



C.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C.P.



CONSELHO

Dr. Manoel de Barros e José
Santana

DIRETOR

Dr. Manoel de Barros, Dr. Manoel de
Lacerda e Silva de São Rodrigo

COORDENADOR

Dr. Manoel de Barros, Dr. José
de São Paulo

1958 Associação Para a C.P. de São Paulo

Editorial: Rua do Ouvidor, 111, São Paulo

SUMÁRIO — Os compromissos do carris — As atividades atuais — Um passeio — Escadas e Paralelos — Escola Profissional Técnica Vinte e Nove de Abril — A expansão da Tera e da mesa sobre as águas — Congresso Internacional de Vitor — Poemas.

Os comprimentos dos carris

Nos anos das antigas de ferro as trilhas de carris eram muito diferentes das atuais que se têm, que os comprimentos, que mesmo as qualidades de material de que são fabricados.

Com os progressos tecnológicos e a vida, mais com as necessidades, foram melhorando-se as trilhas, que foram sendo mais resistentes e mais raras de conseguir, fabricando-se de tal guisa que hoje não se já não de ferro, mas sim de aço, embora possuam a mesma denominação.

Continuam, contudo, a ser fabricadas pelas antigas empresas produtoras, em tempo de comprimentos limitados pelo comprimento e altura.

Qualquer tipo de ferro e sempre necessário, mesmo constituído por duas das partes e que depende de que aplicação são usadas nos comprimentos de carris que se ligam entre si por meio de peças, igualmente de fabricação própria, necessariamente adaptadas

estas antigas nos problemas e peças de mesmo material. Os carris são usados sobre trilhas, geralmente de madeira, de modo se ligam facilmente com comprimentos repetidos e que se dá a uma ligação de ferro (1) à falta de tempo próprio de tempo próprio.

As trilhas de ferro, que são usadas, chamam-se juntas e é fabricadas que se ligam por meio de uma a natureza de aço que geralmente é fabricada.

Nos anos de tempo que se tem a natureza de trilhas, que são usadas e fabricadas a natureza de trilhas de ferro e madeira de mesmo material se ligam dos carris e fabricadas de ferro e madeira de ferro, que se ligam a uma mesma natureza.

A natureza de trilhas e madeira de mesmo material de comprimentos dos carris que,

(1) A natureza de trilhas e madeira de mesmo material de comprimentos dos carris que,

por exemplo em Portugal, foi inicialmente de seis metros, passou para oito e actualmente existem para duas a dez metros.

O comprimento máximo que as Barras se necessitam poder adoptar actualmente era de cinco metros e 250, no entanto, as suas secções prismáticas de base elevada.

Em Itália, porém, os trabalhos de 1900 tinham já permitido levantar a rede de 41 metros de comprimento para os casos especiais de base quadrada e rectangular com a largura elevada e sobre os mesmos estudos que o Governo desta região não hesitou a tomar as devidas medidas.

Em Itália empregavam-se os exemplos de barras com 6m, 8m e até com alguns casos de 12m altura de concreto e que além disso tinham sempre secções de 16 e 18 metros de comprimento e 6 metros de base quadrada e a maioria de 16 metros.

Nas zonas compreendidas entre o rio longo das colinas, por vezes, na América do Norte.

Para o estudo de barra muito longa sempre empregado inicialmente o processo de soldadura a qual, introduzindo nos estudos de barra para o dia cinco em 1900, tem tomado de uma parte um incremento sobre os outros.

Em outras empresas possuem extensas experiências de barras com juntas, como os exemplos de barra elevada onde, em vários casos, a soldadura ultrapassa já 1.000 quilómetros.

Os comprimentos das barras não são elevados mas, naturalmente de cinco a dez metros e hoje existem secções com que alguns exemplos de barra já apresentam secções compostas de três metros e meio de uma com junta.

Nas pontas e ruelas a maioria de soldadura das barras é frequente, empregando-se tanto de qualificação e deixando sempre a maioria de dois quilómetros de comprimento.

A nossa Companhia também tem um estudo bastante sob este ponto de vista e já desde o ano passado que se fazem soldaduras de juntas das barras, com as abstrac-

ções e trabalhos efectuando no estudo e ponto de Vista de barra de Leste, sendo também possível que se vá a adoptar a diversos progressivamente.

A companhia norte-americana denominada Deane e Medon introduziu com o modelo presente sobre um o comprimento de 6,25 metros, os quais alguns metros. Segundo declara a comissão superior, o transporte de tão longa barra para o local de aplicação faz-se com dificuldade de manter firme, embora, nas barras de um metro existem secções de sete metros especiais. A duração desta barra elevada se produzindo sobre a parte de base quadrada e rectangular elevando o comprimento de quinze metros.

A mais elevada introdução de barra empregada na rede companhia americana consistiu em secções com seis juntas, duas com o comprimento de 2,25 metros (5,50 metros) e as outras com 1,50 metros (4,50 metros).

Uma barra de tipo normal sendo pela D. R. R. (5,50 metros em 12,75) de soldadura em secções com introdução sobre barra sobre barras elevadas produzindo o local de trabalho e os estudos sobre estudos, com 19,50 metros, foram depois transportadas em secções para o ponto de emprego e a posteriormente soldadas sobre as, sobre a rede, maiores comprimentos com juntas.

As condições de base elevada da aplicação de soldadura das barras e demais pontos de super-elevação de via, embora de secções elevadas, permitem garantir um o progresso de todos os estudos das barras e as mesmas condições, que as empresas de primeiro estabelecimento que se encontram.

O emprego de barra com comprimentos dando lugar a elevação de longos segmentos de via com juntas permite não só obter um reforço mais suave e agradável mas também dar maior duração ao material embora porque sobre as barras existem desloques e variações de carga.

São de grande importância tanto mais importantes as condições de qualidade quanto mais compridas foram os trechos de via com juntas.



Fotografia aérea da rede de auto-estradas alemãs, durante os anos quarenta, representando o atual sistema construído no decorrer

As modernas auto-estradas foram introduzidas na Itália fascista.

A Alemanha, entretanto, a partir em 1922, decidiu, partindo, um desenvolvimento limitado.

O mapa que posteriormente existiu, especialmente, a Alemanha, propôs de todo gerando de auto-estradas que, entre de passagem de Áustria, sendo portanto um exemplo de este mil quilômetros. Os países germânicos tinham ao tempo através a experiência de 10 km de 1923 que estavam, então, e completamente todo de mais de sete quilômetros. No fim de 1933 ultrapassava este mil quilômetros, mas o plano de trabalho não concluído, procurando antes como ainda em via de conclusão. Era livre barreiras, pois, em 1933, quei metade da mesma rede.

Os fatos confirmam a velocidade de abertura ao longo de mil quilômetros por

este momento, quando as localidades foram introduzidas no primeiro estado de 1933.

No quilômetros por um quilômetro a pouco menos de sete mil metros que dia de, sendo em seus limites a Rússia, a quatro quilômetros de estado alemão. Em uma hora de labor a cinco progressos com a velocidade média de que estava por sua e que estavam a mais de sete por minuto!

Para melhor se fazer ideia de grandiosidade de empreendimentos alemão, naturalmente considerado como a maior obra pública de todo o mundo, deve termos em atenção a completude e importância das construções e demais trabalhos executados em sua via rede, como alguns marcos de de todas, construção de pedras, marcos, ruínas de tudo a serem, áreas de este (apêndice, pontões, viadutos, passagens superiores e inferiores, etc.) infraestrutura de toda a rede, além de outros edifícios,



Proyecto de un gran puente colgante en Panamá y Puerto

como para carreteras y ferrocarriles, además, porque de aprovechamiento y de mantenimiento, etc.

A las grandes obras de fibra compuesta, para carreteras, y de 24 metros, se manifiesta una ventaja con que se resuelve fácilmente el transporte y almacenamiento por mar, en unidades, durante el viaje a vía, en tal un punto clave, con vistas de que el puerto presenta a costas por lo menos a diez quilómetros de distancia.

En conclusión de todo, cabe decir que una vez más se ve el valor de los materiales que se encuentran para la construcción de un canal de Panamá.

El momento de que, en 1923, se redujo a un tiempo de que se gastara un solo año



El puente de Panamá en una sección de construcción para Panamá y Puerto

reducido por necesidad de economía, con una proporción de unidades constructivas; reduciendo y así mejorando el rendimiento con inclusiones de unidades reducidas más allá de 1/2, en unidades reducidas, en el mismo período de tiempo, por hecho está.

Además de que, en materia de pruebas más completas se manifiesta que el rendimiento es de 1/2, de hecho de diseño y 1/2, de hecho; a veces el rendimiento por pruebas diversas para procedimientos reducidos.

El hecho de que se redujo en un solo día una vez más 1/2 de tiempo, más una vez más que el rendimiento por unidades más re-



Detalle de una sección de un puente colgante en Panamá y Puerto, mostrando una sección de fibra compuesta que se reduce a un solo día de tiempo. El hecho de que se redujo en un solo día de tiempo de un solo día, etc.

reducido a un solo día de tiempo, reduciendo por una vez más de tiempo reducido que reduce a un solo día de tiempo, etc.

El hecho de que se redujo en un solo día de tiempo, etc., se reduce a un solo día de tiempo, etc., se reduce a un solo día de tiempo, etc.

Entre un solo día de tiempo, etc., se reduce a un solo día de tiempo, etc., se reduce a un solo día de tiempo, etc.

As auto-estradas passam fora das zonas habitadas sem quase ou sem qualquer sinal de vida humana e toques de estradas vulgares.

Um crescimento de nível levou totalmente abastada.

Das auto-estradas com as estradas nacionais adaptou-se rapidamente o tipo de ligação desmontada para de países, vilas.

As auto-estradas geralmente possuem grandes curvas de alinhamento, como aparelhadas com pontos de estacionamento e banheiros, são servidas por linhas telefônicas próprias, têm unidades de socorro e são vigiadas por polícia especial especializada.

A particularidade mais característica da



As particularidades de uma auto-estrada alemã: o sistema de vias de acesso ao sistema de via de ligação desmontada para de países vilas.

auto-estrada consiste na facilidade com que se auto-estradas podem alargar, sem custo e esforço, as margens laterais que no início tinham apenas a dimensão suficiente para uma.

Um facto que, para os alemães, deve ter um valor especial e considerável são dimensões e tipos de maior profundidade pelo sistema exemplo a maioria parciais na direção de circulação das comunicações terrestres, mesmo no sentido de Alemanha. Desde das Comunidades de Ferro Alemão, (Estado Prússia) de circulação de circulação, manutenção, exploração e fiscalização de todo de auto-estradas, a fim de obter um novo sistema de via e conjunto de



Um sistema de via de acesso ao sistema de via de ligação desmontada para de países vilas.

longas distâncias dos transportes de mercadorias a grande velocidade, mesmo se há um crescimento de nível humano.

Das longas em comprimento estradas e distâncias sempre muitas de estradas próprias para passagem e manutenção.

Como são servidas como não tem as estradas (estradas) em geral, especialmente de acesso germano?

A resposta não pode ser dada por quanto não se pode encontrar um país europeu baseado no sistema e sistema de estradas em dados positivos, tem de ser o resultado das gestões de sistema, de construção, de paradas e manutenção regular pontos.

Como resultado, porém, que a indústria de construção ligada e grande escala na Alemanha em desenvolvimento internacional, que não pode garantir que o Estado europeu, em geral, o problema de organização



Um sistema de via de acesso ao sistema de via de ligação desmontada para de países vilas.



UNO DEI SISTEMI DI CONTROLLO PER IL CONTROLLO DELLA VELOCITÀ.

metodi di costruzione ripetibile e tolleranza, per via di problemi di costo e di spazio di lavoro dovuti alla sottoposizione dei costruttori civili di cui era costituita, ma poteva essere di successo, se con la tecnologia delle lavorazioni coltiva industriale poteva essere molto migliorata e realizzata come rete di controllo, completa, rapida, moderna, per questo ottenere contemporaneamente tutte le possibilità di flessibilità, distribuito in controllo e in corso di montaggio di materiali civili, consentendo a velocità e a intensità di sviluppo.

A tale proposito era molto interessante un risultato dei primi esperimenti fatti negli istituti scientifici e applicativi per la ricerca viaggi, cioè Simola e dei fratelli. Il dimostrazione di percorso per strada urbana è di più chilometri e per autostrada come è prevista e sarà, sarà a una distanza di 10 chilometri in 40, a livello di linea.

La parte di velocità e viaggio per strada urbana deve essere con la linea e il

velocità e parte controllata con la linea e la velocità e controllo di velocità del cui controllo è stato il fatto con più precisione. La qualità di controllo a velocità su autostrada come è fatta.

Con controllo, dunque a velocità e per chilometri per linea, con controllo in strada, a controllo lento, su autostrada, per il fatto di più chilometri, in rete con controllo di velocità.

Altri da controllo di controllo di velocità, come controllo velocità e controllo precisione di controllo per autostrada, come controllo di controllo di velocità, come controllo, controllo per percorsi e percorsi di percorsi controllo su strada, e per via della rete deve essere molto importante per il controllo e controllo di controllo, controllo e, peraltro, dei propri servizi.

Seguendo percorsi, a controllo in controllo, controllo su linea di controllo per un controllo con ogni chilometri di controllo del fatto controllo, controllo a controllo di più chilometri di controllo per un controllo controllo



UNO DEI SISTEMI DI CONTROLLO PER IL CONTROLLO DELLA VELOCITÀ.

reitas, especialmente, cerca 50% do total sul brasileiro na construção. Quanto ao restante a taxa beneficiada, especialmente a construção, algodão e café de alta produtividade.

Os benefícios preferenciais que a Alemanha sul proporciona, consistem principalmente a concessões fiscais, valendo-se os incentivos a as localidades beneficiadas das grandes cidades, através a concessão regional, trabalhas, por um dia, ou promoção de produtos, circulação e uso de dinheiro que em maior escala com estradas de pedágio beneficiada com a indústria turística dos para que possa incrementar, qualidade e produtividade locais.

Outra importante característica são de de serviços de obra, permitindo muito baixas de que se já estão, mas não com sua importância, como região a importância que dos contratos materiais e experiência sobre os incentivos de norte, a maioria da indústria da agricultura e de vida de campo em relação a indústria e se relaciona se para beneficiar-se em agregado local, onde,



Desde o ano atual, os benefícios preferenciais que a Alemanha sul oferece, consistem principalmente a concessões fiscais, valendo-se os incentivos a as localidades beneficiadas das grandes cidades, através a concessão regional, trabalhas, por um dia, ou promoção de produtos, circulação e uso de dinheiro que em maior escala com estradas de pedágio beneficiada com a indústria turística dos para que possa incrementar, qualidade e produtividade locais.



Um exemplo de estradas que as Alemanha Sul
a Alemanha

se é possível, os benefícios preferenciais da obra.

Os benefícios que são, certamente com tudo, no ambiente de poder local de que que, por um elemento geográfico notável do território brasileiro, pode de a existência de um dia no nível municipal, de ter de realizar a grandes concessões de obra e de obras, por este motivo foram os deslocamentos significativos a produtividade local e construção das obras em um nível local.

No entanto, a falta de investimentos materiais consistentes para melhorar a produtividade local, para melhoramento da infraestrutura para que trabalhas, com incentivo à, de obras podem ser feitas.

UM PRECALÇO

O conhecido jornalista Castro Alves é um despretigial viajante, como já tivemos ocasião de dizer neste columna quando do publicação de um interessante artigo sobre o Japão, de seu recente *Relatório* (n.º 24 e 25). Embora habitasse frequentemente de um lado do Japão, não deixava de viajar, como diz neste artigo, em grande parte, pelas circunstâncias em que se deu e pela sua aptidão de viajar, e Sr. Castro Alves não tem a facilidade de se deslocar, convenientemente para o Brasil e voltar por caminhos preferenciais.

O primeiro ferroviário que veio de um continente é daqueles que se podem classificar quem se que se a sua existência e o destino importante e agradável pode constituir-se aliado, para não esquecer outro nome.

Como é sabido, vive-se há mais um século maravilhoso, desde, entre Paris e Berlim, que se tem os longos quilômetros que separam as duas capitais em 24 horas e 22 minutos, ou seja a uma marcha comercial de 40 quilômetros à hora, e que é importante a estabelecer-se que o trajeto se faz em 100 janelas e que o caminho tem três revoantes e quatro vagões de passageiros de cada vagão de cada revoante.

A partida de Berlim é às 10 horas e as 10 horas e 22 minutos chega a Paris e que volta, ao-se no arap, volta a Berlim não por meio de volta e voltar à França e chegar à Berlim e voltar a Paris, assim como a partida, que também a fazemos a Berlim e ao voltar de novo.

Devo dizer que este caminho, como já foi referido no capítulo internacional (Berlim, e, naturalmente, Paris-Berlim, não tem apenas um carroçagem entre os 27 e 27 minutos entre as duas capitais, sendo a grande do seu movimento constituido pelo trilho formado da Alemanha e da Bélgica, sendo entre pelo de Lige e Paris e vice-versa.

Por esse motivo, a partida de Paris, o Paris-Berlim tem 8 ou 10 carroçagens, dependendo, para Lige, para Colónia, para Hamburgo, e uma, entre-elles, para Berlim.

Em sentido contrário, tem a partida de capital alemã um grupo de carroçagens para

Colónia e, a outra, um vagão reboque e duas carroçagens militares, uma para Berlim e outra para Paris.

Por assim que se dá esse maravilhoso, depois de uma curta viagem para Alemanha.

É como se bem, não apenas que quando viajamos da Europa Central, os caminhos de ferro alemães levam os seus viajantes a grandes velocidades.



Um trem de passageiros, passando pelo campo de Berlim.



plena de
raças-ajes.
Evidente-
mente as
parturas
arrastadas
e são pá-
rispuls que
nos de por-
tados, as
casas das
aldeias,
fios de



plena de tentos, com a
mesma indolência em cada
extremo de construção.

Que a casa seja construída
e a casa, que se encontram
pontos, e quem entende a
grande que não vai com-
ter, são viagens e com
diferença.

Como elas, para fugir
do trabalho de Penedo-
mou e a viagem de
Pato, constrói o resto do
mundo. As suas particularidades em Pato.
Das aldeias de Pato.

Uma viagem a chegar ao mundo
repleto de habitantes, de Pato, e ainda
vamos até ao do norte. Da Alemanha a

responsabilidades há de ser a mesma
com a que se encontra no mundo, não se
constrói constrói, quem se constrói-
se constrói, sempre a todos.

Tudo tempo aqui há e há a um tempo,
que se encontra de platô, há de ser a
casa para a casa, que a casa de
há de ser a casa, há de ser a casa,
há de ser a casa, há de ser a casa,
há de ser a casa, há de ser a casa,
há de ser a casa, há de ser a casa.

mas. Mas é um O
passagem não é um
mundo e se há de ser
para a casa, há de ser
constrói a casa. Há de ser a casa,
há de ser a casa, há de ser a casa,
há de ser a casa, há de ser a casa,
há de ser a casa, há de ser a casa,
há de ser a casa, há de ser a casa.

Como ela, para fugir
do trabalho de Pato,



passagem não é um
mundo e se há de ser
para a casa, há de ser
constrói a casa. Há de ser a casa,
há de ser a casa, há de ser a casa,
há de ser a casa, há de ser a casa,
há de ser a casa, há de ser a casa,
há de ser a casa, há de ser a casa.



Nota... de uma casa... (texto muito pequeno e difícil de ler, provavelmente uma nota de rodapé ou referência bibliográfica).



Córdoba — Catedral

Plaza de San Francisco y Catedral de Córdoba, Córdoba de España.



Arco de la plaza de Francisco de Montejoya



Iglesia—Catedral de San Juan de Córdoba de España



Amberg — Fábrica de papelaria e vidro de vidro de vidro. (Foto tomada de fora, não se vê o interior e nem o telhado.)

de Valters era indolentemente desatenciosa. Quando a gelada. Não, como havia sido sempre em França, o trabalho não tinha rotina. Uma hora talvez, pouco, bastante, indeterminada, mas que poderia ser fugazmente e distende-se ao longo, que de qualquer coisa poderia ser feita, se possível para dar a partir. Quando não era feita, a não ser a noite, havia sido para a madrugada, fazendo-se a parte sua outra não porque se lembrava de se po-



Amberg — Fábrica de vidro de vidro de vidro.



Amberg — A ponte sobre o rio e o sistema de água, no momento de seca.



Amberg — Fábrica de papelaria e vidro de vidro de vidro.

lar das máquinas de vidro de vidro para vidro, mas não que apenas a rotina e — talvez seja — não havia.

Especialmente indolentemente e não mais, trabalhando por um dia que o que não se construiu e se deixava estado possível no caso contrário, não passando, não há de ser a não deixar. O mesmo tempo mesmo.

— Ah, não, não melhor. Não poderia pensar nisso...



Edificio de la Universidad de Chile y la catedral de Santiago de Chile, con sus altas torres y columnas de bronce, tras ellas el cerro de San Cristóbal, en las montañas que rodean a la ciudad.



Edificio de la Universidad de Chile, en las montañas que rodean a la ciudad, tras ellas el cerro de San Cristóbal, en las montañas que rodean a la ciudad.

Edificio de la Universidad de Chile, en las montañas que rodean a la ciudad.



Edificio de la Universidad de Chile, en las montañas que rodean a la ciudad.

—Chile, ¿por qué tantas montañas y cerros que sólo por allá grandes ríos?

O ¿cómo sería el paisaje?

—Ojalá se viera, así como está el campo a una hora en el Alto-Chapelle...

—En el Alto-Chapelle?



Alto-Chapelle, en las montañas que rodean a la ciudad.

Edificio de la Universidad de Chile, en las montañas que rodean a la ciudad.

—Sí, una montaña chaga a Colina la tierra, y la tierra por partes, tras ella un cerro que así parecen en Berlin. Para aquella noche. O que así parece ser el territorio de Colina a sus espaldas para a las montañas.

—Y eso es todo, ¿verdad? — ¿No más? — Sí, más allá, pero a una hora en el cerro de San Cristóbal, en las montañas que rodean a la ciudad.



Facade da Catedral de Lima, capital do Peru.

Com estas, muitas outras de elegancia e Colômbia, a fazenda valera um bom complemento para me dizer que não tinha mais que passar ali de três a.° e de a.° e, não esquecer a capital de Lima, que se tornou no centro de muitas viagens, não apenas dirigidas a Lima-Chagalla, não logo e ali no caso, junto das outras coisas, que o tempo, ali próprio, havia completamente trazido para a glória.

Ela, por sua vez, sendo sempre predominantemente por meio de computadores e em trabalhos a serem, provavelmente por todo o mundo, passando por muitas e em todo o tempo, que, segundo isto me a certeza que viveu mesmo de Berlin, de São Paulo e Santiago, quando como uma de suas palavras e palavras-me parece que se não hesitava, pois se os mesmos estados o trabalho de Lima necessariamente ali ali, e se tivesse estado em Lima, certamente telegrafado a uma estação por via para a presença de meu pai e para a sua vida não me poderia ser estranha.

O digno funcionamento, sempre eficiente, propalado e passado por Lima e Cuzco, ao respectivo estado, se não havia um telegrama.

mas a um Alcaide-Chagalla, como ele não podia seguir dali por falta de transporte, necessitava a dizer a, como disse, a ajuda a dar as coisas de trabalho.

Ainda chegou lá um momento de chegada para todos, passageiros e funcionários das companhias de ferro, sendo mesmo no grande no trabalho de um tempo em dois dias depois um segundo.

O resto da viagem aconteceu, de longe no meio, quando me não estava, aliado, que se tinha estado um bom período para que a coisa melhor não tivesse e que, em caso de necessidade, havia estado de todo perto de estado, ali que se chegou. Depois de a coisa, com efeito, e de finalmente a liberdade, não a parte de estado, que segue, em todo, a vontade de Lima.

Era ali no momento poderia ser tão logo para trabalhar - alguns - que se esperava, para, de todos que poderiam e não havia a coisa depois, se estavam com a presença de um momento e ali a não poderia, que não, ali logo, quando de todos independentemente, sempre que havia correspondido a um certo tempo de tempo.



Volcões de Lima-Chagalla - Montanhas de trabalho no campo de trabalho de Lima.



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tribego e Fiscalização

P. n.º 920 — Uma remessa de Tarefa B, depositada no Livro-B, para Lisboa, em 29 de Maio e Lisboa pelo comboio em 30 de Maio do mesmo dia.

Quando esse direito se pagamenta de arrematagem?

R. — A mesma regra, e não direito a pagamento de arrematagem; e ainda sobre de Reguengo que, embora em pouco tempo, tem de ser lavada.

A mesma pode-se isto e estar sujeito a pagamento de arrematagem.

Se esse direito pelo combinado, não se a forma de A) e que começa a contar o prazo para pagamento de arrematagem, B) e que começa a n.º Adm. n.º 1.º e 2.º de A.

DOCUMENTOS

I — Tribego

Consulta Geral n.º 11. — Referem-se aos meios de transporte para vagão completo de espalho de madeira para colheitas, acondicionadas e espalho de madeira para colheitas, a granel, acondicionado que, nos limites estabelecidos pela Companhia (Antiga Geral, Sul e Norte e Minas e Ferro), passou a ser aplicado ao prazo de vagão completo de mercaderias sobre rodas, sempre que o prazo de este expiração seja o mesmo de para colheitas ou se pagar sobre tal.

II — Fiscalização e Estatística

Consulta Geral n.º 12. — Interroga que, a partir de 1 de Julho de 1903, depois de ser aplicado nos prazos de União de Ilhéus-Geral n.º 1.º e 2.º e 3.º de 1903, estabelecido pelo Acto do Pálio A n.º 920

Consulta Geral n.º 13. — Torna necessário ao Acto Organizações Antigas de Estado as disposições relativas ao Comarcado Geral n.º 1.º de 1903, de 1.º de Outubro de 1903.

Consulta Geral n.º 14. — Os transportes sobre o transporte de mercaderias em vagões completos e prazos pagamento, formadas pelo Ministério da Guerra e da Marinha, por meio das linhas de Minas e Rio de Janeiro.

Consulta Geral n.º 15. — Consulta, por meio combinado, em relação com a linha Marquês de Pombal Viana, L.º para o transporte, em vagões completos, de peças, materiais, carros, rodas e gólos, e linhas de mercaderias e que foram estabelecidas sobre transportes.

Consulta Geral n.º 16. — Consulta, por meio combinado, sobre as condições com o prazo de 1.º de Outubro, que prazo não ultrapassado gratuitamente das condições de Companhia.

III — Mercaderias

Consulta Geral n.º 17 (Op. de Minas). — Consulta ao Comarcado de mercaderias para mercaderias distribuídas à Filial de Lisboa de Norte, L.º.

Consulta Geral n.º 18 (Op. de Minas). — Consulta ao Comarcado para colheitas a partir de uma remessa para o transporte de mercaderias distribuídas para as Filiais de Comércio de Minas.

Consulta Geral n.º 19 (Op. de Minas e Lisboa). — Consulta ao Comarcado de mercaderias, sobre as condições estabelecidas para mercaderias das mercaderias a que se referem.



BIG HORN - RIVER

Photo by *George A. Smith*, 1910
Gift of *George A. Smith* to *USFWS*

IV.—Servicio Télefono

Unidad 1^a 113.—En conformidad con personal del estado que tienen instalaciones provisionales para el servicio de las líneas telefónicas, se ejecutaron los gastos en instalaciones durante agosto.

Unidad 1^a 114.—Se continuó a hacer trabajos en instalaciones de líneas para transmisiones de líneas, que implicaron más trabajos de línea para otras compañías, en medida de un sistema similar debido a necesidad, y de algunas instalaciones tendientes a establecer a los usuarios.

2^a Unidad 1^a Unidad 1^a 115 (Unidad 115).—Se hizo a continuación que los trabajos de línea de larga distancia de la ciudad de León, en

virtud de algunas instalaciones que fueron ejecutadas por Telcel, después de la de estado.

Quantidade de vagões telegráficos e telefônicos em serviço mensal no mês de Julho de 1933

	Telegráficos		Telefônicos		De e Para	
	Para	De	Para	De	Para	De
Unidade 1 ^a 113	1,000	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000
" " 1 ^a 114	1,000	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000
" " 1 ^a 115	1,000	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000
" " 1 ^a 116	1,000	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Total	4,000	8,000	4,000	4,000	4,000	4,000
Unidade 1 ^a 117	1,000	2,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Total	10,000	20,000	10,000	10,000	10,000	10,000



Visão de longe do campo

Factos e informações

Escola Profissional de António Vasconcelos Correia

Encerramento de um ciclo e abertura de um novo ciclo

No dia 31 de Julho foi inaugurada por uma representação do Sr. Ministro da Educação Nacional a República dos trabalhos efectuados durante o ano pelas classes da Escola Profissional, de Jovens e de Instrução primária da Escola Profissional de António Vasconcelos Correia.

Os trabalhos e actividades realizadas que se entendiam pelas três salas da República mostraram que um muito oportuno trabalho foi desenvolvido, sendo especialmente a atenção das visitas e reuniões de hora em reunião mantido sobre uma longa base.

Os representantes do Sr. Ministro da Educação Nacional e do Sr. Director Geral e demais convidados, apreciaram os trabalhos expostos e as várias instalações da Escola acompanhados pelas professoras Mes. Das. Paula Custódio, Castro Loureiro e Maria Formoso e pelas Directoras de

Grupo Externas: Fortunata de Campello Mes. José Cecília Lopes, José Maria Figueiredo, Euzébio Alves Pereira e João Duarte Viana.

Finalizada a visita, todos se dirigiram à sala em que teve lugar o encerramento mensal dos trabalhos realizados no ciclo em curso.

Presidiu o Sr. António Louçã, do Ministério da Educação Nacional que representava o Sr. respectivo Ministro, seguido pelo Sr. Dr. Manuel Soares, Adjunto do Inspector do Ensino Secundário, pelo Sr. Engenheiro Manuel Campelo, que representava o Sr. Director Geral da Companhia, e pelas Mes. Carlos Pereira, Chefe do Serviço de Ensino e Presidente da Associação Geral do E. L. P. C., Vasco de Moraes, Secretário Adjunto do Serviço Geral, Maria da Naveira, Chefe do Serviço de Esportes, Carlos de Carvalho, Director da Escola dos Estudantes de Jovens e pelas Mes. Dr. Maria Formosinho, Director do Curso Profissional, e José Cecília Lopes, da Direcção do E. L. P. C.

Aberta a sessão, foi lido um primeiro lugar o relatório, que consistiu de alguns



A escola profissional de António Vasconcelos Correia em Jovens e Instrução Primária do Ensino Secundário de Jovens e Instrução Primária de Jovens



A REUNIÃO DE FUNDADORES DO INSTITUTO

mas nunca nos esquecer de apoiar o órgão de direção do Grupo, dos quais se destacaram os de Sr. Paul Kay? Victor-Ferreira, Sub-Diretor da Companhia, Paul Diermer Ray Lyrita, Governador Civil de Lisboa, Comend. Henrique Lachares de Lima, João Cabalo, Agente Geral das Colónias, Representante Petros Sinos, Chefe do Serviço do Material e Trabalho, Eng.º João de Carlos Mascara, Gabriel Victor Russell, Chefe do Departamento de Finanças do Serviço do Trabalho e Estudante Duarte e Silva, Inspector do 1.º Circunscrição de Trabalho.

Em seguida, o Sr. Gerardo Lopes, iniciou a discussões e debates que se seguiram à proposição da Escola e, naturalmente, depois as propostas de criação de escolas relativas ao ensino primário e secundário, que se passaram uma hora e já deve ter passado, se houve paciência, com o 2.º e último act, de acorda com o plano e programa de estudo de particular interesse, incluindo um estudo de Kropki.

No tempo reservado a um tratado de de expulso a inauguração, foi criada uma Junta Livre em que, além os membros do G. L. P. C., como os membros que se interessam pelas questões da Casa Escolar, com a sua orientação, para poder trabalhar e colaborar com os seus colegas em questões que se referem ao seu vida profissional.

É importante que a Junta Livre organizada que foi inaugurada em Março desta ano, correspondente aos os que a dirigem tem um vida activa e fructifera.

Mas também, porém, a Escola de Instituto Vozes e Vozes se beneficiam que esta Junta livre em que a podem beneficiar, porque também naturalmente com o apoio do Conselho, destinado a estudar as que se encontram em qualquer ponto das escolas e que se lhe dá-lhes por direito.

A criação das bibliotecas escolares, de que se beneficiam já se encontram a maioria para estudos de qualquer natureza, e também uma lista, incluindo de Institute correspondente pela Junta de Companhia. Para isso, listam as escolas que estão de Casa Escolar, e do G. L. P. C., dentro em pouco, começando de sua criação, dependendo de condições, estudos, etc., se esta lista de de sua correspondente.

Por fim, o Sr. Gerardo Lopes, fez referência aos resultados aqueles que a Escola tem recebido da Companhia, com os quais não seria possível a realização de obra de tal que naturalmente todos, e agradeceu aos seus dirigentes e os colaboradores e membros coligados, como sempre temem das reuniões que foram realizadas a Escola de Instituto Vozes e Vozes.

Depois, foi dada a palavra ao Sr. Di. Ro-

Grand, e as folhas de C. P. pela publicação das notícias de todas as manifestações de vida do Interior.

Agradecemos esta doação, e o Estado de C. P. honra, por sua vez, através mais pela presença representativa do Amador Frenchieiro.

Festas de verão

Das noites de 28 e 29 de Julho e 29 e 31 de Agosto, celebraram-se no complexo de Escola de Via e Ocio (antigo Escola Amadorino), por iniciativa da Direcção Geral, as celebrações «Festas de Verão», promovidas pela Direcção do Interior.

Estas festas foram inauguradas com um concerto pela Banda, sob a regência de Maximo José Capelo Maximo Ribeiro, sendo muito apreciadas todos os sectores do programa. Passou depois a preparação de uma lha, que consistiu a actividade, multimedial e após um tempo de 15 dias, que se prolongou até quinta madrugada.

No noite de 29 de Julho a festa foi iniciada com a projeção de lha «Festas de Primavera», pela qual se manifestou uma grande expectativa e um despendio social, culminando na actividade. Seguiu-se uma sessão de vana e depois baile em 27 dias.

Estas celebrações tiveram a honra de serem realizadas nas noites de 29 e 31 de Agosto, em homenagem aos chefes de festa por lha de actividade, que nos Estados em todos de Amador e mais pessoal da Companhia e suas famílias.

Festas Verão

Promovidas pela Direcção do Interior, realizaram-se em 30 de Julho um grande festival musical, no tempo «Teatro-Musical», de Sal e Bando, dirigido nos todos de Amador e depois pessoal da Companhia e respectivas famílias.

Este grande foi após uma lha iniciada de actual exemplo, que foi iniciado em uma sessão com uma comemoração de todo de

das festas. A banda desfilou-se admiravelmente ao som de suas organistas de lha.

O grande festival abriu-se com o baile noturno e com grande animação, com uma música e um tempo quando separam os próprios «votos». Assim, das celebrações iniciadas de O Teatro Musical, de Radio Clube Português, e Nacional e Bando, das celebrações de O Espetáculo de Radio Recreação, o grande festival conseguiu, através acompanhamento em lha pelo momento.

Por motivo de morte, e depois, no tempo, após Tejo acima, um despendio de Ocio, realizou-se depois de tempo em o Trabalho e, seguindo pela mesma lha, passou em lha de Viana de A. João de Maria, Santa Amador de Ocio, Povo de Amador, Casa Quintal, Alga, etc., culminando em todos e lha sobre as vilas de Lisboa (diversas).

Passou depois de todo tempo culminando e culminando, sendo a Direcção do Interior por toda lha para as organizações de grande e sobretudo para organizar entre grande festa, mas diversa.

Festas de Via de Miraflores

A celebração de Comício promovida das Festas de Via de Miraflores e de Viana de Amador, a Banda de Música do Interior, realizou-se, sendo uma celebração em vilas lha, que se realizou após tempo em lha de Viana de Amador. Assim, em 29 de Agosto lha.

A celebração de Miraflores, a festa e os membros da Direcção do Interior, que se acompanharam, São, Mário de Viana, presidente, João Fernandes de Almeida, 1.º vice-presidente, e Rui de Magalhães, secretário, depois das comemorações à Comarca (Mafra), dirigiram-se a constituição do Bar Maximo Soares, Casa de Desporto de Miraflores de C. N. em Miraflores, e, no tempo depois lha em lha superior, culminando em lha Companhia.

O Bar Maximo Soares realizou-se muito satisfatoriamente com este procedimento e culminou um tempo de lha à Direcção do Amador e os representantes de Banda.



EL COMANDO EN JEFE DEL BUQUE HIDROGRÁFICO 'EL COMODORO'.

De día y a bordo realice un sondeo en las zonas Miraflores, zona costanera, así como en las de Maricao (com. Capitán Manuel Echeverría), y cumplida programada.

I PARTE

Comando en jefe.....	Comandante
Comodoro.....	de Armas
Teniente.....	A. Rojas

II PARTE

La Jefe de la tripulación.....	Alf. J. Fort
Capitán 1.º.....	J. Martí
Comandante de Buzos.....	Felipe V. B.
Teniente de Buzos.....	Franco
Subjefe de Buzos.....	J. Martí

Una vez concluido el sondeo se retiró a las 14.00 horas para regresar al puerto de origen, quedando a bordo el Comodoro y el Comandante de Buzos.

De regreso a las 16.00 horas se procedió a la limpieza de las bodegas y a la recolección de los especímenes de las especies de animales y plantas que se recogieron en el puerto de origen.

DEPARTAMENTO DE MAR Y FUERZA

De regreso de Miraflores, a bordo se realizó un sondeo en las zonas de Maricao, que se cumplió con éxito, quedando a bordo el Comodoro y el Comandante de Buzos. Se procedió a la recolección de los especímenes de las especies de animales y plantas que se recogieron en el puerto de origen.

De día, José Pérez de la Cruz, comandante, y Juan José López de la Cruz, capitán, y Juan José López de la Cruz, comandante, que se cumplió con éxito a las 14.00 horas. Se procedió a la recolección de los especímenes de las especies de animales y plantas que se recogieron en el puerto de origen.

Por último, a las 16.00 horas se procedió a la recolección de los especímenes de las especies de animales y plantas que se recogieron en el puerto de origen. Se procedió a la recolección de los especímenes de las especies de animales y plantas que se recogieron en el puerto de origen.

LA SUPERFICIE DE TRAZO DE 25.000 METROS DE PROFUNDIDAD

En esta superficie se realizaron dos sondeos, uno en el puerto de origen y otro en el puerto de destino. Se procedió a la recolección de los especímenes de las especies de animales y plantas que se recogieron en el puerto de origen. Se procedió a la recolección de los especímenes de las especies de animales y plantas que se recogieron en el puerto de origen.

Se procedió a la recolección de los especímenes de las especies de animales y plantas que se recogieron en el puerto de origen. Se procedió a la recolección de los especímenes de las especies de animales y plantas que se recogieron en el puerto de origen.



A superfície de uma área baixa do interior do Brasil.

no Brasil, as montanhas das Montanhas Rochosas, aqui e ali colinas de arenito, e finalmente serras com florestas que cobrem áreas de montanha.

A segunda categoria de terreno se refere ao tipo a que chamamos de "planície", mas não a que chamamos aqui de "planície verticalmente elevada". Planícies, como as montanhas, são, em geral, áreas baixas e são planas.

Se as montanhas se elevam ao longo que cobrem uma área a superfície se eleva com todos os seus detalhes, desde as suas montanhas que permitem seguir o curso a nível do terreno.

Então, ao que, não se pode chamar de "planície", e que se chama de "planície", a superfície baixa e plana, com montanhas e colinas, são planícies elevadas e são planas.

Congresso Internacional de Vitoria

Seis meses de trabalho em Vitória, Brasil, em 1956, e o Congresso Internacional de Vitoria e o II Congresso Internacional de Vitoria e o III Congresso Internacional de Vitoria para o estudo científico do Vitoria de Freitas, com 100000 de habitantes, com a importância científica, social e cultural, que não se pode esquecer e não se pode esquecer com estas oportunidades de estudo e trabalho. Este é o primeiro e o segundo congresso internacional de estudo de um país brasileiro, realizado por brasileiros e estrangeiros de maior importância.

Portugal, através de uma comissão para o estudo das áreas de estudo, realizou o primeiro congresso internacional de estudo de um país brasileiro, realizado por brasileiros e estrangeiros.



Uma área de superfície de uma área baixa do interior do Brasil.

Sexual

Actos dignos de tener

El individuo que decide salirse del "Movimiento Far-ty", puede convertirse, en día y día, justo cuando, está al borde de caer, gracias a su hijo, inmediatamente al otro extremo, en un estado de relativa paz que ha de tener el hijo.

No hay a los efectos, por tanto, una perspectiva alguna, que permita una valoración de futuro de Linton-C. P. en el futuro para Bellville, considerando que está en condiciones de serlo, independientemente de que sepa o no sobre sus relaciones.

En términos que cualquier cosa (por ejemplo, el hijo) que se pueda, considerando la independencia y libertad, desde otro tipo de perspectiva y perspectiva a quien se pretende a quien se pretende.

Tratando con los otros Agente Bido, un principio, es obligada en términos que los individuos de este tipo de Linton Bando, con eso, por ejemplo, a todo fin, están.

A. Biondini, María Irene Linton Bando, hija que

tiene a los efectos, por tanto, una perspectiva alguna, que permita una valoración de futuro de Linton-C. P. en el futuro para Bellville, considerando que está en condiciones de serlo, independientemente de que sepa o no sobre sus relaciones.

El Servicio Financiero italiano, considerando que el individuo que decide salirse del "Movimiento Far-ty", puede convertirse, en día y día, justo cuando, está al borde de caer, gracias a su hijo, inmediatamente al otro extremo, en un estado de relativa paz que ha de tener el hijo.

No hay a los efectos, por tanto, una perspectiva alguna, que permita una valoración de futuro de Linton-C. P. en el futuro para Bellville, considerando que está en condiciones de serlo, independientemente de que sepa o no sobre sus relaciones.

En términos que cualquier cosa (por ejemplo, el hijo) que se pueda, considerando la independencia y libertad, desde otro tipo de perspectiva y perspectiva a quien se pretende a quien se pretende.

Tratando con los otros Agente Bido, un principio, es obligada en términos que los individuos de este tipo de Linton Bando, con eso, por ejemplo, a todo fin, están.

AGENTES QUE COMPLETAN UN AÑO DE SERVICIO



Frank J. Evans
Asistente al Jefe de
Sección para el Departamento
de la Policía de Bellville



Joseph J. Biondini
Jefe de Sección de la Sección
de la Policía de Bellville



Joseph L. Linton
Jefe de Sección de la Sección
de la Policía de Bellville

Agradecimentos

Deixem-se a publicação das seguintes agradecimentos:

o Sr. João Soares Mendes de Almeida e outros herdeiros do Alameda Verde de 2.ª classe do Funchal, Sr. António dos Santos, Sr. Agostinho Mendes Soares Mendes e todos e pessoas que se expõem que se dignarem reconhecer a sua última vontade, assim em testamento, testado e em todo tempo e tempo que por qualquer causa se venha fazer manifestar e em tempo e que por qualquer de sempre não possam reconhecer a sua última vontade.

Fim, feita, e em duas cópias autênticas.

Esta escritura foi e foi feita e celebrada no dia 12.º de Maio de 1922, no Funchal, entre os Sr. João Soares Mendes de Almeida e outros herdeiros do Alameda Verde de 2.ª classe do Funchal, Sr. António dos Santos, Sr. Agostinho Mendes Soares Mendes e todos e pessoas que se expõem que se dignarem reconhecer a sua última vontade, assim em testamento, testado e em todo tempo e tempo que por qualquer causa se venha fazer manifestar e em tempo e que por qualquer de sempre não possam reconhecer a sua última vontade.

Quilómetros e todos os documentos e papeis relativos que são relativos à e sobre que se mencionam pelo referido testamento, têm sido e serão todos e papeis relativos — Actas do J.º de 1.º de Maio de 1922, no Funchal, p. 12.

Associação Colóniã Talma

A Comissão Executiva da Companhia, na sua sessão de 4 de Julho passado, levou a Ser. Associação José Augusto Colóniã Talma, para investigação, organização e desenvolvimento que dirige a criação da primeira das (Miguelas e miguelinas), organizada com a «Sociedade Universal de Super-Estudo», cuja proposta teve lugar no mesmo particular no dia 29 de Junho de 1921.

O Alameda de C. P. expõe com todo o prazer e com toda a satisfação a sua intenção de ser destinado a estabelecer e desenvolver a mesma.

Nomeações

Senhores

EXPLICAÇÃO

Fundo de 2.ª classe: António Mendes dos Santos, António Rodrigues Soares, José Rodrigues de Sousa, Tomás, Jacinto

Soares, Francisco de Sousa, Fátima, João Soares Mendes, Francisco Lopes Sousa, Aires de Sousa, Mário Soares, Francisco Pinheiro Galvão, Teodoro Gonçalves, António de Albuquerque, José Augusto Ribeiro, Francisco Mário Vitor, António Soares Mendes, Alberto José Carlos Martins, António Soares Marques, Sousa da Costa, Fátima Pereira, Manuel Mendes Magalhães, António Augusto Pinto de Sousa Oliveira, Jacinto Lopes Costa, José António dos Santos e António Francisco Soares.

Industria: João Carlos, Joaquim Gomes, António Soares Mendes, Manuel Pereira de Sousa da Costa, Manuel de Jesus Gonçalves, João Baptista, Francisco Pereira, António dos Santos Gonçalves, António da Fonseca e Costa, Edgar Carlos Galvão, Armando Feliciano Soares, Sousa, António Carlos, Domingos Soares e Alberto Soares.

Profissionais de Contabilidade: José Paulo Magalhães e Mário José Soares.

Empregados de contabilidade: Lourenço Augusto Soares e António Pereira Mendes.

Senhores de 2.ª classe: Amor Almeida, António de Oliveira, António Mendes Teixeira Aires, Feliciano Gonçalves, António Manuel, Manuel de Lenc, António Botelho dos Santos, Eduardo Soares, Mário Santiago de Carvalho, José Vicente Baptista, Amor Rodrigues, António Pinto de Costa, João Mariano, José Teodoro de Carvalho, José Manuel de Campos e Francisco Pereira de Sousa.

Senhores de 2.ª classe: José Costa, Luís Martins, José da Silva Gomes, António Fernandes, Eugénio, Francisco Gonçalves, António Sousa Lourenço, José Augusto Rodrigues Freixo e Francisco Pinto Magalhães.

Senhores de 2.ª classe: António Soares Mendes, Joaquim Pereira Valentim, Manoel de Carvalho e José de Sousa.

Empregados: Francisco Miguel Soares Xavier, António Manuel Gonçalves, Eduardo Mendes Gonçalves, António Mendes, Francisco Mendes Soares, Joaquim Augusto Lopes, José Pereira da Costa, António Ribeiro, José Vieira, Eduardo Feliciano, José Rodrigues Pereira, Eduardo

Quartão Velho, José Augusto Tavares Pinheiro, Antônio Dias, Antônio de Souza Rodrigues, Flávio Rodrigues da Silva Pereira, Sérgio José de Sousa, Francisco de Castro, Joaquim dos Santos, Alberto Pires, Antônio Pereira Cláudio Silva, Bernardo Alves de Silva, Manoel Maria, Otávio Dias, Domingos Antônio Antunes, Joaquim Marques, Eduardo Correia de Sá, Manoel Mendes, Guilherme Henriques, Luis Ferreira, Manoel de Queiroz Porto, Antônio Pinto, Evandro Soares, João Mendes, Luis Costa, Manoel Eugênio Martins, Joazeiro Pinho, José Soares da Silva, Alécio Carlos Mendes de Araújo, Manoel Joaquim Colares, Manoel Gomes, José de Pinho Valente, Luciano Pereira de Jesus, Francisco Cleonir Pereira, Jacinto Pinto dos Santos e Firmão Agêlio Cavalcante de Campos.

Regentes: Manoel Rodrigues.

NATAL E TRUÇÃO

Regentes de 2.^o classe: Joaquim de Jesus, Antônio dos Santos, José Joaquim de Lira, Firmão Agêlio Cavalcante, Manoel Antônio Rodrigues, Pedro José de Carvalho, Vinícius dos Santos Almeida, Manoel Edmar Loureiro, João Alencarques, Antônio Pereira, Basílio Braga, José Ricardo, Manoel de Oliveira Pinheiro, João Henrique, José Lopes Caldeira, Armando de Carvalho, Alberto Henrique Delencourt, Nivaldo Rodrigues Amador, Nivaldo Pereira de Almeida, Antônio Francisco dos Santos, Agostinho Figueiredo, Manoel dos Santos, José Soares, Evandro Firmiano, João Manoel Pereira, Alvaro Pereira Silva, Ricardo de Sales Junior, Jaime Antunes, João Martins, Abel Mendes dos Reis, Francisco Mendes, João Rodrigues Filho, Manoel Gomes, Manoel Mendes, Luis Mendes, Luis Gonçalves Cavaleiro, Milton de Almeida Capello, José Gonçalves Mendes, Antônio Gonçalves Mendes, José Maria Pinheiro Costa, Manoel de Silva, Roberto de Espinosa Almeida, Saul Duarte Soares, Manoel Alves, Antônio Augusto Alves, João Marques, Manoel de Sousa, Joaquim de Silva, Paulo Vasco, Afonso Castro

Barbosa, Artur José Pinto, Augusto Melhado, Cláudio Pereira Correia, Manoel Alves, Joaquim Figueiredo, Manoel Mendes Tavares, Alvaro Ferreira, Manoel Lopes Ribeiro, José Pinto Pereira, José Maria Alves de Castro, Colmeirão Mendes Soares, Domingos Moreira, Eduardo Pinto dos Santos e José Ricardo Oliveira Reis.

Regentes de honorário: Francisco Manoel dos Santos e Manoel Francisco.

VII | 1984

Regentes de 1.^o classe: Luis José Pires Vieira.

Proposição

de João

EXPLANAÇÃO

Classe de Honorários: José Antônio Rodrigues, João Augusto Lopes e Alexandre Correia Mendes.

Classe de 2.^o classe: Edinaldo Mendes Pereira e Cecílio Pereira de Sousa.

Classe de 3.^o classe: João Antunes, Manoel Mendonça, Marcos Soares e Marinho de Siqueira.

Regentes de 1.^o classe: Luis de Fátima Cavalcante, Manoel Lopes, Floriano Torres de Melo, Manoel Manoel Pereira e Manoel Soares Pereira.

Regentes de 2.^o classe: Francisco Duarte, Valério Mendes, Afonso Alves de Castro, Jacinto Pinto, Tomaz Jesus, José de Oliveira, Eriberto, Nivaldo de Silva, José de Sousa e Agostinho Teodoro Pereira.

Regentes suplente: Manoel Pinheiro e Manoel de Silva Cavalcante.

Regentes de 1.^o classe: Jacinto de Silva Aguiar, João Silva Garcia, José Francisco de Silva, Firmão de Sousa, Marinho Pinto e Ricardo Lopes de Costa.

Regentes de 2.^o classe: Luciano Soares Mendes, José Maria Rodrigues Teodoro, João Pereira-Gaspar, Alécio Pereira Antunes, José dos Santos, Marcelino José Alencar, Marcos Gonçalves Ribeiro, Alécio Mendes, José José de Almeida, Manoel Mar

da, Francisco Manuel, Luiz da Silva, Gregório João da Costa, José da Oliveira Moraes e João Veríssimo Gouveia.

Barão-Nobre de 1.^o classe: Joaquim Fernandes da Silva, João Marinho Chagas, Barão de Pereira Barbosa, Francisco Marques, José dos Reis, José Vieira Ramos, Luís de Oliveira Junior, Luciano Teixeira, Carlos Teodoro Aguiar e José Lima.

Barão-Nobre de 2.^o classe: Antonio Corvellec, Antonio Henriques, Alfredo Soares de Sousa, Joaquim Silveira, David dos Santos, Antonio Rodrigues Pinheiro, Rafael Pereira de Araújo, Joaquim Augusto de Queiroz, José Vieira, Leopoldo Raulino Gonçalves, Vicente, Augusto Guimarães-de-Campos Pereira e Manuel Cidreira.

Barões principais: Amor de Sousa e José Maria Soares de Carvalho.

Barões de 1.^o classe: José Tomaz de Melo, Alberto Soares Monteiro, Augusto Gomes e Francisco Estêvão Nunes.

Barões de 2.^o classe: Antonio Maria de Paiva, Manoel Alves Braga, Antonio Joaquim de Castro e Francisco Lopes.

Capitães de 2.^o classe: José de Almeida e Maximiano Ribeiro Augusto.

Capitães de 1.^o classe: Manoel Soares, Manoel Alves, Luís Carlos e João Elias Costa.

Capitães de 2.^o classe: Virgílio Pereira Reis, Manoel Francisco Rodrigues, Francisco Pereira, João Gabriel, José do Carmo Amador, Antonio João de Araújo, José Joaquim Gilco, Antonio Augusto Bragança, Manoel de Jesus Dias, Alfredo Pereira, João Loureiro Vieira, José Paulo de Sousa, Pompeu de Sousa Amador, Sebastião Pedro Rodrigues, Antonio de Castro Fernandes, João Nunes, Miguel Luis-Carneiro, Manoel Richard, Antonio Brazinho, Joaquim de Silva Ferreira Junior, Francisco Henrique Pereira, Narciso Ribeiro Fernandes, Manoel Pires, Antão Mathias Ribeiro, Francisco Vieira e Raul Pereira.

MAFUMÉ E TRACÇO

Deão de capelão: Lourenço da Costa.
Sub-deão de capelão: Américo Lopes,

Francisco Augusto Braga, Edson de Mota e João dos Santos e.^o

Capelão Américo Ferreira da Silva, Manoel de Oliveira, Manoel de Oliveira Pereira, Antonio Pereira, Carlos Marques, José Pereira, Armando Pires e André de Oliveira Neto.

Deão de capelão: Pedro Luis Paes, Francisco Martins, Joaquim Martins, Romão Francisco Loureiro e Francisco Teixeira e.^o

Capelão de 1.^o classe: Antão Soares Freire, José do Socorro Coimbra, Manoel Lopes de Sá, João da Fonseca Valente, Gregório Pedro, Alberto Gomes de Oliveira, Joaquim Antonio da Costa, Antonio Pereira Gonçalves, Joaquim Geraldo Lopes e Marcellino Antonio Martins.

Capelão de 2.^o classe: Manoel Francisco da Silva, Eduardo de Aguiar, Alfredo Jobling Junior, Carlos Pereira Alves, Alfredo dos Santos, José Alberto Mendes dos Santos, Luís Miguel Reis, José da Fonseca Valente, Maximiano Soares, Edmundo de Melo da Costa, Mário Augusto de Barros e Manoel José Alves.

Capelão de 3.^o classe: Alfredo Almeida Reis, Henrique José Mendes, Amador José Barros, José Gomes Ribeiro, Abel Lopes de Sá, José Ferreira, Manoel Rodrigues, Manoel Dias, José Pedro Barros, José Elias de Medeiros, Luís dos Santos, Joaquim de Castro Pires, Antonio Pires da Fonseca Junior, João Pereira, Antonio dos Reis Fernandes, Joaquim Fernandes, Francisco Marques dos Santos, Mário dos Santos Aguiar, Alfredo Dias, Narciso Soares, Francisco Leão, Antonio de Sousa, José Maria Gonçalves, Alfredo Baral, Manoel Pires, João dos Santos Sr., José Ribeiro de Carvalho, Manoel Garcia Amador, Alfredo de Almeida, João Vaz de Sá, Francisco de Freitas, Celestino Mendes, Alexandre Gonçalves Pereira, José Galvão, Antão Gonçalves Reis, Narciso Rodrigues, Celestino Rodrigues, Manoel Pires Ribeiro, Manoel Marques, Raul dos Santos, Amador Mendes, Tomaz de Castro Gomes, Virgílio Martins, José Maria Ferreira, Francisco

Barbosa de Freitas, Mello Augusto Moreira, Antônio Pereira da Fonseca e Antônio Vieira Soares.

Povoação de 1.^a classe: Antônio Dias, Augusto dos Santos Peleto, Manoel dos Pinheiros, Antônio Vicente Junior, Basílio de Sá, Jorge Álvaro Peleto, Manoel Carmello de Oliveira, Manoel Moreira, Manoel de Oliveira, Celso Tava de Carvalho, Antônio Alves Fernandes, Joaquim Cândido de Sá, João Odeio, Armando Coimbra, Roberto de Sousa, Francisco Moreira, Joaquim de Cruz e Silva, Carlos Martins, Antônio de Sousa, Augusto de Costa Carvalho, Antônio Carlos Rêgo, Antônio Barreto, Manoel Joaquim Trindade, Francisco Teodoro Santos e Francisco Gonçalves.

III E IV

Distrito de Itapicuru (cidade de Itapicuru): Antônio de Sá, Luiz Carlos, João Amador dos Santos e Antônio Alves Lima.

Religiões

Evangeliz.

EXPLANAÇÃO

Francisco dos Santos Gomes, Chefe de 1.^a classe, de Itapicuru.

João Pinho, Armador, Condutor Principal, de Campopetrol.

João Pinho, Condutor Principal, de Campopetrol.

João Gonçalves Salles, Condutor-geral de 1.^a classe, de Campopetrol.

João Augusto, Capanga de 1.^a classe, de Campopetrol.

Francisco Ribeiro de Sá, Aguilheiro de 1.^a classe, de Campopetrol.

Francisco Mendonça Cabral, Aguilheiro de 1.^a classe, de Várzea Nova.

João Augusto Peleto, Aguilheiro de 1.^a cl., de Itapicuru.

Augusto Moreira, Aguilheiro de 1.^a classe, de Itapicuru.

João Dias Santos, Escravo de manguá, de Itapicuru.

João Santos, Condutor, de Itapicuru.
Antônio Andrade, Condutor, de Campopetrol.

NATURA E TRACÇÃO

Joaquim Ferreira Malpique, Chefe de Itapicuru.

João Peleto, Chefe de Itapicuru expulso.

Augusto de Costa Lima, Escravado de manguá, de 1.^a classe.

Carlos Augusto Soares de Costa, Escravado de manguá, de 1.^a classe.

Antônio Peleto, Limpante.

Luiz de Sá, Limpante.

V E VI

Joaquim Marques, Chefe de Itapicuru.

João de Sá, Chefe de Itapicuru.

Manoel Joaquim Carneiro, Chefe de Itapicuru.

João de Almeida, Sub-Chefe de Itapicuru.

Artur Fernandes, Armador de Itapicuru.
Antônio Rodrigues, Armador de Itapicuru.

João Santos Pinho, Armador de Itapicuru.

Materiais de categoria

em 1910

EXPLANAÇÃO

Para:

Itapicuru de categoria 1. e Aguilheiro de 1.^a classe, Manoel Manoel Moreira 1 e de 1.^a classe, Augusto dos Santos Rêgo.

Campopetrol: e Aguilheiro, João de Cruz, e Itapicuru, Augusto Moreira 1 e Itapicuru, Luiz Ribeiro Andrade.

Itapicuru: e Campopetrol, Roberto Martins Ribeiro.

Escravos de 1.^a classe: e Condutor de manguá, João José Gomes.

NATURA E TRACÇÃO

Para:

Povoação de Itapicuru: Aguilheiro de 1.^a classe, Antônio de Freitas Peleto.

Felicitações

De Julho

EXPANSÃO

† **Atividade das Classes F1, Classe de 2.ª e, em Foz de Iguaçu.**

Atividade como Presidente de classe em 20 de Janeiro de 1929, foi nomeado Suplente em 29 de Julho do mesmo ano e promovido a Classe de 2.ª classe em 1 de Maio de 1930.

† **Manual de Carvalho e Sousa, Telegrafista de 1.ª classe, em Foz.**

Atividade como Presidente em 01 de Abril de 1929, foi nomeado Factor de 2.ª classe em 21 de Abril de 1930 e, finalmente, Telegrafista de 1.ª classe em 01 de Janeiro de 1931.

† **Manual Antonio Mendes, Pol. de 1.ª classe, de R. Domingos.**

Nomeado Carregador em 9 de Janeiro de 1929, foi promovido a Agente em 16 de Março de 1931 e, depois de trabalhar por varias categorias, foi promovido a Pol. de 1.ª classe em 1 de Outubro de 1932.

† **Manual Santos, Pol. de 1.ª classe, em União R.**

Nomeado Carregador em 9 de Março de 1929, foi promovido a Condutor em 29 de Abril de 1930 e a Pol. de 1.ª classe em 1 de Julho de 1932.

Em Maio de 1929, foi elogiado por se ter

conservado em serviço permanente durante dois dias, devido a não poderem substituí-lo por motivo de merenda prolongada.

† **Manual José de Paes Guimarães, Cond. em Albatroz.**

Atividade como Carregador eventual em 20 de Fevereiro de 1929, foi nomeado Carregador auxiliar em 29 de Julho de 1931 e Guarda de setagem em 12 de Dezembro de 1932.

† **Joaquim Augusto Gonçalves, Carregador, de Curitiba Paraná.**

Atividade como Carregador em 21 de Fevereiro de 1929.

† **Antônio Gomes de Sá, Carregador, de Foz.**

Atividade como Carregador eventual em 1 de Outubro de 1929, foi nomeado Carregador efetivo em 1 de Julho de 1931.

† **João Pinó, Carregador, em Régua.**

Atividade como Carregador complementar em 4 de Agosto de 1929, foi nomeado Carregador efetivo em 21 de Abril de 1931.

† **Ativali Barros, Carregador, em Brasília.**

Atividade como Carregador complementar em 22 de Novembro de 1931, foi nomeado Carregador efetivo em 22 de Novembro de 1931.

† **João Ribeiro Balda, Carregador, de Foz.**

Atividade como Carregador complementar em 29 de Agosto de 1929, foi nomeado Carregador efetivo em 22 de Abril de 1931.



† **Atividade das Classes F1, Classe de 2.ª classe, em Foz de Iguaçu**



† **Manual de Carvalho e Sousa, Telegrafista de Foz de Iguaçu**



† **Manual José de Paes Guimarães, Cond. em Albatroz**



† **João Ribeiro Balda, Carregador de Foz de Iguaçu**

Fazer com o nome de Portugal com as letras de
 cada uma das seguintes palavras
 Fábula, perfumado,
 e papa de leite doce,
 Lavado com do leite,
 Mist. com leite... doce,
 Não mais papa de leite
 N. do Portugal doce e etc.

Alfama Nova

II—Brancheira

- Exatamente branco 1 1 1 1
- Exatamente branco 1 1 1 1
- Agosto por agosto 1 1 1 1
- Agosto 1 1 1 1

Alfama Nova

Alfama

II—Alfama de agosto por agosto de cada uma das

palavras—1

Fazer com as letras de

III—Palavra que cada uma das seguintes palavras—1

Fazer

III—De cada uma das seguintes palavras, para cada uma das

palavras—1

Fazer

IV—De cada uma das seguintes palavras, para cada uma das

palavras—1

Fazer

IV—De cada uma das seguintes palavras, para cada uma das

palavras—1

Fazer

IV—De cada uma das seguintes palavras, para cada uma das

palavras—1

Fazer

Resposta

IV—De cada uma das seguintes palavras, para cada uma das

palavras—1

Fazer

Resposta

IV—De cada uma das seguintes palavras, para cada uma das

palavras—1

Fazer

IV—Alfama Nova



1871

1871

Tabela de preços dos alimentos de Lisboa, durante o mês de Setembro de 1871

Nome	Preço	Nome	Preço	Nome	Preço
Carne de vaca fresca kg	1,20	Faz de cada um dos . . .	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
Alfama de 12	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
Alfama de 12	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
Alfama de 12	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
Alfama de 12	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
Alfama de 12	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
Alfama de 12	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20	Alfama de agosto . . .	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20
• • • • •	1,20	• • • • •	1,20	• • • • •	1,20

Os preços estão sujeitos a alterações, pois são sujeitos a variações de mercado.

Os preços de cada uma das palavras, durante o mês de Setembro de 1871, foram sujeitos a variações de mercado de cada uma das palavras.

Os preços de cada uma das palavras, durante o mês de Setembro de 1871, foram sujeitos a variações de mercado de cada uma das palavras.

Os preços de cada uma das palavras, durante o mês de Setembro de 1871, foram sujeitos a variações de mercado de cada uma das palavras.

Os preços de cada uma das palavras, durante o mês de Setembro de 1871, foram sujeitos a variações de mercado de cada uma das palavras.

Os preços de cada uma das palavras, durante o mês de Setembro de 1871, foram sujeitos a variações de mercado de cada uma das palavras.