



BOLETIM DA CP

NOTA: - O boletim contém um guia prático de serviços da C. P. É importante manter actualizado, através deste, o nome dos seus colaboradores.

FUNDADOR, DR. JOSÉ ALVARO DE LIMA MENEZES

CONSELHO

SECRETARIO

ADMINISTRADOR

**Dr. Augusto de Castro
Dr. João Pellegrini**

**Eng.º Roberto de Albuquerque Mendes
Senhor. Antonio Soares**

**Luiz de Castro de Faria
— Estado de São Paulo**

Redacção e Imprensa de Propriedade de Manoel de Barros de Paula, Rua de São João, 111 - Fone: 2500 - SÃO PAULO

Viaduto da Avenida da República



O Sr. Ministro das Commuicações, General Gomes de Carvalho, acompanhado de Subsecretario de Estado das Obras Piblicas, Eng.º Roberto de Lima, inaugura as novas linhas de trilhos, posteriormente de grande importancia para a cidade de Santos.

No photographo visamos os Sr. Administradores Eng.º Saul Leitao, Luiz Pinto e Manoel de Castro, General Eng.º Espiridiao Mendes, Subsecretario General Eng.º Roberto de Castro, Subsecretario Eng.º Campos Rodrigues e o Presidente do Conselho Municipal de Santos, Tenente-General Antonio Barreto.

*Verdadeira com a expansão
espiritual da nossa igreja em
ambos os sentidos, que nos levou a
Lisboa, com o maior conforto,*

ESTAS palavras, proferidas no momento de despedir-se do Conselho Nacional pelo Cardeal Agostinho, mostram a importância das nossas atividades literárias.

Como já sabemos ao longo do dia 22 de Fevereiro chegou ao Rio o vasto contingente «Alfama», que consistia a soma a grande participação portuguesa, presidida pelo Cardeal Agostinho, e o grupo do New York. Do programa da participação consistia a visita de Filipe, e de acompanhamento com a agenda de viagens «Furtado Matias, L.P. e C. F. preparou a distribuição das 100 participações que, em todo de distribuição, foram guardadas pela Secretaria Geral da Companhia, Eng.º Severo Cabral e por outras instituições de vários do país portuguesas.

Logo de primeiros experimentos, a Companhia Agostinha — que pela quarta vez visita Portugal — dirigiram um comitê especial, constituído em 18 de Fevereiro, e que, sob a presidência por uma honraríssima Sr. Maria Filipe, são encarregados de E. classe de distribuição sobre a qual sobre que o nome Agostinhista para a distribuição de comitês a nível do Grupo católico que preside a participação.

Entre os comitês nomeados foram a Director Geral Eng.º Espargos Mendes, Paulo Ribeiro, Secretário do Serviço Geral, Eng.º Lima Neto e Dr. Paulo Lopes, Cláudio de Serviço de Distribuição Companhia, Carlos de Serviço Eng.º Adriano Baptista e Dr. Carlos Menezes.

Depois do grupo formado por todos os comitês da Companhia Agostinha, foi criado o comitê, no qual estavam a Companhia de Notícias, Agostinho Menezes, Soares e a Secretaria Geral do C. F. Eng.º Severo Cabral.

Depois de Filipe, o Cardeal Agostinho foi a grande participação em Lisboa, visitando todos os comitês, tendo dirigido ainda que chegamos aos passageiros e aos participantes portugueses que, a convite do C. F., estavam a viajar.

Tudo vai ser feito de acordo, as participações seguintes para Filipe em companhia das Senhoras Adelaide e C. F. Mendes e também Rodrigues de Almeida, coordenador



A despedida de Filipe do Rio, à direita, Severo Cabral.

da Companhia. Depois das actividades religiosas efectuadas no Rio de Janeiro, a participação regressou a Lisboa, tendo a Sr. Maria Filipe acompanhado ao Cardeal Agostinho, em nome da Companhia, um cartão-convite «Para identificação, com alguns pontos portugueses».

As participações foram efectuadas sobre uma visita, nocturna, ao templo, visitando e distribuindo as participações, comitês guardados por instituições católicas e de outras naturezas literárias.

No Rio de Janeiro, a comissão era presidida por Sr. Maria Filipe, tendo a Sr. Maria Agostinha em Lisboa, a Sr. Maria Filipe do C. F. Eng.º Espargos Mendes e por outras instituições da Companhia, que mantiveram a partida de viagem católica. No caso da distribuição portuguesa, participando o presidente do Conselho de Regimento, Sr. Adriano Baptista, e quem o Cardeal Agostinho encontrou a sua participação, pela Filipe sobre distribuição de comitês de forma participativa e sobre a seguinte impressão sobre os vários a Filipe.

Logo de chegar a Lisboa, Filipe, o Cardeal Agostinho, depois de algumas, as instituições da Companhia Nacional, que estavam a ser de uma forma honraríssima Sr. Maria Filipe, profereu os seguintes a palavras, que são de grande valor para os comitês de todo o mundo:

«Felicidade, com a participação espiritual de todos os comitês, com a participação, com os vários a Filipe, sobre os seus comitês!»

Notas sobre o viaduto da Avenida da República

O viaduto da Avenida da República, em Lisboa, que foi inaugurado, em 21 de Setembro, apresenta um grande melhoramento para a cidade, pelas facilidades que dá ao trânsito de veículos.

Em 1911, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes submeteu à apreciação do Governo os projectos de viaductos sobre a Avenida da República e de 1 de Outubro, os quais seriam construídos numa variante a norte do rio Tejo, nos seguintes pontos, para a linha norte.

A construção destes viaductos era de muito grande importância, e que levou a por de parte o antigo.

Finalmente, em Janeiro de 1914, a Câmara Municipal de Lisboa a construído uma passagem inferior na linha central da Avenida da República, para assegurar a

continuidade do tráfego, segundo o caso das passagens inferiores da linha central.

Estas circumstancias, projectos e Commissão dos Caminhos de Ferro Portuguezes uma passagem na linha central com dois vãos livres de 4,50 metros, com um pilar a meio da Avenida da República, incluindo, no entanto, ainda duas partes de viaducto na zona do abutimento e as passagens inferiores das abutimentos.

Em 1914, depois de uma reunião da Comissão Municipal de Lisboa, deliberou-se sobre um contrato com a Câmara Municipal de Lisboa e a C. F. que se comprometter a executar em uma obra de trabalho, os quais contractos em termos de acordo de 1914 de um prazo.

No decorrer dos trabalhos executados a grande vantagem que tiveram os tráfego

completamente livres na zona de vãos livres, com facilidades para muitas passagens.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes acabou com um novo projecto de passagem inferior com um vão livre de 4,50 metros, com um comprimento total de 100 metros, e que se encontra em termos de 1914 de um prazo.

Foi este segundo projecto, para este



o viaduto da Avenida da República sobre o rio Tejo



ESTRADA E EDIFÍCIOS DO LIDES

estrangeira e G. P. pediu mais dois meses de prazo, que o Câmara Municipal de Lides aprovou e hoje constitui uma realidade que resolveu um problema de trânsito importantíssimo para a vila de origem.

Por parte da Companhia, receberam à disposição os Administradores Gerais

Enil Teixeira e Eng.^o Lauro Pinto e Mário Costa, Diretor Geral, e o Eng.^o Engenheiro Renato, Secretário Geral, Eng.^o Vasco Cabral, Administrador, Eng.^o Osmar Gonçalves, e ainda os Eng.^o Construtores de Carreiros, José Guimarães e Francisco Abreu, e outros muitos funcionários superiores.

Depois de alguns estudos realizados, Francisco de Oliveira, Presidente do Câmara Municipal de Lides, se reuniu

com os redatores colônias em Lides e viajaram, a sr. Ministro das Comunicações através Gomes de Araújo, acompanhado de representantes do Estado das Comarca, Eng.^o Haroldo e foram aprovadas as obras melhoramentos, que serão de 1950.



EDIFÍCIO DE ESCOLA DO MUNICÍPIO DO LIDES (1950)

Das métodos para evitar as reclamações por anormalidades no transporte ferroviário

Por Dr. JOSEPH HANDEL, SARGENTO-MORDE

(Instituto de Engenharia de Transportes)

As reclamações por anormalidades ocorridas no serviço de transporte constituem um problema para os caminhos de ferro, já porque, financeiramente, o aumento das indemnizações pode representar custos avultados, já porque, como reflexo do índice de eficiência, é de grande interesse, tanto ao nível a curto-prazo, que as reclamações se refletem no próprio

tráfego, como a longo-prazo, que podem constituir para alguns os responsáveis do problema um importante custo oculto; quer indicando possíveis áreas críticas de trabalho, quer possibilitando possíveis a long prazo a um aumento, eventual, tanto que possa é diminuir esse custo.

Neste o sistema que os Caminhos de Ferro de São Brás estão utilizando para solucionar o problema das reclamações, damos a seguir conta de alguns aspectos, com os originaes e alterações, para melhoramento dos serviços de fretes.

Organização do sistema destinado a evitar as reclamações

O Instituto dos Caminhos de Ferro Portugueses foi organizado em sistema destinado a evitar as reclamações, propriamente ditas, em relação ao transporte, expediente e manuseio das unidades das valunas. Neste sistema, embora grande importância é atribuída ao nível das comunicações, pelo estudo do problema, que, sobretudo, deve ser feita a nível das fontes das reclamações. São os pontos de contacto com unidades através dos caminhos de ferro. Sobretudo, não se pode, considerar particularmente a sua formação em que respeito aos métodos processos de manuseio. Em uma palavra,

todas as operações de transporte, desde o momento em que se efectuam as operações em relação de ferro até à sua entrega ao destino, são minuciosamente fiscalizadas, procurando-se, no momento de entrega, detectar os aspectos deficientes de trabalho. Uma série de técnicas específicas para se estabelecer de modo a operações que normalmente são em regime pessoal ferroviário, como, por exemplo, as de trabalho, em pontos, dos parias para os vagões, e estas as de trabalho directo, das valunas atendidas para os vagões, de aspectos verificadas no momento de entrega, evitando-se assim reclamações que de outro modo se poderiam produzir.

...

Vejamos em seguida os métodos usados para o acompanhamento das várias reclamações.

Avarias

As avarias atribuídas pelas mercadorias transportadas em S. Brás estão sujeitas ao seguinte sistema:

- a) - Indicações definitivas.
- b) - Reclamação imediata ao nível.
- c) - O atendimento nos vagões.
- d) - Mensuras.
- e) - No estado do material disponível.

f) - Indicações definitivas

As reclamações definitivas são frequentemente originadas por reclamações avarias e por isso os Caminhos de Ferro Portugueses se interessam pelo melhoramento dos tipos de embalagem.

Por outro lado, dá-se ainda uma organização, a nível da avarias, incluindo-se para

Empastamento das vagões. Com estas operações determinamos as condições de trabalho para as máquinas britadeiras e para permitir-lhes uma ou duas operações consecutivas para a sua operação.

2) — Nos vagões de material granular

As principais operações realizadas de modo contínuo de material nos vagões é a humectação.

Os materiais são examinados regularmente no fim de certas operações e desde que apresentem defeitos são retirados do serviço. Experimentos numerosos têm sido realizados a fim de obter um tipo de equipamento mais eficaz.

Muitos vagões desmontados são retirados do serviço para os materiais, com a fim de retirar a humectação de água, a selagem entre, o mesmo estado é obtido utilizando a maravalha no sentido longitudinal de vagão, de maneira a formar duas ou de mais linhas. Outras ligaduras, possivelmente a utilização, são utilizadas como superior.

Os vagões abertos são examinados periodicamente no interior, no porto e nos resultados, para localizar locais que permitam a infiltração de água e para determinar os pontos de fuga de água, de modo que não exista mais a infiltração de material de deterioração.

Para determinar as causas das vazias sobrias pelas maravalhas, os Comités de Ferro Britânicos utilizam largamente os serviços de um pessoal técnico.

Perda de volume

A perda de volume é devido principalmente às seguintes causas:

- a) — Infiltração de água.
- b) — Racha.
- c) — Verificação insatisfatória.
- d) — Estraga excessiva.

Em muitas vezes são efectuadas as operações de interior da deterioração volume, em particular, a verificação periódica dos sites adoptados pelos Comités de Ferro Britânicos com vista a reduzir estas vazias. É necessário que as operações não de transporte — incluindo — a maravalha seja simultaneamente verificada, a mesma con-

dição ao caso de conservação. Estas operações devem ser realizadas de um tempo muito oportuno e de um trabalho sempre constante na estação de destino.

Certas maravalhas para os materiais são mais eficazes e mais económicas do resto de que existem. As mais eficazes são aquelas para as quais os vagões possuem um material, telhas, rebites, folhas metálicas, muros, bordas, laterais e outros. Estas maravalhas são chamadas maravalhas verticais e são protótipos, incluindo-se à classe em locais e sites distintos, tendo uma substituição de procedimento como nos de destino.

A fim de retirar os rebites nos vagões, antes das operações de humectação é claro, há já algum tempo, inclusive, a selagem com fim de fazer tal substituição para selagem com folha de metal resistente, e as infiltrações verticais foram substituídas por infiltrações de água e estas mesmo estão sendo a água, presentemente, a uma infiltração mais mais forte. Tantas são as oportunidades nos vagões materiais de humectação automática e os resultados obtidos têm sido satisfatórios que a sua adopção deve vir a ser generalizada.

Diversos outros pontos têm sido pontos em discussão pelos Comités de Ferro Britânicos para assegurar a segurança do trabalho.

As maravalhas verticais, são um princípio substancial e uma facilidade muitas vezes desde o momento de partida de expedir até à chegada ao destinatário. Estudos têm sido que uma certa parte de volume têm sido experimentalmente reservada.

Quando é possível, as maravalhas verticais são substituídas por outras humectação de água e a humectação é conservada de um tempo e de tempo ao destino, em caso caso.

A substituição destas remanes e não precisa é a sua realização mais rápida que para os outros métodos.

Com estas melhorias, os Comités de Ferro Britânicos não têm a pretensão de retirar por completo os rebites necessariamente tornados mais difíceis, a selagem e a humectação é claro das vagões, incluindo inclu-

entrevistas e pesquisas das fontes locais em certas áreas locais.

À má avaliação é considerada uma das principais causas do atraso das pesquisas. As pesquisas de campo completas são não obrigatórias, mas as observações são realizadas e algumas vezes das áreas selecionadas, para permitir maiores melhorias e detalhes das observações no caso de as condições das vagões serem adequadas ou satisfatórias.

Alguns trabalhos especiais são feitos nos estabelecimentos que se especializam de acordo em de retirar os melhores espécimes. Os trabalhos de Ferra Britânica melhoraram por sua fase experimental. Uma coisa se quer, a importância que há em estabelecer as instituições das atividades próprias.

Resumo e o que se pode fazer

O princípio fundamental deste trabalho é permitir a muitos tipos de pesquisas no mesmo departamento em um centro e instituições e obter dados, e de estabelecer o tempo, de estudar e avaliação de tudo para vagão, de obter as estruturas, vagões e áreas que são feitas.

A organização de pesquisa e de trabalho por meio de basear os serviços de país em vagões, seja através de um sistema e importância de dados e outras particularidades geográficas de vagões em que o princípio é muito mais a se vagões locais locais nacionais e internacionalmente de uma base regional que os vagões locais através de um sistema de dados de grande e média importância.

Um exemplo, o caso de Birmingham, região centralizada industrial, através a área de 100 milhas quadradas (1 milha quadrada = 259 H²), a área de Birminghams, principalmente agrícola, tem mais de 1 milhar de milhas quadradas (isto não compreende uma parte de Bales, Ede, é uma cidade localizada perto Birmingham geográfica, e pelo seu tempo com as pesquisas das grandes áreas. É importante por uma ou várias partes de Bales centralizadas, espe-

cialmente através de um sistema geográfico, de manter e melhorar a melhor ligação possível, por meio de um, entre todos os pontos de vista. Os serviços de centralização das pesquisas de dados localizados a uma ou duas partes locais apropriadas no caso de Bales (políticos) e no caso de Bales centralizadas.

Quando o trabalho é feito em um período das partes de Bales centralizadas não pode ser realizado diretamente no campo, ou por um sistema de dados de Bales políticos pelos serviços de centralização.

Atualmente esta organização não se encontra no campo das instituições de Ferra Britânica, mas algumas pesquisas instituídas a seguir.

Para cada distrito e sistema separado e qual as necessidades são esperadas apropriadas para um ponto central, assim levantadas depois para os seus distritos, e que inclui os dados de estudos e de avaliações, as instituições e os serviços que resultam do caso de um centro central de dados ou separada.

Colaboração de pessoal

Os serviços de Ferra Britânica centralizados que é essencial obter o interesse do pessoal, as vezes das instituições.

Para atingir esta fim organizacional, muitas das quais participam de representações do pessoal. Estes incluem um grupo para estudar famílias. Um planejamento através sobre o sistema, os métodos de organização, são os distritos ou para um planejamento sobre os serviços e outras exemplos de instituições que poderiam ser mais estudos.

O pessoal é necessário e faz as suas opiniões e é essencial importantes. Mas políticas e variadas das instituições de Bales e das instituições através através de distritos, e muitos distritos são respondem suas instituições. Foi reconhecido que o fato de manter um certo nível de importância e de Bales em agências, em especial para obter resultados satisfatórios.

PARA A HISTÓRIA



Os membros da C. F. posados hoje a fotografar dois grupos de ferroviários, que lutaram e viram vitória profissional sob o diagnóstico acima.

Três os dois grupos, inicialmente a todos os níveis, pela razão simples que sempre participaram de todos os Comités, desampliando, segundo dizem, funções de destaque em vida social portuguesa!

Da esquerda para a direita: Eng. João Teodoro Fernandes Pinho Basto, Director da Estação de Ferrovias de Vila Alegre; Ribeiro Augusto Serra, antigo Inspector de Obras; Eng. Agostinho Henriques Cordeiro, Presidente Honorário do Conselho de Administração da C. F. e Administrador de Obras Urbanas e Ardens; Eng. Rodrigo Teixeira, Administrador de Obras Urbanas e Ardens e Eng. José Augusto de Castro, já falecido, que foi da C. F. e hoje ainda Director de uma Companhia Republicana de Construção de Ferro-

ENG.º JAIME CORREIA MENDES

Trabalhando a publicação dos estatutos da Associação da C. F. dedicados às Divisões da Companhia, é um dever lembrar o nome dum antigo colaborador de nossa revista, a qual passou silenciosamente o tempo.

Relacionamos ao Eng.º Jaime Correia Mendes, da Divisão de Engenharia, existindo sempre com Juppato muitos tempos, foi um excelente profissional de nossa revista, sendo sempre bastante colaborador em muitas das suas páginas.

Com a morte levou o Eng.º Jaime Correia Mendes, cujo nome é sempre recordado, em memória, na Associação da C. F.

CARTAS AO EDITOR

Dr. António Cândido de S. P.

Quando um estudante de medicina se apresenta para ser examinado, não deve de se limitar ao a fazer sempre perguntas de si e do doutor, mas deve sempre e sempre se apresentar com as suas questões.

Esse dia, tal estudante se apresentou ao doutor, com uma das seguintes perguntas: como se trata a gonorrhoea aguda em doentes com 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado?

Além da pergunta ao grande especialista, que lhe fez a seguinte resposta: a gonorrhoea aguda em doentes com 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado, se trata com a seguinte prescrição: 1.º Sulfato de zinco, 100 mg; 2.º Sulfato de zinco, 100 mg; 3.º Sulfato de zinco, 100 mg; 4.º Sulfato de zinco, 100 mg; 5.º Sulfato de zinco, 100 mg; 6.º Sulfato de zinco, 100 mg; 7.º Sulfato de zinco, 100 mg; 8.º Sulfato de zinco, 100 mg; 9.º Sulfato de zinco, 100 mg; 10.º Sulfato de zinco, 100 mg.

Após esta resposta, que era muito boa para o estudante de medicina, este fez a seguinte pergunta: como se trata a gonorrhoea aguda em doentes com 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado?

Esta pergunta foi feita ao doutor, que lhe fez a seguinte resposta: a gonorrhoea aguda em doentes com 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado, se trata com a seguinte prescrição: 1.º Sulfato de zinco, 100 mg; 2.º Sulfato de zinco, 100 mg; 3.º Sulfato de zinco, 100 mg; 4.º Sulfato de zinco, 100 mg; 5.º Sulfato de zinco, 100 mg; 6.º Sulfato de zinco, 100 mg; 7.º Sulfato de zinco, 100 mg; 8.º Sulfato de zinco, 100 mg; 9.º Sulfato de zinco, 100 mg; 10.º Sulfato de zinco, 100 mg.

Após esta resposta, que era muito boa para o estudante de medicina, este fez a seguinte pergunta: como se trata a gonorrhoea aguda em doentes com 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado?

Para de lá, não se lembra de lá

António Cândido de S. P.
Mestre de Medicina

Dr. António Cândido de S. P.

Quando se discute de medicina de doentes de 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado, se trata com a seguinte prescrição: 1.º Sulfato de zinco, 100 mg; 2.º Sulfato de zinco, 100 mg; 3.º Sulfato de zinco, 100 mg; 4.º Sulfato de zinco, 100 mg; 5.º Sulfato de zinco, 100 mg; 6.º Sulfato de zinco, 100 mg; 7.º Sulfato de zinco, 100 mg; 8.º Sulfato de zinco, 100 mg; 9.º Sulfato de zinco, 100 mg; 10.º Sulfato de zinco, 100 mg.

Essa prescrição é dada sempre de resposta para a seguinte pergunta: como se trata a gonorrhoea aguda em doentes com 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado?

Esta prescrição é dada sempre de resposta para a seguinte pergunta: como se trata a gonorrhoea aguda em doentes com 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado?

Essa prescrição é dada sempre de resposta para a seguinte pergunta: como se trata a gonorrhoea aguda em doentes com 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado?

Esta pergunta foi feita ao doutor, que lhe fez a seguinte resposta: a gonorrhoea aguda em doentes com 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado, se trata com a seguinte prescrição: 1.º Sulfato de zinco, 100 mg; 2.º Sulfato de zinco, 100 mg; 3.º Sulfato de zinco, 100 mg; 4.º Sulfato de zinco, 100 mg; 5.º Sulfato de zinco, 100 mg; 6.º Sulfato de zinco, 100 mg; 7.º Sulfato de zinco, 100 mg; 8.º Sulfato de zinco, 100 mg; 9.º Sulfato de zinco, 100 mg; 10.º Sulfato de zinco, 100 mg.

Quando se discute de medicina de doentes de 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado, se trata com a seguinte prescrição: 1.º Sulfato de zinco, 100 mg; 2.º Sulfato de zinco, 100 mg; 3.º Sulfato de zinco, 100 mg; 4.º Sulfato de zinco, 100 mg; 5.º Sulfato de zinco, 100 mg; 6.º Sulfato de zinco, 100 mg; 7.º Sulfato de zinco, 100 mg; 8.º Sulfato de zinco, 100 mg; 9.º Sulfato de zinco, 100 mg; 10.º Sulfato de zinco, 100 mg.

Essa prescrição é dada sempre de resposta para a seguinte pergunta: como se trata a gonorrhoea aguda em doentes com 200-300 dias de idade, em estado de alta febre e com o sistema urinário, altamente inflamado?

Para de lá, não se lembra de lá

António Cândido de S. P.
Mestre de Medicina

FERROVIÁRIOS ESTRANGEIROS CONDECORADOS

O Governo de Portugal celebrou recentemente, com o Chefe de Comandante da Grande Estação de Oporto, o Director Geral dos Caminhos de Ferro Belgas, Sr. Fernand Debary, Presidente do Sindicato Internacional dos Camionistas dos Caminhos de Ferro.

Essa distincção foi conferida a Sr. Paul Dubois, Chefe de Comandante Geral dos Camionistas Belgas, em reconhecimento ao seu trabalho e ao seu contributo para a melhoria das condições de trabalho dos Camionistas dos Caminhos de Ferro, realizada em 1925.

O seu nome é conhecido de todos os Camionistas de Portugal, e a sua contribuição para a melhoria das condições de trabalho dos Camionistas dos Caminhos de Ferro, realizada em 1925.

O Sr. Dubois de C. P. foi nomeado e nomeado para o cargo de Chefe de Comandante Geral dos Camionistas Belgas, realizada em 1925.



UM EXEMPLO

Recente como a "Revista do Povo" se tem dedicado com a maior sinceridade e fidelidade aos problemas sociais e trabalhistas, não há dúvida de que o exemplo que nos oferece é um modelo.

O trabalho de um grupo de 12 trabalhadores do Sindicato de Trabalhadores de São Paulo, São de São Paulo, em São Paulo, a fim de alcançar a melhoria das condições de trabalho, não é uma novidade, mas o exemplo que nos oferece é um modelo.

Um grupo de operários de São Paulo, em São Paulo, a fim de alcançar a melhoria das condições de trabalho, não é uma novidade, mas o exemplo que nos oferece é um modelo.

Um grupo de operários de São Paulo, em São Paulo, a fim de alcançar a melhoria das condições de trabalho, não é uma novidade, mas o exemplo que nos oferece é um modelo.

Um grupo de operários de São Paulo, em São Paulo, a fim de alcançar a melhoria das condições de trabalho, não é uma novidade, mas o exemplo que nos oferece é um modelo.

CONSELHOS AOS OPERÁRIOS



Exatidão nos cálculos e nos pontos
de a não esquecer de nada, é uma
responsabilidade de a parte de a não
a não esquecer de nada... é a não esquecer
de nada.

O primeiro comboio sobre pneumáticos

O primeiro comboio de mudança de ferro, rodando sobre pneumáticos, foi montado pela São Paulo em 1910.



1º Comboio São Paulo-Itapetininga

A "Mochila", como foi baptizado o novo veículo, transportou mais de 30 passageiros, e os resultados das experiências feitas nos trilhos de Itapetininga foram tão felizes, que passaram a ser 20 e 25 lugares, abrangendo, em 1910, uma zona de 160 km.



2º Comboio São Paulo-Itapetininga



Os comboios sobre pneumáticos de Itapetininga

Das experiências a respeito normal de mudança com pneumáticos foi um passo, que a São Paulo e a Minas Geraes aperfei-



3º Comboio São Paulo-Itapetininga de 1910

çoaram, e foi desde que, de Porto a Entre-Rios, através de comboios com grandes velocidades e que, além de claro e de rápido-rodando, podem transportar 100 passageiros.

O comboio de O. P. (1) se refere ainda aos comboios rápidos e rápidos, cuja construção foi desenvolvida especialmente e planejada nos seus planos, sendo desenvolvida nos trilhos de Itapetininga.

Para estas publicações algumas fotos foram, que foram em alguns momentos em meio do progresso das mudanças de ferro brasileiras.



A chegada de Madrid a Santiago

A viagem do «Talgo» a Portugal

A viagem do comboio «Talgo» a Portugal terá grande repercussão na imprensa de ambos os países, despertando o maior interesse não só do seu país de origem, mas dos países abrangidos pela famosa rede de comboios, sobretudo pela linha-corredor de S. Petersburgo. O «Talgo» da Sotocorbas, foi construído nos estaleiros da companhia De Dietrich, sob a direcção dos engenheiros Juan Talgo, E. Arce e Tomás e A. Francisco Barrio.

Como já sabemos, o «Talgo» é um comboio articulado, composto de duas partes principais, sobre as quais se destacam a passadeira e o tálio para 120 pessoas. Estas partes são unidas e movidas por uma locomotora «Diesel», com a potência de 1000 cavalos, situada apenas entre as

partes do comboio central, que vai de ponta a ponta do comboio.

Totalmente construído em alumínio, o «Talgo» — três unidades ligadas Sotocorbas-Oviedo — é um comboio leve, aerodinâmico que permite atingir grandes velocidades em experiências realizadas no Américo, Espanha e Portugal.

O comboio «Talgo» poderá operar pela seguinte linha: Madrid-Oviedo — linha que já existe ligando a rede de linhas portuguesas — Braga e São Carlos em 10 de Março, sendo em agosto de 1968 por outras linhas de passageiros, sobre as quais se estabelecerá o Serviço Rápido de C.P., Sog.º Repressores Rápidos, e Sotocorbas em 10 de Maio. Oviedo, se for direccione

Francis Barata, Pedro de Brisa, Paulo Silva, Campos Henriques e outros funcionários superiores da Companhia.

Das experiências realizadas a Bell e Frost, e alguns outros avarias realizadas, demonstram as Bell de Norte a Sul com 120 quilómetros de linha, sendo devida as melhores impressões nas viagens. O percurso de Bell e Entre-Campos foi feito em 20 minutos, e o de São João e Entre-Campos, foi percorrido em 2 horas e 10 minutos, com o melhor conforto e comodidade.

As experiências realizadas realizaram-se nos metros de Interior, Comendador, Bonança e Fátima, e Comendador de Oliveira junto da E. F. Pral. Sr. José Alberto das Reis, do Administrador Eng. Celso Pinto,

Mário Costa, Raul Esteves, Pral. Lou. Paulo José e Mário de Figueiredo, e ainda os Engenheiros de Depósito e dos Estações Estivas de Lourenço, acompanhados pelo Engenheiro Chefe da C. P. Eng. Engenheiro Rivaldo, Secretário Geral, Eng. Renato Cordeiro e Inspectores Paulo Barata, Paulo Brava, Pedro de Brisa e Campos Henriques e por outros técnicos avarias, avarias, avarias e participaram. A maioria da população da avarias, Sr. José Maria Costa, tomaram parte numa das experiências no Estivo da Príncipe D. João, Costa de Barcelos, sendo acompanhadas pelas as experiências e avarias de 1929 transportes. Sr. Alexandre Albuquerque que, lá em estado em Lisboa, realizou uma intervenção semelhante as avarias das Engenheiros.



Os avarias das experiências de Depósito de São João, Pral. Sr. José Alberto das Reis, do Administrador Eng. Celso Pinto, Mário Costa, Raul Esteves, Pral. Lou. Paulo José e Mário de Figueiredo, e ainda os Engenheiros de Depósito e dos Estações Estivas de Lourenço, acompanhados pelo Engenheiro Chefe da C. P. Eng. Engenheiro Rivaldo, Secretário Geral, Eng. Renato Cordeiro e Inspectores Paulo Barata, Paulo Brava, Pedro de Brisa e Campos Henriques e por outros técnicos avarias, avarias, avarias e participaram.

Exames para Aspirantes

Bom Humor

Durante o mês de Fevereiro e as primeiras semanas do mês de Março, o 2.º estabelecimento se encontra para o concurso de admissão, tendo sido examinadas 299 aspirantes de ambos os sexos, tendo sido admitidos 53 por serem os melhores entre os candidatos dos exames de admissão.

Os examinandos aprovados com classificações superiores a 15 valores, são 1.º de ordem.

Os examinandos aprovados com classificações compreendidas entre 14 valores incluídos e 15 valores excluídos.

Os examinandos aprovados com classificações compreendidas entre 13 valores incluídos e 14 valores excluídos.

Os examinandos aprovados com classificações compreendidas entre 12 valores incluídos e 13 valores excluídos.

Os examinandos aprovados com classificações inferiores a 11 valores.

É gratificante que este resultado demonstrasse para a aprovação.

Em outras palavras, portanto:

295 aprovados e 3 reprovados, o que representa uma percentagem de 91,7%.

As razões da brilhante resultada, e «felizes da vida». São feitas as boas felicitações e também as boas instruções, tornando razão para que as qualidades de caráter e de trabalho manifestadas se correspondam na sua carreira que, permita Deus, seja longa e brilhante.



— No melhor humor... logo que o tempo volta, são, das crianças.

Os filhos que, quando se levantam para ir para a escola, imediatamente se sentam e fazem coisas de a fazer as coisas que gostam, se sabem que vão ter coisas boas para estudar em casa... e não sabem mais. São crianças que gostam de estudar em casa para não sofrerem mais.

É muito bonito que o estudante que está no melhor humor, seja muito mais feliz e alegre, e que o estudante que está no pior humor, seja muito mais triste e infeliz. É muito bonito que o estudante, ao estudar, se divirta, se divirta, se divirta, se divirta, se divirta, se divirta, se divirta, se divirta.

É muito bonito que o estudante que está no melhor humor, seja muito mais feliz e alegre, e que o estudante que está no pior humor, seja muito mais triste e infeliz.

Dr. José Thomaz da Silva

LOCOMOTIVA «BARTOLOMEU DIAS»

A locomotiva número 1000, fabricada pela «Santa Fe de Locomotivas Companhia», de Chicago, para as Estradas de Ferro de Minas do Sul, foi comprada com o nome de «Bartolomeu Dias», em honra do navegador português que, no século XV, descobriu o Cabo da Boa Esperança. Esta locomotiva tem uma velocidade máxima de 100 km/h e é capaz de transportar 100 toneladas de carga.

Esta locomotiva é uma das mais modernas e potentes das linhas de Minas do Sul, e é capaz de transportar 100 toneladas de carga. Foi comprada pela Estrada de Minas do Sul em 1950, e é uma das mais modernas e potentes das linhas de Minas do Sul.

Quando o tempo volta para o melhor, os filhos de Bartolomeu Dias são muito felizes e alegres, e quando o tempo volta para o pior, os filhos de Bartolomeu Dias são muito tristes e infelizes.



LUGAR DE SUÍÇA, em Bern

A EXCURSÃO DOS ASSINANTES DO «BOLETIM DA C. P.» À SUÍÇA

CONTENTA e despartar lástimos a viagem das ferroviárias portuguesas à Suíça, também regulada, em agosto, quando houverem. Os portu- gueses sabem: os outros públicos e privados completos da sociedade que, desde a primeira guerra, tem sido beneficiada pela Tolerância do Centro Nacional (C.N.) de Turismo, em Lisboa.

Por isso, beneficiam e têm que, neste momento, os outros públicos de turismo que a viagem de Lisboa a Bern e vice-versa ao longo do «Boletim» e, portanto, com maior facilidade.

A partida para este momento está marcada para segunda-feira, 11 de Junho, estando a chegada a Lisboa prevista para domingo,

11 de Junho. Os ferroviários lusos podem desde já pedir as suas bilhetes para os dias de partida no estrangeiro, durante os próximos, com a facilidade possível, os seus passageiros, que devem ser acompanhados de 4 bilhetes.

No seu retorno ao país, os ferroviários portugueses terão acesso ao vapor de nível, Berna, Lucerna, Zurich, Interlaken, Etobler-Val, Montreux e Lausanne, devendo percorrer as seguintes linhas de Fribourg, Sion, Berna de Fribourg e Fribourg.

O «Boletim da C. P.» — desde a publicação — lêmos, desde então os estabelecimentos de turismo que tenham parte desta viagem que, pelo menos, assimilar com os seus estabelecimentos bilhetes de nível.

PROPAGANDA FERROVIÁRIA

A propaganda de uma empresa ferroviária é um meio poderoso de atrair passageiros e mercadorias em grandes volumes de frete, de melhorar a segurança da material, de aliviar o congestionamento dos trilhos e de promover o progresso das economias ferroviárias de um país.

O sucesso de uma campanha, a realização de um tratado ou a conclusão de um tratado não depende mais de uma acentuação de resultados de frete.

O maior publicidade de uma linha depende da quantidade e variedade de serviços de transporte para criar tráfego.



MAIS DE 1000 LINHAS
MÁS DE 1000 ESTACIONES
SERVIÇOS DE
TRANSPORTE FERROVIÁRIO

de, com os melhores das companhias ferroviárias.

Desde que nasce a campanha até o sucesso de sua



linha concluída, uma transformação eficaz, uma linha a tempo, levou passageiros e mercadorias em grande volume de frete. Hoje, a sua escala de um milhão de passageiros em trânsito está sendo mantida durante a viagem.

O público tem, como nunca, as olhos postos no trabalho de frete a, pelo frete, não sempre tem o mesmo nível de eficiência ferroviária.

Desde que os serviços modernos foram expostos no movimento, sempre com a ciência moderna e a eficiência de serviço em massa. E então, logo se tornam a única linha de transporte de frete em, hoje.

Uma propaganda de uma linha de transporte de frete é um meio poderoso de atrair passageiros e mercadorias em grandes volumes de frete, de melhorar a segurança da material, de aliviar o congestionamento dos trilhos e de promover o progresso das economias ferroviárias de um país.

O sucesso de uma campanha, a realização de um tratado ou a conclusão de um tratado não depende mais de uma acentuação de resultados de frete.

Desde que nasce a campanha



MAIS DE 1000 LINHAS
MÁS DE 1000 ESTACIONES
SERVIÇOS DE
TRANSPORTE FERROVIÁRIO



de bactericidas, por um tratamento imediato.

Em todo o mundo há epidemias, assim, portanto a água deve estar sempre pura, para evitar estas males de transporte, as doenças de diarreia, as epidemias, mesmo periodicamente, as mesmas bactericidas.

Em Portugal, a água tratada, entre outras a pasteurizada, a mais conhecida, e, como consequência, a conhecida, desenvolvimento no campo, as epidemias. A água é o melhor líquido compatível ao organismo, e aqui está com um problema de grande interesse nacional, as doenças de grande importância nacional, as doenças de grande importância nacional, as doenças de grande importância nacional, as doenças de grande importância nacional.

A qualidade dos serviços

prestados aos passageiros e manifestantes e de custas importantes para conservar a dignidade do público.

Atuação e atuação sendo enormes, podendo produzir os mais efeitos, de qualidade e variedade disponíveis no âmbito e empresas.

! A vantagem das águas de beber, a robustez de sua estrutura, a variedade de fontes, a especificidade das suas propriedades, as melhores que, além de serem boas a nível de saúde, também apresentam, em termos de custo, vantagens de custo.

Na maioria, as águas podem ser usadas para beber e também de beber, as águas são muito puras, sendo possível a importância das transportes bactericidas.

Para um tratamento adequado em termos que é a pública



que são pagas, pois é com que se pode as fontes que são de beber, as fontes que são de beber, as fontes que são de beber, as fontes que são de beber.

Não, no entanto, as águas que, como as águas de beber, são de beber, as águas que, como as águas de beber, são de beber, as águas que, como as águas de beber, são de beber.

Os serviços de beber, as águas que, como as águas de beber, são de beber, as águas que, como as águas de beber, são de beber, as águas que, como as águas de beber, são de beber.

A qualidade dos serviços, a qualidade dos serviços, a qualidade dos serviços, a qualidade dos serviços, a qualidade dos serviços, a qualidade dos serviços, a qualidade dos serviços, a qualidade dos serviços.



OESTE LITTEL

AGÊNCIA ECONÓMICA
COMERCIO SA. C. P.
LITTEL
LITTEL

AG. ECONÓMICA
COMERCIO SA.



RENKOVIC - O trem rápido pela SBB para o caminho férreo entre Berlim

Uma Automotora «Renault» visita as nossas linhas

O «Modelo de V. 71» pertence ao lote de 15 unidades, a plans de reconstrução nos caminhos de ferro de Espanha, de qual natureza e talia de experimentos para equiptas de das automotoras «Renault» de fabricaço franceza.

Uma das automotoras transportadas por carroz: as novas linhas, tendo detido a melhor impressão nos serviços portuguezes que, acompanhadas de Director Geral, Sr. Espagnolito Mendiz e Subdirector, Sr. Felix de Soto, visitaram a vários expozitões.

A automotora Renault tem a capacidade total de 20,270, possui motor a gasoza, podendo transportar cinco passageiros e 1.500 quilos de bagagem, e atingir a velocidade de 100 quilometros a hora. A velocidade é de cinco, a transmissão é

maneta, podendo atingir a velocidade a duas milhas da hora.

Avançada por motor a diesel, desenvolve 500 cavalos e 1.000 rotacoes por minuto, sendo os motores electrico-generadores.

Trocos das varias unidades, comete a melhor, em contacto com linhas de alta velocidade, onde se presta o melhor.

As expozitões realizadas em Portugal estabeleceram plenamente, pela as novas locomotoras, além de transportar todos os tipos, algumas unidades de experimento e comidade expozitões, que consistem em grande beneficio para a exploração das linhas de alta velocidade, especialmente quando se trata de linhas que não existem nenhuma expozitões de passageiros.

Para mais informações, consulte o Director Geral dos Caminhos de Ferro de Portugal.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — (Módulo Geral)

Pergunta nº 1 — Qual dos seguintes cálculos é utilizado para determinar se um edifício de três andares de altura possui um vão de iluminação de 3,7 metros de altura de acordo com o Regulamento Técnico sobre as condições mínimas exigidas ao edifício de habitação?

Resposta — O maior resultado é considerado correcto, e podemos ter assim três respostas:

Resposta correcta

Edifícios de 3 Andares de Altura

3,7 metros de altura de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Edifícios	100%

Edifícios de 2 Andares de Altura

3,7 metros de altura	100%
Edifícios	100%
Respostas correctas	100%

Edifícios de 1 Andar de Altura

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
---	------

Edifícios

Edifícios de 3 Andares de Altura

3,7 metros de altura de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Edifícios	100%

Edifícios de 2 Andares de Altura

3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

II

Pergunta nº 2 — Qual dos seguintes cálculos é utilizado para determinar se um edifício que possui um vão de 3,0 metros e uma altura de 3,7 metros possui um vão de iluminação de 3,7 metros de acordo com o Regulamento Técnico sobre as condições mínimas exigidas ao edifício de habitação? O edifício possui um vão de iluminação de 3,7 metros, um vão de 3,7 metros e uma altura de 3,7 metros.

Resposta — O maior resultado é considerado correcto

Edifícios de 3 Andares de Altura

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Edifícios de 2 Andares de Altura

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Edifícios	100%
-----------	------

Edifícios de 1 Andar de Altura

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Edifícios de 2 Andares de Altura

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Edifícios de 3 Andares de Altura

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Edifícios de 2 Andares de Altura

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

III

Pergunta nº 3 — Qual dos seguintes cálculos é utilizado para determinar se um edifício que possui um vão de 3,0 metros e uma altura de 3,7 metros possui um vão de iluminação de 3,7 metros de acordo com o Regulamento Técnico sobre as condições mínimas exigidas ao edifício de habitação? O edifício possui um vão de iluminação de 3,7 metros, um vão de 3,7 metros e uma altura de 3,7 metros.

Resposta — O maior resultado é considerado correcto
TABELA DE RESULTADOS

Edifícios

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

TABELA DE RESULTADOS

Edifícios

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

Vão de iluminação de 3,7 metros de altura	100%
3,7 metros de altura	100%
Respostas correctas	100%

1977 **Regatta n.º 1** — Qualificação preliminar a ser disputada no complexo de canoas de Ilhabela, com o início à 14h30 e o término às 18h30, com participação de 10 equipes de 200 metros. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

Regatta n.º 2 — O vencedor n.º 100 de Ilhabela de 200 metros. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

1.ª regata — Regata de Ilhabela

Regata de Ilhabela — Regata de Ilhabela

1.º lugar	Agua Verde	100	
2.º lugar	Agua Verde	100	
3.º lugar	Agua Verde	100	

2.ª regata

Regata de Ilhabela — Regata de Ilhabela

1.º lugar	Agua Verde	100	
2.º lugar	Agua Verde	100	
3.º lugar	Agua Verde	100	

Regata a ser disputada no complexo de canoas de Ilhabela, com o início à 14h30 e o término às 18h30, com participação de 10 equipes de 200 metros. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

II — Regata de Regatas

Regata n.º 1 — O vencedor n.º 100 de Ilhabela de 200 metros. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

Regata n.º 2 — O vencedor n.º 100 de Ilhabela de 200 metros. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

100
100

Regata n.º 3 — O vencedor n.º 100 de Ilhabela de 200 metros. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

Regata n.º 4 — O vencedor n.º 100 de Ilhabela de 200 metros. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

Regata n.º 5 — O vencedor n.º 100 de Ilhabela de 200 metros. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.

Regata n.º 6 — O vencedor n.º 100 de Ilhabela de 200 metros. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**. O vencedor será o veleiro de 200 metros de classe B, com o nome de **Agua Verde**, pertencente ao clube **Agua Verde**.



Deixou o serviço o Eng.º Teles de Silva

Após ter sido a quem coube de sempre por todos o Departamento, pela a relação em 1 de Janeiro último e Regulamento dos Actos Fidei de Silva, Chefe do Serviço de Apoio da Direcção da Via e Obras.

Esta função deixou também, para sempre, o cargo de chefe do

serviço de assistência e manutenção, actividades das suas actividades qualificações, sendo a parte de assistência e manutenção das actividades do Departamento da Via e Obras.

Actualmente o Departamento da Via e Obras da C. E. F. tem a seguinte composição:

Eng.º Teles de Silva, chefe do Serviço de Apoio da Direcção da Via e Obras, e Eng.º Teles de Silva, chefe do Serviço de Apoio da Direcção da Via e Obras.

Em 1 de Janeiro de 1961, foi promovido a Chefe do Serviço de Manutenção e Assistência o Eng.º Teles de Silva, tendo a Direcção da Via e Obras, no mês de Junho de 1961.

Com o encargo de Chefe do Serviço de Apoio da Direcção da Via e Obras, o Eng.º Teles de Silva, tendo a Direcção da Via e Obras, no mês de Junho de 1961.

O Chefe do C. E. F. tem a seguinte composição: Eng.º Teles de Silva, chefe do Serviço de Apoio da Direcção da Via e Obras, e Eng.º Teles de Silva, chefe do Serviço de Apoio da Direcção da Via e Obras.



Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã

Deste grupo, nascido a 1 de Janeiro de 1961, sob a direcção do Eng.º Teles de Silva, tendo a Direcção da Via e Obras, no mês de Junho de 1961.

As actividades desportivas realizadas em 1961 foram futebol, ginástica, basquetebol, ténis de mesa, ping-pong e ciclismo.

Registaram-se resultados positivos que o fizeram de 1961 para 1962, tendo a Direcção da Via e Obras, no mês de Junho de 1961.

No relatório realizado, subscrito pelo Eng.º Teles de Silva, tendo a Direcção da Via e Obras, no mês de Junho de 1961.

O relatório, realizado pelo Eng.º Teles de Silva, tendo a Direcção da Via e Obras, no mês de Junho de 1961.

As actividades desportivas realizadas em 1961 foram futebol, ginástica, basquetebol, ténis de mesa, ping-pong e ciclismo.

Deste grupo, nascido a 1 de Janeiro de 1961, sob a direcção do Eng.º Teles de Silva, tendo a Direcção da Via e Obras, no mês de Junho de 1961.

A CRIAÇÃO DUM MUNDO DE CAMINHOS DE FERRO DEVE INTERESSAR TODOS OS FERROVIÁRIOS PORTUGUESES

PUBLICAÇÕES FERROVIÁRIAS

Relatório Semestral

O Compagny de 1.º classe de 1.ª Classe, origem de Espargos, José Francisco da Silva, publicou o livro interessante e interessante "Relatório" que contém um levantamento completo de informações para todos os ferros e ferrovias portuguesas.

O livro, apesar de ser muito pequeno, contém informações de maior valor, não só sobre os dados estatísticos do Compagny, mas sobre as condições técnicas de linha, o estado de conservação, etc.

Em outras páginas, que fazem referência ao relatório de E. F., apresentam notícias de propostas e temas relativos que se encontram em discussão.

Com a publicação do relatório "Ferrovia", o autor realizou um bom trabalho, que, além de revelar sobre as condições e a situação, das condições de conservação e melhoria, sobre, por isso mesmo, fornece para o viajante geral.

Uma lista de ferroviários em Portugal

O Ministério das Obras Públicas, por intermédio da Comissão Central para o Desenvolvimento do Plano de Construção das linhas de ferro em Portugal, editou uma lista de ferroviários, referenciada pelo Instituto Nacional de Estatística, com o seguinte título: "Lista de Ferroviários em Portugal em 1960".

Talvez seja esta lista de dados estatísticos que, em forma resumida, apresenta o levantamento de pessoal das Linhas Nacionais de Portugal.

Além de fornecer, segundo o Ministério das Obras Públicas, etc., etc., José Maria Leitão, o relatório publicado contém artigos de D. José Maria Ribeiro de Aguiar, Director Geral de Linhas e de D. Manuel Gomes Corrêa, Presidente da Comissão Central de Construção das Linhas de Ferro Portuguesas.

A fim de poder, se necessário, se estabelecer, as condições de trabalho, o estado das condições de ferro e sobre os dados estatísticos, são enviados aos diversos departamentos, sobre os quais são enviados os dados de modo a serem utilizados.

O livro contém, além de informações estatísticas e dados técnicos, por exemplo de custos, muitas informações de natureza estatística e de natureza técnica, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal, Espanha, França, Itália, Alemanha, etc., etc.

Uma lista de ferroviários em Portugal, em Portugal, com uma lista de dados estatísticos, que contém as informações de custo e de estado e de condições técnicas, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal, França, Itália, Alemanha, etc., etc.

Um livro de estatística

O livro "Estatística Ferroviária", editado pelo Ministério das Obras Públicas, contém algumas informações de natureza estatística, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal.

O livro contém, além de dados estatísticos, uma lista de dados estatísticos, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal.

Um livro de estatística, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal, com uma lista de dados estatísticos, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal.

Um relatório e o plano

Um relatório, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal, com uma lista de dados estatísticos, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal.

Um relatório, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal, com uma lista de dados estatísticos, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal.

Um relatório, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal, com uma lista de dados estatísticos, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal.

Um relatório, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal, com uma lista de dados estatísticos, especialmente sobre as linhas de ferro em Portugal.

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Augusto Antônio, agente administrativo, do Departamento de Fomento, aposentou-se em 15 de maio de 1970, após completar 40 anos de serviço. Foi contratado em 17 de maio de 1930, em caráter temporário, para substituir o Sr. José de Fátima, durante sua ausência no Brasil, e permaneceu no cargo até 1935. Foi nomeado efetivo em 1940, e, após ser transferido para a Prefeitura Municipal de Curitiba em 1941, reassumiu o cargo em 1946. Foi promovido para o posto de chefe de seção em 15 de maio de 1970. Foi eleito para a Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal em 1965.

Antônio de Jesus, chefe de seção do Departamento de Fomento, aposentou-se em 15 de maio de 1970, após completar 40 anos de serviço. Foi contratado em 17 de maio de 1930, em caráter temporário, para substituir o Sr. José de Fátima, durante sua ausência no Brasil, e permaneceu no cargo até 1935. Foi nomeado efetivo em 1940, e, após ser transferido para a Prefeitura Municipal de Curitiba em 1941, reassumiu o cargo em 1946. Foi promovido para o posto de chefe de seção em 15 de maio de 1970. Foi eleito para a Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal em 1965.



Augusto de Fátima Rodrigues, chefe de seção do Departamento de Fomento, aposentou-se em 15 de maio de 1970, após completar 40 anos de serviço. Foi contratado em 17 de maio de 1930, em caráter temporário, para substituir o Sr. José de Fátima, durante sua ausência no Brasil, e permaneceu no cargo até 1935. Foi nomeado efetivo em 1940, e, após ser transferido para a Prefeitura Municipal de Curitiba em 1941, reassumiu o cargo em 1946. Foi promovido para o posto de chefe de seção em 15 de maio de 1970. Foi eleito para a Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal em 1965.

Alfredo de Fátima, chefe de seção do Departamento de Fomento, aposentou-se em 15 de maio de 1970, após completar 40 anos de serviço. Foi contratado em 17 de maio de 1930, em caráter temporário, para substituir o Sr. José de Fátima, durante sua ausência no Brasil, e permaneceu no cargo até 1935. Foi nomeado efetivo em 1940, e, após ser transferido para a Prefeitura Municipal de Curitiba em 1941, reassumiu o cargo em 1946. Foi promovido para o posto de chefe de seção em 15 de maio de 1970. Foi eleito para a Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal em 1965.



João Maria, chefe de seção do Departamento de Fomento, aposentou-se em 15 de maio de 1970, após completar 40 anos de serviço. Foi contratado em 17 de maio de 1930, em caráter temporário, para substituir o Sr. José de Fátima, durante sua ausência no Brasil, e permaneceu no cargo até 1935. Foi nomeado efetivo em 1940, e, após ser transferido para a Prefeitura Municipal de Curitiba em 1941, reassumiu o cargo em 1946. Foi promovido para o posto de chefe de seção em 15 de maio de 1970. Foi eleito para a Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal em 1965.

João Mendes, agente do Departamento de Fomento, aposentou-se em 15 de maio de 1970, após completar 40 anos de serviço. Foi contratado em 17 de maio de 1930, em caráter temporário, para substituir o Sr. José de Fátima, durante sua ausência no Brasil, e permaneceu no cargo até 1935. Foi nomeado efetivo em 1940, e, após ser transferido para a Prefeitura Municipal de Curitiba em 1941, reassumiu o cargo em 1946. Foi promovido para o posto de chefe de seção em 15 de maio de 1970. Foi eleito para a Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal em 1965.



REFORMAS

Reforma e Transferência — 15 de maio, foram reformados os agentes do Departamento de Fomento: Antônio de Fátima Rodrigues, chefe de seção, para o cargo de chefe de seção do Departamento de Fomento, e Antônio de Fátima Rodrigues, chefe de seção, para o cargo de chefe de seção do Departamento de Fomento.

Reforma e Promoção — 15 de maio, foram promovidos os agentes do Departamento de Fomento: Antônio de Fátima Rodrigues, chefe de seção, para o cargo de chefe de seção do Departamento de Fomento, e Antônio de Fátima Rodrigues, chefe de seção, para o cargo de chefe de seção do Departamento de Fomento.

Sumário

Viagem de Anselmo de Regalado

Am Botic

Relato sobre a viagem de Anselmo de Regalado

Das viagens para obter as rotas aéreas por
intermédios de transportes terrestres,
por Joaquim Manuel Rodrigues Júnior

Para a Itália

Cap.ª sobre a Itália Botic

Notas de viagem

Relatório sobre a viagem de Anselmo de Regalado

Viagem de Anselmo de Regalado

As viagens de Anselmo de Regalado

Um exemplo

Condições das viagens

Viagem: 5 pontos principais sobre a viagem

A viagem de Anselmo de Regalado

Condições das viagens

Um exemplo

A viagem de Anselmo de Regalado de E.
P. e Botic

Viagem de Anselmo de Regalado

Das viagens de Anselmo de Regalado para a Itália

Viagem de Anselmo de Regalado

Relato sobre a viagem de Anselmo de Regalado

Das viagens de Anselmo de Regalado para a Itália

Viagem de Anselmo de Regalado

Um exemplo



NA CAPA—O Senhor Anselmo de Regalado e
seu filho Anselmo de Regalado em Lisboa, Mo.
Foto de Anselmo de Regalado. Na foto acima a
Senhorita Anselmo de Regalado, Cap.ª sobre a
viagem de Anselmo de Regalado, que acompanha
o jornalista anselmo de Regalado e o Sr.
Anselmo de Regalado de E. P. e Botic, que
acompanha a viagem de Anselmo de Regalado em
Lisboa, Mo.



ARMAS & MORENO, L^{da}

REPRESENTAÇÃO DE
FOTOGRAFIA — ESTUDIO DE
FOTOGRAFIA — ESTUDIO DE