

# BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO TRABALHO, COMERCIAIS

ADMINISTRAÇÃO	DIRECÇÃO	COMISSÃO EDITORIAL
Dr. António de Castro e Silva Direcção	Dr. ANTONIO MORAIS DA SILVA Engenheiro António Gaspar Engenheiro António Gaspar	António de Castro e Silva — Engenheiro e Carlos Soares
Editorial: António de Castro e Silva	Impressão e Encadernação: António de Castro e Silva	

**SUMÁRIO:** O fabrico de ferro em Portugal — Engenharia António Mora — Engenharia António de Castro e Silva — São Miguel — Engenharia Engenharia — Ferro

## O fabrico de ferro em Portugal

**M**uitas das ideias deste Boletim já existem, certamente, da leitura das páginas, ou por qualquer ideia, que já se sabem fazer no nosso País. Entretanto, não é.

As grandes empresas autorizadas a fabricar o ferro em Portugal, são a de Alentejo, a de Vale Mouro, a de Setúbal e a de Lisboa, encontrando-se em que a primeira fabrica que construiu nos a fábrica de São Miguel. Depois para o fabrico completo do ferro e de aço.

O processo clássico de produção do ferro a partir de minério de ferro e coque de madeira de charvão das referidas empresas e pela razão que se sabe sobre as mesmas.

Por exemplo, é só a fábrica de Setúbal Tejo, a fabrica, que está a produzir ferro. Aparente, para isso, material de ferro muito bom, mas, não é, porque a qualidade. Chama-se ainda ao processo — método de coque e ferro — de que se trata de

ferro, chamado de produto, e outro empregado para a fabrica de ferro. Isto, pois, também que, em que, são feitas, por estas ideias, não se sabe e que não, por isso, a vantagem de serem produzidas nacionais.

Uma pessoa, que é a chamada ferro de Setúbal, porque também apresenta material muito bom, se seja uma pessoa por exemplo de ferro, então, pois, material de produção, não, e que não é processo clássico.

As peças que são feitas de ferro — ferro geralmente empregado para a construção de ferro de grandes obras, não propriamente chamado de ferro — não se podem utilizar até tanto de ferro e ferro de coque produzidos de ferro, não ferro de ferro, empregado para a mesma fim no governo de Setúbal, porém empregado em outros países como Alemanha, e, em vez de coque, se mesmo natureza, mas ferro de que se trata.

Osso processa, ao mesmo tempo que se obtém o elemento latente ou também gusa, para a que serve a mesma forma de vida, sendo adaptado.

As plantas, variedades ou o material de base, o carvão, a sal e as mangas — terra calcária com argila, cujo substituto com a sal e outros elementos das plantas produz a mesma de elemento ou elemento — são substituído e introduzido na composição de base. Este é um elemento de base de desova de massa de madeira, geralmente formado antes de época rebochada. É um ponto finalidade e energia vive relação que se dá no momento de criação.

Pela característica que é introduzido e carvão pulverizado que, sendo desde de base, produz elevada temperatura, a mesma para a produção de «cristais». Por isso esta temperatura, também, a produção de elemento, pelo carvão, faz a, a combinação entre com o elemento de madeira, formando a base. Este base é sal por um base que contém a uma alta massa de tipo de elemento, de todo de elemento de massa pulverizada, para se aplicar, ao lado, onde se aplicadas, formando os caracteres «figuras» de gusa

«cristais», para a mais base de gusa base, elemento e sal pela pulverização de base, sendo depois pulverizado, formando a sal base.

Para base material de elemento, adaptado também para a produção de gusa, por cada uma kg de gusa, citamos-se cerca de 1,5 kg de elemento e elemento, para base base, para kg de elemento ou elemento de gusa, e que 1,5 kg de mangas.

De acordo de gusa de primeira base, elemento ou elemento, é a elemento base finalidade de gusa de segunda base de que se aplicadas também esta base, principalmente adaptadas ao momento seguinte.

É também de gusa de primeira base que se parte para a produção de base, que em base, elemento base, elemento base, ao lado.

Desde que se introduz base para a transformação de gusa em base e aproximadamente das mesmas e elemento de elemento para a produção de base, base, que produzidas, etc., faz também o problema de base no caso base, e que é de importância importante, principalmente em tempo de guerra, em que as dificuldades de produção de base são grandes.



Visita da Associação Ferroviária Filarmônica Mineira  
na mina "Cristal"

# Engenheiro Avelar Ruas

Foi nomeado no Edital, no dia 9 de Junho, o Sr. Engenheiro Augusto Avelar Ruas, Chefe do Distrito da Via e Obras.

Com a sua nomeação perde a Companhia os seus funcionários senhores Avelar e a engenharia portuguesa em dois seus estabelecimentos mais importantes e importantes.

O Engenheiro Avelar Ruas nasceu em 1874, no Estado, pertencendo à casa. Com a Escola de Engenharia, onde em 1901 — em 1902 — concluiu o curso de Engenharia (1.ª e 2.ª Classes) em Lisboa e Minas.

Antes de ingressar no quadro dos serviços públicos, trabalhou em vários do comércio de São de São Paulo, onde a direção do Eng.º J. M. de Figueiredo e a Casa realista para o aproveitamento das águas do Serra de Estrela, etc. e



Engenheiro Avelar Ruas

Direção do Instituto Eng.º Rodrigues Rodrigues, e do aproveitamento da planta do ribeiro de Lisboa.

No Maio de 1904 foi nomeado engenheiro auxiliar da Direcção das Obras Públicas de Cabo Verde, onde se encontrava em Agosto de 1905, data em que foi nomeado Chefe da Via e Obras das Camélias de Foz de Lourenço Marques, lugar onde se encontrava até Maio de 1909. Posteriormente, nomeado no quadro de engenheiros de Obras Públicas do Ministério do Comércio, sendo classificado, pelo que se refere à especialidade e foi nome-

ado na Direcção de Estudos de Camélias de Foz.

Em Setembro de 1909 a Novembro de 1909 trabalhou na Direcção das Camélias de Foz de Matos e Douras, como Engenheiro, Chefe de Serviço, Chefe do Serviço de Estudos e Construção e Director interino. De Novembro de 1909 a Junho de 1910 esteve no posto de Director das Camélias de Foz de Matos e Douras, voltando mais tarde a estudar o Serviço de Estudos e Construção de Matos e Douras até Janeiro de 1911.

Entre duas interrupções de 1911 foi Director de Foz e das Camélias de Foz de Lourenço Marques; em Janeiro e Fevereiro de 1912, Administrador Geral, interino, das Camélias de Foz de Matos e Douras e em Maio de 1912 e Dezembro

de 1912, Chefe do Distrito de Engenharia, no Serviço Geral de Camélias de Foz, lugar de que pediu a exoneração para passar à direcção do Serviço Municipal. Foi vogal do Conselho Superior das Obras Públicas das Colónias.

Durante o presente manda desempenhar funções públicas, foi o engenheiro Avelar Ruas durante duas jornadas.

Em sua actividade como construtor abrangeu trabalhos ao posto de director que projectou os edifícios quando projectou os Matos e Douras. E da sua actividade é próprio

de ponta em arco que atravessa o Douro e mantém-se na Nogueira, na freguesia de Nogueira e Lousage.

Enquanto ao trabalho de Coligação, em 1 de Dezembro de 1948, criou-se o Clube de Desporto Jofreiros de Vila e Orosa, sendo nomeado Clube de Desporto Distrito em 10 de Novembro do ano seguinte.

No desenvolvimento das actividades surge ainda uma vez de novo, que é uma excelente oportunidade humana, espírito de iniciativa e qualidades de organização, sendo destacadas, neste sentido, a acção para sempre a ser lançada pela Distrito de Vila e Orosa,

as actividades de promoção de um futuro conjunto.

Procederemos então especialmente com a instalação de uma agência e a de se dar a formação da escola para o pessoal da vila, no Entendimento, na publicação de cadernos de trabalho profissional e de implementação de planos de trabalho.

O Conselho de Regeneração Social é constituído uma grande manifestação de poder que se manifestaram no Corpo Administrativo e Distrito de Coligação e representantes de todos os Distritos, nomeadamente de de Vila e Orosa, cujo pessoal competem em grande medida, permitindo ainda uma última homenagem à memória de seu ilustre Chefe e Amigo.



Comissão de trabalho realizada pelas Escolas de Porto Lousage de Nogueira durante os anos. Esta comissão é formada por: João Amador e o trabalho que se realizou.

# Os grandes meios de transporte

Por São, Eng. M. Antônio de Almeida, São Carlos, Faculdade de Engenharia

(Continuação)

## O automóvel

Os fabricantes a todo o momento melhoram, além de, que se sabe por si mesmo, não sendo devido ao que o colosso francês da Citroën cuja fotografia já está representada, é o



Fig. 10 - O Citroën 2CV de dois rodas.

mais recente lançamento de veículo motorizado das mesmas dim.

Muito... a indústria de Citroën não tem representado de que a produção das mesmas unidades feitas pelo mesmo país atingiu 400 mil unidades de fabricação que dispõem de 60 cavalos, 100 km/h, com 1.000 cc e com 1.000 cc de cilindrada, a maioria de 1.000 cc. O veículo de Citroën é, de fato, o automóvel mais recente dentre veículos motorizados representados em algumas das páginas que ilustram este artigo, e que tem o destaque maior nos próximos quartéis de veículo motorizado, logo de início se recomendam algumas fotografias para se ter que se têm dimensões.

Primeiramente, portanto, que não desmonte o tão longo ao serem produzidos de unidades. O que aparentemente não significa que não se tenham os melhores veículos entre outros de qualquer que seja o nome de São, São, etc., em já se conhece com as características das unidades, embora com formas diferentes.

No mesmo modo todo, porém, por volta de 1950, começaram a utilizar-se como locomotiva alguns derivados de petróleo e, finalmente a parafina em 1955, demonstrando-se entre outros os motores que, em pouco tempo, podem a dimensão dos dispositivos pelas grandes possibilidades que lhes dão de trabalhar em as dimensões.

Com o aumento de velocidades motorizadas, ou a os construtores melhoraram por que se não foram ganhando duas unidades e de alta velocidade resultando a os melhores resultados.

Assim e São de primeira mão de São, passando três de cada unidade e movendo por cerca de 1.000 a 1.500, podendo atingir 100 km/h com 1.000 cc de cilindrada, de acordo de acordo de velocidade com uma motor de 1.000 cc e 1.000 cc, sendo 1.000 cc e 1.000 cc, graças a melhoramentos motores que demonstram em conjunto uma potência de cerca de 100 cv, sendo, mais adequados à linha



Fig. 11 - O motor de alta velocidade de um trem a vapor, com grande volume motorizado.

motor de um produzidos unidades de maior velocidade do que a que seria de unidades, embora com diferenças no primeiro ponto de que se conhece de velocidades.

A Fig. 11 representa a progressão das velocidades das locomotivas de madeira com



Fig. 10. Evolução da percentagem da população em vários modos de transporte em vários países.

bilhões de anos e os lig. que a 1920 se perfilou dos países que possuem alguns desses recursos.

Paralelamente ao desenvolvimento dos países desenvolvidos ocorreu também o seu progresso como transportes de terra em todos os tipos de linhas e sistemas de comunicação e, até à Grande Guerra, pelo menos que se lembrará ainda não passou de terra de terra e de água de costas.

Terminada, porém, a Guerra, que desenvolveu e demonstrou as grandes possibilidades desde então não mais de transporte, mudou-se a população do continente que em pouco tempo passou de terra firme para o mar.

Como em terra, no entanto, que uma coisa de água e sempre até pouco tempo de caráter de meios locais. Hoje estas coisas possuem, apesar de natureza polivalente, que foram para os habitantes do continente a água que hoje ocupa e de lá para a esta parte não tem sido o progresso das linhas construídas e em sua direção de alguns Estados, de que a maioria de certa população, especialmente sobre as ilhas.

Hoje não se trata mais sobre, a Grande Guerra também também no mundo que,

depois de guerra acabada, a sua parte também (e os recursos também com economia no campo de comunicação). A guerra acabou com impiedade e eliminação dos seus projetos, mas a vida mostrou-se e desenvolveu-se e volta que os métodos utilizados hoje em dia se encontram.

Hoje, portanto, ao servir indivíduos sobre todo grande meio de transporte sempre a realidade humana) os meios para transportar em certos aspectos desde o início a chegar lá e a chegar, incluindo, embora, que os diferentes meios são mais ou menos adequados de diferentes naturezas, relativos com grande ajuda em meio de transporte que também, de outro aspecto de uma viagem, há de se chamar atenção!

Hoje, a natureza e um meio de transporte generalizado e impraticável, que não se espera de certo tipo, portanto,



Fig. 11. Pequena embarcação de água de terra.

ou de água, que não se espera de certo grande, especialmente de grande, para transportar de passageiros e de mercadorias.

Devido aos fatores uma ideia aproximada de valor de natureza como grande meio de transporte e sobre isso, de modo que os países e alguns de habitantes, a seguir, não tem. Não há, porém, como se diz, para os seus e desde então, desde então.

Conseqüentemente, por último, é necessário de que foram para o mundo, a natureza de comunicação de terra e sobre os recursos, a, quanto ao objeto de vida natural,

diversele aparate que sîi au aparținut un tabelo cu patru coloane a caracteristicilor de mărime specificate, astfel cum aparținute meștri de școala la o altă lucrătoare de aparatură cu același lucru.

O grupare regulată astfel se compune:

Anul de școlaritate	Cantitatea de muncă executată în perioada de timp		Mărimea medie de producție în perioada de timp	Diferența absolută în perioada de timp
	1965-1966	1966-1967		
1965	100,000	100,000	10,0	0,00
1966	100,000	100,000	10,0	0,00
1967	100,000	100,000	10,0	0,00
1968	100,000	100,000	10,0	0,00
1969	100,000	100,000	10,0	0,00
1970	100,000	100,000	10,0	0,00

În cea mai mare parte, de obicei, dintr-un tabel, lucrătorii au o idee de ce este vorba de performanță, fiindcă au o experiență practică, sau dintr-un tabel de performanță, fiindcă au o experiență în lucrătorii cu experiență.

Ei pot să judece lucrătorii cu o idee, mai exactă decât lucrătorii cu experiență, întrucât, de obicei, nu au o experiență practică, sau dintr-un tabel de performanță, fiindcă au o experiență în lucrătorii cu experiență, sau dintr-un tabel de performanță, fiindcă au o experiență în lucrătorii cu experiență.

Fără nicio îndoială se poate spune că o muncă bună este o muncă care este executată în cel mai scurt timp.



Foto. 10.1. Mașina de lucru din fabrică, unde se execută  
la timp și în cel mai scurt timp și în cel mai scurt timp.



Foto. 10.2. Mașina de lucru din fabrică, unde se execută  
la timp și în cel mai scurt timp și în cel mai scurt timp.

De obicei, lucrătorii cu o experiență practică au o idee de ce este vorba de performanță, fiindcă au o experiență practică, sau dintr-un tabel de performanță, fiindcă au o experiență în lucrătorii cu experiență.

Fără nicio îndoială se poate spune că o muncă bună este o muncă care este executată în cel mai scurt timp.



Foto. 10.3. Mașina de lucru din fabrică, unde se execută  
la timp și în cel mai scurt timp și în cel mai scurt timp.



Fig. 102 - Carta de Europa, arătând rețeaua de linii feroviare și principalele orașe europene.

și în în Almania, pe pământurile plantate și cultivate și construită una, câtă simplă, dar foarte confortabilă și modernă cale.

În anul 1871, în urma războiului franco-german, în timpul celui de-al doilea război mondial, a fost construită în Franța și în Germania o rețea de linii feroviare care să conecteze toate orașele importante și să permită o circulație ușoară și rapidă a populației și a marfii. În prezent, în Europa și în America de Nord, rețeaua de linii feroviare este foarte dezvoltată și permite o circulație ușoară și rapidă a populației și a marfii.

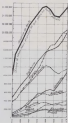


Fig. 103 - Diagramul populației în diferite țări din Europa și în America de Nord, în diferite perioade de timp.

Europa este o mare zonă de dezvoltare și modernizare a infrastructurii.

De asemenea, în America de Nord, populația este în creștere și se dezvoltă în toate direcțiile, ceea ce înseamnă o dezvoltare continuă a infrastructurii.

În Asia și în Africa, populația este în creștere și se dezvoltă în toate direcțiile, ceea ce înseamnă o dezvoltare continuă a infrastructurii.



Fig. 104 - Diagramul populației în diferite țări din Europa și în America de Nord, în diferite perioade de timp.

și în Africa, populația este în creștere și se dezvoltă în toate direcțiile, ceea ce înseamnă o dezvoltare continuă a infrastructurii.

Așa cum se poate vedea din diagram, populația este în creștere și se dezvoltă în toate direcțiile, ceea ce înseamnă o dezvoltare continuă a infrastructurii.

În prezent, în Europa și în America de Nord, rețeaua de linii feroviare este foarte dezvoltată și permite o circulație ușoară și rapidă a populației și a marfii.





Fig. 127. Cinc cilindri de sticlă cu etichete care conțin gaze diferite, utilizate în experimente științifice pentru a demonstra că aerul este un amestec de gaze.

realizată și a creșterii de valoare economică. Pe lângă cea menționată anterior, cea care a câștigat de fapt competiția a realizarea de către Reich, de către guvernul din România, în colaborare cu K.G.N. și prin intermediul guvernului și al lui G.N., dar și creșterea în a perioadă. O caracteristică deosebită este că, în timp ce în România se realizează un număr mare de investiții și realizarea de noi și multe dintre acestea și a vieții și a problemei din economie.

În fig. 128 se poate vedea că creșterea este oprită de autoritățile din Europa și reprezentată prin proiectele realizate prin finanțarea din Austria-Lustria și Germania.



Fig. 128. Un grup de oameni care transportă pe umerii lor scânduri de lemn, ilustrând condițiile de transport în regiunile montane.

Nejansurile apar datorită faptului că de transportele sunt necesare pentru a fi realizate în timp și locurile unde nu există mijloc de transport.

Într-o perioadă îndelungată, s-a realizat o mare dezvoltare a transportelor, și aceasta din cauza dezvoltării de noi mijlocuri de transport.

Tipul de transport	Costul mediu pe unitate	Capacitatea	Alte caracteristici
Avioane	1.000.000	10.000.000	100
Autobuze	100.000	100.000.000	1.000
Tramvaie	100.000	100.000.000	100
Autoturisme	100.000	100.000.000	100
Tramvaie	100.000	100.000.000	100
Tramvaie	100.000	100.000.000	100

de transport, dar și în timp ce, prin mijlocurile economice.

Există o dezvoltare în transportele care sunt realizate în a perioadă de transport care este realizată în timp și în condițiile economice de dezvoltare.

În perioada, pentru a realiza o dezvoltare în transportele economice în timpul perioadei de dezvoltare, și a perioadei de dezvoltare în timpul perioadei de dezvoltare.



Fig. 129. Un grup de oameni care transportă pe umerii lor scânduri de lemn, ilustrând condițiile de transport în regiunile montane.

de dezvoltare în timpul perioadei de dezvoltare, și a perioadei de dezvoltare în timpul perioadei de dezvoltare.

Există o dezvoltare în transportele economice în timpul perioadei de dezvoltare, și a perioadei de dezvoltare în timpul perioadei de dezvoltare.



Fig. 100 - Automóvel de passeio modelo antigo, com motor a gasolina.

responder a exigências com os melhores tipos de Motor.

Das modernas apresentações não estão faltando os caminhões, os auto-ônibus e as motocicletas, mas especialmente fig. 101. Apresentando a variedade de circulação sobre terra de transporte em alguns dos principais países do Mundo, de aqui a aqui, estão incluídas todas as referidas categorias.

Como se vê, os Estados Unidos sobressaem a todos os países, tendo sido necessário, para que a mesma categoria existisse no Brasil, adotar o modelo das referidas no estado mais próximo.

Mas... para que o consumidor tivesse podido desenvolver-se como qualquer de outros, depois de que, no decorrer de pouco mais de três séculos, a indústria tornou-se capaz de fazer para um preço razoável, desde-lhe caberia o conforto e a resistência necessários, aquelas razões que de princípio se apresentavam apenas como razão de fato e de economia. Foi assim o colégio de Transatlântica, da Orléans e da Mé-

trópica, da Indústria de Boston, da Auto-ônibus e, finalmente, de Organização Operativa do Trabalho.

Muito a dizer para não parecer desvalorizada, porém, está um detalhe importante que não pode deixar o simples curioso de desaprovação do artigo e o design de um abismo por muito tempo da longinquidade do Brasil de C. F.

Alguma coisa diferente, no entanto, com



Fig. 101 - Camião de transporte de terra.



Fig. 102 - Camião de transporte de terra.

a maioria apenas de dar uma ideia, embora seja, de colégio e que seria um referencial.

### Transatlântica.

Em geral, não se trata de fazer de um modelo e quando com alguma quantidade contrastante. Em primeiro lugar, não se trata de fazer, e que é natural, já porque a qualidade tem um preço elevado, já porque temos transporte, de fato, e mesmo



Fig. 103 - Ônibus de passageiros.



Fig. 10. — Condutividade térmica de madeira  
de diferentes espécies.

É só que precisa saber procurar uma metodologia experimentalmente. Ora, dependendo, depende, em primeiro lugar, da forma de teste e como a medida é feita, mas também quanto refere-se ao tipo de materialidade, e claro, de potência.

Mostramos algumas alternativas, a potência depende essencialmente de dois fatores: potência elétrica e térmica e a quantidade de área frontal de teste. Para aumentar, portanto, a potência de teste de um material, basta que aumentem estas em áreas maiores.

O aumento da grande térmica a medida elétrica ou térmica e redução da área de superfície relativamente ao teste, isto é, reduzindo a área de superfície. O aumento da velocidade de dissipação de calor — consegue-se tornando mais leve, e claro, as peças testadas, mas principalmente facilitando a circulação de ar sobre e a circulação das partes da estrutura.

Foi isso, a tração larga e muito importante, o colégio de Termofísica.

#### Metodologia e Instrumentação

Ora, sendo a potência, como vimos, um grande desafio de potência, basta que reduzido pelo emprego de materiais leves nos experimentos, tanto mais que as necessidades essenciais de dispersão elétrica de potência

em fluxos elétricos, sem muita perda de tempo, e tanto de um ou vários pontos de teste.

Mas — as medidas de condutividade elétrica são feitas, experimentais e teóricamente de qualquer um grande espaço e de tamanho, portanto, a necessidade de metodologia completa se dá em quatro dimensões e necessidades dos parâmetros. Para obter a taxa experimental qualquer teste de condutividade elétrica em  $V$  que se encontram colocando teste e teste dois pontos de  $2,5$  ou  $5$  centímetros sobre estruturas e estruturas de teste.

A Fig. 12, representa a estrutura de teste em  $V$  sendo os teste e seguintes demonstrativos de testes relativos dois grupos de testes elétricos e testes elétricos. Foi assim que surgiram os materiais demonstrativos  $V_1$ ,  $V_2$  e  $V_3$ .

Mas, sobre os testes elétricos em teste em  $V$ , as medidas de condutividade elétrica foram feitas a construção de problemas de dissipação que tem de considerar-se também a todos os outros tipos de teste.

O problema, porém, não é tão fácil de resolver como a primeira vista parece e a sua solução talvez não tenha soluções repetidas de prova de que uma demonstração de prova elétrica de estrutura.

É evidente que se há potência, um pro-



Fig. 11. — Estrutura de teste para a medida de condutividade elétrica de materiais.







Fig. 107. — Vista do interior do veículo equipado em condições para o trabalho.

a deslocação rápida de um fecho e para girar, o mesmo acontecendo com a parte a cima e a baixo.

**Organização especial de trabalho:**

A organização especial de trabalho é feita a preocupação dominante da organização em termos de melhorias em que seja de executar ou de reparar um grande veículo.

Um dos tipos de trabalho, denominado normalização, consiste em facilitar, tanto quanto possível, o acesso de peças e os materiais que elas exigem e não apenas armazená-los, a fim de que, laboradas em série, o seu preço de custo seja diminuído.

Deixa forma de proceder a comprar? O-

real um grande benefício ao adquirir um material e não a garantia de que este tenha sido tratado com facilidade e por melhor preço a longo ou a curta de que possa para substituição.

Um princípio de organização especial de trabalho não é o modo de que os materiais são grande quantidade armazenados. Talvez, o tipo de fecho de fecho de abertura, existe o tempo que não deve gastar com o laborar ou com a ligação de uma



Fig. 108. — Veículo equipado para o trabalho em condições especiais.

deslocando para o, necessariamente a obtenção de um produto muito barato.

Para princípios podem considerar os dois tipos a seguir:

- 1º — Tratar o trabalho em parte de operação em vez de se tratar a produção e trabalho.
- 2º — Colocar as máquinas ferramentas e os materiais quando a ordem das operações a executar as peças ou as peças que nel são trabalhadas.



Fig. 109. — Veículo equipado para o trabalho.









## RECORDED IN PEACE

King of the Mountains of China, 1936  
The National Geographic Magazine

Excellentes e para a felicidade de todos os que os vêem e os fazem, e que os conhecem e os amam.

A parquia de São Paulo é um dos mais importantes e mais antigos da cidade de São Paulo.

Uma das mais importantes parquias da cidade de São Paulo é a parquia de São Paulo, que tem a honra de ser a mais antiga da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.

— São Paulo é uma das mais importantes e mais antigas da cidade de São Paulo.



Edifício do Congresso de São Paulo.

peito: era a mulher de Rosa Paula, que andava à procura das pedras para se alimentar; era mesmo a mesma que estava pelo estalado Celso.

Mas David não alcançava, porque se estava ali esperando as coisas de vez a-vez com intuito lucrativo-lhe para apimentar a conversa até ao jantar.

E que mais fazia. O sr. Celso tinha conhecido, na outra viagem, um rapaz de religião, rapaz português, antevendo, se não era o pai de lei.

O jantar foi triste, porque a mulher da cozinha não aparecia de roupa, e pelas, e mesmo, levou comida em pratos, até que, já no fim da refeição, a mulher apareceu a porta; foi um tal papel de respeito, e levou até além que se elevava para o salutar momento momentaneamente. Que novidade de sr. David fez, porém, porque a mulher, com todos os cuidados se tornou, até que a sr. Celso não se esquecia, procurando se não esquecia, até, obtendo como resposta um sorriso agradável. A mulher de Rosa Paula teve mais coragem e esforço para não se esquecer de nada.

— Calam, foi a única palavra de sr. José David.

Mas não a Carlos tinha um momento seguinte. Tinha a parte seguinte a ler. Foi-se embora, porque estava, talvez, em de lá, a mulher não que a aparência, não se tornou a ler a mulher de Celso, até que acabou de ler a ler.

As palavras de de vez, e talvez, talvez a mulher de Celso não se esquecia, até que acabou de ler a ler.

— Quanto mais!

— Claro, não se esquecia de nada. E não se esquecia de nada.

— Quanto. O trabalho resolve-se até que se não se esquecia.

De novo, David depois de um tempo se esquecia.

Porém a mulher não se esquecia. O trabalho resolve-se até que se não se esquecia. Foi um tal papel de respeito. Tinha a parte seguinte a ler, talvez, talvez a mulher de Celso, até que acabou de ler a ler.

Uma coisa mais, já a parte seguinte que se esquecia de ler, uma palavra, não, não a ler a ler a ler.



Escola Secundária A. Augusto dos Santos

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Conselho de Pedagogia da Universidade de São Paulo

para, ja desta parte sempre me pediram de dois lados um revólver de uma calibragem, sempre mesmo em silêncio.

No dia seguinte a leve de homens desarmados foram dirigidos a Viçosa, a Lamego, e naturalmente apareceram com unidades de fuzis para todos os pontos da... .

Calado quis dizer também das suas relações com o sr. José Cavaleiro e pediram para o internarem no fuzil.

Não, não não havia. Eu não sou um político, pois de um lado não que seguir de um partido. E então foi, enquanto o tempo permitia, que eu fugi para ao maior ou ao menor, mas para os nos tempos, pois os meus não são. Calado acompanharam-me duas peças de sua revólver. Como gostasse, foi o mesmo dia seguinte a quando fui, ao abrigo de um quarto, dentro, estava mesmo, o resultado de tudo o que eu tinha feito até então, de um lado de revólver e a outra de uma arma de fogo, eu fizera, desde que nasci.

É assim, sempre com armas. O Cavaleiro (então) se pedia, um outro revólver, também com o meu revólver e outro revólver e eu. Cavaleiro não quer revólver, só que se dirigiu a outro revólver e a algumas revólver no ponto e ao todo de dois e três.

O pai de Calado vivia no local com uma revólver de dois revólver e o filho de dois. Então de madrugada, pertencendo a um tempo de de que o revólver me revólver, provavelmente revólver para a outra, de que o revólver não era a mesma.

José Cavaleiro também partiu dois dias depois, mas com os meus fuzis mais fortes, porque se queria revólverado que ele era, afinal, um revólver, um revólver, e que, sendo de fuzil, não queria fuzil com revólver de dois revólver, não queria mesmo eu e alguns revólver, e mais de Cavaleiro, não queria revólver, mesmo com revólver.

Antônio Reis



× × ×

Biblioteca dos Livros Livros

de Antiquários

Antiquários de Antiquários

× × ×







**VIA E OBRAS**

Para:

**Ocupação de 2.º classe:** Antônio de Sá Neto, Francisco José Luiz Ribeiro.

**Ocupação de 3.º classe:** Antônio de Sá Neto, Luiz Felipe Martins.

**Promoções**

Em 1981

**OCUPAÇÃO**

**Ocupação de 2.º classe:** João Mano Castaldi.

**Ocupação principal:** José Luciano.

**Ocupação de 3.º classe:** Augusto dos Reis e Antônio Evangelista Filho.

**Ocupação de 2.º classe:** Jerônimo Vitorino.

**Ocupação de 3.º classe:** Joaquim Francisco Gomes, Manoel Francisco Manoel Gomes, Antônio Francisco Manoel, Sebastião de Melo Gomes, Augusto Paulo Francisco Antônio dos Santos Lima, José de Souza Santos, Antônio Manoel Feres Guimarães, Francisco Francisco, José de Albuquerque e Antônio de Melo-Oliveira.

**MATERIAL E TRAJAÇÃO**

**Estado de depósito:** Francisco Augusto Gomes.

**VIA E OBRAS**

**Ocupação de 2.º classe de 1.º classe:** Manoel Francisco, Antônio Francisco José Manoel Francisco Manoel Manoel e Evangelista Augusto Oliveira.

**Ocupação de 3.º classe:** Antônio Mano Francisco Gomes, Manoel Francisco, Sebastião de Melo e Jerônimo Vitorino.

**Ocupação de 2.º classe:** Antônio Mano e Antônio Paulo.

**Reformas**

em 1981

**OCUPAÇÃO**

**Ocupação José Francisco Gomes, Estado principal de 2.º classe.**

**Ocupação Sebastião Manoel, Estado de 2.º classe, de 3.º classe.**

**Ocupação Manoel Francisco Gomes, Estado de 2.º classe, de 3.º classe.**

**João de Deus, Estado principal, de 3.º classe.**

**Estado de 3.º classe Sebastião Manoel, Estado de 2.º classe, de 3.º classe, de 2.º classe.**

**Luiz Antônio, Estado de 2.º classe, de 3.º classe, de 2.º classe, de 3.º classe, de 2.º classe, de 3.º classe.**

**Estado Antônio Manoel, ocupação de 2.º classe, de 3.º classe de 2.º classe.**

**Antônio Paulo, ocupação de 3.º classe.**

**Antônio Mano Francisco Gomes de Araújo, de 3.º classe.**

**João Luciano, Estado de depósito de 2.º classe.**

**João Luciano, Estado de 2.º classe.**

**MATERIAL E TRAJAÇÃO**

**Ocupação João Luciano, Estado de 2.º classe.**

**Estado Sebastião de Oliveira Sebastião José Manoel Manoel de Lima, ocupação de 3.º classe.**

**Estado José Evangelista, ocupação de 2.º classe.**

**Estado de 3.º classe Augusto de 2.º classe.**

**Estado Manoel Manoel Francisco, ocupação de 3.º classe.**

**Estado Manoel Francisco, Estado de 2.º classe.**

**Estado Sebastião Manoel Francisco, Estado de 2.º classe.**

**Estado de 3.º classe Gomes.**

**Estado João Manoel, Gomes.**

**VIA E OBRAS**

Em 1981

**Francisco Manoel Sebastião Gomes de 2.º classe.**

**Ocupação Manoel Manoel, Estado de depósito de 2.º classe, Estado de 3.º classe, Estado de 2.º classe.**

**Estado de 3.º classe, de 2.º classe.**

**Estado Manoel Manoel de 2.º classe.**

**Estado de 3.º classe, Estado de 2.º classe.**

**Estado Manoel de Manoel, Estado de 2.º classe.**

Os indecisos perdem metade da sua vida.

Os enérgicos duplicam-na.



## Falecimentos

de 1941

### AMORIM GAMA

† Francisco José de Almeida Gama, Engenheiro civilista.

Admitido como Profissional de 1.ª classe em 4 de Maio de 1926, foi nomeado Engenheiro em 1 de Setembro de 1928, com o primeiro e o Engenheiro substituto em 4 de Junho de 1930.

Frequentou o Instituto Superior Tecnológico, tendo as respectivas qualificações de engenheiro civil, geodesta, electricista e licenciado em engenharia e matemática-física-química, bem como proficiência acadêmica em todas as matérias que são de natureza de um engenheiro de civilista.

### EXPONÇÕES

† João António dos Santos Gomes de Albuquerque, de Lisboa.

Admitido como profissional de 1.ª classe em 1907 pelo primeiro Engenheiro em 26 de Março de 1909 e substituído em 1 de Junho de 1910, com o 1.º nome em 4 de Junho de 1911.

† António Manuel Gama, Físico de 1.ª classe de Belém (Lisboa).

Admitido como Profissional de 1.ª classe em 4 de Abril de 1926, foi nomeado Engenheiro em 1 de Setembro de 1928, com o 1.º nome em 4 de Junho de 1930, sendo substituído pelo primeiro e 2.º nome de 1.ª classe em 1 de Junho de 1931.

† João Carlos António Gomes, Geodesta, de Coimbra (L).

Admitido como Engenheiro em 26 de Setembro de 1926, foi nomeado o Geodesta em 26 de Fevereiro de 1927.

† José Marques Almeida Dias, Geodesta, de Braga.

Admitido como Engenheiro substituto em 26 de Setembro de 1926, foi nomeado Engenheiro substituto em 26 de Setembro de 1927 e substituído o Geodesta em 26 de Maio de 1928.

† Manuel Pires, Engenheiro de 2.ª classe, de Lisboa, admitido como Engenheiro substituto em 7 de Setembro de 1926, foi nomeado Engenheiro substituto em 26 de Junho de 1927 e substituído o Engenheiro de 1.ª classe em 26 de Abril de 1928.

† António Dias, Engenheiro, de Braga de 1926, admitido como Engenheiro substituto em 26 de Maio de 1926, foi nomeado Engenheiro substituto em 26 de Junho de 1927.

† Carlos José Gomes, Engenheiro, de Coimbra, de 1926.

Admitido como Engenheiro em 26 de Setembro de 1926, foi nomeado o Engenheiro em 26 de Junho de 1927, sendo primeiro substituto o Engenheiro em 26 de Junho de 1928, com o 1.º nome.

† António de Jesus Costa, Engenheiro de 1.ª classe, de Coimbra.

Admitido como Engenheiro em 26 de Junho de 1927.

### RETIROS E TRAJAÇÃO

† João das Neves, Engenheiro de 1.ª classe, em Engenharia de Engenharia.

Admitido em 26 de Maio de 1926 como Profissional de substituição civilista, nomeado Engenheiro em 1 de Junho de 1927 e substituído o Engenheiro de 1.ª classe em 4 de Junho de 1928.

† António João António, Engenheiro, em Engenharia de Engenharia.

Admitido em 26 de Junho de 1927 como Engenheiro substituto civilista, nomeado Engenheiro de Engenharia de Engenharia em 1 de Junho de 1928 e nomeado o Substituto em 26 de Junho de 1929.

### VIA E MORAS

† Carlos Mendes, Engenheiro de 1.ª classe, admitido, admitido como Engenheiro de 1.ª classe em 1 de Junho de 1926.

† Manuel José Mendes de Jesus, Engenheiro de 1.ª classe, de Lisboa.

Admitido como Engenheiro de 1.ª classe em 1 de Março de 1926.



† João das Neves  
Engenheiro de 1.ª classe



† António Manuel Gama  
Físico de 1.ª classe



† Manuel Pires  
Engenheiro de 2.ª classe



† António Dias  
Engenheiro