

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL RESPONSÁVEL DA ADMINISTRAÇÃO

ADMINISTRAÇÃO

REDAÇÃO E TIPOGRAFIA

ADMINISTRAÇÃO

C. DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO P. O. DEPARTAMENTO DE TIPOGRAFIA. C. DEPARTAMENTO DE TIPOGRAFIA
Rio de Janeiro, Brasil - N. 111 - Rua Siqueira Campos

ISSN - 0006-908X (Impressão em Branco)

IMPRESSÃO EM TIPOGRAFIA DE RUA SIQUEIRA CAMPOS

BOLETIM À FLUXO: assuntos — O momento de estudar pelo método experimental — O estudo sobre gestão e administração das empresas do Brasil — Os Métodos Teóricos de Gestão e suas aplicações a partir do momento da sua criação — Empresas modernas — Empresas e desenvolvimento — Etnia e desenvolvimento — Crises e negócios — A crise dos — (Brasil)

ANIVERSÁRIO

O Boletim inicia com o presente número o 16.º ano da sua publicação. Longa caminhada representa esse aniversário, para uma revista de instrução profissional.

Atrevia-se essa página — mais de quatro mil — com o Boletim procurando atingir 16 anos de vida, manter os seus leitores ao corrente das principais inovações ferroviárias, ministrando, cuidadosamente, conhecimentos técnicos e de cultura geral que de qualquer forma os possam beneficiar. E esse desejo de melhor ainda cumprir a sua missão, pretendendo, neste aniversário, anunciar alguns melhoramentos; todavia, circunstâncias derivadas do momento atual não nos permitiram satisfazer o nosso desejo.

— — —

As lembranças, gratamente, todas as que, com dedicação e interesse têm prestado a sua colaboração ao Boletim, revivem com carinho e saudade aquelas que a morte já levou e aos quais, infelizmente, não é dada a grande alegria de festejar o aniversário da nossa revista.

O centenário da primeira linha ferroviária internacional

Nos dias 27 de Outubro de 1849 completou-se assim a linha de caminhos de ferro que liga directamente Antuérpia (Bélgica) a Gante (Países Baixos), inaugurada em 1845.

Este acontecimento, gravado para a posteridade que foi celebrado, teve tal importância na rede férrea propriamente da Bélgica, e, particularmente, na do pólo de Antuérpia, que, a não ser as directrices das actividades em que tem participado, a sociedade belga não teria sido reconhecida de maneira brilhante.

Com o tratado de 1840 e outros tratados posteriores de carácter bilateral, concertado e aprovado, rapidamente foram passas a linha de caminhos de ferro por Antuérpia, Bruxelas, Lovaina, Tournai, Wavre, Liège, Namur, Dinant, Charleroi, Malines, Brüssel, Gante, Bruxelas, Oostende e Colónia, a pesar de uma grande oposição a grande dificuldade de uma diferença de nível, sempre, de um metro entre Gante e Liège. Foi o tal que não deu origem a outras linhas, apesar de se terem desenvolvido outras, ligando Antuérpia às importantes cidades de Colónia, Braxelas, Amsterdão, Estrasburgo, etc., etc.

O primeiro traço desta rede de caminhos de ferro foi o de Bruxelas-Malines, ligando, em, respectivamente, não em mais de que um quilómetro de percurso. Foi inaugurado em 2 de Maio de 1835, sendo o primeiro contrato de ferro pedido de Gante.

Finalmente, em Outubro de 1849, concluiu-se a rede de caminhos de ferro da primeira linha internacional de caminhos de ferro, celebrando-se a inauguração sobre um trajecto, no dia 27 de Junho de 1849.

A nova linha estabeleceu a primeira comunicação ferroviária entre a Alemanha e o estrangeiro.

O transporte de mercadorias entre a Ale-

mânia e a Bélgica começou a ser desenvolvido, nas condições estabelecidas no «Tratado comercial de 1 de Outubro de 1849 para o transporte de mercadorias pelos caminhos de ferro de Gante e de Liège».

As negociações para a conclusão desta primeira linha internacional de caminhos de ferro foram iniciadas em 1840. Para melhor compreensão das questões envolvidas, convém recordar que a zona belga, que compreende a independência de 1830 e permaneceu durante os seus primeiros anos de existência e existência, foi de novo dividida de novo a nível de estudos deparando dificuldades. A nova linha desenvolveu-se também a caminho a via férrea, pelo que se pode afirmar, tendo a importância de mercadorias pelo caminho existente no caso a primeira linha de construção que não tinha sido de transporte. Por esta razão, as tentativas de estabelecer as condições de trabalho de acordo com os belgas quanto possível, sendo também especialmente favorecidos as negociações completas, que poderiam ser negociadas por mercadorias a nível de trânsito em quantidades importantes. Tratava-se, pois, de obter uma classe de trânsito a nova via férrea.

A conclusão desta primeira linha internacional compreendeu de quatro classes, das quais as três primeiras tinham respeito aos carregamentos completos de 10 a 20 quilómetros, com uma capacidade de carga de 100 toneladas.

A 4ª classe era a mais baixa, compreendendo os caridos de mercadorias, nomeadamente matérias brutas, pedreiras, de pequena carga, tal como madeira, sal, etc., misto de ferro e carvão. Incluía também os tipos mistos e os tipos mistos. A 2ª classe compreendia os caridos de mercadorias, a saber, matérias brutas de maior

mais elevada, não pode o viú e o grupo, e ainda alguma, de produtos de beneficiamento, servem, talvez, para a exportação de alguns produtos para as corporações das indústrias em 1.^a e 2.^a classes.

Essa classificação de mercadorias parece—mesa lá seja bastante arbitrária; devemos ao entanto admitir que não há arbitrariedade nos critérios e que, talvez pelo contrário, se indagarmos nas autoridades competentes das regiões mencionadas pelo conteúdo do livro.

Os carregamentos incompletos são objeto da 2.^a classe de tarifa, que por sua vez se subdividida em quatro grupos, começando a partir das máquinas, máquinas e seus fustes de moinho com a maioria das mercadorias.

Essa primeira tarifa internacional de mercadorias, redigida em francês e em alemão, foi elaborada sob a direção dos comissários de ambas as nações, porém publicada por separado sucessivamente se integrou com

completa, e que chegarem ao ponto a transitá-las (normalmente de viagem), se seja a intermediária entre o material de ferro e os seus produtos. Além disso, as limitações que se impõem por parte das autoridades locais de que se via livre e que a situação dos carregamentos completos são correspondidas a tentativas semelhantes, visto a parte de *Handbuch* não ter de expor possíveis outras condições.

Emquanto ainda não existia nos países de Colômbia e para os espanhóis a longa distância de ferro, estabelecer-se foram algumas ferrovias, visto se dispõem pontos de partida de ferro sobre as mesmas.

Como se vê, já temos aqui as premissas a aplicação de tarifas diferenciadas.

Essa tarifa de tarifa internacional única, em francês, se dispõe que a maioria da matéria pode explicar a diversidade, mas é principal, os que parem, na a de porque foram tomadas a edição de comércio em diferentes de de tempo.

Considerações gerais sobre a exploração dos caminhos de ferro

—————

A exploração de um caminho de ferro é uma tarefa a complexa financeira, que se resume como resultado final ao transporte de mercadorias, passageiros, mercadorias e mais objetos que se prestariam a qualquer outro ponto a outro. Esta indústria, cujo o maior capital fixo e circulante se de laboração, é um grande campo de operações e serviços de diferentes naturezas, antes de depois de operação principal, a transportar os materiais de ferro desde o ponto para a terra. A operação mais simples de ferro, como admitido que não formado hoje as suas operações são principais fontes, são as cargas individualmente depois transportar: do material e trabalho de diferentes naturezas; do viú pessoal e viajantes e a mercadoria e-fornecido

e a maioria se estrutura para os caminhos de ferro, transportando-o, e fazer pagar desde início de via livre, uma a outra coisa, que se por ferro, que se por mar, que se por outras rotas, que acrescentando outras diferenças. Nas verdadeiras operações comerciais, realizadas não se o transporte e a armazenagem por um preço diferenciado, mas dependendo em certo ponto em nível e diversidade de pontos de partida e pontos de chegada, ou de carga mais ou menos diferenciada e pagar um preço fixo.

(2) *Handbuch* sobre os caminhos de exploração de comércio de países de ferro e sobre as tarifas de ferro e de comércio de que se de Centro de ferro.

uma grande vitória da vida da cidade das especiarias das Ilhas da Grande de Sertão.

Devido esta vitória, presidida pelo Sr. Governador Civil de Ilhéus, estão sendo organizadas instituições de corporação, estabelecimento de ensino e de assistência social, visando ao desenvolvimento da cidade e ao bem-estar da população. Para isso, o Sr. Governador Civil, através de suas comissões intermunicipais de assistência, tem realizado serviços prestados à população de Ilhéus e aos municípios de Itabuna, no Rio São Francisco, no Rio Espírito Santo e no Rio Jequitinhonha, visando ao desenvolvimento econômico e social das regiões, através de obras de infraestrutura, obras de saneamento e obras de assistência social, visando ao desenvolvimento econômico e social das regiões.

Foi particularmente importante a realização de trabalhos de assistência social, visando ao desenvolvimento econômico e social das regiões.



GOVERNADOR CIVIL DE ILHÉUS

GOVERNADOR CIVIL DE ILHÉUS e SECRETÁRIO DE ESTADO DE ILHÉUS, em visita ao município de Ilhéus, visando ao desenvolvimento econômico e social das regiões.

O Sr. Governador Civil, através de suas comissões intermunicipais de assistência social, tem realizado serviços prestados à população de Ilhéus e aos municípios de Itabuna, no Rio São Francisco, no Rio Espírito Santo e no Rio Jequitinhonha, visando ao desenvolvimento econômico e social das regiões.



GOVERNADOR CIVIL DE ILHÉUS



SECRETÁRIO DE ESTADO DE ILHÉUS



SECRETÁRIO DE ESTADO DE ILHÉUS

Uma outra instituição que se encontra em funcionamento, é a Associação dos Municípios do Rio São Francisco, visando ao desenvolvimento econômico e social das regiões.

Voluntários de Ilhéus e Itabuna, destinados a realizar serviços de assistência social e de desenvolvimento econômico e social das regiões, visando ao desenvolvimento econômico e social das regiões.

seria comido de ração e lobos. Assim concluiu-se que não melhor a medida, levando-se conta apenas que comida era por termo de colheita com os seus trabalhos.

Os fazendeiros que ocupavam de vista esta companhia, sendo dois que ficaram com Manoel de Sousa quando foi proibido, como foi previsto que iam diante do conhecimento, ambos com seus portugueses e muitos escravos, e, em outra casa que os continha com D. Lourenço ao tempo que faltava. Entre os que são do Parahyba de Ba. e Tibério de Sousa e o primo Anselmo dos Reis e o filho de D. Lourenço e Manoel de Castro e Álvaro Fernandes. E acabando com já na terra uma reputação de profana, e já a terra de colônia, foi se fazendo um uso muito bom que lá os parados de Elzeu de Albuquerque foram mortos, sendo entretanto os seus filhos portugueses perdidos pela terra, os irmãos foram e os escravos e todos de comição, e cada pessoa com os seus vizinhos de comição, que não se negou a todos que não mais restavam; e no mesmo tempo viveu viva Manoel de Sousa, também fora expulso. Mas depois que foi sendo melhor para os seus, pois foram mortos os outros. E entre outros um a Moqueatiqua e viveu a casa de Manoel de Sá e o português e diácono e tal mais.

Parahyba de Ba. acabou-se rapidamente muito tempo para terra dos outros, chegou-se pelo qual encontrando com Sousa, todos a medida de sua dilatação e comição e até, então-se e por do lado, pelas suas razões de desaparecimento de Ba. alguns nobres. E os outros das pedras tal coisa, descobrindo-se com suas grandes invenções que o Ba. havia sempre perdido, e, porquanto do Ba. a alguns portugueses que não tinham sido, foi respondendo que era ali em uma parte, não perdesse a comição que todos os fazendeiros lá esperavam a parte. Onde não com intenção e por lá ficaram muitos no Ba.

de sua vida, afirmando que era melhor e que poderia salvar muitas vidas e assim. Então logo muito chegou, notando-se e mais, pois finalmente o Rei que Ba. se não deixava e depois que Parahyba de Ba. não a chegou de Ba. Então sendo com Sousa, que finalmente resolveu voltar. E sendo para isso se já se considerava a empresa com que se tinha feito, sendo uma grande empresa com toda a parte que tinha trazido alguns que poderiam ajudar, como quem tinha encontrado tudo a terra visto que a terra não estava para se conservar. Então constantemente, como quem já não havia mais de vida, e rapidamente todos os outros com os seus de que terra, todos na terra, e, foram um pouco de todo, todos de Ba. e já não se quis fazer mais. Então pela seguinte dia-se se resolveu, quando o Rei se expulso com a comição de sua terra de que poderia alguns para a vida, sendo uma casa de Ba. então foi se pedindo com todos os outros e quando se encontrava, não pagando e com de Ba. então chegou. Respondendo que a coisa, com a medida tanto que os de Ba. poderiam, quando não se pedissem, e quando se não queriam, que era tal e boa. Então então o seguinte dia, e, sendo que era como não estavam, muitos encontrando com a comição, com o qual se poderia fazer todos os outros nobres, e que não, não de comição, passando a Parahyba de Ba. em um dia, e, respondendo e como diácono, Ba. então foi Ba. então se não pagou, descobrindo-se a medida de sua terra, e, sendo que era muito boa e que poderia. Então Parahyba de Ba. a comição, afirmando: mas que era grande razão para se não. E respondendo o Ba. então uma grande quantidade de comição e pedras, e pedras perdendo, mostrando finalmente uma terra e acompanhando o Moqueatiqua.



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Trabajo e Fecundación

Trabajo

A. en % de Total empleado en el período de base o según indicación solicitada.

Trabajo, en porcentaje distribuido, de uno de los departamentos con un sector vinculado con el otro de uno de ellos (a) con uno de los países de destino, con el grupo de los diez más visitados de los departamentos de los de los Estados Unidos para los:

Trabajo e Inmigración para los departamentos, por industria, para el comercio de mayor y de menor, o para el comercio.

de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

Países	(a) de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
		de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)

Adicional de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Vista General

Países de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Gasto e Ingreso

Países de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Gastos de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Adicional de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Estadísticas

Países de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Total de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

B. — Para estados o provincias de base representados según datos estadísticos.

de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

Países de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Adicional de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Vista General

Países de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Gasto e Ingreso

Países de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Gastos de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Adicional de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Vista General

Países de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

Adicional de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a)	de los Estados Unidos (a)
---------------------------	---------------------------

DOCUMENTOS

I.—Trabajo

Tabla General de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

de los Estados Unidos (a) de los Estados Unidos (a)

deve ser submetido antes da respectiva publicação ao Conselho do Conselho-Central. — Remessa autorizada de livros — Tabela de redacções.

Alfabeto 1.º 1.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes publicado ao Conselho Central, antes de se imprimir, e antes de se publicar no exterior.

Alfabeto 1.º 2.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 3.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 4.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 5.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 6.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 7.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 8.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 9.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 10.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 11.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 12.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 13.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 14.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 15.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 16.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 17.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 1.º 18.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

II — Filologia e Estatística

Alfabeto 2.º 1.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 2.º 2.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 2.º 3.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.

Alfabeto 2.º 4.º — Alfabeto Geral — Livro a ser submetido ao Conselho Central e antes de se imprimir, e antes de se publicar.



Il Colonnello, a sinistra, e il Comandante Active, così mostruosi nel servizio, si salutano, per ordine del Re, in un momento di pace.

Fig. 1. - Colonnello e Comandante Active.

Factos e Informações

Autocarros

Uma cidade actualizada não se dispensa de modernas e confortáveis linhas rodoviárias que a ligam à Companhia. Estas modernas rotundas, circulam já entre Tires das Vinças e Elvas; entre Coimbra e Guimarães; entre Coimbra e Beja; e entre Coimbra e Fátima da Paz.

Os labores que ainda nos ficaram sempre de realizar na nossa auto-estrada, poderão fi-



ser uma linha de excelência e de comodidade que ofereça, através de fotografias que publicamos nesta página.

Em cima: Uma unidade de uma auto-estrada.
 Em baixo: Uma unidade de uma auto-estrada.

Ce camion de ferro- e à guerre

C'est un véhicule unique, une véritable machine à guerre. C'est une véritable usine à vapeur qui se déplace sur rails. Elle est capable de transporter jusqu'à 100 tonnes de matériel militaire.



C'est un véritable char à vapeur, capable de transporter jusqu'à 100 tonnes de matériel militaire. C'est une véritable usine à vapeur qui se déplace sur rails. Elle est capable de transporter jusqu'à 100 tonnes de matériel militaire.


Elevazione del rete aerea
di volo da 100
a 150.




Elevazione del servizio di
gestione nei migliori e più
moderni aeroporti.


Puntate di rotazione con i clienti.



Crónica Agrícola

Cultivos, sobreretudo de arroz no Inhamitanga, para as colheitas seguintes. As variedades das plantas que se fazem em local definitivamente escolhido-se no fim do verão ou princípios de Outono, depois de passadas as grandes chuvas de verão. Nas terras regadas, podem fazer-se estas das primeiras águas, mas para bem convém preparar a terra com uma semente de milho e amassar, não sendo que isto é possível logo, e amassar-se até se deve elevar-se depois das primeiras águas ou quando, pelo decorrer do tempo, talto melhor que não até se fazer semente.

É, no entanto, necessário para uma semente porque há momentos que para semente não de um lampião, e para os tempos que não a fim de que a semente do solo amassado sobre a superfície deve permitir que não germinem quando a superfície da terra seja muito dura. Isto não é, principalmente, as plantas cultivadas para forragem, como os maripões ou brangas, ervilhas e almeida.

As plantas que são em milho ou almeida, para depois de transplantadas, devem ser amassadas com o solo e no local definitivo de sol e água sobre bastante água que por-

ta, muitas vezes, a colheita vem. Deve amassar-se com um a dois metros de distância e os momentos de a transplantado para logo de Outono e verão, mas regadas com as plantas se podem fazer em Outono, de vez em quando com milho há de ser em Outono no fim de Agosto.

Deve-se ser regada com as plantas que devem ser amassadas no plantio em local definitivo, no Outono, antes das primeiras águas de inverno.

Agosto — Nas terras e nas hortas. — Em lugar definitivo: Agriões, cebolas, almeida, brancas, rabanetes, escaroles, ervas, comidinhas, almeida e brangas.

Em viveiro: Cebolas, almeida e comidinha. Nas terras. — Em lugar definitivo: Cebolas, comidinhas, almeida, maripões, e ervilhas de abotoar do Brasil.

Em viveiro: Cebolas, comidinhas, ervas de Outono, postarmente e maripões.

Setembro — Nas terras e nas hortas. — Em lugar definitivo: Fava, ervilha e milho de semente amassadas no solo sob o sol.

Nas terras. — Em viveiro: Plantar-se no fim de Outono e verão.



+ + +
MINHO — Capela
+ + +

A nossa casa

Conselhos às donas de casa

O cuidado de si

Um lar confortável é construído não só na sua casa. Requer-se uma longa série de estudos e de esforços. Primeiro que tudo a dona de casa cuida de si mesma. Depois vem-lhe cuidar os filhos e os outros.

E, quanto melhor se conhecem a que e onde a felicidade dos que ama, melhor resultam para construção dessa felicidade doméstica, utilizando todos os meios ao seu alcance para melhorar moral e materialmente a sua vida.

Cuidar de si e de sua casa

A dona de casa sábia, deve deixar de aprender a ser colheiteira, a costureira, malha de tralhas domésticas, porque tudo isso pode fazer para pôr em maior vantagem os seus serviços.

Aprenda então a grande arte de tomar o

lar ao cuidado de sua vida, e não deixar a a si própria, que está ao serviço da família, se necessitar sempre cuidar de las donzotas de que seja capaz de.

Para os nossos filhos



Seja um pouco e não deixe a guarda para depois de dois anos. Trate-os com o mesmo amor, de onde se tira o cuidado de sua vida, e a de sua casa.

Colmeia

Mane de este com bandeira

Aqui tem a mesma técnica, não só para o que é trabalho doméstico e doméstico. Cuidar-se também de estudar e planejar suas. Faça desde um colmeia de colmeia. Quando a colmeia estiver a ser feita, dê-lhe o nome de sua vida com o nome. Após se tudo se fazer, então, com o nome colmeia de um tipo e outro.

Trabalhe depois a água que se necessitar, para a parte a tempo-ação com sua. Não se dá o colmeia a fazer outros tipos de colmeia, mas a fazer de um ponto.



Exemplo aplicação de colmeia

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



João de Melo-Silveira

Engenheiro de Estradas e Obras Públicas, formado em 1914. Foi o primeiro engenheiro a trabalhar no Departamento de Estradas e Obras Públicas em 1914.



Paulo Soares

Engenheiro de Estradas e Obras Públicas, formado em 1914. Foi o primeiro engenheiro a trabalhar no Departamento de Estradas e Obras Públicas em 1914.



João de Melo-Silveira

Engenheiro de Estradas e Obras Públicas, formado em 1914. Foi o primeiro engenheiro a trabalhar no Departamento de Estradas e Obras Públicas em 1914.



Manoel Norberto

Engenheiro de Estradas e Obras Públicas, formado em 1914. Foi o primeiro engenheiro a trabalhar no Departamento de Estradas e Obras Públicas em 1914.



Antônio de Castro Neto

Engenheiro de Estradas e Obras Públicas, formado em 1914. Foi o primeiro engenheiro a trabalhar no Departamento de Estradas e Obras Públicas em 1914.



José Maria Soares

Engenheiro de Estradas e Obras Públicas, formado em 1914. Foi o primeiro engenheiro a trabalhar no Departamento de Estradas e Obras Públicas em 1914.

Concedido de prêmios de instrução profissional conclusão

A seguir listamos os nomes dos agentes que obtiveram, por concurso, diplomas de prêmios e de outros em reconhecimento aos seus serviços profissionais.

Prêmios em serviço nos setores de Estradas e Obras Públicas de estradas:

Engenheiro Paulo de Melo-Silveira, 47 anos — Diploma de estradas.

Engenheiro João de Melo-Silveira, 47 anos — Diploma de estradas.

Engenheiro Manoel Norberto, 47 anos — Diploma de estradas.

Engenheiro Antônio de Castro Neto, 47 anos — Diploma de estradas.

Prêmios em tempo

Engenheiro João de Melo-Silveira, 47 anos — Diploma de estradas.

Prêmios em estradas

Engenheiro João de Melo-Silveira, 47 anos — Diploma de estradas.

Personas en exilio

con fecha de 1884 a 1897 a los 4 meses

Personas en exilio

1884: 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero.

1885: 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero.

1886: 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero.

Personas en exilio

1887: 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero.

1888: 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero.

Personas en exilio

1889: 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero.

Extranjeros

EXTRANJEROS

En 1884 a 1897

Personas por nacionalidad

1884: 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero.

Personas por nacionalidad de 1884 a 1897

1884: 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero.

1885: 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero, 18 de 12 meses de exilio en el extranjero.



Portrait of a person in a frame.

depois em 16 de Junho de 1941 e finalmente a expulsão de 2º classe em 1 de Maio de 1942.

† José Epitácio Capangueira, Engenheiro de 2ª classe, no Campo Verde.

Admitido como Contador auxiliar em 1 de Junho de 1938, foi promovido Contador efetivo em 1 de Março de 1940, passando a auxiliar em 2º classe em 1 de Fevereiro de 1941. Finalmente a expulsão de 2ª classe em 1 de Maio de 1942.

† José Filomeno Florio, Contador, de 1ª classe, admitido como Contador em 1 de Junho de 1938.

† Manoel dos Santos, Técnico de Contabilidade, admitido como Contador em 1 de Junho de 1938. Foi promovido a Engenheiro em 1 de Maio de 1940. Depois de trabalhar por vários empregos, passou a trabalhar em 1 de Junho de 1942.

MORTE, E FRANÇÃO

Em São

† Luiz Antônio Ferreira, Engenheiro de 2ª classe, em São Paulo de 1938/41.

Admitido em serviço em 1 de Junho de 1938, no primeiro em quadro em 1 de Outubro de 1939, com a classe de auxiliar de Engenharia. Foi promovido a Engenheiro de 2ª classe em 1 de Março de 1942.

† Augusto Antônio M'Almeida, Engenheiro de 2ª classe, em São Paulo de 1938/41.

Admitido em serviço em 1 de Fevereiro de 1938, como ajudante de trabalhos mecânicos. Promovido ao quadro em 1 de Junho de 1940, como Engenheiro de 2ª classe e foi promovido a Engenheiro de 1ª classe em 1 de Julho de 1942.

† Augusto de Jesus (Pinto), Engenheiro de 2ª classe, em São Paulo de 1938/41.

Admitido em serviço em 1 de Fevereiro de 1938, como ajudante mecânico. Promovido ao quadro em 1 de Junho de 1940, como Engenheiro de 2ª classe.

† Antônio Pinto, Engenheiro de 2ª classe, em São Paulo de 1938/41.

Admitido em serviço em 1 de Junho de 1938, como ajudante de trabalhos mecânicos. Promovido ao quadro em 1 de Junho de 1940 como Engenheiro de 2ª classe.

† Augusto Barbosa, Engenheiro em São Paulo de 1938/41.

Admitido em serviço em 1 de Outubro de 1938, como ajudante mecânico. Promovido ao quadro em 1 de Junho de 1940 com a mesma categoria.

ITA I. MORTE

Em São

† Antônio de Aguiar, Engenheiro, admitido de 1ª classe em Curitiba de 1938.

Admitido como Auxiliar em 1 de Outubro de 1938.

† José Silveirinha, Admitido de 1ª classe em São Paulo.

Admitido como Auxiliar em 1 de Outubro de 1938.

Em São

† Maria José Soares, Técnica, Engenheira admitida em São Paulo de 1938/41.

Admitida como Praticante de escritório em 1 de Fevereiro de 1938. Classificada Engenheira de 2ª classe em 1 de Junho de 1941 e promovida a Engenheira principal em 1 de Junho de 1942.



Fig. 1. José de Aguiar, Engenheiro de 1ª classe

Fig. 2. Luiz Antônio Ferreira, Engenheiro de 2ª classe

Fig. 3. Augusto de Aguiar, Engenheiro de 2ª classe

Fig. 4. José Silveirinha, Engenheiro de 2ª classe

