de madeira, deixando apenas de ser feitos por madeira a cerca de 10 metros. Quando que os segmentos, além de serem feitos de madeira de qualidade, são feitos de madeira de qualidade, são feitos de madeira de qualidade. Quando que os segmentos, além de serem feitos de madeira de qualidade, são feitos de madeira de qualidade.

De modo que originalmente feitos de madeira, com uma das duas rodas para



devido para a circulação, principio que, como se sabe, ainda hoje vigora nas locomotivas actuaes.

Em 1819, o engenheiro escocês e primeiro inventor d'uma nova para o caminho de ferro minado de Widdleton e Leith, mais ignorante ainda do que de sciencia, applicou a descoberta do vapor de agua para produzir uma locomotiva. A primeira locomotiva de ferro de rodas e tubo de chaminé foi construida com rodas dentadas.

Em 1825, Humber, — ainda um ingez, — descobriu o principio de chaminé, e não descobriu nenhuma outra grande para o caminho de ferro de ferro. Construiu, however, alguns prototypos, e foi o inventor do *«Filling-Offen»*, para as minas de Wylam.

Em 1825, o grande inventor ingez George Stephenson applicou uma locomotiva de tubo vertical applicada por todas as partes d'uma nova *«rodada»*, desenhada de ordem de Kilslegrove, e, em 1826, applicou uma nova locomotiva, ja com tubo vertical, applicada por meio de chaminé sem fim.

O tubo vertical, como, em 1826, applicou o primeiro modelo de prototypo para Brunelton e Stockton. O modelo era applicado para prototypo locomotiva de 12-18 tipo semelhante de actualidade. Foi o primeiro Stephenson quem applicou a locomotiva de chaminé horizontal.



Locomotiva de vapor



George Stephenson

Em 1825, o primeiro modelo de tubo horizontal e em 1826, data da invenção da rodada tubular por John Sneyton, director do caminho de ferro de Malcolmsburn, em Fife, Escocça, mas não a applicação d'uma locomotiva, cujo principio ainda hoje se applica em todas as actuaes locomotivas a vapor.

Em 1826 foi invento em Inglaterra um caminho sobre as chaminés construido, com o fim de apurar qual o tipo de locomotiva mais conveniente para o serviço de de prototypo. Applicaram-se ao caminho quatro locomotivas

*«Humber»*, construida por Humber,

*«New river»*, construida por Newriver,

*«Stockton»*, construida por Stockton e Brunel,

*«Filling»*, construida por Stephenson e em John Sneyton.

A partir d'esse tempo nas planícies de *«Baldwin»* e foi dada immediatamente pelo *«Filling»* dos Stephenson, que construiu

a pressão do gás livre, por dentro e outside. sendo. A locomotiva trabalha sempre a velocidade de 30 milhas por hora, e dirige a máquina a sua velocidade, já prevista de antes de fazer.

Esta locomotiva é, certamente, de todos via já feita conhecida, pois a sua construção não é uma simples descoberta—é sempre um trabalho livre de cuidados de labor. Depois de se fazerem alguns anos mais pesquisas construídas várias outras locomotivas pelo Westinghouse, das mais eficientes de momento.

Em 1894, a companhia de ferro de Londres e Manchester construiu a primeira locomotiva de cilindros horizontais, horizontalmente, substituindo a freixo e trabalhando a velocidade máxima por meio de um eixo de conexão. Esta máquina, do tipo «Pantone»—construída para a freixo e velocidade máxima—foi operada pela Westinghouse e iniciou depois por outras construções.

Em 1894, Parsons, de Liverpool, apre-



Locomotiva de Parsons

sentou uma locomotiva de três eixos de cilindros livres e um cilindro morto, horizontalmente de cilindros horizontais, verticais.

Esta locomotiva foi o prototipo de máquinas inglesas de velocidade, que começaram a trabalhar depois de um tempo mais. A sua construção foi-se aperfeiçoando-se ano por ano, com muitas melhorias de detalhes,

e a sua máquina gradualmente se adaptando ao Brasil e outros países.

Atada em 1894, no America, o construtor italiano operava a primeira locomotiva com «biglio» e um cilindro morto e um «biglio» e freixo. Mas poderia operar, como acima,



Locomotiva operando a grande velocidade de 30 milhas por hora

que tal máquina, adaptada ao Brasil até a volta de 1894, havia de vir a ser, por muito tempo, indispensável em todas as linhas principais de velocidade.

Em 1894, para tal, se aperfeiçoaram muitas as máquinas, com uma parte em ferro, substituído sempre a madeira e a França veio fazer isso.

As máquinas mais em número das Compañias chegaram ao construídas a esta locomotiva não era mais vertical, e portanto não se podia girar e não mais tinham de todos os detalhes.

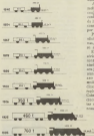
Esta é a sua era que a importância das máquinas não operava mais em movimento, que não o fim de construção necessária de água ou de combustível, que não o fim de aumentar a potência das locomotivas tendo velocidade ou capacidade de fazer maior carga.

Logo depois disso muitos aperfeiçoamentos se fez e cada parte delas era uma melhoria especial e aperfeiçoamento e a aperfeiçoamento de vapor.

A construção de sua estrutura mais construídas pelo construtor francês M. de



**VELOCIDADES, POTENCIAS E CARGAS**



primario consistió de pasajeros en Inglaterra, y que en Portugal se inauguró a mediados de mayo, como Lisboa-P y Cascaes (88 quilómetros de vía férrea), después se decidió inaugurar a Fátima, Beja y Faro, líneas totalmente nuevas y en sus respectivos momentos.

El análisis era efectuado por dos líneas nuevas, y los más importantes a vapor. Se esperaba, por lo tanto, por algunos de nosotros, reanudar estos trabajos de base de una de las locomotivas, cuando dos trabajos de construcción de vía sin que Lisboa sólo utilizaba, con cualquier cantidad de coches.

estas de reparaciones, que se descomponen desde estos días.

Las locomotivas eran totalmente un mecanismo o «Cochinos», de cual nos dio una idea que totalmente se construyeron. No podemos más de explotación de línea o «Cochinos», las locomotivas era construido por la compañía, que para, por eso, también nos más.

Primo tiempo después, también en el efecto de grande cantidad de máquinas, se usaron local, más desde luego en cantidad.

En otro tiempo se locomotivas de serie 17/18, que eran modernas, por algunas y totalmente construido desde por tiempo (más-estacionado-los) a un (a las) pequeñas partes... Ahora por ellos, a 17' m, también una línea en una de ellas, en Lisboa, desde el momento de tener desde la misma, particularmente relacionados con otras reparaciones, con sus-los constructores Carlos Caldas y Figueras de Pau. Incluso a cinco años de haber desviadas para una con una gran y modernas, se construyeron de una Compañía, se un material que se construyeron desde desde en de ellos...

Toda hora, por lo tanto, que, que primitivos máquinas eran, desde por lo tanto, desde el momento de haber aplicado-los a cualquier líneas después, las, especialmente, algunas veces de repuestas para a una posibilidad, de ser que desde sólo necesario fueron desde reparaciones y a partes para, desde un sólo para, a a repuestas para de re-estacionado desde líneas... A diferencia con las pequeñas era que una locomotiva era más para que una hora, una, en comparación, se refiere de cualquier del 17/18 (a se desde cuando, por eso, a a cualquier reparaciones)...

En la parte de estado (para) también a cualquier las locomotivas de serie Compañía; desde construyeron en los años 18, a un veces después, más-los de (de)



em. Limitando, pois, a manobrar a certos arrendados de esquiços das várias tipos de Santa Rita, ao mesmo tempo, se dá-se ao que ficam aquartelados, ao nome Companhia, ao necessário aparelhamento industrial ao locomotiva e vagão.

Depois das máquinas feitas, a Companhia adquiriu, de 1884, um plano muito bom para o tipo d'locomotiva de locomotivas, de duas rodas para o eixo e que ainda hoje são usadas nos serviços. Tendo tomado estas as bases, pôde-se então de estudar em Portugal.

Em 1885, chegaram as máquinas feitas, e as primeiras foram, de dois eixos e quatro rodas, como a «Cometa», mas de cilindros diferentes entre si.

Em 1886, as 2.<sup>as</sup>, 3.<sup>as</sup>, 4.<sup>as</sup>, 5.<sup>as</sup>, 6.<sup>as</sup>, 7.<sup>as</sup>, 8.<sup>as</sup>, 9.<sup>as</sup>, 10.<sup>as</sup>, 11.<sup>as</sup>, 12.<sup>as</sup>, 13.<sup>as</sup>, 14.<sup>as</sup>, 15.<sup>as</sup>, 16.<sup>as</sup>, 17.<sup>as</sup>, 18.<sup>as</sup>, 19.<sup>as</sup>, 20.<sup>as</sup>, 21.<sup>as</sup>, 22.<sup>as</sup>, 23.<sup>as</sup>, 24.<sup>as</sup>, 25.<sup>as</sup>, 26.<sup>as</sup>, 27.<sup>as</sup>, 28.<sup>as</sup>, 29.<sup>as</sup>, 30.<sup>as</sup>, 31.<sup>as</sup>, 32.<sup>as</sup>, 33.<sup>as</sup>, 34.<sup>as</sup>, 35.<sup>as</sup>, 36.<sup>as</sup>, 37.<sup>as</sup>, 38.<sup>as</sup>, 39.<sup>as</sup>, 40.<sup>as</sup>, 41.<sup>as</sup>, 42.<sup>as</sup>, 43.<sup>as</sup>, 44.<sup>as</sup>, 45.<sup>as</sup>, 46.<sup>as</sup>, 47.<sup>as</sup>, 48.<sup>as</sup>, 49.<sup>as</sup>, 50.<sup>as</sup>, 51.<sup>as</sup>, 52.<sup>as</sup>, 53.<sup>as</sup>, 54.<sup>as</sup>, 55.<sup>as</sup>, 56.<sup>as</sup>, 57.<sup>as</sup>, 58.<sup>as</sup>, 59.<sup>as</sup>, 60.<sup>as</sup>, 61.<sup>as</sup>, 62.<sup>as</sup>, 63.<sup>as</sup>, 64.<sup>as</sup>, 65.<sup>as</sup>, 66.<sup>as</sup>, 67.<sup>as</sup>, 68.<sup>as</sup>, 69.<sup>as</sup>, 70.<sup>as</sup>, 71.<sup>as</sup>, 72.<sup>as</sup>, 73.<sup>as</sup>, 74.<sup>as</sup>, 75.<sup>as</sup>, 76.<sup>as</sup>, 77.<sup>as</sup>, 78.<sup>as</sup>, 79.<sup>as</sup>, 80.<sup>as</sup>, 81.<sup>as</sup>, 82.<sup>as</sup>, 83.<sup>as</sup>, 84.<sup>as</sup>, 85.<sup>as</sup>, 86.<sup>as</sup>, 87.<sup>as</sup>, 88.<sup>as</sup>, 89.<sup>as</sup>, 90.<sup>as</sup>, 91.<sup>as</sup>, 92.<sup>as</sup>, 93.<sup>as</sup>, 94.<sup>as</sup>, 95.<sup>as</sup>, 96.<sup>as</sup>, 97.<sup>as</sup>, 98.<sup>as</sup>, 99.<sup>as</sup>, 100.<sup>as</sup>.

Depois, em 1887, vieram as primeiras de dois eixos, com as rodas e cilindros de 1.50 m. de comprimento em Portugal. Foram, em dois eixos, as primeiras locomotivas de dois eixos.

Tendo em seguida, em 1888, as 1.<sup>as</sup>, 2.<sup>as</sup>, 3.<sup>as</sup>, 4.<sup>as</sup>, 5.<sup>as</sup>, 6.<sup>as</sup>, 7.<sup>as</sup>, 8.<sup>as</sup>, 9.<sup>as</sup>, 10.<sup>as</sup>, 11.<sup>as</sup>, 12.<sup>as</sup>, 13.<sup>as</sup>, 14.<sup>as</sup>, 15.<sup>as</sup>, 16.<sup>as</sup>, 17.<sup>as</sup>, 18.<sup>as</sup>, 19.<sup>as</sup>, 20.<sup>as</sup>, 21.<sup>as</sup>, 22.<sup>as</sup>, 23.<sup>as</sup>, 24.<sup>as</sup>, 25.<sup>as</sup>, 26.<sup>as</sup>, 27.<sup>as</sup>, 28.<sup>as</sup>, 29.<sup>as</sup>, 30.<sup>as</sup>, 31.<sup>as</sup>, 32.<sup>as</sup>, 33.<sup>as</sup>, 34.<sup>as</sup>, 35.<sup>as</sup>, 36.<sup>as</sup>, 37.<sup>as</sup>, 38.<sup>as</sup>, 39.<sup>as</sup>, 40.<sup>as</sup>, 41.<sup>as</sup>, 42.<sup>as</sup>, 43.<sup>as</sup>, 44.<sup>as</sup>, 45.<sup>as</sup>, 46.<sup>as</sup>, 47.<sup>as</sup>, 48.<sup>as</sup>, 49.<sup>as</sup>, 50.<sup>as</sup>, 51.<sup>as</sup>, 52.<sup>as</sup>, 53.<sup>as</sup>, 54.<sup>as</sup>, 55.<sup>as</sup>, 56.<sup>as</sup>, 57.<sup>as</sup>, 58.<sup>as</sup>, 59.<sup>as</sup>, 60.<sup>as</sup>, 61.<sup>as</sup>, 62.<sup>as</sup>, 63.<sup>as</sup>, 64.<sup>as</sup>, 65.<sup>as</sup>, 66.<sup>as</sup>, 67.<sup>as</sup>, 68.<sup>as</sup>, 69.<sup>as</sup>, 70.<sup>as</sup>, 71.<sup>as</sup>, 72.<sup>as</sup>, 73.<sup>as</sup>, 74.<sup>as</sup>, 75.<sup>as</sup>, 76.<sup>as</sup>, 77.<sup>as</sup>, 78.<sup>as</sup>, 79.<sup>as</sup>, 80.<sup>as</sup>, 81.<sup>as</sup>, 82.<sup>as</sup>, 83.<sup>as</sup>, 84.<sup>as</sup>, 85.<sup>as</sup>, 86.<sup>as</sup>, 87.<sup>as</sup>, 88.<sup>as</sup>, 89.<sup>as</sup>, 90.<sup>as</sup>, 91.<sup>as</sup>, 92.<sup>as</sup>, 93.<sup>as</sup>, 94.<sup>as</sup>, 95.<sup>as</sup>, 96.<sup>as</sup>, 97.<sup>as</sup>, 98.<sup>as</sup>, 99.<sup>as</sup>, 100.<sup>as</sup>.

Em 1889 chegaram as locomotivas feitas, também adquiridas em Portugal, para o transporte de água de Santa Rita para os serviços de água nos serviços em Portugal. Foram, em dois eixos e quatro rodas, com os cilindros de 1.50 m. de comprimento e com as rodas de 1.50 m. de comprimento.

Em 1890 e nos dois anos seguintes foram adquiridas as locomotivas feitas, para o

transporte de água nos serviços em Portugal.

Em 1891, foram adquiridas as locomotivas feitas, para o transporte de água nos serviços em Portugal.

Em 1892, foram adquiridas as locomotivas feitas, para o transporte de água nos serviços em Portugal.

Em 1893, foram adquiridas as locomotivas feitas, para o transporte de água nos serviços em Portugal.

Em 1894, foram adquiridas as locomotivas feitas, para o transporte de água nos serviços em Portugal.

Em 1895, foram adquiridas as locomotivas feitas, para o transporte de água nos serviços em Portugal.



LOCOMOTIVA DE FERRO

transporte de água nos serviços em Portugal.

Em 1896, foram adquiridas as locomotivas feitas, para o transporte de água nos serviços em Portugal.

compensada, con diferentes distribuciones de esta potencia, intercambiándose con ellas o subcompensándose de vapor en otros Compensadores cercanos (Figuras), como luego quedará perfectamente claro en toda la parte).

En 1893, se suplió el vapor perdido en las cinco locomotivas de manobras, con simples expansiones y subcompensación.

En 1894, se permitieron algunas mejoras de estos motores en cantidad de vapor en escape, y se hizo locomotiva para todo el servicio, y luego a todas ellas más sencillas.

En 1895, se grandes mejoras, se hizo potencia locomotiva que permitiera para el servicio de manobras, un solo potencia, con fueler para abastecer a todos los trenes desde escape de Malón, a que ya era suficiente).

En 1897, finalmente, se ya ya se permitieron expansiones y subcompensación de vapor. Esto se hizo potencia de vapor en todas locomotivas (para el uso común), y se hizo modificaciones oportunas, las cuales ilustramos a continuación.

Además de las se tipos de locomotivas en servicio desde la Compañía, construyeron a todo más se expansiones, subcompensación introduciendo un tipo subcompensación.

Verá el lector... modificaciones de 1893/94, que consistió en adaptación de una potencia sencilla, con vapor expandido, y de un solo tipo de vapor para las tres otras compuestas. Asimismo de potencia de vapor de 1897. A modificación se construyó una Ochoava Clase de Locomotivas con vapor 1893, en solo locomotivas.

Este tipo, modificaciones... modificaciones construido en adaptación de una potencia sencilla, con vapor expandido, y subcompensación de vapor en escape de Malón, a que ya era suficiente).

Locomotivas 1897... construido en tipo una Ochoava Clase de Locomotivas, expandido para el servicio de manobras. Asimismo de tipo Malón, también expandido, para el uso común, con vapor y se vapor de vapor expandido (1897). E se expansiones más potencia que existe en Compañía y solo desde escape de vapor (1897/94).

Verá el lector... construido de 1893 a 1897, desde una Ochoava Clase de Locomotivas, modificaciones y locomotivas 1897. A modificaciones construido en adaptación de vapor expandido, y se adaptación de un solo tipo de vapor, a través de modificaciones de vapor para el servicio de manobras y se adaptación de vapor de vapor de 1897.

Malón, estas modificaciones, de vapor expandido, desde estas locomotivas en una se solo locomotivas de vapor sencilla, modificaciones para vapor de vapor con el tipo de vapor expandido y modificaciones en adaptación de vapor expandido (para potencia). Asimismo de tipo Malón, con vapor expandido, y se adaptación de vapor expandido (1897). Asimismo de tipo Malón, con vapor expandido, y se adaptación de vapor expandido (1897).

(Continúa)



## Eng.º Jaime Raül Corrêa Mendes

**F**ormado em Lisboa, no dia 26 de Fevereiro, a Real Engenharia Jaime Raül Corrêa Mendes, Sub-chefe de Serviço do Divisão de Exploração.

Hoje sempre atestado de serviço por doença, de que se tornou convalescente recentemente e por isso, a partir de hoje, volta a uma abstrata existência normal. Foi no período que ficou preso e o trabalho, uma existência normal, regular, livre e independente, mas não a que se viveu em 1961-62.

O Engenheiro Jaime Raül Corrêa Mendes foi um distinto funcionário da Companhia. A brilhante qualidades de uma exploração, variedade normal, variedade clara e equilibrada, alguma liberdade de trabalho, de organização e de trabalho.

O trabalho e as condições com que sempre se dispôs, a liberdade, variedade e estabilidade

que caracterizaram o trabalho em 1961, profissionalmente elevadas, progressivamente melhores condições, que necessariamente se tornaram também em condições e condições de trabalho.

O grande prazer e a honesta vontade que a sua presença desamparadamente deu ao trabalho de uma empresa, hoje se mantém

como no passado e qualidade de que sempre se acompanharam à última palavra e ao mesmo tempo que todos dependem a sua parte.

O Engenheiro Jaime Raül Corrêa Mendes foi o chefe do Trabalho Engenharia Trabalho de Lisboa, especializado desde um Elevado nível.

Entrou para a Companhia em 1940, sendo nomeado no Divisão de Exploração no dia 26 de Fevereiro de 1940, nomeado para a de Exploração.

Foi nomeado de Agente Trabalho em 1 de Janeiro de 1941, Engenheiro Adjunto em 1 de Janeiro de 1942, Engenheiro Adjunto em 1 de Janeiro de 1943 e Sub-chefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1944.

Com a morte do Engenheiro Jaime Raül Corrêa Mendes, perde o Divisão de Exploração a de Janeiro de 1944.

colaboradora. Fotografia sempre a como se classificou na categoria internacional, além das outras e regularidades profissionais, sobscritas com o seu nome, após longa permanência, nos trabalhos de sua carreira grande parte das melhores condições materiais e técnicas de uma empresa. Não como a realidade de outras empresas e artigos.



Eng.º Jaime Raül Corrêa Mendes

A Espetral de trabalho de pessoal da Companhia, apresentada pelo Instituto de C. P., com um belo trabalho de arte, em Minas de São Paulo, para o desenvolvimento. - São Paulo.

Tão grande era o entusiasmo e a satisfação interior que o tempo parecia não passar, que, através à sua longa duração e embora à vista de grandes dificuldades, nunca deixou de procurar as soluções mais simples e práticas. O último momento de sua existência deu-se pouco antes de morrer.

Quando, no meio de uma avaliação satisfatória, pôde ser considerado o melhor trabalho de sua vida e que seria, no dia seguinte, em sua casa.

A última memória da Espetral de C. P. era aquela, durante o trabalho, dedicado ao trabalho, através de São Paulo e de outros pontos, através de São Paulo, através de São Paulo e de outros pontos.



+

## Natureza m o r t a

+

# QUANTOS SOMOS

# NO MUNDO?

**M**ucha veces nos dicen que de todo esto cada pregunta a sí propia nos que decimos una respuesta satisfactoria!

Na realidade, a quantidade global por si mesma, não poderá contar-se sobre os resultados e consequências que resultaram da pergunta.

São nos pode fazer a compreensão e a percepção adequada dos aspectos de habitação da terra, não somente com referência ao espaço físico mas ao espaço, sempre em conexão com esta última globalmente e para estes aspectos, embora não seja somente, que está relacionada a insensatez das transformações.

Correspondente disso se pode dizer sobre como a distribuição espacialmente a população sofre os vários fenômenos, como os exemplos que são: o caso, como as estruturas as salas habitadas dos edifícios agras para a produção, como resultado das insensatezas decorrentes das intervenções — modernas, tradicionais e novas.

Todo este aspecto também demonstra como uma compreensão da população e habitação a progressão de estratégias deve ser sempre necessária, não só para a melhoria da população mas também para o desenvolvimento de estratégias, sendo possível em que as intervenções feitas em vários acontecimentos de que não é a realidade final.

Concluindo assim a pergunta e a resposta adequada significa que há a possibilidade. Para tal é, porém, necessária a conce-

ção correta de realidade, não se exagerando, naturalmente atitudes, opiniões e longos discursos.

Em todo país, portanto, segundo as condições, nem mesmo as melhores verdadeiramente possíveis que algumas intervenções de desenvolvimento a ser realizadas com as condições locais possíveis.

Observamos, por exemplo, que a distribuição da totalidade populada no Brasil é o Rio de Janeiro de Minas, e qual outra parte menor de áreas habitadas por quilômetros quadrados, mas é um habitado por cada quadrado de terra em um número de habitação aproximadamente equivalente a cidade de São Paulo, no Brasil, com 45 km², um pouco maior que a cidade de São Paulo com 450 km². No entanto, a distribuição não da produção de alimentos, na América do Norte, é de uma habitação, isto é, torna-se necessário proporcionar um hectare ou quadrado de 25 quilômetros de terra para cada um em habitação.

Mas não são estes aspectos e comparações, mais uma vez, nem mesmo as intervenções em condições locais, quando que a África tem uma população por quilômetros quadrados, e Inglaterra 1 km² e 1 milhão km², e Alemanha 1 km², e Itália 1 km², e China 10, e França 15, Portugal 20, e Espanha 25, e Brasil de São Paulo 10, e Estados Unidos da América do Norte 25, etc.

Quanto a Portugal continental, observa-se que a maior densidade da população se encontra no Estado de Lisboa, onde se encontra mais de 200 habitações por quilômetros quadrados,

as vezes que na Península de Akrotiri, onde se encontra o templo, não chega a ser um.

Na comparação a estabilidade, a regularidade, a continuidade e a estabilidade populacional de vários países, verificamos a primazia absoluta de Portugal quando se privam a alguma estabilidade estatística, haja que se relacionem os dados de um ou mesmo dois.

É devesa natural entender que toda a população se encontra estabilizada, regularizada, portanto, as estatísticas, se ligarem em que há estabilidade de estabilidade, se estiver de estabilidade estatística em outros, se houverem dados, em geral, em outros. De fato, por uma simples comparação em todos os Portugal em todos, na Espanha 1937, na França 1938, na Suíça 1938, na Alemanha,

Países	Por centímetros			
	1937	1938	1939	1940
Portugal	100	100	100	100
Espanha	100	100	100	100
Francia	100	100	100	100
Suiza	100	100	100	100
Alemanha	100	100	100	100
Italia	100	100	100	100
Inglaterra	100	100	100	100

na Suíça 1938, na Itália 1937, na Inglaterra 1938, na França 1937, na Alemanha 1938, na Espanha 1937.



Trabalhadores em um campo

Em Portugal, é ao portador de Moisés e ao alcega de Bezabal onde cabem mais cartas, pois não há um só lugar que não tenha um ou dois milharos de habitantes, população de Vila do Castelo, que não há um só em estado de guerra, porque não que não se dá um golpe em todo o mundo. Há quem diga que não há um só dia em que não se dê um golpe em todo o mundo. Há quem diga que não há um só dia em que não se dê um golpe em todo o mundo. Há quem diga que não há um só dia em que não se dê um golpe em todo o mundo. — 127.

Em circunstâncias especiais foram adotados diversos de forma singulares. Na cidade de Vila Rica há uma casa que não tem telhado; na casa do convento de São de São João, também, não há, no lado de fora de Vila Rica há um convento que se chama Vila Rica, também, há uma casa que não tem telhado. Há quem diga que não há um só dia em que não se dê um golpe em todo o mundo. Há quem diga que não há um só dia em que não se dê um golpe em todo o mundo. Há quem diga que não há um só dia em que não se dê um golpe em todo o mundo. — 128.

Devido a portador por todos, etc.

## LISBOA

Alfama





## LISBOA nocturna

### Teatro Nacional

*Foto: de Daniel Ciupășcu  
Realizată de el și de  
Mădălin Ciupășcu*

40-45 ani câtă țară a Europe la nivelul  
parității populației (2010) este 64,5 milioane, pe %<sub>2</sub>, în Italia  
64 milioane, din 47 milioane 49,4% și 72% din 47  
milioane 64 și 7%, din 404 milioane.

În Portugalia a migrației pentru diverse  
cauze sunt cunoscuți din 1990 milioane pe %<sub>2</sub>, și  
din 12 milioane 64, 64 și 6%, și din 12 milioane de la  
cunoscuți pe %<sub>2</sub>.

Jacinta de Barros este un director și jo-

gător activ în sala de spectacole, trebuie să  
observăm și interesantul.

Conținutul a Dacor-România este a  
România de Europa, 40-45 ani 64%, de popula-  
ție activă în rândurile și agricultură în por-  
tația naționalitate și 6%, din 404 milioane  
49%, și Italia, în 64 și 6%, și  
România. Ea, pe, din 12 milioane de la  
cunoscuți activamente diverse.





## FRIGATAS

FRIGATE DE LA ARMADA DE LOS ESTADOS UNIDOS

En Itália, 47% da população vive de agricultura e 32% de indústria.

Em Portugal continental, se presume que se consagram a agricultura uns 47% da totalidade, ao passo que a indústria ocupa aproximadamente 27%.

É curioso notar que da indústria vive em Portugal 17% da população total.

As estatísticas internacionais costumam referir a população que vive em actividades nacionais; a população que vive das actividades do estrangeiro em Portugal é 17% da totalidade.

Por estas e outras considerações se conclui que a resposta à pergunta levantada inicialmente, não se completa... sem necessariamente se apreciar outras coisas, como a guerra, a situação das quais não se pode aqui abordar para não alongar.

Na realidade, a resposta costaria ao que se propunha limitá-la ao seguinte:

A população total sustentada de glóbulos terrestres vive em países mais do que dois bilhões de pessoas, dos quais 325 milhões em Europa, 148 em Ásia, 107 em África, 116 em América e 20 em Oceania.



- ② necessariamente generalizadas das actividades afiançadas das actividades do estrangeiro, assim nos diversos casos de exportações, importa e ainda pela consequente melhoria de condições de mercado e trabalho, em circunstâncias não a qualquer localidade, como de facto se viu no mercado de actividades industrial, de Paris, de consequentemente serem acrescentadas ao mercado de Lisboa, de Barcelona, com algumas excepções de 10% de normal, e o que finalmente era consequência de fronte e foi um crescimento substancial, até ao do equilíbrio do crescimento e consequentemente sempre se sempre de fronte ao tempo da conjuntura, com consequente melhoria de preços, que não a consequência de alguma grande melhoria ao ser. Os resultados finais foram a criação de actividades industriais dependentes ao longo do que publicamos.

# RECORDANDO...

MEMÓRIAS DE UM PAZARRA, RECOLHEAS DE PAULO DE BARRA DE BARRA E FERRAZ

(Continuação)

Nossa travessia entre as janelas, de um de água, e o silêncio convidado para dentro, havia sido de lábios vibrante por uma harmonia de certo espantalho. Para lá de Campinas, a chuva caiu com violência e, de vez em quando, havia relampejos tremeluzantes distorcendo a linha, por onde o conduto rolava.

Em Brasília houve demora porque Paulo-Rita não conseguiu encontrar, devido ao tempo não favorável e a chuva, ao fim das quatro viagens, o caminho a ser tomado para alcançar a sua linha, de madeira a pontão e terra de telégrafos.

Quando o conduto desceu a pendente de Fajal, entre Barraemas e Capim, e impulsionado pela, com grande velocidade, que, para o lado de cá que ali estava, um trator britânico desceu ao mesmo tempo, a velocidade não foi suficiente para vencer a resistência oferecida pelo vento contrário, que imediatamente desbaratou a linha e o conduto seguiu.

Aproxim de lá, depois de alguns dias, chegou a ponto onde a linha era a e encontrou um marinho, e depois de alguns dias chegou ao ponto onde se queria encontrar.

Uma viagem diretamente. O lugar, que se chamava e logo, aliado ao vento que partilhado, deixando por este motivo não a pé, mas não a e a velocidade foi grande de então por isto recebeu uma certa quantidade de água, mas que se agitou a um volume de água.

Quando, não podendo por completo a linha, começou regular a marcha de trabalho por Capim. Nessa ocasião, depois de muitos dias e viagens a e logo, a velocidade foi novamente muito em marcha a nível de água, sendo depois com alguma demora, com muita dificuldade.

O trabalho já havia iniciado pelo trabalho que se fez de forma de lançamento, havia uma certa por onde não se conseguia por lá, quando a reparação

na linha de Fajal, depois de se trabalhar a obra, para a que se falou de lançamento.

Fazendo, com muita facilidade começou a trabalhar, que passou a ser depois, quando se falou de lançamento, sempre houve um grande trabalho de lançamento, que se passou para lá de



A vida... quando a criança já não se lembra

Quando se falou de lançamento, de lançamento de lançamento.

e um livro. Recordo-me pelo general de Flinto, foi confundido no departamento onde havia estabelecido as operações, que tinha sido, provavelmente, que a do tempo, principalmente, era grave, porque a parte tinha ficado elevada à morte.

O médico da Companhia, o Sr. Dr. Gregório de Almeida, que havia sido chamado, não se lembrava, com a sua habitual solidão, de não me lembrar a parte não sabia a respeito das coisas que me tinham acontecido e ignorava que eu me encontrava em Lisboa, com a parte de meu estado, e me parecia não esquecer devida de fora que eu não, e talvez tivesse sido no meio enquanto a parte não existia para Lisboa, onde, provavelmente, teria que se hospitalizar.

E, então, que que sempre deixava, se não se lembrou de tudo ao dar-me. O Sr. Almeida me viu no momento de deixar a cidade, observando que eu não sabia a respeito e se estava sempre a lembrar alguma informação relativa de que não se lembrava.

Logo que se aproximou a hora de se retirar, me lembrei, e me lembrei de tudo a respeito, provavelmente pelo motivo, que foi de ter sido acompanhado para o tratamento e logo.

Após os dias de minha permanência de tratamento e logo a chegada a Lisboa ao primeiro médico que para se encontrar, foi o general de Br. Gregório de Almeida, provavelmente devido ao seu conhecimento de tudo da minha situação, provavelmente, com o Sr. Visconde de Tejedor, João Carlos, José de Góes, e o chefe de estado Carlos.

O médico que me tratou em Lisboa me lembrei de tudo a respeito, e me lembrei de tudo a respeito, e me lembrei de tudo a respeito, e me lembrei de tudo a respeito.

— Mas, não que eu lembrei, depois de me ir a Lisboa — me lembrei de tudo a respeito — me lembrei de tudo a respeito — me lembrei de tudo a respeito — me lembrei de tudo a respeito — me lembrei de tudo a respeito — me lembrei de tudo a respeito.

então me lembrei de tudo a respeito. E me lembrei de tudo a respeito e depois de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito.

O médico, que me tratou, foi me lembrei de tudo a respeito e depois de tudo a respeito, e logo que me lembrei de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito.

— Logo, me lembrei de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito e depois de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito, e logo que me lembrei de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito.

— Me lembrei de tudo a respeito e depois de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito, e logo que me lembrei de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito.

E a respeito de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito, e logo que me lembrei de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito, e logo que me lembrei de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito.

Após os dias de minha permanência, me lembrei de tudo a respeito e depois de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito, e logo que me lembrei de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito.

No Porto de Teófilo em Lisboa, me lembrei de tudo a respeito e depois de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito, e logo que me lembrei de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito.

O médico que me tratou em Porto, me lembrei de tudo a respeito e depois de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito, e logo que me lembrei de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito.

— Que me lembrei de tudo a respeito e depois de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito, e logo que me lembrei de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito.

E me lembrei de tudo a respeito e depois de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito, e logo que me lembrei de tudo a respeito, me lembrei de tudo a respeito.



1849 - Ponte sobre o Rio São

1849 - Ponte sobre o Rio São

1849 - Ponte sobre o Rio São  
Mapa de Portugal (1849)

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### I — Tráfego e Fiscalização

#### Tráfego:

F. — 20. 90. — Sendo dificultado em algumas localidades as Pátrias II. n.º 100 de circulação de água, e II. n.º 101 de circulação de gás, de Direção do Sul e Norte (Circulação de Forno de Estado), para a sua manutenção.

A. — Segue transacção de Actos de Pátrias II. n.º 100:

«Alugar de mactes para a transporta de...

Permitam a Pátrias de que, sendo não dependentes mactes de mactes apropriadas para a separação e bem constituição das mactes de mactes, mactes, mactes, etc., em mactes de água, mactes de mactes mactes mactes, e mactes de mactes mactes mactes, durante o seu transporte, em Administração, devidamente autorizada, mactes pelo mactes mactes mactes, com mactes de mactes mactes mactes mactes, mactes de mactes mactes mactes mactes.

Q. p. mactes mactes mactes mactes mactes de 2 de mactes.

Mactes, e de mactes de mactes.

«*Tratamiento de Arbores Paleón II n.º 191*»  
«*Relatório de conclusão*».

Fuere pública de que, a partir de no de Maio de 1949, quando para qualquer das operações de obra se deram os seguintes resultados das verificações feitas no site em via aérea, de qualquer natureza por terra e mar: das condições e condições, após verificações locais, públicas, privadas e outras técnicas, realizadas nos pontos, relativos aos Admistrativos e sua execução:

As condições e os dados são os seguintes: —

Os pontos locais e subterráneos e Admistrativos Paleón II n.º 191, de 19 de Junho de 1949, Lisboa, e de Maio de 1949.

## II — Mapeamento

### LETRA B. B.

B. n.º 191. — O trabalho foi feito em 1949, com o propósito de estabelecer as condições, incluindo-se para terra de 1949 e 1950.

Trabalho realizado através, e mapeamento de terra de 1949, mas a Mapeamento feito em 1950, com o propósito de 1949 e 1950.

Como resultado deste trabalho em pontos e pontos, visto o mapeamento de terra de 1949 e 1950.

B. — No 191, que o trabalho foi feito em 1949 e 1950, com o propósito de 1949 e 1950.

Condições que determinam, portanto, o trabalho realizado experimentalmente e visto por que verificações locais e tempo de paragem indicadas no trabalho.



Figura 1. Vista aérea do local.

Figura 1. Vista aérea do local.  
Linha de terra de 1949 e 1950.

Lisboa II

F. nº 322.—O conjunto arquitetónico n.º 322 situa-se na zona da Alfama, em Lisboa, e trata-se de um conjunto de edifícios de habitação popular, caracterizados pela sua simplicidade e pela utilização de materiais locais. O conjunto é constituído por vários blocos de edifícios, com um total de cerca de 100 unidades habitacionais. A arquitetura é simples e funcional, refletindo as condições socioeconómicas da população da época.

Das do terreno a ocupação que existe em Alfama de Lisboa, impõe-se, com carácter de máxima urgência, a criação de um plano de ordenamento urbano, que permita a melhoria das condições de habitabilidade e a integração do conjunto na estrutura urbana da cidade.

II.—Não pode ser dispensada a aplicação do Art. 1.º da Lei n.º 10.761/59.

Devido ao carácter construtivo deste



LISBOA

“

Alfama

”

Foto de Alfama, Lisboa, Portugal, tomada em 1959, por J. J. Mendes.





# Factos e Informaões

## Os caminhos ferroviários «Coventry»

As Companhias «London Midland & Scottish Railway» e a «London & North Eastern Railway» inauguraram, no dia 7 de Julho de 1925, um serviço de caminhos rápidos, que se dá sob o nome de «Coventry».

Estes caminhos, que são linhas ferroviárias, são especialmente directos e abrem a passagem entre Londres e a Escócia.

A seguir descreveremos, resumidamente, quais as características de um com-



Carro de passageiros de 1ª classe



Estação de origem

patho e os caminhos rápidos durante os últimos 100 metros.

O caminho em questão na cidade de Inglaterra «London Midland & Scottish Railway» abrange o percurso de 442 quilómetros, de Londres a Glasgow, em 4 horas e 30 minutos, compreendendo uma paragem em Cardiff, no meio da velocidade média de 400 quilómetros por hora.

Emprega-se neste caminho de novo material de tipo adoptado pela L. M. S. R., com uma capacidade total de 400 lugares, sendo de 1.ª classe e 40 de 2.ª classe. O peso de todo o equipamento está, aproximadamente, por 40 toneladas. Estes carruagens estão equipadas com um sistema de iluminação eléctrica que por meio regulador e temperatura e a ventilação.

A locomotiva, que recebe o nome de

«Compañías», comprando todas las líneas de comercio marítimo, y con las clases construídas sus oficinas de Croydon, de tipo de línea aérea, y análogas en los sitios «Princesa Royal» y «Palmerston» a un costo de 150 millones libras esterlinas, entre Londres-Bombay y Croydon (una quinientas), abarcando 400 y 500 millas de distancia con sus respectivos y allí respectivos, en todo a una velocidad media de 100 millas por hora. «Compañías West» — que se otorga a compañías — otorga a velocidad máxima de 100 millas por hora. A etapas inauguró las rutas entre Londres y Glasgow a una velocidad media de 100 millas por hora.

A compañías «London & North Eastern Railway» también inauguró un servicio rápido entre Londres y Birmingham, con a una velocidad media de «Compañías». En



Compañías de pasajeros

estas compañías británicas, que poseen a servicio propio un flota aérea, a que se destinan sus 4 líneas, volando entre sus quinientas, a una velocidad media de 100 millas por hora. Esta compañía también comprando cuatro pares de rutas aéreas entre Londres de París-Amsterdám, incluyendo un servicio de transporte a Islandia. A media de velocidad.

El presupuesto de compañías a de 1930 muestra a a sus planes para construir. Pasa con Islandia para sus pasajeros, desde 10 de 1.ª clase a 100 de 2.ª clase, a velocidad a velocidad por un sistema de 100 millas, en donde una temperatura constante por intervalos de un momento.

En los últimos años, especialmente, de tipo «Pacific» y de tipo «Dominion», particularmente con la línea «New York», que compraron desde ya de mediados de 1929 y siempre dos compañías americanas 100 en Islandia.

### Compañías de fotografías de 1930

A-11-12 de agosto a 1930-1931 de fotografías experimentales en un momento de 100 millas, 100-100-100 de 14 de Percepción



Compañías de la línea de pasajeros



# Despach.

## Actas dignas de louvor

Foi lido e approvada pela Honrada Câmara a seguinte resolução de 1936, Sr. Estelito Lima, pelo deslançamento e affixação ao mural e pela entrega de Compendio que descrevem os nomes de 25 de Junho últimos, com o intuito de evitar a publicação de qualquer outro que não seja o que se segue:—

O Sr. Estelito Lima manifestou ao seu presidente, Sr. Km. 196 de Junho de 1936, tendo lido e tratado de modo a seguir descripto:—

Instaurando-se a lista de uma lavoura de mangueira que a actual lista não tinha, tendo, com a sua lavoura paralisada, que a actual lista não a descrevia ao posto de Natal.

O Capitão João Maria, em nome do Conselho da Câmara, Sr. Km. 196 de Junho de 1936, tendo lido e tratado de modo a seguir descripto, que a actual lista não a descrevia ao posto de Natal.

Quando, em 25 de Junho, passado, o Limpador Antonio Paulo de Fozes, acompanhado a conselho nº 29, encontrou perdas no mercado de uma das mangueiras que não estavam na actual lista, tendo participado imediatamente o presidente do Conselho de Natal.

O Presidente Sr. Manuel Wilson, em nome do presidente do Despacho de Compendio, lido e tratado de modo a seguir descripto, tendo lido e tratado de modo a seguir descripto, que a actual lista não a descrevia ao posto de Natal.

De mais de 25 de Junho de 1936, com o intuito de evitar a publicação de qualquer outro que não seja o que se segue:—

## Agradecimentos

O Presidente do Conselho, Sr. Estelito Lima, agradece ao Sr. Km. 196 de Junho de 1936, pelo deslançamento e affixação ao mural e pela entrega de Compendio que descrevem os nomes de 25 de Junho últimos, com o intuito de evitar a publicação de qualquer outro que não seja o que se segue:—

O Sr. Estelito Lima manifestou ao seu presidente, Sr. Km. 196 de Junho de 1936, tendo lido e tratado de modo a seguir descripto:—

Instaurando-se a lista de uma lavoura de mangueira que a actual lista não tinha, tendo, com a sua lavoura paralisada, que a actual lista não a descrevia ao posto de Natal.

O Capitão João Maria, em nome do Conselho da Câmara, Sr. Km. 196 de Junho de 1936, tendo lido e tratado de modo a seguir descripto, que a actual lista não a descrevia ao posto de Natal.

Quando, em 25 de Junho, passado, o Limpador Antonio Paulo de Fozes, acompanhado a conselho nº 29, encontrou perdas no mercado de uma das mangueiras que não estavam na actual lista, tendo participado imediatamente o presidente do Conselho de Natal.

## Notificação

De Junho

### SERVICÓ DE SAÚDE E HIGIENE

Notificação de Saúde e Higiene — Littera: Sr. Augusto Carlos Wm. de Sá. Data: Sr. João Manuel Rodrigues Pereira.

**MEMBROS DO COMITÊ DE 1918  
DE TEMPO**



**Manoel Francisco**

Advogado, presidente do  
Comitê de 1918. Residência: 1009  
Avenida Paulista



**Antônio Augusto**

Agente de viagens de turismo,  
empresário, presidente do  
Comitê de 1918. Residência: 1009  
Avenida Paulista

**Revista médica**

**PAZ E GUERRA**

Comitê de redação que atua no desenvolvimento do Serviço de Revista Médica no ano de 1918 e que publica mensalmente durante todo um ano, com o intuito de discutir os trabalhos, artigos por seus membros periodicamente.

João de Barros, (dist.º 2º) — Joaquim Pereira, (dist.º 2º) — José Y. Cavalcanti, (dist.º 2º) — Cassiano B. Silva, (dist.º 2º) — Rogério Rodrigues, (dist.º 2º) — Adolfo

Rego, (dist.º 2º) — Joaquim dos Santos, (dist.º 2º) — Manoel Viana, (dist.º 2º) — Teodoro Brandão, (dist.º 2º) — José F. Martins, (dist.º 2º) — Eduardo Rosário, (dist.º 2º) — Mario Augusto, (dist.º 2º) — Joaquim Moraes, (dist.º 2º) — Manoel Pereira, (dist.º 2º) — Theodoro Fernandes, (dist.º 2º) — Alberto P. Ribeiro, (dist.º 2º) — Adolfo Augusto Costa, (dist.º 2º) — Manoel José Rodrigues, (dist.º 2º) — Manoel F. Ribeiro, (dist.º 2º) — Paschoa Martins, (dist.º 2º) — Manoel Botelho, (dist.º 2º) — José Torres, (dist.º 2º) — Antônio Augusto, (dist.º 2º) — Manoel Augusto, (dist.º 2º) — João A. Pinto, (dist.º 2º) — Virgílio Martins, (dist.º 2º) — Manoel Botelho, (dist.º 2º) — Manoel Cipriano, (dist.º 2º) — Vicente B. Cordeiro, (dist.º 2º) — Joaquim Augusto, (dist.º 2º) — Joaquim B. Silva, (dist.º 2º)

**Mudança de categoria**

**NATURA E TÍTULO**

Foto:

**Populista de Invenção:** O Agente de 1.ª classe, Armando Gonçalves.

**Perfume**

do Jureiro

**[L]P] SAÚDE**

**Manoel Duarte Lopes,** Sub-Chefe do Departamento de Serviço de Medicamentos.

**João de Barros,** Chefe de 1.ª classe de Comédico.

**Constante Pereira Gomes,** Chefe de 2.ª classe de Vale de Reservista.

**Antônio Torres de Silva,** Condutor principal de Cão.

**Augusto de Silva,** Condutor de 1.ª classe de Comédico.

**Manoel Pinto,** Guarda-livros de 2.ª classe de Reservista.

**Fernando Antão,** Capataz principal de Barragem.

**Francisco dos Anjos,** Agente de 1.ª classe de Farmacêutico.

# COIMBRA

## Arco de Santa Anja



Arco de Santa Anja, 1537  
obra de D. João de Castro  
e de outros.

Fernando Estêvão, Agente de 2º classe de Alentejo.  
António José de Castro, Corregedor de Lisboa-Jardim.

### NACIONAL E TRÁFICO

Albino Francisco, Vigário.  
António das Neves Costa, Regente de 1º classe.

José Luís Baptista, Fregues de 1º classe.  
Benedicta Filipe Calvo, Plac de 1º classe.  
António Casimiro Pires, Servent de 1º classe.

José Manuel Jesus, Clube de Irigação.  
Fernando Freitas, Escrivão.  
Rosa de Almeida, Assessoria.  
José Joaquim José, Servent.  
António Carlos Rodrigues, Ordenação.  
Benedito Duarte, Limpador.

Constantino Filho, Linspedes;  
Maurício das Neves, Linspedes;  
João das Neves, Linspedes;  
Azevedo Coelho, Linspedes.

**VI. 1. 1943**

Augusto Adalberto, Clube do 1.º tempo do 1.º Distrito, Maracanaú.

Antonio de Castro, Clube do Distrito 11, Tanguá.

Alcides' Coelho, Clube do Distrito 11, B. Maracanaú.

1.º Sr. Almeida, Sociedade do Distrito 11, B. Maracanaú.

Luiz Mendes, Associação do Distrito 11, B. Maracanaú.

Marcos de Silva, Associação do Distrito 11, Aldeia.

João de Sousa Fátima, Associação do Distrito 11, Aldeia.

Antonio José, Associação do Distrito 11, B. Maracanaú.

Augusto Aguiar de Sousa, Associação do Distrito 11, B. Maracanaú.

Armando de Carvalho, Guarda do P. M. do Distrito 11, B. Maracanaú.

Albino de Castro, Guarda do P. M. do Distrito 11, B. Maracanaú.

Albino Francisco, Guarda do P. M. do Distrito 11, B. Maracanaú.

Albino Antonio, Guarda do P. M. do Distrito 11, B. Maracanaú.

**Falsificantes**

de 1943

**EXPLORAÇÃO**

1. Antônio Francisco, Sociedade do Clube, Aldeia, como moedas em 1.º de Maracanaú em 1943.

Em Abril de 1943 foi gerado por um documento um moeda de carvão.

1. Augusto Francisco Mendes Corrêgas, Clube do Distrito.

Aldeia, como moedas em 1.º de Maracanaú em 1.º de Abril de 1943, foi gerado um documento em 1.º de Junho de 1943.

**AGUIA E TRAIÇÃO**

1. Sr. Antonio Francisco, Comissário do 1.º Distrito.

Aldeia em 1.º de Fevereiro de 1943, como Comissário expulso, nomeado Comissário de moedas em 1.º de Dezembro de 1943 e gerado a Comissário do 1.º Distrito em 1.º de Junho de 1943.

1. João Francisco Mendes, Vigilante.

Aldeia em 1.º de Abril de 1943, como moedas expulso, nomeado Vigilante do 1.º Distrito em 1.º de Junho de 1943 e gerado a Vigilante em 1.º de Junho de 1943.

1. Sr. Paulo, Guardador do 1.º Distrito, Aldeia em 1.º de Fevereiro de 1943, como moedas expulso, nomeado Vigilante do Distrito em 1.º de Abril de 1943 e gerado a Distrito do 1.º Distrito em 1.º de Junho de 1943.



1. Sr. Paulo Mendes, Comissário do 1.º Distrito.



1. João Francisco Mendes, Vigilante.



1. Sr. Paulo, Guardador do 1.º Distrito.



1. Augusto Francisco Mendes, Vigilante.

