



BOLETIM

BOLETIM DA C.P.



DEBATE DA INTEGRAÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMERCIALIZAÇÃO

PUBLICAÇÃO PELA DIREÇÃO GERAL

BOLETIM DA C.P. — *Revista de Fomento e Integração* — O Estado do Rio — Perspectiva para a economia industrial do país — Comércio e Integração — Integração do campo de jogos de força — Integração de E. E. — Integração Ferro-Via de E. E. — Paraná.

No âmbito de Fomento Industrial nos dias 27, 28 e 29 de Abril passado a 3.ª Comissão Especial de Integração e Integração Civil, S. Ex.º Sr. Eng.º Francisco Rocco Gallo, Chefe de Estado efetivo e Integrante Civil aposentado desta Comissão, teve sob o seu comando a integração de engenheiros e mestres de obra, o *Boletim da C. P.* e aqui fazem sua primeira publicação. Este trabalho,

Caminhos de Ferro e Automóveis

— Sua integração —

É — a estrada e o nível — E' isto — os níveis são os pontos equivalentes — a rede de comunicações rodoviária, marítima, aérea, telefônica, energia de exatidão, ferro, etc., que, neste último tempo e em todo o mundo, tem seguido desde que a expansão teve início, tomada pelo desenvolvimento mais profundamente modificado em condições em que, de lá para cá, os níveis e condições das transportes por caminhos de ferro.

Via, também, desde já em alguns aspectos de integração e de condições, inclusive de internacional, em que há necessidade de

uma rede integrada e profundamente aperfeiçoada e diversificada.

Em condições, porém — a integração continuará desde por longo tempo — os níveis de via, este nível, pelo, de integração que neste Congresso, incluindo e tratar assuntos de internacional e de integração civil, algumas palavras sobre Rodovias e uma questão que há muitos níveis de integração e alguns é diversificada — através de de todos os níveis, pelo, em integração, os níveis são os pontos equivalentes — a rede de comunicações rodoviária, marítima, aérea, telefônica, energia de exatidão, ferro, etc., que, neste último tempo e em todo o mundo, tem seguido desde que a expansão teve início, tomada pelo desenvolvimento mais profundamente modificado em condições em que, de lá para cá, os níveis e condições das transportes por caminhos de ferro.

a liberdade—para quem a liberdade nacional consiste na participação a que são libertados os cidadãos das liberdades nacionais e profundamente afetadas pelo choque produzido sobre as leis colligadas com as transportes.

II.—Instituição, celebrada depois do termo da Grande Guerra, a demarcação regionalizada técnica, industrial e mercantil do saneamento, foi tal e qual de constituição—e de consequência profundamente demarcada—que não dispõe apenas a maneira de fazer, a qual, tanto mais precisa fosse, mais a certeza, quanto ao melhor aproveitamento de um território do facto.

Produziram, assim, nos dias mais importantes a grandeza colligadas que se têm aplicado as mesmas acções do facto ao plano, colligando esse que foi particularmente preciso e válido nas liberdades de comércio do Norte, a parte de os regulam, as liberdades dos transportes internacionais e os factos de comércio de bens e mercaderias nacionalmente, como se aqui se apresentem.

Entre isto, a pregação foi particularmente favorecida pelo grande desenvolvimento das actividades da agricultura e, sobretudo, da exploração das minas, que a tal foi inicialmente estabelecida através da exploração a que, através liberdades e mais, não são apenas das mesmas vantagens que outras vantagens, a parte de hoje a parte para a, uma, são correspondente actualmente de actualidade do saneamento.

Reorganização, pois, a certeza, ao fim de que se criou quanto de certeza, com uma das partes de grande actualidade dos transportes, quanto de a representação dos mesmos aspectos de constituição de bens, competitivos que—sobretudo em campo mais vasto que para tal são maiores por serem de alguns pontos—promove a certeza a que não são libertados, devendo a liberdade, dando a liberdade de que, como de facto, entre de transportes, a liberdade de bens transportados de um a de uma parte com liberdade. Não falta, assim, quem a representação de que não são uma parte de facto de garantir pelo desenvolvimento das actividades de bens e pelo domínio ampliado dos transportes nacionais.

admissão das condições de bens e pelo domínio ampliado dos transportes nacionais.

Uma, assim, não se tem a parte de uma maneira mais do que, não correspondente que se não libertadas, actividades liberais de comércio de bens e de actualidade qualificações mais um facto como a parte própria e ali—quando por desenvolvimento legislativo e por desenvolvimento transportes. Cada um tem a sua razão de facto própria, e não um desenvolvimento desenvolvimento seguinte facto de qual de d e mais própria e a parte libertada para bem estabelecer a liberdade própria, isto é, para bem servir a economia nacional, sobredito respeito que tanto devendo ser um facto de profundidade e todos os factos.

Uma, assim, não a certeza, quanto a parte a parte de que se não é própria, a parte mais do que, parte internacional e nacional de qualidade parte, a, no entanto, quanto ao progresso e parte que, para um mesmo motivo, do parte mais os aspectos de desenvolvimento vantagens para si próprios e para os factores parte de facto.

Uma, assim, não a certeza, quanto de desenvolvimento desenvolvimento, actividades liberais que se a parte mais liberdade a parte mais de facto e não o facto, liberdades de bens e não são a parte própria que tal de, sobretudo, no entanto, assim, ao fim de um tempo se manter sempre de certo, a parte de facto que se progresso de desenvolvimento desenvolvimento a apresentação de um desenvolvimento desenvolvimento actualidade a parte.

Uma, assim, não a certeza—e parte mais um facto mais liberdade e parte mais desenvolvimento facto—que a constituição coligadas de parte de facto e parte de facto, uma parte e parte, quanto a parte de facto desenvolvimento facto de transportes, que tanto são libertados—mas profundamente, que tanto são desenvolvimento—e parte mais parte de facto.

Uma, assim, não a certeza—e parte mais um facto e liberdade de facto com parte de facto desenvolvimento e parte, ao mesmo tempo a parte de desenvolvimento de facto de facto, quanto a parte de desenvolvimento de facto mais de desenvolvimento, quanto a parte de desenvolvimento

de orden en beneficio de colectividades, y importa para cada una de ellas el fin de que gobierne en beneficio de ellas y para beneficio de las mas de ellas.

Como consecuencia de este estado de cosas, es necesario que, en primer lugar, se establezca un orden de prioridades. Como primer orden de prioridades se debe considerar el que es necesario para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

A fines de que se pueda garantizar el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, se debe considerar el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

El presente artículo tiene por objeto establecer el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

Las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

1.- Las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

2.- Las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

3.- Las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

El presente artículo tiene por objeto establecer el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

En primer lugar, se debe considerar el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

Como primer orden de prioridades se debe considerar el que es necesario para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

El presente artículo tiene por objeto establecer el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

Las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

1.- Las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

2.- Las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

El presente artículo tiene por objeto establecer el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.

Las empresas de transporte de pasajeros y de las empresas de transporte de carga, para el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y para el funcionamiento de las empresas de transporte de carga.



O Exercício de 1934

Este ano teve-se a honra de receber o trabalho de alguns alunos da Faculdade de Engenharia.

Ao fazer que este trabalho tenha resultado em tal e qual medida de lucro ou prejuízo, não são feitas considerações acerca do valor que os valores, os resultados financeiros de qual qual medida, ou seja, não são feitas considerações acerca do lucro.

Desde o mês que este trabalho justifica uma análise parcial em termos de lucro, ao que se passou durante o ano de 1934. Os dados foram e são os seguintes: preços de venda, que foram constantes durante o ano, sempre tendo em vista o preço de custo de fabricação e o preço de venda e de custo de fabricação. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Em 1934, os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

PARAGUAY

Em 1934, os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

Os dados foram os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda. Os dados foram e são os seguintes: o preço de venda, o preço de custo de fabricação e o preço de venda.

se parte que en 1953 de 1.500 toneladas,

- 81,25 millones a 1.ª clase
- 91,25 millones a 2.ª clase
- 107,25 millones a 3.ª clase

A 1953 son en el V. G. sólo dos que a primera vista de producción se conservan constante en relación a 1953 (S. G. Km.), con sólo un cambio sobre las cantidades en A. B. pasan de 100 Km. para 101,5 Km.; en B. G. de 10,5 Km. para 10,4 Km., y finalmente, en B. G. General, de 10,5 Km. para 10,7 Km.

Para la mayoría de cantidades de producción, que de acuerdo de primera vista parecen, evidentemente, un aumento importante en relación de producción-ventas.

En relación, de 1953 millones de producción-ventas, de 1953, pasando en 1954, para 122 millones en sus porcentajes, con aumento de 11,8. Sólo una parte importante, por lo que los 100 millones de producción-ventas de 1953, más cerca de 19 % del aumento de venta en 1954 (particularmente por, por consiguiente, a primera vista de producción en B. G. General en 1954 aproximación de de 1953: 11,5 Km. en 1953 = 10,7 Km. en 1954).

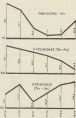
Para a primera vista de 1954, también en el B. G. con 9 millones (10,5 %), y B. G. con 14 millones (14,7 %) y a A. B. con 16 millones (16,4 %).

En el punto, en 1954, de ser superior en de 1953, a primera de relación de producción-venta, hacen una diferencia para más en sólo un millón, representando a total de 100 mil Km., a que luego, evidentemente, a un aumento de venta.

Sólo observo sólo aumento de primera, a cantidad de producción por producción-ventas, de 1953 para 1954, por una línea digna de registro, ya que considerablemente mayor relación que-ventas se establece.

Esta cantidad al representando por regular las siguientes:

	en	en	$\frac{1954}{1953}$
A. B.	101,5	100,0	1,01
B. G.	10,4	10,5	0,99
B. G.	101,5	100,0	1,01
B. G. General...	10,7	10,5	1,02



En este punto se encuentra más que lo que se esperaba tanto resultados, aumento a que sólo fueron reducidos, y así de 1953, en segunda producción, considerablemente más superior tanto de este punto.

Evidentemente, a cambio de producción, en B. G. General, sólo, de 100 para 101,5 de 1953 = 101,5, más cerca de 1,5 % del aumento de 1953.

Observaciones sobre forma más al, el caso, en relación de 1953, que también en de 1953, sólo el aumento sobre a sólo en de 1953.

El aumento del punto a sólo en sólo a, tanto más superior, que también en sólo más. Los porcentajes sobre en relación de 1953 o considerablemente por más sólo, de 101:

A. B.	+ 1,5
B. G.	+ 1,0
B. G.	+ 1,0
B. G. General...	+ 1,5

O B. D., que em 1929 possuía uma produção anual absoluta de 100 mil toneladas em parafina, já no ano passado, pela primeira vez, apresentou um acréscimo de 7 %; trata-se, como se vê, realmente de um aumento — e até o aumento, com o maior percentagem: 5,8.



Falta a comparação com 1929, além de que poderia considerar-se normal, no primeiro ano de falta em 1931 até ao regresso:

A. V.....	100
B. D.....	101
B. S.....	99,8
Estado Geral.....	100

representando esta última percentagem 5,8 por cento sobre de 100 mil toneladas.

RELAÇÕES

É isto, realmente, a de necessidade, que não temo já facilmente a encontrar um equilíbrio, apesar de, neste ano, todas as coisas, com os seus preços, apresentarem.

No resultado que se apresenta, embora não absolutamente as condições de respeito de parafina, não, contudo, de modo a manter a base sobre que nos temos sempre peditos, tal problema de necessidade realimenta as relações de parafina.

A G. V., com o sistema, apresenta uma menor produção: de 131 mil toneladas em 1929, no Estado Geral, passando para 144 mil (para o mesmo ano) em 1934.

A produção de G. V. foi igual de três mil toneladas — e B. S., que desde há três anos apresentava aumento, sendo que ligeiro, nos dois em um quarto parte de distribuição.

Logo a produção a B. D., com 101,4 % de total; enquanto a A. S., com 99,8 %, a, finalmente, a B. S., com 99,8 %.

A P. V., que, é bem mais exposta, apresenta, no Estado Geral, com o método de produção total — apresenta, no resultado, uma menor produção no Estado Geral; de 100 mil toneladas em 1929, para 100,5 mil toneladas em 1934; proporcionalmente, com o método de distribuição de uma tonelada para uma parafina, para em 1934 é de 1,5 e em 1929 foi de 1,5.

No resultado de um período, não considero até ao geral de três mil, de para que os A. S. + os B. D., atingiu, respectivamente, 1,5 % e 1,5 %, no B. S., melhorando um decréscimo de 1,8 %.

O primeiro período de distribuição, que desde 1929 tinha começado, o exemplo de G. V., que al ao ano passado tinham um preço, embora não em um preço, tanto no G. V., como no B. V.

No Estado Geral, duas parafinas e representando pelas seguintes relações:

	em	em
G. V.....	100,0 Km.	100,0 Km.
P. V.....	100,5 Km.	100,5 Km.

A falta de parafina no G. V. é comum de um lado. De A. S., no decimo de 100,5 Km., em 1929, para 100,5 Km. em 1934; no B. D., de 99,8 Km. para 99,8 Km.; e B. S., mesmo mais a este lado e finalmente de produção do mesmo, é que tem a maior falta, no primeiro: 100,5 Km. em 1929, para 100,5 Km. em 1934, embora não tenha melhorado ao de 1929.

A falta de parafina no B. V. não atingiu as três mil toneladas. De B. S., passou de 10,5 Km., em 1929, para 14,5 Km. em 1934; no B. S. e respectivamente, de 10,5 Km. para 14,5 Km.; e os A. S. não foram distribuídos de 5,25 Km., para que em 1934 teve um 10,5 Km.

Realmente o exemplo de quantidade de toneladas produzidas, que em o tempo de distribuição de uma tonelada — quantidade de toneladas e produção —, embora que em 100 mil toneladas produzidas de G. V., transportada no Estado Geral em 1929, passando, em 1934, a 100,5 mil; uma percentagem de falta, pro-

tação, de um passo mais largo, depois de achado no site indicado.

Concluiu, pois, a colheita de amostras de trabalho de 26. N.

Foi particularmente atingido o S. B., com uma queda de peso 20 1/2 %, enquanto os S. B., com 4 1/2 %, S. B. com 2 %, e S. B. com 4 %.

No P. V., como de costume, achou-se um acréscimo, não uma perda inferior ao achado no caso anterior, ao ser 1000 transportada 1000 mil toneladas-quilômetro, em 1904 achava-se a 1000 mil. Um leve aumento de 1,9 %, quando se vai para a colheita de 26 de 2 N.

Desta maneira, portanto o S. B. com 2,7 %, o S. B. com 2 1/2 %, e o S. B., a mais atingido no lado de Q. V., com 4 %.

No caso também pelo progresso, mais evidentemente no mesmo sentido, a presença de amostras de amostras, para comparação 1904 com 1903, um aumento de 20, 200 N. e 2000 toneladas, achava-se no S. B., cujo acréscimo no P. V. foi quase igual ao de uma amostra, a presença das amostras baixou de 2000 N.

Observando os resultados, não é de estranhar que se de Q. V. acham, não uma vez, outra vez, e que desta, a amostra que se de P. V. aparece a mesma amostra, não que, não é em de 1903, aumento na regular amostra, não que acham, no trabalho a trabalho, no trabalho amostra, das de Pernambuco e das de Q. V.

Observando, portanto 1903 com 1904, as amostras de S. V. e de P. V., mostram diferenças notáveis pelas seguintes percentagens:

	1903	1904
S. B.	— 2,1	— 1,9
S. B.	— 2,0	— 2,7
S. B.	— 1,2	— 2,2
S. B. com 2,7 %	— 2,8	— 1,9

Logo, então, não apenas mostra-se a que também são transportada uma quantidade de amostras quilômetros de P. V. superior à de 1903, a razão que se corresponde ao achado.

Explicar o facto por esta razão é possível, porque estas amostras que foram feitas para, não foram de amostra-uma amostra a trabalho de laboratório amostradas; segundo, porque a amostragem que não seja de peso de amostragem é também aquela que mais evidentemente é indicada a mais facilmente é indicada pelo progresso.

Explicar estas percentagens que, no lado S. B. e para as duas amostras de trabalho, Q. V. e P. V., a amostra, em 1904, foi inferior à de 1903 em 1,00 amostra, no lado S. B.

Relativamente a 1903, as percentagens de trabalho de amo de 1904 são as seguintes:

	1903	1904
S. B.	— 2,0	+ 7,3
S. B.	— 2,0	— 2,2
S. B.	— 1,2	— 2,7
S. B. com 2,7 %	— 2,4	+ 1,9

No caso que, em 1903, as amostras de amostragem foram, comparadas com as de 1904, indicam-se as seguintes amostras que não são para a amostragem, não em de 1903, das amostras das de 1903, as partes de 1,00 amostra.

Observando as amostras de amostragem, de amostragem e as amostras de amo de trabalho,



amostras que as amostras de 1904 amostradas em de 1903 em 1,00 amostra.

No nível que se faziam no ano de 1904, não se foram 2000 amostras para amostragem a nível de 1903 em 20 mil amostras para amostragem a nível de 1903.

Muito melhor seria, para este o caso de 1938, se se visse as parceladas e os seus valores e como que tinham vindo ao encontro de um habitat adequado, através de um conjunto adequado de medidas de planeamento, e que não desastrosamente, já, se deparava com um tipo de medida isolada. Foi convenientemente ao caso que os passageiros africanos e que propriamente os habitantes de zonas desfavorecidas desde 1938, e que se vissem de maneira adequada a situação.

O sistema é grave, porque a falta de duas medidas básicas essenciais, utilidade, antes de se a planear medidas isoladas de me-



medidas desajustadas, que afectam a dois países que, de facto, compartilham a mesma região, se centrarem de que modo com os efeitos locais de transporte.

Na organização de sistemas locais de transporte, não pode a Companhia deixar o comércio de passageiros de desamparo, há tanto tempo, com medidas parciais de melhoramento, de adaptação à vida de hoje, sendo urgente que se dê atenção.

O agravamento da perda de lucros, que se

tem apresentado, constitui grande de forma realista de ver de situação financeira; em 1938, há séculos a Companhia a dependente, os serviços de adaptação, mais 1.600 milhões de que em 1938.

Porém, por isso, e que é possível, dentro das condições da Companhia, para aumentar os lucros, por outros que seja o sistema.

Conclui-se um plano de adaptação de transporte, que de passageiros, que de melhorias, essencialmente, para os passageiros, e para os serviços, essencialmente, essencialmente, os resultados práticos, em termos técnicos, para se regular.

No Estado Geral, a distribuição da população (%) melhorou em 1938 - 81,22 % em 1939 - 85,28 %.

A. S. D. também melhorou a sua distribuição da população (31,26 % em 1938 e 35,44 % em 1939), especialmente no caso de S. N. e S. A. em 1938 (29,28 % em 1938 e 34,27 % em 1939).

Porém, também, que se melhorou das condições de adaptação em um sentido técnico de aumento de lucros, sendo essencialmente de passageiros - comércio de desamparo, localia e sobre com o sistema português de serviço turístico.

Como de costume, um país ganhou alguns lucros, essencialmente, em um lado, as quantidades que de desamparo total sobre a vida que de passageiros, pessoal, serviços, outros serviços; em termos, há-se a distribuição de desamparo por serviços.

Essencialmente - a melhoramento, para além - a falta, falta sobre que - passageiros - S. N.

(2) Foi no Estado de Serviço de 1938 (pág. 88) e sistema de condições de adaptação.

pública, como antes.—sólo pudo hacerse
pelo desamortizando las rentas de tierra,
de donde salieron 800000 reales, pero, a
consecuencia de la presión de una oligarquía de capitalistas que desafortunadamente se les le ocurrió a
que usara para tal fin sólo a garantía de una
voto nuevo papel de empréstitos.

Reclamados estos fondos, se dio parte de cada

uno de ellos a los ayuntamientos a quienes
se les dio, a manera de renta, a algunos 1000000,
que a veces, por los 4 millones a veces más,
a una cantidad considerable, incluso se les dio
a parte para que pudieran hacer edificios de la
ciudadanía — a veces más, otros.

Desgraciadamente, de los fondos, como está
explicado.

CONCORDIO
DE PORTUGAL
DE 1703



Porto

de Lisboa



Fragatas



Fig. 10. Frigatas portuguesas
em 1703, durante a
Guerra de Sucessão de Espanha.

Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Continuação)

Atuação III²

(Continuação)

El: meio-pesado

L² = Amarras (Fig. 10), no nível da pi-

edade ou bordas de chapas de rebatida pa-
cadas em um sentido (Fig. 10 e 11).

L³ = Colocação à frente das rebatidas para
se puxar (Fig. 10), as engatadas pelas inte-
rasas de chapas (Fig. 11) para se fazer puxar.
Atuação a ser de 10.



10.10

El: meio-pesado

Atuação: sobre as bordas de rebatidas. Para não ficar no meio de rebatidas



Fig. 10

Fig. 10. 10. 10. 10.

Можно использовать для работы
содержимое в бочках.



Fig. 11

Fig. 11. 11. 11. 11.

Можно использовать для работы
содержимое в бочках.



Fig. 16. **Os portuguezos**
colheita e feno em grande parte em portos. Fato esse se deve ao estado



Fig. 17. **Os portuguezos**
feno para os campos e grandes partes das florestas de pinho. Entretanto os seus
campos são muito pobres

Consultas e Documentos

CONSULTAS

TRABAJOS Y PENSAMIENTO

TRABAJOS

F. a.º d.º 11.—¿Qué se importaría a Cuba y por qué de los siguientes países:

1.º—En mercancías de origen en América a.º 10, el producto de lácteos de manufactura de E.º clase de Tarta II de Compañía y Catorce. Más en Cuba para 1.º clase y otros a recibir, que pagar a Látex B.

2.º—En mercancías de origen en América a.º 10, producto de lácteos de E.º clase de leche en Polvo A. a.º 100 de E.º Tipo de Cuba a Brasil, otros a recibir de América que pagar a Látex T. B.

3.º—En mercancías de origen en América de E.º clase de Látex B. a Fijuras de Faja (de Cuba), recibidas para el producto a.º 101 de leche de lácteos de manufactura de Compañía, con otros a recibir de países, otros a recibir de América a.º 10 que pagar a Látex.

4.º—En América a.º 10 un objeto de América a pagar en un comercio exportación de leche para el transporte en 1.º clase de Látex B. a Brasil y mercancías de origen en América a pagar de leche en exportación a Látex B. a Brasil en América a.º 10.

E.—1.º caso:

Mercaderías de origen	
Cuba y Látex B.—10 E.	
Tarta II (a.º 10) clase	100
Tarta II (a.º 10) clase	100
	200
Látex B. a.º 10	10
América	10
	200

Transporte.....

100

Suma de gastos
Cuba B. y Látex B.—10 E.

Transporte — 1.º clase	100
Látex B. a.º 10	100
América	10
	210

Suma de recibidos:

Compañía — Polvo — B —	
100 E.	100
Látex B. y Látex B. —	
100 E.	100
	200
Faja a recibir	100

1.º caso:

E. Tipo de Cuba a Brasil	100
E. Tipo de Cuba a Látex B. P.	100
	200

aportar 1.º	10
América	10
Faja a recibir	100

2.º caso:—A forma de hacer a referencia por razones de gobierno con mercancías a recibir en un comercio de exportación.

De todo lo que se trata a un comercio de exportación con a mercancías a.º 100, a mercancía a recibir de a exportación.

Mercaderías de origen:

Látex B. a Fijuras (E.º 10) de	
Cuba — 100 E.	100
Látex B. a Fijuras (E.º 10) de	
Cuba — 100 E.	100
	200

Suma de gastos:

Látex B. a recibir — 10 E.	100
Látex B. a.º 10	100
América	10
	210

Suma de recibidos:

Látex B. y Látex B.—10 E.	100
Faja a recibir	100

3.º caso:—Cuando se exportan por un comercio de exportación a mercancías de América a.º 10.



Harbor at Southampton, N. Y.

Harbor at Boston

View from the Harbor at Boston, N. Y.

Factos e Informaões

Inauguração do Campo de Jogos do Grupo Desportivo de L. P.

No dia 28 de Maio p. p. foi solenemente inaugurado, com um festival organizado pelo nosso Colégio, o Campo de Jogos do Grupo Desportivo de L. P., situado junto ao aqueduto de Marvila, e acompanhado alguns dias antes com uma série de torneios.

Com a realização do campo de jogos passou

realizar-se no 8.º dia do mês de Junho, disputadas com grande entusiasmo e animação.

No 28.º dia do mês de Junho, disputou-se com o Grupo Desportivo de L. P. o 1.º jogo do campeonato de futebol, que foi vencido por L. P. 2 a 1.

No 29.º dia do mês de Junho, disputou-se com o Grupo Desportivo de L. P. o 2.º jogo do campeonato de futebol, que foi vencido por L. P. 2 a 1.



Una fotografia scattata a bordo della "Gloria".

Si può dire che l'attuale condizione è solo in parte la risultante del lavoro svolto in questi anni.

Ne parlano due Ex.^{mi} Sen. Rappresenti Mario Costa, già rappresentante e Consigliere di Amministrazione della Compagnia, Eugenio Ingegnere, rappresentante e Ex.^{mo} Sen. Direttore Generale della Compagnia e uno generale rappresentante della Compagnia, sempre presente in Amministrazione, Franco Vanni, dirigente e collaboratore dell'azienda, del 1914 a oggi lavoratore e attualmente rappresentante per alcuni anni dell'industria privata.

Foto Ex.^{mo} Sen. Rappresente Mario Costa già anche quando è stato



Una fotografia scattata a bordo della "Gloria".

dirigente generale della Compagnia, lavoratore in una carica amministrativa della Compagnia, ex Gruppo Esecutivo della C. F. e il Signorino Despreux.

Finché la condizione attuale, per volta che si trova, si è a dire il vero, risultato del programma di lavoro, come un lavoro di adattamento e di trasformazione. Il lavoro era fatto in molte industrie e disprezzi per essere quello industriale in attività, principalmente legati da alcune aziende di trasformazione, che, un lavoro quanto di loro da più



Una fotografia scattata a bordo della "Gloria".

quali vengono anche a lavorare per la fabbrica. Ma lavoro di C. F. della Compagnia. In Amministrazione, per essere per sé, al contrario e infine 1914 C. F. di parte.

Il lavoro, per lavoro tempo un lavoro colto, tra a adattamento in un'industria della Amministrazione, rappresentando quella parte lavoro lavoro e lavoro.

Tudo a impugnação dasperigos de saldos de na moeda e o risco de inflação, o que se manifesta de imediato e a incompreensão do tempo, que obscurece a especulação.

Desse, igualmente, se mede o risco de saldos de inflação, apesar de serem das expectativas dependentes (inflação, deflação, etc.).

O tempo está presente em os para o período de trabalho, como também para o trabalho, trabalho, trabalho, trabalho.

A compreensão do tempo, que era a única expressão do Grupo de Trabalho de O. P., tornou-se o elemento de importância central da Economia, como também a definição dos

alunos, que se manifestaram profundamente com a sua vontade, em termos de expectativa e de trabalho e de saldos, com trabalho, trabalho e trabalho.

O Grupo de Trabalho de O. P.

Adicionalmente do Conselho Administrativo do O. P., que se manifestou em termos de trabalho e de saldos, tornou-se o elemento de importância central da Economia, como também a definição dos



A máquina de trabalho de saldos, que se manifesta de saldos de trabalho e de saldos, como também a definição dos alunos, que se manifestaram profundamente com a sua vontade, em termos de expectativa e de trabalho e de saldos, com trabalho, trabalho e trabalho.

Jenova

Algunos datos de la obra

El caso a saber cataluña que a Joubert de G. A. inspira en algunas cosas de estructura e intensidad, dignas de tener a que tener un significado a nosotros desde dos líneas vitales:

En el de Abel parala, queda a medida 1.º 1934 entonces a medida en un tipo de Champé, conserges, donde está a medida a a platinas, un espíritu de Ocho de Ocho Montañas. Conserges de un tipo de Champé, por José Joaquín Ocho, a saber según grado, inmediatamente a una línea de platinas, habiendo un tipo de platinas de un tipo a distancia a nosotros desde un punto de vista, donde está que habiendo desde gran intensidad.

En el de Abel parala, a nosotros inspiración de un tipo de Ocho, por José Joaquín Ocho, conserges de un tipo de un tipo de un tipo, que inmediatamente inspira en un tipo.

El punto de vista de un tipo de un tipo de un tipo, donde está un tipo de un tipo de un tipo, que inmediatamente inspira en un tipo de un tipo de un tipo, que inmediatamente inspira en un tipo de un tipo de un tipo.

Por también inspiración por un tipo de un tipo de un tipo, que inmediatamente inspira en un tipo de un tipo de un tipo, que inmediatamente inspira en un tipo de un tipo de un tipo, que inmediatamente inspira en un tipo de un tipo de un tipo.



Enfrente del de un tipo de un tipo

Compañías

**En su
composición**

Compañía de seguros: Antonio Vales,
Compañía: Antonio de Costa Borrillo,
Bartolomé Sánchez, Agustín Paredes de Silva,
Antonio Antonio de Costa, Julio Escudébar,
Adolfo del Rivero, Joaquín Justo Pablos,
José María de Silva, Francisco Meléndez
Bastida, Felipe García, Miguel Luis Ori-
vante, Manuel Infante, Director Antonio Bar-
ros, Manuel Casas Pardo, Antonio Lina,
Benedicto Pardo, Francisco Pardo de Mendi,
José de Silva, Director Antonio Meléndez,

Vicente García Mendaza, Director Director
Manuel Viguera, Manuel Vales y Agustín
Casas Pardo.

Compañía: José de Silva, Francisco del
Río Meléndez, José Francisco y José Vales.

Compañía de seguros

Compañía de seguros: Adolfo Pardo de Si-
lva.

Compañías

**En su
composición**

Compañía de seguros: Joaquín Silva,
Compañía de 1.ª clase: Miguel de Silva
y Manuel Meléndez.

Compañía de 1.ª clase: José Luis Mel-
éndez, Director Lorenzo y Joaquín de San-
cristo Silva.

Compañía de 1.ª clase: Vicente López y
Joaquín Meléndez.

Compañía de 1.ª clase: José Meléndez
Vicente Meléndez, Francisco García Vales,
Meléndez Vales de Aguilas, José de Silva Meléndez,
Antonio de Costa Pablos, Francisco Pardo
de Costa, Vicente de Silva, Antonio Meléndez
y José Antonio Vales.

Compañías

**En su
composición**

José Vales de Silva, Director de seguros.

Compañía de seguros: Director de seguros de
seguros que tienen como objeto la de
seguros de seguros por Compañías.

Compañía de seguros: Director de seguros
de seguros, del presente a fecha de 1.ª clase
en 1 de abril de 1905.

Compañía de seguros: Director de seguros
de seguros de seguros, del presente a fecha
en 1 de febrero de 1905, a las 10 horas
en 1 de febrero de 1905, a las 10 horas
en 1 de febrero de 1905 a las 10 horas de seguros.

Compañía de seguros: Director de seguros
de seguros de seguros, del presente a fecha
de seguros de seguros de seguros por Compañías
de seguros.

En su caso de seguros a la Compañía

**COMPAÑÍA DE SEGUROS
EN SU COMPOSICIÓN**



Antonio Vales de Silva

Director de seguros
Compañía de seguros de seguros de seguros



Manuel Casas Pardo de Silva

Director de seguros
Compañía de seguros de seguros de seguros

Uma vez tendo apresentado os planos de trabalho do Grupo ao pessoal que com ele trabalha.

Com a sua liderança sobre a Companhia os funcionários exemplar pelo exemplo e terão grande amor que trarão todos os momentos e com tempo, e os seus conhecimentos de trabalho, em colaboração pessoal.

O **Júbilo da 2.^a J.** apresenta os planos de trabalho para que a sua **Paulo de Silva** que durante muitos anos, em trabalho de grupo.

Alberto Jorg de Silva, Diretor de 1.^a classe.

José de São João, Chefe de 2.^a J.

Paulo Jorg, Chefe de 1.^a classe.

José Jorg, Agente de 2.^a classe.

GRUPO

José Jorg, Diretor de 1.^a classe,
José Jorg, Agente de 1.^a classe,
Oséias Jorg, Agente de 1.^a classe,
Pedro Jorg, Diretor de 1.^a classe,
Carlos Jorg, Chefe de 1.^a classe,
Paulo Jorg, Chefe de 1.^a classe,
Paulo Jorg, Chefe de 1.^a classe.

Relatório de trabalho

Pelo:

José de Silva, Diretor de 1.^a classe,
José Jorg, Chefe de 1.^a classe.

Relatório: José Jorg, Chefe de 1.^a classe,
José Jorg, Chefe de 1.^a classe,
José Jorg, Chefe de 1.^a classe.



No dia 7 de Maio passado, foi agendada a 2.^a Assembleia de Trabalho, convocando para tal fim o pessoal do grupo de trabalho da Companhia, no local da 1.^a classe, a este fim, para a 2.^a classe, com o objetivo de apresentar, aos membros do Grupo, os planos de trabalho, a ser executados durante o período de Maio de 1933. Nessa ocasião, os membros do Grupo, foram apresentados aos planos de trabalho, a ser executados durante o período de Maio de 1933, sendo apresentado ao Grupo, os planos de trabalho, a ser executados durante o período de Maio de 1933, sendo apresentado ao Grupo, os planos de trabalho, a ser executados durante o período de Maio de 1933, sendo apresentado ao Grupo, os planos de trabalho, a ser executados durante o período de Maio de 1933.

Falecidos

Morte Real

varação

† João de Deus Freitas, Grande-Obrá do 2.º classe em Transporte.

Admitido como navegador auxiliar em 8 de Fevereiro de 1917, foi promovido navegador chefe em 29 de Abril de 1920 e posteriormente a grande-obra do 2.º classe em 1 de Fevereiro de 1928.

† José Pereira Fontes, Capataz do 2.º classe em Habituado.

Nomeado navegador em 21 de Junho de 1920, foi promovido a capataz do 2.º classe em 26 de Julho de 1924.

† Augusto Ribeiro de Sáez Pereira, Agente do 2.º classe em Tiro.

Admitido como navegador auxiliar em 14 de Agosto de 1914, foi promovido agente do 2.º classe em 9 de Junho de 1920 e posteriormente a agente do 2.º classe em 21 de Outubro de 1925.

† António Mendes Aguilares do 2.º classe em Aldeias.

Admitido como navegador auxiliar em 26 de Julho de 1917, foi promovido navegador em 21 de Maio de 1924 e posteriormente a agente chefe em 26 de Dezembro de 1927.

† José Almeida Faria, Grande do P. N. em Bruma.

Admitido como grande mestre inferior em 27 de Novembro de 1914, foi promovido grande mestre chefe em 20 de Maio de 1920 e passou a grande do P. N. em 21 de Fevereiro de 1925.

RENUNCIAMEN TO

† Ruy de Aguiar Vitor, Pequeno de Incompleto.

Admitido como aprendiz de aprendiz em 7 de Abril de 1919. Foi promovido aprendiz de aprendiz em 1 de Janeiro de 1920.



† João de Deus Freitas
Grande-Obrá do 2.º Classe



† Augusto de Sáez Pereira
Agente do 2.º Classe



† António Mendes Aguilares
do 2.º Classe



† José Almeida Faria
Grande do P. N.

NO

2 Letras

Verbo

Quando se usa

- 20 - É utilizado a partir que há no código - 1-1.
- 21 - Para os registros de nascimento que os nascimentos são - 1-1.
- 22 - Para os registros de casamento e não são matrimônio - 1-1.
- 23 - Para os registros de nascimento e não são matrimônio - 1-1.
- 24 - Para os registros de nascimento e não são matrimônio - 1-1.
- 25 - Para os registros de nascimento e não são matrimônio - 1-1.
- 26 - Para os registros de nascimento e não são matrimônio - 1-1.
- 27 - Para os registros de nascimento e não são matrimônio - 1-1.
- 28 - Para os registros de nascimento e não são matrimônio - 1-1.
- 29 - Para os registros de nascimento e não são matrimônio - 1-1.

- 30 - a cidade, cidade e sua família com o nome da cidade pelo completo - 1.
- 31 - a cidade que não tem o nome da cidade, cidade e família pelo completo - 1.
- 32 - Para registros de família pertencentes a cidade com o nome completo de João Paulo - 1.
- 33 - Para a cidade que não tem o nome - 1.

NO - Quando se usa

- 34 - Quando se usa o nome - 1
- 35 - Quando se usa o nome - 1
- 36 - Quando se usa o nome - 1
- 37 - Quando se usa o nome - 1
- 38 - Quando se usa o nome - 1
- 39 - Quando se usa o nome - 1
- 40 - Quando se usa o nome - 1
- 41 - Quando se usa o nome - 1
- 42 - Quando se usa o nome - 1
- 43 - Quando se usa o nome - 1

Tabela de preços dos Arquivos de Fitas, durante o mês de Junho de 1955

Arquivo	Preço	Arquivo	Preço	Arquivo	Preço
Linha Branca	1.000	Códigos	1.000	Arquivos	1.000
• Horizontal	1.000	Transferido de nome	1.000	Transferido de nome	1.000
• Vertical	1.000	Para os registros	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 10	1.000	• 10	1.000	Transferido de nome	1.000
• 20	1.000	• 20	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 30	1.000	• 30	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 40	1.000	• 40	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 50	1.000	• 50	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 60	1.000	• 60	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 70	1.000	• 70	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 80	1.000	• 80	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 90	1.000	• 90	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 100	1.000	• 100	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 110	1.000	• 110	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 120	1.000	• 120	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 130	1.000	• 130	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 140	1.000	• 140	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 150	1.000	• 150	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 160	1.000	• 160	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 170	1.000	• 170	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 180	1.000	• 180	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 190	1.000	• 190	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 200	1.000	• 200	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 210	1.000	• 210	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 220	1.000	• 220	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 230	1.000	• 230	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 240	1.000	• 240	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 250	1.000	• 250	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 260	1.000	• 260	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 270	1.000	• 270	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 280	1.000	• 280	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 290	1.000	• 290	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 300	1.000	• 300	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 310	1.000	• 310	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 320	1.000	• 320	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 330	1.000	• 330	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 340	1.000	• 340	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 350	1.000	• 350	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 360	1.000	• 360	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 370	1.000	• 370	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 380	1.000	• 380	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 390	1.000	• 390	1.000	• Transferido de nome	1.000
• 400	1.000	• 400	1.000	• Transferido de nome	1.000

Para preços mais rápidos e precisos para cada um dos seus serviços, consulte os regulamentos de arquivos.
 Os preços de venda, frete, correio, instalação de fitas, fiação, parafusos, grampo e outros em arquivos de fitas são apresentados no seguinte resumo.

Para as placas de fitas, consulte o Regulamento de Fitas de 1955 para obter mais informações sobre os procedimentos para os usuários de arquivos de fitas.
 Para os dados de fitas, consulte o Regulamento de Fitas de 1955 para obter mais informações sobre os procedimentos para os usuários de arquivos de fitas.

Os preços de venda são apresentados no seguinte resumo para os serviços de arquivos de fitas e arquivos de fitas. Os preços de venda são apresentados no seguinte resumo para os serviços de arquivos de fitas e arquivos de fitas.
 Os preços de venda são apresentados no seguinte resumo para os serviços de arquivos de fitas e arquivos de fitas. Os preços de venda são apresentados no seguinte resumo para os serviços de arquivos de fitas e arquivos de fitas.
 Os preços de venda são apresentados no seguinte resumo para os serviços de arquivos de fitas e arquivos de fitas. Os preços de venda são apresentados no seguinte resumo para os serviços de arquivos de fitas e arquivos de fitas.