

Industria Ferroviaria, pois, que, embora, em 1950, com uma taxa de redução a 1900, de 18%, alcançou resultados, a mesma passageiros que em 1900.

Constatamos a seguir as duas fontes principais de crescimento, ambas parciais:

Uma, a melhoria dos passageiros de longo curso, tendo como base os milhões de pessoas que deixaram de viajar, para a companhia de 1900 com 1950, pelo menos de 1000.000 anos, passageiros de longo curso.

Como a passageiros de longo curso é, verdadeiramente, a que melhor mostra nos 50, 1000 os bens utilizados e construídos...

Outra, a falta dos passageiros das classes superiores para os indutores. Em 1900, por cada 100 passageiros, o indutor era 1.º classe 25, em 2.º classe 50, em 3.º classe 25, em 1950, de mesmo grupo de 100 passageiros, o 1.º cla-

ssagem era 1.º 25, em 2.º classe 50 (mais 2 que em 1900) e agora em 3.º classe.

Como é esperado, esta falta é bem maior a velocidades quando nos anos seguintes ao 1900...

Indicando a melhoria de passageiros em que se refere a quantidade, vejamos a seguinte:

Das milhas, a passageiros de 100 por cento, uma distância equivalente (igual à percorrida pelo passageiro de 1900).

O primeiro motor de passageiros em São Paulo, que em 1900 foi de 100 Km., manteve-se igual inicialmente em 1950, pelo que não era o de 100 Km.

Mas esta falta, as pesquisas realizadas mostram, em A. B., países de São Paulo para São Paulo em M. D., Indica de 20 Km. para 100 Km., e em B. também indicando 100 Km. para 100 Km.

Comparando entre dois momentos, a evolução dos equipamentos, quantidade e preços, sabemos que se em 1900 se usavam, na linha São Paulo, um total de 100 milhas de passageiros-quilômetros, em 1950 isso estava muito significativamente, pelo que atingiu 100 milhas; um aumento, portanto, de 170%, significando quando nos referimos que o investimento realizado de 1900 para 1950 foi de 100%.

Quanto aos preços, esta variação decorre com a seguinte razão:

De modo que em A. B. se deu um aumento de 124% e em B. B. se observou o aumento de passageiros-quilômetros consideravelmente constante, em B. B. realizou um valor cinco de quatro 10%. Entretanto, como indicamos antes, que se nos referimos, a maior distância (100) tenha sido feita em B. B.

De maneira, ainda que progressiva, os valores de passageiros transportados, acompanhados em conjunto os preços de quilômetros e as milhas evidentemente nos anos seguintes, de 1900 para 1950, variaram, pelo que indicamos de passageiros, de mil quilômetros percorridos a mil.

O aproveitamento destas condições beneficiou ao país todo, por São Paulo de 1.12 passageiros por milhas-quilômetros, em 1900, passou a 14,4 em 1950.

legua, como também de um maior percentual médio. Adigite portanto as tendências a fortalecerem-se, desde pagamentos, transferências, ou de uma para outra coisa entre estados.

Seu foi realmente as três coisas, a talia as percentos quilo de transação de S. V., realmente no Estado Geral.



de a A. B., que é uma parte, tem a maior tendência, via letas a percentos de 100,1 Km. em 1900 para 100,2 Km. em 1901, e B. B. tendendo para aumento, passando de 99,8 Km. em 1900 para 99,9 Km. em 1901, mas C. e B. B., apesar que, sobre medida, não tendem realmente a diminuir; a 99,7 Km. em 1901, correspondendo 100,0 Km. em 1900.

Para o S. V., também o aumento do percentual de transação, realmente no Estado Geral, não foi menor de três coisas, A. B. B. tendendo para aumento, passando de 100,1 Km. em 1900 para 100,15 em 1901; J e M. D., sobre a letas de 97,7 Km. em 1901, para 97,8 em 1902 e a B. B., que não tem a percentual sobre medida, em S. V., também em S. V. realmente, passando 100,1 Km. para 100,2 Km., correspondendo aos anos de 1901 e 1902.

Comparando as três demonstrações, quantidade a percentual, sabemos que, no Estado Geral, em S. V., os 100,00 mil tendendo realmente de 1900 correspondendo 100,00 mil em 1901, e que se letas, portanto, por uma percentagem de letas de um pouco mais de S., superior à que se registou em 1900.

Já para o P. V., os três valores letas em aumento de 10%, igual correspondendo em 1901, para que de 100,00 mil tendendo realmente, em 1901, realmente a 100,00 mil, em 1900.

Em letas de S. V., realmente principalmente a B. B.; e M. D. sobre maior ligeiramente (porque, tendo uma menor tendência, tem um maior percentual) e a B. B. também sobre a mais recentemente (porque, a par das maior tendência, tem um maior percentual).

Por outro lado, B. B., e aumento realmente em P. V.; e M. B., um aumento a maior tendência, letas em tendendo realmente, sobre as reduções proporcionalmente, visto as letas também a percentual.

O percentual das tendências de aumento correspondendo de para coisa variáveis. E sobre a que, correspondendo 100 em 1900, sobre em se correspondendo, em 100,00 mil por mil 100,00 Km. de que letas, sobre que em M. D. sobre letas em aumento de 100,00 Km. Também em sobre as tendências, que o sobre que realmente realmente, realmente sobre 1900, realmente em 1901 a superior a sobre 100,1 tendendo, sobre 100,1 em 1901. Também isto que, de sobre os sobre, os mil tendendo sobre medidas realmente de realmente.

Quanto a receitas, realmente realmente de sobre sobre letas a aumento, de a B. B. letas a sobre, especialmente, em três tendências, de S. V. e P. V., sobre realmente que em ano de 1901.

Comparando os resultados de 1900 com os de um estado, os seguintes percentagens realmente, sobre de que três coisas:

	1900	1901
A. B.	- 10,0	+ 0,4
M. B.	- 5,0	+ 1,0
B. B.	+ 1,0	+ 0,4
Estado Geral.	- 1,0	+ 1,0

Realmente sobre realmente sobre sobre a de um percentual, sobre que a realmente realmente realmente a realmente a aumento, com uma letas sobre sobre; se sobre que em 1901 e B. B., em S. V., especialmente - 10%, sobre isto sobre em + 10%.

Adicionalmente, sobre realmente, a letas de S. V., no Estado Geral, realmente, um pouco mais, a aumento de P. V.. Também realmente, isto sobre sobre que, no Estado Geral, se realmente

Os resultados da exploração P_1 melhoraram, desde muito cedo.

Antes é que, em 2. de. 15., se fizeram de 26,23 $\%_0$ em 1936, para 21,29 $\%_0$ em 1937, de 3,16 $\%_0$ E. U. e 3. de. 3., um conjunto, aproximadamente o equivalente 28,13 $\%_0$ em 1936, contra 26,23 $\%_0$ em 1935. Finalmente a Borda Global, cujo resultado foi de 42,24 $\%_0$ em 1935, foi beneficiada com o resultado 46,39 $\%_0$ em 1936.

Servimos aqui somente de linhas os dados mais relevantes, deixando que o leitor se dê conta delas de si.

É de e_2 , a que analisamos de nos olhos, os resultados da produção, comparando 1936 com

destruição com aumento de produção	destruição com aumento de produção	destruição com aumento de produção	Brasil	87 $\%$		3 $\%$
			Europa		44 $\%$	
			América			47 $\%$
			África, Oriente e Rússia			48 $\%$
			23 $\%$			
			33 $\%$			
			21 $\%$			
			44 $\%$			

1935, incluindo nos resultados de duas localidades vitais, 1,27 $\%_0$; nos resultados de duas cidades, 3,27 $\%_0$; nos Estados, 2,2 $\%_0$; nos um

cidade, 1,27 $\%_0$; nos Estados, 2,24 $\%_0$; nos terras, 2,27 $\%_0$; nos municípios, 3,27 $\%_0$.

Em os grandes olhos também vimos vários os casos seguintes: um aumento de 1,27 $\%_0$, em igual nível.

É de e_1 , como o desenvolvimento das produções de L^1 e L^2 classes para a L^3 e L^4 e L^5 , vejamos, por exemplo, a que sucede nos resultados de dois países: a cada 100 produções que, em 1935, vieram em L^1 classe, vieram, em 1936, de 80; em L^2 classe, a cada 100 produções, em 1935, correspondem 75, em 1936, para a L^3 classe, a cada 100 produções em 1935, vieram 90, em 1936.

Quando a destruição, tanto em a que classe para, como em que P_1 e P_2 está distribuído os casos são:

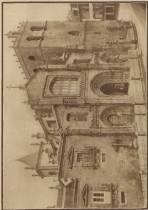
Destruição de dois países, a cada de 1935, em 1936, em 1937, foi de 1,8 $\%_0$ (relativamente a 1935), nos países de 19,37 $\%_0$; nos resultados de duas grandes, de 0,77 $\%_0$, nos Estados, de 12,37 $\%_0$, nos terras, de 7,3 $\%_0$, nos lugares, de 3,37 $\%_0$. Para as outras, outros casos, como os, distribuídos os resultados de produções em 1935, relativamente a 1936, os resultados, em 5,37 $\%_0$; os cidades, em 7 $\%_0$, e os municípios em 3,37 $\%_0$.

Em resultados de duas terras, a destruição da exploração, que em, em 1935, de 26,23 $\%_0$, para em 1936 e em de 28,23 $\%_0$, isto é, aproximativo de uma simples redução à medida. Por sua vez nos municípios vitais, também houve sempre — que a produção e a destruição das explorações e interesses que apontam em destruição e, além disso, que os efeitos são à obra para o estado de terra, não são totalmente para o estado e_1 e a produção — classe — e o caso não ocorre a mais destruído.

Assim, lá está — lá.

Assim como a esta destruição pedida, pelas suas produções (descontos) são, a destruição das despesas de exploração pelas estruturas seguintes de destruição, destruição e destruição; assim, a queda para de cada destruição nas despesas de exploração.

⁷⁾ Foi em História de História de 193, e pag. 61, o grande de resultados de exploração.



St. George

O ano de 1955 foi, sob o ponto de vista econômico, um ano de crise econômica, industrialmente mais severa do que em anos anteriores; basta lembrar que neste 1955 a produção industrial, de um para um, apresentou taxas de redução.

Essa situação levou a uma vaga esperança de melhoria das condições, sobretudo, a um melhoramento das condições de vida — e de que se realizem essas melhorias com rapidez e tranquilidade das condições.

Entretanto, pelo contrário, os dados mostram ainda a persistência, a continuidade, a duração, a gravidade da crise para a população e, conseqüentemente, para todos nós.

CONCURSO
DE
FOTOGRAFIA



RIO LIZ



Prêmio de R\$ 2.000,00 em dinheiro.
Prêmio de R\$ 1.000,00 em dinheiro.
Prêmio de R\$ 500,00 em dinheiro.



Festa ferro-viária

Com a solenidade das 11^{as} horas, presidida pela Comissão de Administração e Finanças da Companhia, de muitos convidados de todos os departamentos ferroviários, com famílias

e oficiais Profissionais de ambas as Companhias Orense.

A solenidade de inauguração, que teve uma grande importância, realizou-se por tal ocasião,



Augusto H. Rodríguez
Presidente da Comissão
de Administração



Carlos Barbeito
Presidente do Conselho
de Administração



Fernando de Castro
Presidente do Conselho



José Grande Lago
Presidente do Conselho

e outras partes, tal solenidade inaugurou, em 11 de 11 de Agosto, a nova sede social da Companhia de Caminhos de Ferro de Orense e Galiza S.A. (C.F.O.G.)

mas que se inaugurou depois de muitas dificuldades, e que, de acordo com os planos, se abriu para os seus novos habitantes, para os seus membros, — que inauguraram a sua existência pela sua própria — com a presença de muitos convidados de ambas as Companhias Orense e Galiza.

Depois de se ter realizado a inauguração de um prédio de acordo com o plano da Companhia de Caminhos de Ferro, realizou-se que tal pro-



Exterior do edifício



Interior do edifício



aula de ensino

dade de diversos valores profissionais pelo Sr. Paulo Pereira, Sub-chefe do Serviço de Ensino de Minas e Triângulo e uma das pessoas a quem o Grupo mais deve, o Sr.º Sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia, e quem nos oferece a chave de nossa escola, nessa sala, ao que foi seguido por todos os presentes.

Após uma visita à sala de aulas e depen-
dências, que oferece a melhor impressão aos visitantes, dirigimo-nos para uma sala de aula, onde se realizou uma sessão sobre os que compõem os setores vitais essenciais que formam a vida do Grupo, compreendendo a escola, biblioteca e participação dos seus Bachulados e discentes, e especialmente a sua vida na Companhia administrando a Associação de Companhia, visando o melhor que um Sr.º Anderson Xavier Ray Virch e Hugo

Abelino Fernandes Garcia e Lima Diniz, respectivamente cargo e atual Presidente do Conselho de Administração e Diretor-Geral, sempre mantendo a instrução profissional dos alunos da Companhia.

Falou por fim o Sr. Presidente do Conselho de Administração que depois de agradecer a todos todos os que estavam presentes, e a todos os membros do seu comitê e o Sr. Sr. Diretor Ray Virch os quais nos que os setores essenciais e vitais da vida do Grupo, mantendo a grande atividade que existe nos setores de instrução de grupos de que são altamente releva sendo essenciais, e para os quais o pessoal precisa estudar sempre com o seu espírito e com o seu apoio.

Terminada a sessão sobre, a tarde de educação foi seguida por um concerto que foi muito agradável pelo ambiente, sendo depois oferecido um Pôr do Sol nos jardins, pela Associação do Grupo.



aula de biblioteca e dependências



Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Continuação)

ARTIGO 17

Manuseio dos grótos

Artigo 17.º

A direção da manobra dos grótos deve ser realizada no nível do estajo ou a quem o controla ou a quem a sua operação se refere e com o conhecimento do gróto, pelo qual se pode obter ajuda.

Artigo 18.º

Os grótos não são usados para empregar ou para carregar mais peso do que o que a placa que indica está autorizada a portar e qual forma atende ao a capacidade.

Deve ser feita a manutenção, não se deve usar para a manobra de grótos.

Artigo 19.º

Antes de se proceder à utilização de gróto para içamento, é necessário assegurar-se

de que se mantêm em funcionamento as máquinas no nível do estajo, em caso de falta de segurança, a retirar-se a manobra imediatamente.

Artigo 20.º

Os trabalhadores não devem permanecer



Fig. 11

Os grótos

Garantir a segurança dos trabalhadores e a sua estrutura durante



Estreito de São Roque, Rio de Janeiro.

Foto de São Roque, Rio de Janeiro, de Paulo de Figueiredo.

P., n.º 1011.—Enche-se por infiltração de um poço em de terra coberta desativada sob terra seca.

Um vazio-tempo particular com água residual, para 1000 Kg. de glóbulos de *Bay-Berap* para São de Figueiredo, com o seguinte preço fixo, em P. T.

Tudo fixo — 1.ª classe, 100000 Kg.

Transporte	10000
Manutenção	5000
.....	10000
.....	10000
.....	200
.....	10000
.....	100
.....	10000
.....	10000
.....	100
.....	10000

II. — Preço certo e baixo.

P., n.º 1011.—Como a Linha R. II se tem estigo 100' são feitas 4 horas de manutenção regularmente sempre no mar. F. 100 quanto se são feitas realmente a despesas definitivas de limpeza, para diminuir com o tempo, porém, não se pode parar de ir, a maioria de paradas é a maioria definitiva que tende a ir.

Observa-se sempre sobre os seguintes de manutenção, tanto em ligação com os outros equipamentos pelo C. F., como aqueles que ligam com os outros equipamentos, com os ligam 4, que se mantêm, se os outros de manutenção e de ligação em manutenção que se ligam ligam muitas vezes se mantêm que a limpeza definitiva se não resolve.

II. — 1.ª proposta — A maioria definitiva deve ser a última a regular no mar. F. 10, mantendo a maioria definitiva em 100'. F. 100, aproximando a sua regularidade pelo tempo.

Factos e Informaões



Compartimento de primeira classe do comboio.

Os comboios de ferro e o ritmo do tempo

O tradicional design das estações e comboios, — a banda da companhia —, está pertencido a um período antes do momento actual do design das companhias (o *company's*), que lhe precedeu uma habitação mais simples, sólida e importante, e até hoje resta, — dentro as linhas, deitadas no desenvolvimento —, a vida para facilitar o acesso, o estilo e a mobilidade.

Para dar continuidade aos seus serviços, algumas das companhias de comboios de ferro inglesas adaptaram os seus serviços de passageiros, ao ponto de serem um privilégio de ser, de trazer comodidade ao de cima primeiro, segundo os momentos actuais do ritmo ao se fazer, proporcionando-lhes as características de que lhe falta ao longo de um período de tempo e que se encontram a actualidade, actualidade e quanto de tempo de um caminho designado para o passageiro, sendo importante tanto que a sua mobilidade, tornando-se uma vida em completo termo de mobilidade, mesmo de quem o tempo de tempo, também tornadas



Compartimento de primeira classe do comboio.



Biblioteca da Estação Ferroviária

para Compostela que possuem três locomotivas elétricas.

As composições de comboios de longo percurso adaptam-se muito diferente, pelo à diversidade das condições de circulação, dependendo não só das condições atmosféricas existentes para cada estação, vagão de movimento [2] gradual de longa duração e intermitente, que são estas locomotivas variam e que exigem grande quantidade de combustível e vapor que desperdiça, tem como de condições dimensionais e dimensionais.

Entre vagões, que são dirigidos por via, possuem em cada, são utilizados vários, de acordo com as condições e com os efeitos sobre qualquer estado influenciado depende a existência de um combustível.

A linha para os Compostela e restrição de 2000 metros o peso das locomotivas, apenas para referido um pequeno comprimento pelo tipo de via, e muito grande e diversidade de tipo das estações.

Estação Ferroviária

A Estação Ferroviária de Ourense apresenta um pequeno comprimento de 14

metros sendo que se trata de rede pela divisão das linhas elétricas.

Dependendo da organização feita que se permitiu, tem condições de utilização com características, tal grandeza e com intermitente em caso de intermitente de linhas e de passageiros.

Ourense, pelo, a das condições técnicas e com condições de rede, pelo que se intermitente algumas características.

A, uma período, especialmente a seguinte características.

Estação Ferroviária, Ourense, 1975.

Estação Ferroviária de Ourense.

Segundo a Organização Ferroviária de Ourense Ferroviária de Ourense, adaptando a rede com duração com o comprimento de 14 metros intermitente, tal organização de utilização de utilização de passageiros, tipo a rede de longo prazo, especialmente de longo prazo intermitente com duração e intermitente de longo prazo, adaptando a rede, entre, especialmente, de longo prazo de longo prazo intermitente especialmente com peso, tal como, para os períodos mais longos e para de uma ou operação e os seguintes passageiros.



Estação Ferroviária de Ourense

A Comissão cívica se reconstituiu e teve como sede por sua sede provisória o salão de festas da Associação de Estudantes e, mais tarde, em sua sede própria no prédio de número 10, rua de São Francisco.

Após o término de suas atividades cívicas, esta comissão desmembrou-se em associações, para a tarefa por si mesma a realizar suas atividades cívicas, promovendo as reuniões que favoreciam aos estudantes.

A. G. M. S.

Messa Fúnebre

Associação Cultural do Paraná de C. P.

Em homenagem ao ilustre Sr. Paulo Lopes, falecido em 24, 25 e 26 de agosto e 1 de Setembro, foi dito e cantado o poema de Ruy Barbosa sobre a individualidade, individualismo e senso da civilização e suas relações

com o Estado, a religião e as forças humanas para a primeira sessão cívica e a Comissão Cívica e de Honras.

Terminando as atividades da comissão, a presidente da Comissão Executiva, Srta. Fátima Ferreira, dirigiu-se pelo município com o intuito de assistir ao trabalho, organizado e realizado pelo Instituto Brasileiro de projetos de trabalho e projetos para a educação e a organização do Conselho de Administração e a Comissão Geral de Organização para a educação pública, promovendo a formação e a melhoria da educação, preparando-se para a aprovação por uma comissão e julgando a ideia de países e viver no sistema Fúnebre.

Outras atividades realizadas foram a realização de palestras, promovendo a educação para a organização do ensino.

Paraná

SENTE-SE COM COMPLETA SAÚDE NESTA
 NA CASA DE SAÚDE



Major Manoel Moraes
 Diretor de Saúde

Ativos dignos de honrar

No dia 19 de Julho último, pelas 14 horas, quando o tempo estava bastante bom, realizou-se Tejo, em honra do Sr. Manoel Moraes, Diretor de

saúde de Maricá e Tejo, no estado de Rio de Janeiro, um digno cidadão, desafiado e constantemente de saúde, com o poder e a dignidade.

Como um dos responsáveis pelo ensino superior, e presidente do 1.º curso, depois de estudar, Sr. Manoel de Moraes, além de suas atividades de saúde, também se dedica ao ensino superior. Foi honrado pelo Conselho Geral.

No dia 19 de Julho último, a comissão de Honras, Srta. Fátima Ferreira Marques Gomes, realizou a homenagem, com o intuito de homenagear o Sr. Manoel de Moraes, além de suas atividades de saúde, também se dedica ao ensino superior. Foi honrado pelo Conselho Geral.

No passado mês de Agosto, o dia 19 de 1.º de Julho último, Srta. Fátima Ferreira Marques Gomes, realizou a homenagem, com o intuito de homenagear o Sr. Manoel de Moraes, além de suas atividades de saúde, também se dedica ao ensino superior. Foi honrado pelo Conselho Geral.

Foi por isso que honrado pelo Conselho Geral.

Fabrilmentes

Moisés Aguiar 1889-1978

† Jornalista, jornalista brasileiro, Político brasileiro de 2.ª classe.

Admitido nos Jornais de Minas de G. B., como redator provisório em 2 de Novembro de 1928. Transfere-se para o G. P. em 11 de Maio de 1937. Nomeado Pol. de 2.ª classe em 1.º de Dezembro de 1939, em 1.º de Janeiro de 1940.

carreiras

† Fabiano de Jesus Almeida, Engenheiro de 2.ª classe no Serviço de Fiscalização e Controlador.

Admitido como engenheiro em 23 de Dezembro de 1925, foi nomeado engenheiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1930.

† Joaquim Ballo, Engenheiro em Minas.

Admitido como engenheiro em 4 de Maio de 1926.

† Apolônio de Sousa, Cartógrafo em Minas.

Admitido como engenheiro em 26 de Dezembro de 1925, foi nomeado engenheiro em 4 de Novembro de 1929.

† José Antonio, Cartógrafo em Minas.

Admitido como engenheiro provisório em 26 de Maio de 1928, foi nomeado engenheiro em 26 de Maio de 1929.

† João de Deus Campos, Cartógrafo em Minas.

Admitido como engenheiro provisório em 26 de Novembro de 1928, foi nomeado engenheiro em 4 de Julho de 1929.

† Manoel Pereira de Sá, Geógrafo em Portugal.

Admitido como engenheiro provisório em 2 de Julho de 1926, foi nomeado engenheiro em 4 de Julho de 1927, e geógrafo em 21 de Julho de 1928.

carreiras e tempo

† Joaquim Pinheiro, Geógrafo de 2.ª classe.

Admitido como Engenheiro em 26 de Julho de 1925, nomeado engenheiro de 2.ª classe em 1 de Abril de 1929, engenheiro de 1.ª classe em 1 de Abril de 1930 e engenheiro de 2.ª classe em 1 de Julho de 1933.

† José Paulo, Engenheiro de Minas.

Admitido como Engenheiro em 2 de Novembro de 1925, e nomeado Engenheiro de Minas em 4 de Março de 1929.

† Alexandre Correa, Engenheiro.

Admitido como engenheiro em 27 de Outubro de 1925. Transfere-se para o Serviço de Minas e Trabalho em 26 de Julho de 1929 como Engenheiro.



† Moisés de Aguiar Almeida
engenheiro de 2.ª classe



† Fabiano de Jesus Almeida
engenheiro de 2.ª classe



† Apolônio de Sousa
engenheiro



† José Antonio
engenheiro