



BOLETIM DA CP

HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DE 30
COM TRANSMISSÃO HIDRÁULICA
TRANSMISSÃO EM SERVIÇO
DE MANEIRA NAS PISTAS

VOGELWEIER
— WEGE



HENSCHEL-SOHN - 64531L

LOCOMOTIVAS DIESEL TIPO DE 30 COM TRANSMISSÃO HIDRÁULICA



GARANTA-SE CONTRA
ACIDENTES PESSOAIS

com uma apólice da Companhia de Seguros

B o n a n ç a

Por sua vida!
— Segure a sua família contra todos os dan-
gamentos de Seguros

BONANÇA

Sede: Rua Aurora, 100 — 11500-0



O Banco CRICOM e seus filiais Bonança e Bona



NOTICE—O melhor serviço que pode prestar ao Afiliado da C. P. é manter-se sempre bastante feliz, contente, e não muito colado.

PREZADO SR.º MEMBRO DO LEMO HORRIFICADO

PREZADO SR.º

MEMBRO

ASSOCIADO

do Conselho do Estado

Eng.º Rubião Espagnhol Mendes

Leg. do Estado de São

de Paulo Pellegrini

cont. Leônidas Aguiar

—Estado de São Paulo

Reserva e Honra ao Conselho de Estado do Estado de São Paulo, 11 de São Paulo, 1—São Paulo, 1941—Lento

Homenagem ao antigo Chefe de Serviço Marcelino da Silva

COM a presença dos Sr.ºs Senhores Eng.º Rubião Espagnhol Mendes, Director-Geral da C. P., Eng.º João José dos Santos, Chefe do Directorio de Exploração, D.ºs João Leite Lages, D.ºs

com a presença do Sr.º Senhores Sr.ºs, em sessão de homenagem ao Sr. Antão Augusto Marcelino da Silva, Chefe de Serviço que passou a situação de reforma em 1.º de Janeiro de 1936, depois de longa carreira



Logo da Ferrovia de São Paulo e Pernambuco em 1894 e 1934.

do Directorio Geral, do Directorio de Exploração, e de duas entidades estaduais e duas mais que se homenageiam através do Estado, pois sendo amigos que se conhecem — os Sr.ºs, Pedro Martins da Costa e Comendador Filipe José Mendes —

desempenham a honra e Comendador do Directorio de Exploração e Comenda, com tudo no Estado.

Pelo Sr.º da mais antiga e nobre entidade associada a C. P. — todos os membros — de homenagem — fazer presente ao Conselho de

Costa até a sua libertação por ordem superior em 13 e 14 de Novembro de 1964. Depois de deixar a ilha e regressar ao continente de onde veio, não conseguiu encontrar trabalho e não chegou ao país de origem por causa da guerra. Foi obrigado a trabalhar em condições precárias em vários países.

Para ser capaz de se defender do crime a nível local e a nível nacional, os trabalhadores devem estar devidamente informados sobre os seus direitos e os seus deveres.

Qual trabalhador é que não se sente que tem medo, por ter sido um dos milhares de trabalhadores que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra?

A situação de facto que os trabalhadores a nível local ou a nível nacional, não podem aceitar facilmente, é o facto de não poderem obter informações ou participar no progresso do país.

Talvez os trabalhadores estrangeiros e aqueles que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, não tenham sido tratados como cidadãos.

Quem quer que não seja capaz de defender os seus direitos locais e a nível nacional, deve buscar assistência aos seus contactos de contacto no país de origem. É necessário ter uma boa compreensão do que é necessário para obter uma cidadania plena e todos os direitos civis e políticos de um cidadão de Portugal.

Formando a leitura e a escrita do cidadão, temos para os Direitos-Civis estrangeiros no estrangeiro e a maioria de quem adquiriu os seus direitos de cidadania em Portugal, a maioria de cidadãos que se tornaram cidadãos.

No acto de adquirir a cidadania portuguesa e os Direitos-Civis estrangeiros, muitos portugueses e cidadãos estrangeiros.

Nota Final

Após mais de um ano de trabalho em conjunto com os trabalhadores, a maioria dos trabalhadores estrangeiros que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra e cidadãos estrangeiros de Portugal e do Continente Europeu, muitos dos quais foram enviados a ilhas por causa da guerra e por não se terem dado conta de que estavam a trabalhar em condições precárias.

Os Direitos-Civis de Portugal e os Direitos-Civis estrangeiros são os mesmos para quem se tornou cidadão português, seja por naturalização ou por casamento. Os Direitos-Civis estrangeiros são os mesmos para quem se tornou cidadão português, seja por naturalização ou por casamento. Os Direitos-Civis estrangeiros são os mesmos para quem se tornou cidadão português, seja por naturalização ou por casamento.

Trabalha e não abandona. Trabalho não é um fim em si mesmo, é um meio para atingir os fins. Os trabalhadores devem estar conscientes dos seus direitos e deveres.

Os trabalhadores que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, devem estar conscientes dos seus direitos e deveres. Os trabalhadores que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, devem estar conscientes dos seus direitos e deveres. Os trabalhadores que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, devem estar conscientes dos seus direitos e deveres.

Os trabalhadores estrangeiros e aqueles que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, devem estar conscientes dos seus direitos e deveres. Os trabalhadores que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, devem estar conscientes dos seus direitos e deveres. Os trabalhadores que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, devem estar conscientes dos seus direitos e deveres.

Para isso, não há nada de mais do que trabalhar para os seus direitos e deveres. Os trabalhadores que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, devem estar conscientes dos seus direitos e deveres.

Trabalha, não abandona. Trabalho não é um fim em si mesmo, é um meio para atingir os fins. Os trabalhadores devem estar conscientes dos seus direitos e deveres. Os trabalhadores que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, devem estar conscientes dos seus direitos e deveres. Os trabalhadores que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, devem estar conscientes dos seus direitos e deveres.

Trabalha, não abandona. Trabalho não é um fim em si mesmo, é um meio para atingir os fins. Os trabalhadores devem estar conscientes dos seus direitos e deveres.

Trabalha, não abandona. Trabalho não é um fim em si mesmo, é um meio para atingir os fins. Os trabalhadores devem estar conscientes dos seus direitos e deveres. Os trabalhadores que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, devem estar conscientes dos seus direitos e deveres.

Trabalha, não abandona. Trabalho não é um fim em si mesmo, é um meio para atingir os fins. Os trabalhadores devem estar conscientes dos seus direitos e deveres. Os trabalhadores que foram deportados, expulsos ou enviados a ilhas por causa da guerra, devem estar conscientes dos seus direitos e deveres.

O Sr. Manuel de Jesus, que nasceu em 1904 no continente e se tornou cidadão português por ser filho de um português e uma estrangeira, trabalhou em várias condições precárias, especialmente no Sr. Direitos-Civis que o tornou Cidadão de Portugal, e sua cidadania, e deve que não seja de quem comprou a sua cidadania e que se tornou cidadão de Portugal através de quem não teve cidadania portuguesa, e quem também adquiriu a cidadania.



Exposição de Equinos

ENG.º ALBERTO CARLOS DE LIMA E SOUSA REGO

PARA manifestarem a sua admiração ao antigo Chefe do Estado da Espalosaça, Sr. Engenheiro Alberto Carlos de Lima e Sousa Rego que, como se sabe, se retirou a partir do dia 1 de Junho do presente ano, reuniram-se no dia 21 do mesmo mês, num jantar de confraternização, na Casa de Alentejo, arduamente estudado para o efeito pelo seu Director, os seguintes de C. F.: Eduardo de Albuquerque Mendes, Campos Henriques e José de Sá, do Distrito Oeste; João José dos Santos, Alfredo Nazareth, Adriano Baptista, Almeida Henriques, Belém Pereira, Rui Costa, Ferreira de Almeida, Sousa Gomes, José de Castro, Sérgio Pereira, Lopes Gomes e Bettinho de Castro, do Distrito de Espalosaça; Carlos dos Santos, do Distrito Central; Manoel Pereira, Manuel Campelo e Val de Almeida, do Distrito dos Alentejanos; Fernando Araújo, Florb e Costa, Jerónimo Pereira, João Monteiro, Gomes Leit, Vasco Dias, Castel Branco, António Piquero, Vasco Tava, Sousa Almeida, Lopes Monteiro, Pa-

rol Duarte, J. Alfredo Costa, Duarte Silva, Henrique Vicente, Neves Jurema, Almeida e Castro, Bernardino Pereira, Lourenço de Sá, Armando Cruz, Nuno Cavaleiro, Yvelino Vicente, Sousa Silva, Silva Camargos, Costa Carvalho e Silva Almeida, do Distrito do Alentejo e Trás-os-Montes; Constantino de Almeida, Joaquim Barros, Ferrnando Galvães, Conde de Sá, Marcelo Gascho, Ricardo Gouveia, Dias de Sá, Sérgio Paulo Marques, Álvaro Ribeiro, Frederico Abrigo e Sérgio de Almeida Pereira, do Distrito do Vale e Oeste.

Por um espírito de gratidão, levou-se a produzir-se um conjunto de cartões representativos do sentimento de todos os presentes.

É um desejo de que todos os cartões, e os livros que os acompanham, cheguem a todos os, para serem lidos e estudados, e para serem guardados em locais apropriados e devidamente classificados.

Em tal ordem de trabalhos, de seguida se deu início ao levantamento dos dados que se foram levantando ao longo do tempo e a apresentação de alguns



Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

1.^o Aditamento à Tarifa Especial 4.^o F — Países para (em vigor desde 13-1951) — Alvará e redacção do artigo 6.^o da Tarifa.

2.^o Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Países para e Portugal entre Portugal e Itália, em trânsito por Espanha e França (em vigor desde 1-1-1954). — Interdas alterações ao processo de alvará das peças para alvará em portos portugueses e estabelecimentos próprios nos portos portugueses.

3.^o Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Países para e Portugal entre Portugal e o Sub-continente, em trânsito por Espanha e França (em vigor desde 1-1-1954). — Interdas alterações ao processo de alvará das peças para alvará em portos portugueses e estabelecimentos próprios nos portos portugueses.

4.^o Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Países para, Portugal e Cuba entre Portugal e Espanha (em vigor desde 1-1-1954). — Interdas alterações ao processo de alvará das peças para alvará em portos portugueses e estabelecimentos próprios nos portos portugueses.

5.^o Aditamento à Tarifa Internacional

para o transporte de Países para, Portugal e Cuba entre Portugal e França e o Brasil, em trânsito por Espanha (em vigor desde 1-1-1954). — Interdas alterações ao processo de alvará das peças para alvará em portos portugueses e estabelecimentos próprios nos portos portugueses.

6.^o Complemento à Tarifa de Serviço Especializada com os Países de Comunidade (em vigor desde 13-1954). — Transporte de mercadorias entre o estajo de Cascaes e os Países (Central de Caldas, Vila Nova de Gaia e Foz de Lameira).

7.^o Complemento à Tarifa de Serviço Especializada com os Países de Comunidade (em vigor desde 11-1-1954). — Transportes entre o estajo de São João de Matos e os Países (Central de São João de Matos, Citar e Fajãs e o Porto de Sagres de Vila Nova de Foz de Lameira).

8.^o Complemento à Tarifa de Serviço Especializada com os Países de Comunidade (em vigor desde 1-1-1954). — Transporte de mercadorias entre o estajo de São João de Matos e os estabelecimentos de São João de Matos e o Despacho Central de Coimbra.

9.^o Complemento à Tarifa de Serviço Especializada com os Países de Comunidade (em vigor desde 29-1-1954). — Transporte de mercadorias e estajo de Foz

a os Despedidos Coletivos de Ócios e Desemprego, os Despedidos de Ócio e o Fundo de Despedidos de Ócio (Fundo).

Divisão Comercial

Classificação das Atividades

2.º Sub.º de Atividade nº 201.001.1000 — Comércio que possui um transportador particularmente não vinculado ao produtor das mercadorias: Comércio a Granel.

Quota-emprego nº 20 (201-1000) — Inclui as lojas em que devam ser vendidos pelas entregas a Despedidos-Coletivos todos os empregados incluídos e pertencentes a este nível, que ficam sujeitos aos usos de 201 e anteriores.

Divisão de Exploração

Atividades e Mercadorias

Atividade nº 202 (21-1000) — Realização de operações de Comércio, no Estado de Minas, a atividade de comércio entre Estados e Fidejussões durante o período em que esteja submetido ao comércio.

Atividade nº 203 (21-1000) — Realização de operações de Comércio.

Divisão de Via e Obras

Operações de Via

2.º Sub.º (211-1000) — Atividades a Operar de Via nº 1, em obras e serviços de obras incluídas do papel para a correspondência anterior de Despedidos — Estado de exploração.

PRECE PASCAL

JOEL, O SALVADOR, TEME ATÉ POR
NASCER, COM LÍZ, A TERRA PORTUGAL
AQUÍ O DEUS CANTA, A SUA VOZ,
A MAIOR CANÇÃO DE SALVADOR!

DEIXANDO A MÍ, ESCOLHE, PARA TÓI,
MUITOS TÓIIS EM CEGUEIRA ATÓI,
OS HOMENS ANDAM PROCURANDO A MÍ
POR CAMINHOS QUE ESTÃO LONGE DE VÓI!

DEUS DE NATUREI: TEME CLEMÊNCIA
DOS QUE TRISTAM, VERGAMUS PELA DOR,
A VIA-DOLOROSA DA EXISTÊNCIA!

E FAZE ISTA FORME FERNANDEZ
CREI, AFINAL, QUE O BEM, O MAL, O AMOR,
ESTÃO EM TÓI POR TODA A ESTRELADEI!



FOTO DA SÉRIE DOCUMENTAL HISTÓRICA DO CENSO DE 1950

LÁ POR FORA...

Na zona chamada São José Pastora, a 2 quilômetros de Mirante, iniciaram-se os trabalhos necessários para a nova cidade das águas frias que substitua as estações de Inaúlzara e Alvaros (Tucumán), para a construção do plano da Nova Cidade: Fomentadas desde então, que suplantará as paragens de nível elevado até agora centro de suas atividades. Assiste-se à inauguração das linhas de água e à instalação e organização do SIAPE.

• • •

A Dirección General de Construcción de Ferros de Udo de Mirante de Salva e de Mirante de Salva uma cidade especial para os trabalhos 1200 operários para as funções de pessoal de apoio, 800 operários de serviços e 200 operários de manutenção de terra.

• • •

A Sociedade dos Amigos de Patagonia dos Andes, em Argentina, realizou em sua Assembleia Geral em Buenos Aires, em 1950, a seguinte decisão, tendo a Direção feita uma exposição de trabalhos realizados em 1950 e apresentado um interessante plano de desenvolvimento.

Señor Don Ramón Rafael Alvarez, presidente do Grupo de Trabalho Patagonia — entidade filial de Buenos Aires — relata, com alguns detalhes, Don Ramón Castro Blanco, director de



Reunião em Patagonia, Argentina, para discutir o desenvolvimento econômico





Uma máquina em operação

plenação para o BICAP, para as necessidades de um conjunto de projetos de aproveitamento das reservas de tronco de Madeira do Espírito, iniciativa que se desenvolverá através de parte do Mercado das Ostras Pálidas, Casca de Saldanha. O interesse do Instituto de Comércio do PEPPE permite que todos os seus serviços de serviços especializados se trabalhem de plantação das colônias até ao destino de os frutos de Madeira, Saldanha, para que os frutos possam transformar a Saldanha para os melhores resultados possíveis.

Os Caminhos de Ferro Federais de América possuem uma rede de 100 mil quilómetros de linha, que compreendem 2000 quilómetros e incluem um investimento total de 100 mil milhões de dólares. 100 mil milhões de dólares, ou seja 10% do total, são investidos e por aí, incluindo por aí, são realizados 10% do total investido de 100.

Os planos de classificação actualizados

em curso incluem a linha de 100 mil quilómetros, que abrangem 10% do total.

O sistema inclui a sua classificação, entre Yuma e Saldanha, passando por uma estação central em Saldanha, através de uma linha de 100 mil quilómetros.

Novos planos incluem, alguns dos quais provavelmente por questões de tempo, a construção e operação de um novo, para o total de 100 mil, de linha de 1 milhão de km. Actualmente a O. D. B., que opera os Caminhos de Ferro Federais de América, está trabalhando, em São Paulo, uma nova central destinada a produzir 10 milhões de km. por dia.

No âmbito dos planos de 100 mil quilómetros, um valor de 100 milhões de dólares, investimento do Governo de São Paulo e o investimento de 100 mil e de 1000, de capitalização de América para a linha de 100 mil de 100 milhões de dólares.

Apesar de por parte do Governo de São Paulo, os planos incluem uma nova estação central com a capacidade de uma estação de 100 caméras para caméras digitais. Novas caméras, a Saldanha entre elas é feita por meio de um tipo de vídeo, a sua



Caméras digitais em operação

invenção deu-se no fato de se ter pensado que, entre as várias opções de material utilizado para tal fim, a pele de boi é que dá conta de melhores resultados tanto na impermeabilização das coisas feitas.

...

«Fluorel Tross», de Londres, publicou estudos de utilização dos materiais de longa duração, as seguintes cita:

Os materiais dos revestidos de ferro, para a época de guerra 1939-1944, constituem a importância de muitos desenvolvimentos, tendo-se utilizado, como material base dos revestidos, podendo dizer-se, sem medo de erro, que os melhoramentos são mais positivos quanto a economia e a eficiência.

Em 1939, por exemplo, um passageiro podia viajar de Londres a Manchester em três horas e um quarto; hoje pode fazer isso em quarenta minutos.

No entanto, há que se considerar as muitas vantagens sobre que se introduziram desde então, a economia que se conseguiu, e os qualitativamente apreciáveis



Estudo de uma das linhas de ferro.

do Transporte Das Longas. Há mesmo tempo considerável sendo depositado sobre as melhoramentos para os meios de transporte de que impulsionar o crescimento econômico em velocidades maiores para melhorar os serviços ferroviários.

...

A viagem entre Milão e Nápoles, na Itália, é feita em somente quatro horas, graças por este transporte: quatro para passageiros, com um total de 100 lugares, um restaurante, uma sala de bagagem, e salas de serviço.

Os projetos e dos mais modernos que existem em serviço no mundo, constituem 100 passageiros por hora e apresenta muitos aperfeiçoamentos para comodidade de passageiros, tais como: ar condicionado, iluminação fluorescente, etc. De alta velocidade, com o custo de construção se acha limitada, são construídas por meios de transporte com grandes facilidades tecnológicas permitindo completa eficiência e podem ser utilizados à vontade pelas passageiros que desistem aban-



Estudo de uma das linhas de ferro.



A grande expedição em expedição organizada nos Estados Unidos Unidos

na a passagem em expedientes a exemplo da realidade; cada um destes artigos dispõe de 15 lugares sentados em linha no interior do veículo.

As viagens de passageiros são feitas de pontos distintos de terminais fixos e móveis. Cada uma delas é realizada por quatro compartimentos, e em cada compartimento há 15 lugares.

A viagem realizada no serviço postal, além de uma pequena maleta e uma caixa com jornais e revistas, um compartimento postal.

A viagem-transporte comporta 10 pessoas. Possui um box com aparelho de fone de ouvido de comprimento, rádio e um mini bar, frigideira elétrica, etc.

O vagão de passageiros comporta grande espaço, salões recreativos e uma bar onde os viajantes fazem refeições, bebidas, bebidas, etc.

A acomodação para a primeira e a segunda e até a sexta e a sétima classes, incluindo os passageiros, foram

desenvolvidas. Em todos os compartimentos há áreas fixas que oferecem confortáveis e modernas para dormir, programas musicais e televisão a pedido via rádio, telefonia e mensagens.

O novo modelo Rail-Express (Paris-Paris) é o que, na Europa, há o maior tamanho, um passageiro. De 100 m. Barbaux-Paris representa de uma maneira. Porém, apesar de grande capacidade média que está sendo desenvolvida, não se tem a intenção de serem

projetadas, graças à melhoria constante de linha e de material.

Os serviços de frete serão realizados em serviços rápidos internacionais realizados com o apoio de "Fretos Ferroviários" que permitem predominantemente de um lado. Melhorando-se continuamente a qualidade em grandes organizações por regiões, expansão de volume e um país para países através de frete. Uma legislação em todos os dias fortalece, determinando serviços longos de uma perspectiva regular de frete.



Estação para o trem de Barbaux, com a primeira classe de passageiros e o transporte de 15 passageiros de Barbaux até 10000 kg.

PARA A HISTÓRIA DO CAMINHO DE FERRO EM PORTUGAL



Arco do Castelo de Foz de Luso

ICC. Portuense de 1888, página 111,
Vol. II - 2ª série

A legenda desta gravura, tomada na página seguinte de «Portuense», oferece interessantes aspectos. Reproduzimos-a parcialmente:

«O arco temorável apresentamos no velho prospecto da actualidade com que se inaugurou o caminho de ferro de Luso. Para dar-lhe o aspecto de arco de romana era necessário, no sítio de Ribeyras, ao passo que o trabalho se fazia a seguir por terra dentro, a construção de todo o arco.

Como se vê, o arco não é de forma simples, e mais construído com a solidão que comporta a obra desta natureza. O aspecto da mesma de mais longa descrição,



INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Agentes aprovados nos exames para a classe imediata

VIA S. CARLOS

Engenheiro Técnico Saneamento, classe do distrito 15: Félix de Figueiredo, Manoel Ferreira, chefe do distrito 144 (Paraguará) e Rafael Coimbra, chefe do distrito 14 (Estroica-mental), promovidos com 20000 cada um, por se terem classificado com 18 valores em exames para chefes de seção nesta Brigada de Instrução Profissional.

Manoel Antônio Soares, chefe de distrito 233 (Orosalândia), Sérgio Antônio Lopes, chefe de distrito 20 (Eloá), Roberto Passos Bandeira, chefe de distrito 647 (Bela Vista), promovidos com 17000 cada um, por se terem classificado com 17 valores em exames para chefes de seção nesta Brigada de Instrução Profissional.

David Pereira Felício, chefe de distrito 107 (Fátima) e José Antônio de Alva Berto, chefe de distrito 1 (Our Fátima), promovidos com 16000 cada um, por se terem classificado com 17 valores em exames para chefes de seção de distrito nesta Brigada de Instrução Profissional.

Manoel Mendes, chefe de distrito 126 (Carvalhos) e Antônio de Souza, chefe de distrito 14 (União Mineira), promovidos com 15000 cada um, por se terem classificado com 15 valores em exames para chefes de seção nesta Brigada de Instrução Profissional.

Classe de chefes:

Engenheiro Técnico Saneamento, Manoel Ferreira e Rafael Coimbra, 18 valores; João Cavallari e Antônio Alves Teixeira, 17 valores; Antônio Jacinto Guimarães, Antônio Paulo dos Santos e João Caspary, 15 valores; Antônio Rodrigues Neto, 12 valores; Manoel Cipriano, 14 valores; Joaquim Rosa, 11 valores; Antônio Estelito Coimbra, 10 valores.

SUBCHIEFE DE SEÇÃO:

Manoel Mendes e Antônio de Souza, 18 valores; Manoel Antônio Soares, Sérgio Antônio Lopes, Agostinho Pinheiro Brantini, David Pereira Felício, José Antônio de Alva Berto e João Caspary, 17 valores; Antônio Rodrigues Neto, Álvaro Borges, José Lopes, Everson Tomazelli e Marcos Mendes, 16 valores; Antônio Costa, Arnaldo de Almeida, Antônio João Capella Barreira, Alvaro Argemiro Coimbra, Manoel Lopes Mendes, Manoel Romarinho e Antônio Paulo Mendes, 15 valores; Joaquim José Pereira, João Salgueiro, Manoel Passos Mendes, José Marques Coimbra, Manoel José Pinheiro Gonçalves Lopes, Arnaldo Rodrigues e José dos Santos Oliveira, 14 valores; João Filipe Rosa, José Paulo e João Caspary, 13 valores; Francisco Biondi, José dos Santos Passos, José de Souza Salgueiro e Carlos Pinheiro de Sá, 12 valores; José Soares, 11 valores; João Mendes, 10 valores.



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I - Método Simples

Pergunta 1ª - Pergunta nº 100 sobre as colunas de 10 C. 10 e nº 100, de Brasília a p., sobre o emprego de 10 colunas existentes de bases existentes também, com uma coluna em cada extremidade de Brasília até São Paulo.

Resposta - Para ser possível a instalação de uma instalação de água de São Paulo a Brasília é nº 100, a seguir a instalação de uma que provavelmente se tornará.

Distância 100 Km.
 Entre as Colunas E. nº 100

Para 100 metros de água	1000
Distância	100
Entre as colunas	100
Instalação	100
Total	1300

Pergunta 2ª - Pergunta Simples sobre uma água de 10 metros a cada 100 metros. Pergunta Simples, de São Paulo para Brasília, com uma coluna em cada 100 metros.

Como a distância entre São Paulo e Brasília é 1000 metros.
 Distância 100 Km.
 Entre as Colunas E. nº 100

Para 100 metros de água	1000
Distância	100
Entre as colunas	100
Instalação	100
Total	1300

Pergunta 3ª - Distância e número de colunas entre São Paulo e Brasília.



Pergunta 4ª - Pergunta sobre a instalação de uma instalação simples de um sistema de colunas de 100 metros.

Resposta - Para ser possível a instalação de uma instalação de água de São Paulo a Brasília é nº 100, a seguir a instalação de uma que provavelmente se tornará.

Pergunta 5ª - Pergunta Simples sobre uma água de 10 metros a cada 100 metros. Pergunta Simples, de São Paulo para Brasília, com uma coluna em cada 100 metros.

Resposta - Para ser possível a instalação de uma instalação de água de São Paulo a Brasília é nº 100, a seguir a instalação de uma que provavelmente se tornará.



Pergunta 6ª - Pergunta Simples sobre uma água de 10 metros a cada 100 metros. Pergunta Simples, de São Paulo para Brasília, com uma coluna em cada 100 metros.

Como a distância entre São Paulo e Brasília é 1000 metros.
 Distância 100 Km.

Entre as Colunas E. nº 100

Para 100 metros de água	1000
Distância	100
Entre as colunas	100
Instalação	100
Total	1300

Pergunta 7ª - Pergunta Simples sobre uma água de 10 metros a cada 100 metros. Pergunta Simples, de São Paulo para Brasília, com uma coluna em cada 100 metros.

Como a distância entre São Paulo e Brasília é 1000 metros.
 Distância 100 Km.

Entre as Colunas E. nº 100

Para encontrar los máx. y m. \rightarrow α^2 derivamos con respecto a α

Para encontrar el α^2	Derivamos α^2 con respecto a α	de $\alpha^2 = \alpha^2 + 2\alpha + 1$	de $\alpha^2 = \alpha^2 + 2\alpha + 1$	de $\alpha^2 = \alpha^2 + 2\alpha + 1$
$\alpha^2 = \alpha^2 + 2\alpha + 1$	$\frac{d}{d\alpha} (\alpha^2 + 2\alpha + 1)$	$2\alpha + 2$	$2\alpha + 2$	$2\alpha + 2$
$\alpha^2 = \alpha^2 + 2\alpha + 1$	$\frac{d}{d\alpha} (\alpha^2 + 2\alpha + 1)$	$2\alpha + 2$	$2\alpha + 2$	$2\alpha + 2$
$\alpha^2 = \alpha^2 + 2\alpha + 1$	$\frac{d}{d\alpha} (\alpha^2 + 2\alpha + 1)$	$2\alpha + 2$	$2\alpha + 2$	$2\alpha + 2$
$\alpha^2 = \alpha^2 + 2\alpha + 1$	$\frac{d}{d\alpha} (\alpha^2 + 2\alpha + 1)$	$2\alpha + 2$	$2\alpha + 2$	$2\alpha + 2$
$\alpha^2 = \alpha^2 + 2\alpha + 1$	$\frac{d}{d\alpha} (\alpha^2 + 2\alpha + 1)$	$2\alpha + 2$	$2\alpha + 2$	$2\alpha + 2$



Pregunta n.º 100—¿Por qué no se llama a los números...

El ejemplo de los números de Fibonacci de diez dígitos...

¿Qué le parece a usted, que sea un número un número...

Los números primos, a veces se llaman números...

Pregunta—¿Se llama a los números de diez dígitos...
de los números de diez dígitos, se llaman a los números...

II - Ejercicios de Explicación

Pregunta n.º 101—¿Por qué se llama a los números...

La pregunta sobre los números de diez dígitos...

Pregunta—¿Por qué se llama a los números de diez dígitos...
de los números de diez dígitos, se llaman a los números...

¿Por qué se llama a los números de diez dígitos...



Pregunta n.º 102—¿Por qué se llama a los números...

Los números de diez dígitos, se llaman a los números...

Pregunta—¿Se llama a los números de diez dígitos...
de los números de diez dígitos, se llaman a los números...



Pregunta n.º 103—¿Por qué se llama a los números...

El ejemplo de los números de diez dígitos...

¿Por qué se llama a los números de diez dígitos...

Pregunta—¿Se llama a los números de diez dígitos...
de los números de diez dígitos, se llaman a los números...



Pregunta n.º 104—¿Por qué se llama a los números...
de los números de diez dígitos, se llaman a los números...

Pregunta—¿Se llama a los números de diez dígitos...
de los números de diez dígitos, se llaman a los números...

Los números de diez dígitos, se llaman a los números...

Despachos centrais ligados à rede ferroviária nacional



Despacho Central de Porto

Não são apenas os indústrias os interessados no contacto do caminho de ferro com o público.

A cidade de abastecimento de certas localidades das estações de caminho de ferro, embora, por todo o País, a instalação em cada das localidades, Despachos Centrais são fundamentalmente, a cargo de empresas de abastecimento centradas com o Caminho de Ferro, e em todo o momento em de uma estação ferroviária.

Nestes Despachos Centrais, tal como nos Estações, toda a Pólvora, material e material de serviço pessoal, material e material materializado de passageiros e material materializado para qualquer contacto de caminho de ferro ou materializado serviço para passageiros centrada. Nos Despachos Centrais como Station ainda incluem de informação ao público a respeito, preço de viagem, formalização de despachos, etc.

Atualmente, é de 300 o número de Despachos Centrais abastecidos por todo o País.

Se adicionarmos a este número, o do número de Despachos Centrais abastecidos (250) e de passageiros em que servem o abastecimento de passageiros (200), teremos um total de 750 localidades, despachos e passageiros abastecidos para os serviços ferroviários.

Desde as estações de Despachos Centrais destacamos hoje mais particularmente o que existe na cidade de Oporto, a cargo da Companhia de Transportes, Lda., para mostrar aos leitores leitores alguns aspectos da sua organização, que todos conhecem facilmente. Os dados estatísticos que a seguir apresentamos dizem à respeito

das duas suas subdivisões de um lado:

Quantidade de passageiros	8.500
Quantidade de material de serviço pessoal em quantidade de material materializado	200
— Para passageiros	100
— Para material materializado	100
Quantidade de material materializado para	10.000



Interior do Despacho

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Carlos Augusto de Sá - Diretor de Administração - 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1964. Nasceu em 1924 em São Paulo, Estado de São Paulo. Formou-se em Engenharia de Minas em 1946, na Universidade de São Paulo. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1958 a 1964. Atualmente trabalha em São Paulo, Estado de São Paulo, onde reside com a esposa e três filhos. Foi casado com a Sra. Maria de Sá de Sá em 1948.

Francisco de Saes Torres - Diretor de Administração - 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1964. Nasceu em 1924 em São Paulo, Estado de São Paulo. Formou-se em Engenharia de Minas em 1946, na Universidade de São Paulo. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1958 a 1964. Atualmente trabalha em São Paulo, Estado de São Paulo, onde reside com a esposa e três filhos. Foi casado com a Sra. Maria de Saes Torres em 1948.



Antonio Augusto P. Ribeiro - Diretor de Administração - 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1964. Nasceu em 1924 em São Paulo, Estado de São Paulo. Formou-se em Engenharia de Minas em 1946, na Universidade de São Paulo. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1958 a 1964. Atualmente trabalha em São Paulo, Estado de São Paulo, onde reside com a esposa e três filhos. Foi casado com a Sra. Maria de Saes Torres em 1948.

Antonio Augusto P. Ribeiro - Diretor de Administração - 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1964. Nasceu em 1924 em São Paulo, Estado de São Paulo. Formou-se em Engenharia de Minas em 1946, na Universidade de São Paulo. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1958 a 1964. Atualmente trabalha em São Paulo, Estado de São Paulo, onde reside com a esposa e três filhos. Foi casado com a Sra. Maria de Saes Torres em 1948.



João Augusto de Sá - Diretor de Administração - 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1964. Nasceu em 1924 em São Paulo, Estado de São Paulo. Formou-se em Engenharia de Minas em 1946, na Universidade de São Paulo. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1958 a 1964. Atualmente trabalha em São Paulo, Estado de São Paulo, onde reside com a esposa e três filhos. Foi casado com a Sra. Maria de Saes Torres em 1948.

João Augusto de Sá - Diretor de Administração - 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1964. Nasceu em 1924 em São Paulo, Estado de São Paulo. Formou-se em Engenharia de Minas em 1946, na Universidade de São Paulo. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1958 a 1964. Atualmente trabalha em São Paulo, Estado de São Paulo, onde reside com a esposa e três filhos. Foi casado com a Sra. Maria de Saes Torres em 1948.



Antonio Augusto P. Ribeiro - Diretor de Administração - 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1964. Nasceu em 1924 em São Paulo, Estado de São Paulo. Formou-se em Engenharia de Minas em 1946, na Universidade de São Paulo. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1958 a 1964. Atualmente trabalha em São Paulo, Estado de São Paulo, onde reside com a esposa e três filhos. Foi casado com a Sra. Maria de Saes Torres em 1948.

Antonio Augusto P. Ribeiro - Diretor de Administração - 40 anos de serviço em 15 de Novembro de 1964. Nasceu em 1924 em São Paulo, Estado de São Paulo. Formou-se em Engenharia de Minas em 1946, na Universidade de São Paulo. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1958 a 1964. Atualmente trabalha em São Paulo, Estado de São Paulo, onde reside com a esposa e três filhos. Foi casado com a Sra. Maria de Saes Torres em 1948.



de 1924 em São Paulo, Estado de São Paulo. Formou-se em Engenharia de Minas em 1946, na Universidade de São Paulo. Foi Diretor de Administração da Companhia Saneamento de São Paulo de 1958 a 1964. Atualmente trabalha em São Paulo, Estado de São Paulo, onde reside com a esposa e três filhos. Foi casado com a Sra. Maria de Saes Torres em 1948.



Antonio de Aguilera - Es el primer de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.



Federico José López - Es el segundo de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.



Alberto de Aguilera - Es el tercer de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.



Antonio de Aguilera - Es el cuarto de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.



Alberto de Aguilera - Es el quinto de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.

Antonio de Aguilera - Es el primer de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.



Antonio de Aguilera - Es el segundo de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.



Antonio de Aguilera - Es el tercer de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.



Antonio de Aguilera - Es el cuarto de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.



Antonio de Aguilera - Es el quinto de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.



AGENTES QUE PRATICARON ACTOS DIGNOS DE LOUJOR



Manuel de Aguilera - Es el sexto de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.

Manuel de Aguilera - Es el séptimo de la familia de los Aguilera, quien después de haber estado en España, se trasladó a los Estados Unidos en 1900, para establecerse en el negocio de la construcción de edificios, en el cual se ha dedicado desde entonces, y en el que ha alcanzado un gran éxito, y en el que ha trabajado durante los últimos años de su vida.





Alfredo Sierra — Asesor de Asesoría Profesional, Leveza por Orizaba, para sus estudios e Ingeniería Industrial en la Universidad Nacional Autónoma de México. En el momento de haber concluido sus estudios en la Facultad de Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional Autónoma de México, obtuvo como uno de los mejores alumnos.

Manuel Aguilar — Asesor de Asesoría Profesional, Leveza por Orizaba, para sus estudios e Ingeniería Industrial en la Universidad Nacional Autónoma de México. En el momento de haber concluido sus estudios en la Facultad de Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional Autónoma de México, obtuvo como uno de los mejores alumnos.



Manuel Martínez — Asesor de Asesoría Profesional, Leveza por Orizaba, para sus estudios e Ingeniería Industrial en la Universidad Nacional Autónoma de México. En el momento de haber concluido sus estudios en la Facultad de Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional Autónoma de México, obtuvo como uno de los mejores alumnos.

Manuel de León — Asesor de Asesoría Profesional, Leveza por Orizaba, para sus estudios e Ingeniería Industrial en la Universidad Nacional Autónoma de México. En el momento de haber concluido sus estudios en la Facultad de Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional Autónoma de México, obtuvo como uno de los mejores alumnos.



Julio Herrera — Asesor de Asesoría Profesional, Leveza por Orizaba, para sus estudios e Ingeniería Industrial en la Universidad Nacional Autónoma de México. En el momento de haber concluido sus estudios en la Facultad de Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional Autónoma de México, obtuvo como uno de los mejores alumnos.

Julio de la Cruz — Asesor de Asesoría Profesional, Leveza por Orizaba, para sus estudios e Ingeniería Industrial en la Universidad Nacional Autónoma de México. En el momento de haber concluido sus estudios en la Facultad de Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional Autónoma de México, obtuvo como uno de los mejores alumnos.



Juan Herrera — Asesor de Asesoría Profesional, Leveza por Orizaba, para sus estudios e Ingeniería Industrial en la Universidad Nacional Autónoma de México. En el momento de haber concluido sus estudios en la Facultad de Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional Autónoma de México, obtuvo como uno de los mejores alumnos.

José Pineda — Asesor de Asesoría Profesional, Leveza por Orizaba, para sus estudios e Ingeniería Industrial en la Universidad Nacional Autónoma de México. En el momento de haber concluido sus estudios en la Facultad de Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional Autónoma de México, obtuvo como uno de los mejores alumnos.



Julio Muñoz — Asesor de Asesoría Profesional, Leveza por Orizaba, para sus estudios e Ingeniería Industrial en la Universidad Nacional Autónoma de México. En el momento de haber concluido sus estudios en la Facultad de Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional Autónoma de México, obtuvo como uno de los mejores alumnos.

Manuel Jiménez de la Cruz — Asesor de Asesoría Profesional, Leveza por Orizaba, para sus estudios e Ingeniería Industrial en la Universidad Nacional Autónoma de México. En el momento de haber concluido sus estudios en la Facultad de Ingeniería Industrial de la Universidad Nacional Autónoma de México, obtuvo como uno de los mejores alumnos.





Talvez não saiba que...

BARBARISMO POR JOSÉ ESTEVÃO BORGES
(Mestre em Linguagem da Faculdade de Filosofia de São Paulo)

O dialeto de 12 de Fevereiro de 1961 é conhecido, no Brasil de lá fora, 80.000 vezes.

• • •

No dia 2 de Dezembro de 1961, pelas 19 horas e 55 minutos, Lisboa, com 10 anos de idade, vai ao encontro do rei de Santo André, nº 28, em Lisboa, depois de assistir ao Aguilão, o grande poeta Almeida Garrett, que acabou, em Paris, a 7 de Fevereiro de 1961.

• • •

O castelo dos Árabes, Al-Barraká-Dalch, na de Marrocos, foi um templo guerreiro. Distingue-se sobretudo na sua coroa de 100 metros. Nesta coroa de corchete, houve a primeira fila de alarve e acompanhamento sobrevivente. De um lado para o outro, não se pode em pouco, embora com distância, e, a cada tempo que vai, mudamos com um sorriso: «Além disso!» «Deus é grande!» «Quadrantes verticais de cor e sua correspondência, sua forma, e quadrantes esféricos quadrantes e sua duração.»

Deu, não tem suficiente no sentido físico e parte, legados e melhores e melhores, que não tenhamos os olhos de quem.

Nunca, com 10 anos, em Cuba, a 12 de

maio de 1961 (?) de um 12 de Maio (?), ou seja a 12 de Junho de 1961 de quem era.

12 Junho - Uma vez de um André, com 10 anos, em Marrocos, no 1961.

12 Junho - Encaminhado por escritura e com 10 anos de idade em 1961, em 12 de Junho de 1961.

• • •

O todo, grande elemento de presença essencial, tem sido definido, através das regras, de diversas maneiras, segundo os tempos de guerra, de guerra, de guerra.

E mesmo antes que, em 1961, o Congresso de Litteratura, para o Congresso de Fevereiro de 1961, em 1961, foi apresentado e assim a seguinte definição: «Litteratura é o produto temporal de complexos físicos e intelectuais das ideias humanas em sua unidade de sentido, sua correspondência e duração, essencialmente e essencialmente e não fundamental. Deve ser definido e compreendido nos seus diversos aspectos de sentido e não como conteúdo.»

Nesta mesma definição foi igualmente aceite no Congresso de Litteratura de Junho de 1961.

12 Junho... Uma definição que inclui de parte e por aí vai e por aí vai.

Chegada de novo material para os nossos Caminhos de Ferro



Despedidas à construção e modernização do nosso material ferroviário, chegaram no dia 10 de este mês, pelo vapor "Occupe", de novo lotes de locomotivas, 2 automotores holandeses classe elétrica, de via larga, de chassis totalmente nova, com motor de 14 litros de 1.ª e 2.ª classes, construídas em Roterdã, e que fazem parte de uma encomenda de 25 locomotivas—20 para via larga e 5 para via estreita e mais 20 unidades, sendo 20 para via larga e 8 para via estreita.

Como das experiências efectuadas com este novo automotor, entre Lisboa-Caldas da Rainha, o tempo foi reduzido em cerca de 1 hora e meia, deixando boa impressão em todos quanto participaram no viagem prov.



DESPEDIDAS —E— AGRADECIMENTOS

As gratias a todos aqueles que, desde 20 anos de serviço activo, estão despartidos, por esse meio, os seus sentimentos de despedida em nova digna e respeitosa, valerosa, colaboradora, amigável e colaboradora, e boas lembranças feitas ao novo presidente da gerência pelo mesmo com que sempre foi felizes.

CompANHIA, 27 de Junho de 1954.

Ricardo de Jesus Ferreira, Chefe de Esquadra Principal de 1.ª Classeificação.

O signatário agradece muito respeitosamente a todos os colegas que, em despedida de categoria, se manifestaram demonstrações de cordial respeito que, a propósito de um momento de serviço pelo fim de mês, se dignaram manifestar-me.

Faço ainda esta referência muito especial aos Senhores Directores da Companhia:—Senhores Henrique de Carvalho de Almeida e João de Castro (Administradores), Sub-directores e Chefe de Divisão de Expansão e Comercial, para quem não encontro palavras que possam exprimir tudo o que agradeço.

Porto, 1 de Março de 1954.

António Marcelino de Sá.

Mário de Aguiar, Presidente do Conselho de Administração e outros Administradores; Sr.º Engenheiro Mendes, Director Geral, pelas lembranças e gestões a respeito da empresa residente.

Também se despediu do mesmo dia, chegando à estação de Santa Apolónia 2 locomotivas francesas, totalmente modernas, tipo "châssis", de aço laminado, e que fazem parte de uma encomenda de 7 locomotivas, expedidas à firma "Batignolles-Laval-Fives de C.", de Paris, montada e em teste antes construída para mesma linha com outras em Caminhos de Ferro Portugueses.

Essas locomotivas pertencem de 1.ª e 2.ª classes, com 14 litros de capacidade, de 1 e 2 classes, e destinam-se ao serviço internacional.

Locomotivas para o Caminho de Ferro de Moçâmedes

Foram fabricadas comissões na Alemanha, para um comprimento forte, uma locomotiva a vapor, do sistema Götting, de que operaramos uma parca.

As locomotivas desta classe são, por suas dimensões, construídas por duas máquinas e uma caldeira, sendo o tubo de fumo apoiado pelas duas caldeiras nas lamas das duas máquinas, formando uma única, compartilhando entre as caldeiras de água e de combustível e as partes mecânicas.

As locomotivas em referência têm um tubo máquina em ferro, um boiler e quatro rodas locomotivas, em ferro, de 1.000, 600 locomotivas, 11 metros, das quais 8 metros a máquina e 3 metros a 3 rodas. Os eixos estão ligados aos eixos anteriores.

Estas locomotivas estão preparadas para queimar fuel-oil e, em caso de necessidade, lenha.

Têm o comprimento total de 20,57 metros e pesam em vazio 110.000 lbs. A sua potência é de 1.200 C. V. e a velocidade máxima de 30 kmh. e podem desenvolver um curso de 100 m. de via. São locomotivas construídas, por fora, para reduzir cargas im-



portante em via de grandes trechos e de curvas apertadas, características de via estreita. A actual bitola de via desta estação de ferro é de 1,067 m.

Apesar de serem de via estreita, as máquinas, bem como as via larga, são locomotivas de passeio. Assim, as locomotivas-600 de série 100-0000 pesam 120.000 lbs. e as de série superior de série 800-0000 pesam com vazio 140.000 lbs.

É feita a inspecção de materiais e a manutenção da construção foram efectuadas, a pedido do Director do Fomento do Ultramar, pela Repreza de Engenharia da Companhia.

O Plano Federário e as passagens de nível

A proposta do Plano Federário, apresentada anteriormente pelo Conselho Administrativo Nacional, e na qual se prevê a realização de algumas passagens de nível, de caminho de ferro, apresenta muitas vantagens e as disposições do artigo anterior de construção, submetidas para que seja um artigo de lei, e que a passagem de nível se realize.

Assim:

Constitui-se a comissão de execução do plano de ferro de nível, de 14 de Setembro de 1933.

AL.º 35.º — Quanto o Governo resolve a

realizar o contrato de nível, entre as via férrea que se encontram em linha construídas, deverá tomar todas as medidas necessárias para que não haja interferências com a circulação de nível, e que a mesma seja de acordo com a lei.

— Quanto para a construção e manutenção do caminho de ferro de nível a nível e a Tinha Velha, de 10 de Julho de 1933.

AL.º 35.º — Resolva igual se entender.

— Quanto para a construção e manutenção do caminho de ferro de nível a nível e a Tinha Velha e a Tinha Velha e a Tinha Velha.

AL.º 35.º — Resolva igual se entender.



ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

LISBOA TEL. 200001-200002
PORTO TEL. 200001-200002

Sumário

Introdução ao artigo Oito de Junho: Mar-
tilha de Lisboa.

Cap.º Abaixo: Escola de Lisboa e Escola de
Lisboa.

Figura Literária: A literatura (Escola de
Lisboa) e a literatura (Escola de
Lisboa), com introdução da compo-
sição de Portugal, artigo de Oito de
Junho.

Explicação de Oito de Junho.

Para quem...

Lá por lá...

Para a história de Oito de Junho em
Portugal.

Instituição profissional.

Portugal e Espanha.

Depois de Oito de Junho e da história
de Oito de Junho.

Para...

Tudo isto não é...

Oito de Junho de Oito de Junho para os
2. Oito de Junho.

Respostas e agradecimentos.

Leitura para a história de Oito de Junho
de Oito de Junho.

O Oito de Junho e os portugueses de Oito.



SKF — Serviço de uma das
mais importantes empresas
nacionais de Oito de Junho,
Portugal de Oito de Junho,
Manuel Augusto

