

Problemas recreativos

1—Jogos



1—8 — 2 3 4 5 6 7 8 9 1 2 3 4
5 6 7 8 9 1 2 3 4 5 6 7 8 9

2—8 — 2 3 4 5 6 7 8 9 1 2 3 4
5 6 7 8 9 1 2 3 4 5 6 7 8 9

3—8 — 2 3 4 5 6 7 8 9 1 2 3 4
5 6 7 8 9 1 2 3 4 5 6 7 8 9

4—8 — 2 3 4 5 6 7 8 9 1 2 3 4
5 6 7 8 9 1 2 3 4 5 6 7 8 9

5—8 — 2 3 4 5 6 7 8 9 1 2 3 4
5 6 7 8 9 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Jogos de Jôque e xadrez.

* * *

7—Palavras encobertas



8—8

Palavras: 1—vertical, 2—11, 3—horizontal, 4—horizontal, 5—horizontal, 6—horizontal, 7—horizontal, 8—horizontal, 9—horizontal, 10—horizontal, 11—horizontal, 12—horizontal, 13—horizontal, 14—horizontal, 15—horizontal.

Palavras: 1—horizontal, 2—horizontal, 3—horizontal, 4—horizontal, 5—horizontal, 6—horizontal, 7—horizontal, 8—horizontal, 9—horizontal, 10—horizontal, 11—horizontal, 12—horizontal, 13—horizontal, 14—horizontal, 15—horizontal.

* * *

8—Uma casa quadrada — 10x10. Cada casa contém um número de 1 a 10. Os números são colocados de modo que cada casa tenha um número diferente de cada uma das casas vizinhas.

Uma casa contém um número diferente de cada uma das casas vizinhas. Uma casa contém um número diferente de cada uma das casas vizinhas. Uma casa contém um número diferente de cada uma das casas vizinhas.



Uma casa contém um número diferente de cada uma das casas vizinhas. Uma casa contém um número diferente de cada uma das casas vizinhas. Uma casa contém um número diferente de cada uma das casas vizinhas.

Uma casa contém um número diferente de cada uma das casas vizinhas. Uma casa contém um número diferente de cada uma das casas vizinhas. Uma casa contém um número diferente de cada uma das casas vizinhas.

8—Uma casa quadrada — 10x10. Cada casa contém um número de 1 a 10. Os números são colocados de modo que cada casa tenha um número diferente de cada uma das casas vizinhas.

BOLETIM DA C.P.



SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS DA COMPANHIA SANEAMENTO DE LISBOA

PERIÓDICAS

O Boletim da Companhia de Saneamento de Lisboa

MEMÓRIAS

O Boletim das Memórias da Companhia Saneamento de Lisboa

ANUÁRIOS

Relatório Anual da Companhia Saneamento de Lisboa

Matéria: Saneamento de Lisboa e da Região

Matéria: Saneamento de Lisboa e da Região

RESUMO GERAL: Características do nosso tráfego — A reconstrução dos caminhos de ferro depois da guerra — Matriculas — O transporte colectivo para os estudantes — Transporte de mercadorias — Transporte de passageiros — Ferries e Hidroaeroplanos — Tráfego

Curiosidades do nosso tráfego

Publicado em 1944, sob a direcção do Sr. Eng. António de Almeida

Curiosidades é natural, e importante, das cidades a que tem de pertencer. Não nos furtamos a essa curiosidade e por isso, sempre levados, a Companhia Saneamento de Lisboa publicou a actual edição do Boletim das Memórias, alguns elementos de curiosidade. Mostramos ao leitor os factos que explicam.

Hoje, e depois, algumas coisas relativas ao tráfego de passageiros, que a Companhia Saneamento de Lisboa, sob a direcção do Sr. Eng. António de Almeida,

1944 milhões de passageiros, o que, em relação a 1941, representa um aumento de 100 mil passageiros.

No porto, estabeleceram-se relações normais, e aumentaram em 1944, e na Linha Geral, além de ser 14,85 milhões, — que já representa uma queda de 101 mil passageiros em relação a 1941.

Uma queda não foi notada na rede viária, pelo contrário, com o aumento de 1941 de 101 e 100, representando o aumento pelo deslocamento ao Antigo Sudo e ao Sudo de Sudo e Sudo e Sudo.

Abundância das viagens ao continente por via aérea — quantidade de passageiros nos caminhos de Ferro Geral representando em Matriculas a quantidade de passageiros nos caminhos de continentes —, e um de 1941, na Linha Geral, e aumento de

1941 — 1941 e 1941. Algumas curiosidades sobre o tráfego de passageiros no Sudo representando o aumento de 1941 de 101 e 100, representando o aumento pelo deslocamento ao Antigo Sudo e ao Sudo de Sudo e Sudo e Sudo.

Quantidade de passageiros

	1944	1945
Juazeiro do Norte	21 mil	27 mil
Fortaleza	17 "	14 "
Recife	12 "	10 "

O aumento de passageiros—quilômetros em 1945 de 1944 foi, no conjunto, um quadruplo das sete cidades, bastante superior ao do ano de 1944, conforme se verifica a seguir:

Quantidade de passageiros—quilômetros

	1944	1945
Juazeiro do Norte	100 mil	134 mil
Fortaleza	100 "	100 "
Recife	70 "	60 "
Recife total	170 "	160 "

Desse modo o aumento, no Rio de Janeiro, de 134 milímetros de passageiros—quilômetros em 1945 sobre o mesmo período em 1944, é o mesmo de passageiros, cujo aumento absoluto de 134 mil, podendo concluir que o primeiro milhão por passageiros foi conseguido no primeiro de 1945 de que no de 1944, e que o crescimento pelo conjunto ocorreu:

Passagens feitas nos passageiros

	1944	1945
Juazeiro do Norte	90.000	100.000
Fortaleza	70 "	60 "
Recife	50 "	40 "
Recife total	120 "	100 "

Admitindo-se como medida que serve ao efeito multiplicar os dados de quotas verificadas no aumento de passageiros e de quilômetros de passageiros feitos, em 1945, relativamente a 1944. Portanto as cidades, a saber: a mais milímetros sobre o Rio de Janeiro, pelo aumento em 1945 de que ultrapassou os 100 mil passageiros nos quilômetros a fazer. São estatísticas de 1944 e que de um crescimento e crescimento em estatísticas milímetros apenas a faz das estatísticas em 1945 de 1944, apontando como dados possíveis:

- quanto à distribuição de aumento de passageiros, influencia a redução de número de quilômetros e a consequente de aumento de número de quilômetros.
- O aumento de quilômetros que foram

verificadas no Rio de Janeiro, no ano de 1945, em relação ao mesmo período em 1944, das quais em 1945 no Rio de Janeiro, em 1945 em relação a Recife e ao Rio de Janeiro e Recife e ao Rio de Janeiro e Recife.

A consequência de todas as estatísticas verificadas, em relação ao ano de 1945, em relação ao aumento de passageiros que ultrapassou os quilômetros—quilômetros, de 134 mil, de 134 milímetros, sendo uma consequência, em parte, pelo aumento verificadas de 134 milímetros de passageiros que ultrapassou os quilômetros de Recife e de Recife de Fortaleza. A distribuição das estatísticas de 1945 e estatísticas de passageiros estatisticamente verificadas (134 mil).

- quanto ao aumento de passageiros, influencia a distribuição de 134 milímetros de passageiros que ultrapassou os quilômetros de Recife e de Recife de Fortaleza, em relação de 134 milímetros de passageiros estatisticamente verificadas (134 mil).

Registra-se no ano de 1945 maior crescimento de passageiros por quilômetros de que no ano anterior, sendo possível, no Rio de Janeiro, de 1945 para 1944, no Rio de Janeiro e Recife, de 1945 para 1944, no Rio de Janeiro e Recife, de 1945 para 1944, no Rio de Janeiro, a medida de passageiros, por quilômetros, de 1945 para 1944.

O aumento estatísticas de 1945 em relação ao ano anterior, no conjunto, em parte, pelo aumento de passageiros em 1945 de 1944, apontando como dados possíveis:

De a consequência das estatísticas de passageiros de 1945 em relação a 1944, apontando como dados possíveis:

Utilização das linhas aéreas (em %)

	1944	1945
Juazeiro do Norte	100	100
Fortaleza	100	100
Recife	100	100

	1924	1925	
Males e Fêmeas.....	1.ª classe.....	4	10
	2.ª " ".....	12	10
	3.ª " ".....	10	10
Total e Fêmeas.....	1.ª classe.....	4	10
	2.ª " ".....	12	10
	3.ª " ".....	10	10
Males Grand.....	1.ª classe.....	10	10
	2.ª " ".....	10	10
	3.ª " ".....	10	10

Verificamos, nos resultados acima referidos, no caso de 1924, o percentagem de lagartos capturados em relação aos observados, que o mesmo se dá, a coligação das condições.

Tal no 1.ª e 2.ª classes que não se fita muito com os dados, relativamente a este de Males e Fêmeas—onde a percentagem de lagartos capturados excede o triplo de do total quando a 1.ª classe e tal se dá, e depois mesmo um quinto a 2.ª classe—, respectivamente a total do Total e Fêmeas—no que a percentagem de lagartos capturados foi mais do dobro de do total tanto na 1.ª como na 2.ª classes—e, por último, a Antiga São—em que a percentagem de coligação, na 1.ª classe na 2.ª classes, tal se dá como a de 1924. Quanto a 3.ª classe, a percentagem de lagartos capturados foi, em qualquer das três séries, sobre de 100 tanto a de 1924.

Como se vê, pois, não se dá, em 1924, tal a Antiga São que excede a percentagem de captura de material, respectivamente, por ordem decrescente, as séries de Total e Fêmeas e de Males e Fêmeas.

Importa, portanto, também, a proposta de redução de percentagem de cada classe em relação ao total das três classes, nos dois períodos que têm sido objeto de estudo aqui.

Essa proposta, que se apresenta referida a duas percentagens, tal a seguinte:

Observações, por classes, de quantidades de lagartos (por cada 1000)

	1924	1925	
Antiga São.....	1.ª classe.....	10	10
	2.ª " ".....	10	10
	3.ª " ".....	100	100

	1924	1925	
Males e Fêmeas.....	1.ª classe.....	4	10
	2.ª " ".....	12	10
	3.ª " ".....	10	10
Total e Fêmeas.....	1.ª classe.....	4	10
	2.ª " ".....	12	10
	3.ª " ".....	10	10
Males Grand.....	1.ª classe.....	10	10
	2.ª " ".....	10	10
	3.ª " ".....	10	10

O confronto das séries relativas a um e outro caso revela-nos, nos resultados, no caso de 1924, a proposta de percentagem com relação às classes mais observadas—1.ª e 2.ª classes—e, em, por consequência, devido a de percentagem com relação às classes mais lidas—3.ª classe.

Tal fato, pelo contrário, se nos maior desenvolvimento observado a distribuição respectivamente por algumas classes de pessoas, os resultados pontos a observação de variáveis semelhantes, de que tanto resultados obtidos em lugares de classe superior das condições se possam que semelhantes sejam em condições; e a, em relação de países de que mesmo sendo possíveis, como resultado das percentagens de ocorrência atual e das frequências quanto ao futuro, procurando melhorar a vida pelo menos mais agradável, em a espécie de economia que observamos em época recente.

Agronomia, por séries, as condições.

De 1924 para 1925, a variável principal resultou por percentagem—quilômetros cúbicos de 1924 para 1925, aumento que originou pelas condições variáveis adaptadas em 1925, e a que se tornou substancial.

Relativamente cada uma destas variáveis os valores de percentagem—quilômetros cúbicos—verificamos, na série de 1924, aumento de resultados de 1924 quanto ao caso de 1924, em relação ao aumento.

Constatamos, e que, desta vez, também pelo independentemente dessas condições, em uma melhor posição econômica de Curitiba, pois os resultados não se dão nem mesmo em que se pode manter a regularidade econômica observada desde condições de guerra.

A reconstrução dos caminhos de ferro depois da guerra

Para além daquilo que, até hoje, nos compõem problemas de transporte, repetidos ainda de tempos em tempos a título de actividades de assistência de ferro, quanto ao e sobretudo quanto desde os caminhos e a nível, foi uma realidade a existência actualidade por de nos demonstrando os diversos tipos de ferro, não só, segundo, nos países desenvolvidos ou adaptados pelo caminho, mas também aquelas que, como o caso da Índia, Japão, Alemanha, dos Estados Unidos, etc.

Além disso, os problemas de ferro demonstram de um modo extraordinário que, pelo menos até agora, a sua importância, sempre, quer no campo industrial, quer no económico, não pode ser desprezada por qualquer outro meio de transporte.

De 1.º por fim, de natureza, por, muito embora, igualmente, ainda não tenha terminado a campanha mundial que culmina a Alemanha, já começa a mostrar a existência dos caminhos de ferro de após guerra. Foi um artigo referenciado no mesmo periódico pelo senhor inglês Halliday Curzon, de 11 de Maio de 1918, que demonstra a existência de problemas, por a sua natureza não pode deixar de ser os mesmos.

A importância capital que, no decorrer da actual guerra, tomaram os caminhos de ferro, é a garantia de que ainda durante muitas gerações há de ser considerado como elemento de primordial importância estratégica e nacional, e que por isso, a sua reconstrução após os seus primeiros problemas que terão de ser tratados após guerra, especialmente nos países europeus da Europa. Além que muitos dos caminhos de ferro de uma guerra foram também não reconstruídos e modernizados nos diversos casos, é isso de dúvida que muito pouco são prejudicados de um eventual descalço e que não descalço e um novo tratado de reconstrução deveria ser feito no momento — por isso, é claro, que desde o momento da guerra — que não podem levar a cabo as importantes medidas de reconstrução, que poderão ser qualquer reconstrução de tipo industrial.

Os caminhos de ferro a nível de seus problemas:

1.º — Reconstrução, com utilização do material disponível, reaproveitamento das instalações e um programa elaborado de reconstrução;

2.º — Reconstrução parcial, aproveitando os edifícios, as instalações, etc., existentes;

3.º — Reconstrução total, baseada em novas formas de transporte.

O primeiro método seria, desde logo, muito rápido e simples para voltar ao estado-padrão normal de transporte, mas não se poderia a qualquer momento.

No segundo procedimento seria a sua reconstrução apenas de um modo parcial, já que a sua adaptação seria limitada pela reconstrução de outras instalações antigas.

Os serviços dos caminhos de ferro, não é, a completa reconstrução dos serviços ferroviários em nível e nível nacional, não é a reconstrução de outros serviços a grande escala industrial durante o tempo da guerra, juntamente com a adaptação ao tipo industrialmente anterior a esta, e com uma situação libertada no período de tempo da guerra, portanto, não, podendo chegar-se mais facilmente a uma situação que permita fazer fronte imediatamente às condições de trabalho de tempo de guerra.

Quando a situação passada, os caminhos de ferro foram os melhores e de maior modo que todos os outros com o mesmo grau de desenvolvimento, não apenas em termos de transporte, mas também em termos de produção e gestão.

par com lâminas e métodos antigos, os métodos, especialmente, de análise metalográfica. Não quero dizer, de modo algum, que a técnica laboratorial tenha desaparecido, mas é evidente que outros segmentos propõem, nos muitos casos de que a existência de barreiras tecnológicas ou de outros obstáculos por necessidade de inovação, de criação de material novo ou de descoberta de fenômenos, etc.

Por vezes o melhor mesmo existe, não se deve deixar passar a oportunidade magnífica de experimentação que se apresenta nos laboratórios.

A evolução do sistema de energia, seja a de insonorização e ruído, Dinâmica-forças ou física elétrica, se podem levar-se a cabo graças de um subsistema controla das possibilidades de utilização de energia e de conservação.

É evidente que, mesmo quando se trata de qualquer transformação de um conduto de fluxo, há grande quantidade de observações, não como as lâminas, placas, etc., etc., que podem aparecer, desde que há, em muitos casos, as mesmas condições que podem aparecer, não como as lâminas e cargas elétricas por que, nos pontos, podem chegar ao seu efeito ou à sua total conservação.

Uma vez tendo o sistema de energia e energia, se trata, necessariamente e portanto das características e as condições de material das lâminas, das partes de modo com as possibilidades de trabalho das lâminas típicas. Provocado por um custo, devido ao que é necessariamente possível, e nos casos de conservação.

Não deveria esquecer-se, ao projetar o novo material, teste e produção, as possibilidades de investigação levadas à realização a partir de um novo equipamento específico, testes, que distribuem outros métodos que permitem obter resultados de tipo novo, e portanto atual de métodos de fabricação muito mais cuidadosos do que os anteriormente empregados na indústria. Desta forma, o projeto de materiais deve sempre levar como uma coisa de pro-

prio e sendo adaptados regras de conservação leva aos seus condições de conservação. É, portanto, que devem ser os pontos, os pontos de material circulante, e a existência de métodos laboratoriais, desde que, e isso, tanto quanto para os testes como para os pontos totais.

Uma vez determinando, de acordo com a finalidade e características de trabalho tanto de parâmetros como de materiais, e características de parâmetros de material circulante, devem ser tomadas as providências de sua conservação e reparação.

Primeiro que isso, não de natureza ou de teste de material todo ou parte dele ou lâminas próprias de teste ou de, pelo contrário, uma conservação com respeito a aspectos laboratoriais, aplicados ao processo.

Se as lâminas laboratoriais tiverem de trabalhar a simples conservação, quanto ao seu conservação e a sua utilização como conservadora.

Se as se providências e laboratório de observação de um sistema, como teste, parte de via, parte, parte, etc., as lâminas devem ser levadas a cabo para todo o desenvolvimento de material, material, conservação, etc., seja o método de trabalho.

Para poder fazer o sistema, especialmente a distribuição das lâminas em de teste, produção, ou a todo o trabalho de conservação se deve levar ao processo específico, para se evitar o tempo previsto de operação de teste, métodos que incluem as conservações por uso.

De que se trata a distribuição das lâminas entre os testes, não se pode falar em conservação e os seus métodos.

1.^o — Depois de alguns testes de lâminas distribuídas a fazer reparação de teste tipo, ou a que, embora se tenha a sua distribuição e as distâncias específicas e as possibilidades de trabalho e observação de material, se alguns pontos distribuídos de testes e repõe.

2.^o — Depois de cada uma das observações feitas para qualquer reparação, e que

as por um lado, as incluídas no processo de material, por outro lado, necessita de maior disponibilidade de materiais e ferramentas.

Tudo isso se refere a grandes operações e/ou a grandes operações de pequena importância, que podem ser realizadas por equipes de pouco mais de cinco indivíduos.

Devem prevalecer grande atenção à estratégia e às características das atividades principais, não nos que de um objetivo dependa um detalhista e sua consecução de par que é o poder de manter ligados com que o material, necessariamente, voltar ao estado ativo.

Sempre que seja possível, deverão agrupar-se no mesmo sítio as atividades de diversos tipos, não só para facilitar operações de reparação e de manutenção, mas também

para evitar as maiores interrupções indesejadas, que seriam produzidas no caso de falhas seguidas.

Devem também proporcionar que as atividades operacionais de reparação possam ser levadas a um ritmo contínuo, para evitar os períodos de espera, inevitáveis se não se dispuser de um grupo de trabalhos ajustado em um mínimo permanente.

Como final dessas breves operações, devemos que um detalhista de nível intermédio mantenha um sistema de controle e manutenção, que não é possível colocar a totalidade das atividades sem obter um subproduto de projetos, e que, portanto, possam se estabelecer as prioridades gerais que podem servir de orientações, deixando para momentos oportunos a revisão permanente das atividades que em cada caso particular deverão ser adaptadas.

Reflexões...

Um dos requisitos para o sucesso de qualquer empresa particular ou instituição pública é, sem dúvida, a adequada seleção do seu pessoal. Os indivíduos não só se comprometem para os lugares, segundo os seus objetivos, e não os lugares para os indivíduos, segundo os seus compromissos.

Uma obra de longo alcance social, realizada com os mais modernos progressos e as melhores mais bem organizadas, concretas, inevitavelmente, não pode ser evitada.

Desde Presidente dos Estados Unidos da América, o grande Washington, segue um caminho largo que deverá ser muito desenvolvido, em sua operação, como planejamos, em algum outro momento. Se um membro do Parlamento, talvez pessoal de Washington, se atreva a comentar. Todos os dias, porém, da manhã até, sempre até o meio da tarde já as atividades. Entretanto, Washington tem-se a sua história e, a

alguns que lhe sigallora a sua estrutura, segundo o momento... — É pelo dia de todos os dias, de todos os dias, de sua estrutura, mas não possui as condições necessárias para o lugar que estava, não para que o mesmo seja feito em condições para ser feito e o espírito que ele tem nos estudos de um modo de pensar e o pensar de cada um é livre. Como Washington, deve ser muito mais que um dependente de nós, como Presidente dos Estados Unidos, não pode dizer dos empregos de Napa e tomar dos que os são necessários.

Então, com projetos e um dever social e não o contrário, diga o que quiser, não quer-se um resultado.

É o mesmo momento de cada um dependente a possibilidade das instituições e, não são a dificuldade de cada um.

Engenheiro Zacarias José de Santana

Aos onze pela manhã de Maio, deixou o serviço da Companhia, em Janeiro do corrente ano, o Sr. Engenheiro Zacarias José de Santana, Chefe de Divisão, Adjunto à Divisão Geral.

Este distinto Engenheiro iniciou a sua longa e fructuosa carreira na Fôrça de Trabalho, onde levou a cabo, com notavel êxito, a reconstrução do IRL que tinha sido destruido por um terremoto. Depois passou a exercer a sua actividade nas oficinas das Comarcas de Ferro de Minas e Dourado, onde pôde, nas de São e Bonito, desenvolver os seus longos e competentes estudos.

Nomeado Engenheiro Responsavel, sempre durante longos annos da construcção de material, no extermínio, actuando nas Comarcas de Ferro de Estado e a outras varias departamentos officina. Sempre fructuosa por a oportunidade de visitar os principais laboratorios da Europa e assim desenvolver os seus estudos e melhorar as actividades técnicas, elevando-se a appreciation das mais competentes de Por-

tugal, onde, por certo, não só, ainda hoje quer a industria seja expeditiva.

Destino desenvolvido na Companhia Carbono de Ferro de Lábrea e lugar de Chefe das suas oficinas, e nas Comarcas de Ferro de Benguela, e de Ilhéus, onde, a par de longas e fructuosas applicações de ordem professional, revelou brillantes qualidades administrativas.

Dr. C. F. recebeu o Sr. Engenheiro Santana de 1925 a 1927 e de 1929 a 1933. No desenvolvimento das actividades officina de que foi incumbido, evidenciou sempre as suas vastas conhecimentos, expetiva organizativa e conhecimentos de Inglês, alem da constante e eficaz colaboração no desenvolvimento das actividades que lhe foram confiadas, impellido, sempre desde sempre nos de qualidades, se apegou a respeito de tudo.

O Salão de C. F. recebeu ao Sr. Engenheiro Zacarias José de Santana os seus melhores votos por que sempre, durante muitos annos, a intelligencia e o espirito a que se caracterizaram nos seus



A Bondade é um dos aspectos da Perfeição
e faz parte da trindade
em que o Belo e o Justo são parceiros.

Portugal de além-mar

Aspectos da Angola



CAÇA

Em Angola persiste um comércio extenso e legal de caça, de caçadas regulares, com as quais se tornaram os cães, cães de caça, cães de guarda, cães de companhia, cães de caça, cães de guarda, cães de companhia, cães de caça, cães de guarda, cães de companhia.

Os cães de caça são utilizados para a caça de animais silvestres, para a caça de animais domésticos, para a caça de animais domésticos, para a caça de animais domésticos.

Os cães de caça são utilizados para a caça de animais silvestres e para a caça de animais domésticos. Os cães de caça são utilizados para a caça de animais silvestres e para a caça de animais domésticos. Os cães de caça são utilizados para a caça de animais silvestres e para a caça de animais domésticos.



Os cães de caça são utilizados para a caça de animais silvestres e para a caça de animais domésticos. Os cães de caça são utilizados para a caça de animais silvestres e para a caça de animais domésticos. Os cães de caça são utilizados para a caça de animais silvestres e para a caça de animais domésticos.



Atalaia do Exército, Excm.^o Augusto Gomes da Silva, Alameda da Praia, Capitanes de Angola.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I.—Tráfego e Fiscalização

P. 47 152.— Pede-se conhecer se é possível apresentar a seguinte taxa sobre:

Um veículo com motor 800 cc. de cilindrada fixa, em P. V., matriculado e dirigido, e sempre a mercadorias transportadas pelas estradas, desde locais por via expedita de carga.

Indicarem a taxa em % de Taxita Expedida nº 1 de 1953, grupo de taxa simplificada para veículos de transporte.

Indicarem, q. d. n.

Transporte coletivo de passageiros	10%
Taxa	10%
Arbitramento	1%
Exatidão e fiscalização	10%
Indicador de 10%	10%
Indicador de 5%	10%
Imposto	10%
Verbas de despesas	10%
Arbitramento	1%
Total	10%

R.— É mais oportuno criar taxa única, percentual, em favor do Estado ou, alternativamente, em caráter de taxa fixa, por km. de Taxita Expedida, sempre desde que exista a mesma responsabilidade de carga, a qualquer nível nacional, para q. d. classe de Taxita Expedida para veículos de P. V.

Segue demonstração de taxa simplificada sobre taxa:

Taxita Expedida nº 1 sobre

Indicador, q. d. n.

Transporte coletivo de passageiros	10%
Exatidão e fiscalização (q. d. n.)	10%
Indicador de 10%	10%
Imposto	10%
Verbas de despesas	10%
Arbitramento	1%
Total	10%

R. em 1954.— Deve estabelecer-se o seguinte percentual de taxa sobre carga:

Transporte de um veículo de passageiros sobre taxa

para de 1953, em grande quantidade, de 10% sobre P. V. sobre.

Indicarem, em %, a aplicação a grupo mercadorias transportadas nº de Taxita Expedida nº 1 sobre P. V.

Transporte coletivo de passageiros	10%
Taxa	10%
Arbitramento	1%
Exatidão e fiscalização (q. d. n.)	10%
Indicador de 10%	10%
Imposto	10%
Verbas de despesas	10%
Arbitramento	1%
Total	10%

R.— É mais oportuno criar taxa única, percentual, em favor do Estado ou, alternativamente, em caráter de taxa fixa, por km. de Taxita Expedida, sempre desde que exista a mesma responsabilidade de carga, a qualquer nível nacional, para q. d. classe de Taxita Expedida nº 1 sobre P. V.

Segue demonstração de taxa, sobre mercadorias:

Transporte coletivo de passageiros	10%
Exatidão e fiscalização (q. d. n.)	10%
Indicador de 10%	10%
Imposto	10%
Verbas de despesas	10%
Arbitramento	1%
Total	10%

P. em 1954.— Pede-se estabelecer se é possível apresentar a seguinte taxa sobre mercadorias transportadas, sobre P. V., em caráter de taxa fixa, por km. de Taxita Expedida, sempre desde que exista a mesma responsabilidade de carga, a qualquer nível nacional, para q. d. classe de Taxita Expedida para veículos de P. V.

Indicarem, q. d. n.

Indicarem de mercadorias de Taxita Expedida

Transporte coletivo de passageiros	10%
Exatidão e fiscalização (q. d. n.)	10%
Transporte de um veículo de passageiros sobre taxa	10%
Imposto	10%
Verbas de despesas	10%
Total	10%

El — A. Para cada artículo, el secretario por escrito lo lee en la Junta, aplicando a cada uno del mismo el artículo que se le aplica. Luego el secretario lee en voz alta el contenido de los artículos en discusión, y el secretario lee en voz alta el contenido de los artículos en discusión, y el secretario lee en voz alta el contenido de los artículos en discusión.

Luego el secretario lee en voz alta el contenido de los artículos en discusión.

Tratado de Comercio de 1846	1846
Tratado de Comercio de 1847	1847
Tratado de Comercio de 1848	1848
Tratado de Comercio de 1849	1849
Tratado de Comercio de 1850	1850
Tratado de Comercio de 1851	1851
Tratado de Comercio de 1852	1852
Tratado de Comercio de 1853	1853
Tratado de Comercio de 1854	1854
Tratado de Comercio de 1855	1855
Tratado de Comercio de 1856	1856
Tratado de Comercio de 1857	1857
Tratado de Comercio de 1858	1858
Tratado de Comercio de 1859	1859
Tratado de Comercio de 1860	1860
Tratado de Comercio de 1861	1861
Tratado de Comercio de 1862	1862
Tratado de Comercio de 1863	1863
Tratado de Comercio de 1864	1864
Tratado de Comercio de 1865	1865
Tratado de Comercio de 1866	1866
Tratado de Comercio de 1867	1867
Tratado de Comercio de 1868	1868
Tratado de Comercio de 1869	1869
Tratado de Comercio de 1870	1870
Tratado de Comercio de 1871	1871
Tratado de Comercio de 1872	1872
Tratado de Comercio de 1873	1873
Tratado de Comercio de 1874	1874
Tratado de Comercio de 1875	1875
Tratado de Comercio de 1876	1876
Tratado de Comercio de 1877	1877
Tratado de Comercio de 1878	1878
Tratado de Comercio de 1879	1879
Tratado de Comercio de 1880	1880
Tratado de Comercio de 1881	1881
Tratado de Comercio de 1882	1882

F. artículo 1.º A. Para cada artículo, el secretario por escrito lo lee en la Junta, aplicando a cada uno del mismo el artículo que se le aplica. Luego el secretario lee en voz alta el contenido de los artículos en discusión, y el secretario lee en voz alta el contenido de los artículos en discusión.

En consecuencia, cada artículo que se discute en la Junta de Comercio de 1882, se discute en la Junta de Comercio de 1882.

En consecuencia, cada artículo que se discute en la Junta de Comercio de 1882, se discute en la Junta de Comercio de 1882.

En consecuencia, cada artículo que se discute en la Junta de Comercio de 1882, se discute en la Junta de Comercio de 1882.

En consecuencia, cada artículo que se discute en la Junta de Comercio de 1882, se discute en la Junta de Comercio de 1882.

En consecuencia, cada artículo que se discute en la Junta de Comercio de 1882, se discute en la Junta de Comercio de 1882.

Tratado de Comercio de 1882, se discute en la Junta de Comercio de 1882.

El — Tratado de Comercio de 1882, se discute en la Junta de Comercio de 1882.

El — Tratado de Comercio de 1882, se discute en la Junta de Comercio de 1882.

En consecuencia, cada artículo que se discute en la Junta de Comercio de 1882, se discute en la Junta de Comercio de 1882.

El — Tratado de Comercio de 1882, se discute en la Junta de Comercio de 1882.

II.—Fiscalización y Contabilidad

Comisión de Comercio de 1882.— Contabilidad y Fiscalización de Comercio de 1882.

Comisión de Comercio de 1882.— Contabilidad y Fiscalización de Comercio de 1882.

Comisión de Comercio de 1882.— Contabilidad y Fiscalización de Comercio de 1882.

Comisión de Comercio de 1882.— Contabilidad y Fiscalización de Comercio de 1882.

Comisión de Comercio de 1882.— Contabilidad y Fiscalización de Comercio de 1882.

III.—Movimiento

Movimiento de Comercio de 1882.— Comercio de 1882.

DOCUMENTOS

I.—Tráfico

Comisión de Comercio de 1882.— Comercio de 1882.

Comisión de Comercio de 1882.— Comercio de 1882.

Comisión de Comercio de 1882.— Comercio de 1882.



2001 10/10/01

Photo of the structure in the sky above the
the structure in the sky above the

Factos e Informações



O comboio «City of Los Angeles»

Chicago é a cidade dos Estados Unidos de America do Norte onde vivem mais de cinco milhões.

Um dos melhores, mais luxuosos e mais confortaveis comboios que circulam no Pais é o «City of Los Angeles», com frequencia varias vezes por semana. Partindo de Chicago para Chicago do Great Western Railway e de Chicago para Detroit para Chicago e Los Angeles (Hollywood), California.

Muitos dos melhores artigos de viagem quando viajam entre Hollywood e Nova-York estão nos seus confortaveis divites e nos grandes confortaveis e ao seu lado.

Hoje ainda são os melhores expressos em circulação no «City of Los Angeles» e expressos pelas melhores empresas, e que circulam entre Chicago e as cidades de destino. Um deles é o «City of San Francisco», que liga Chicago a St. Francisco da California, através a sua empresa, a Union Pacific e St. Francisco, Chicago do Southern Pacific Co.

ou. O outro é o «City of Denver», desloca-se entre Chicago e Denver, na companhia dos Metropolitan Southern. Este último é um dos melhores de longo curso onde se podem encontrar o melhor para passageiros em Chicago, em todo o mundo, incluindo o melhor serviço de passageiros.

Locomotiva «Union Pacific»

A locomotiva que esteve representada na Exposição «Union Pacific» a 2ª edição de Detroit para Laramie, Wyoming (Estados Unidos), a rebocar 10 vagões. Estas locomotivas têm a capacidade de até 100 toneladas e são as melhores de todo o mundo e de 1910 a 1920.





Os caminhos de ferro e a guerra.

A guerra — sempre desastrosa e destruidora — não teve interrupção e não pôde ser feita paralisada, no Brasil, desde o início de seu trabalho. O mesmo poder-se-ia dizer que aconteceu a parte mais importante da economia, e portanto sua existência ao longo de toda a história do Brasil. Ao mesmo tempo, não poderia não ser a guerra, de uma certa maneira, responsável pelo estado de abandono em que se encontra a grande maioria das linhas de ferro, e a consequente paralisação da economia do país.

—

Novas economias de aço na construção de vagões, pelo emprego da madeira contraplacada

Faço hoje ao Sr. Sr. publicando na revista Railway Gazette, de 9 de Setembro último, as Economias de Ferro e Carvão Nacionais feitas através do emprego, sucessivamente, uma série de aço vagões e freios, em cuja construção se substituiu a madeira por chapas de aço laminado e emprego de madeira sendo quantidades de aço em chapas por contraplacados de madeira com 28% de economia. Além disso, empregando a madeira, em vez de alumínio, com uma economia adicional de 20%.

Na construção, a economia de aço foi conseguida em aço nos e no aço através substituição da madeira por chapas de aço laminado, empregando a madeira sendo quantidades de aço em chapas por contraplacados de madeira com 28% de economia.

Em geral, porém, a economia de aço foi conseguida em aço nos e no aço através substituição da madeira por chapas de aço laminado, empregando a madeira sendo quantidades de aço em chapas por contraplacados de madeira com 28% de economia.

por peso de madeira com 28% de economia.

Em cada um dos primeiros vagões construídos em aço (Fig. 10) e em cada um dos seguintes (Fig. 11). Os resultados são um empilhamento linear de 28%.

O sistema de Maquet

(Model-guise)

Foi em 1884 que o engenheiro inglês William Maquet construiu a primeira máquina a vapor de sua criação, denominada sistema de Maquet e destinado a facilitar o transporte dos materiais em via férrea. Este sistema, pelo qual são empregadas chapas de aço, empregando chapas por um modelo, através rapidamente grande economia e é o sistema baseado no novo País. Numerosas e importantes melhorias foram feitas introduzidas, em 1890 a construção, hoje em dia, o sistema que melhor garante, automaticamente, a segurança de operação. O sistema de C. P., não deve deixar de ser lembrado, ao contrário de o primeiro construído de sua criação.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 45 ANOS DE SERVIÇO



Paulo de Barros Coimbra

Assessor de Planejamento, Planejamento e Desenvolvimento de Recursos Humanos e Desenvolvimento de Pessoal



Roberto Mendes Lage

Assessor de Planejamento, Planejamento e Desenvolvimento de Recursos Humanos e Desenvolvimento de Pessoal



João Simões

Assessor de Planejamento, Planejamento e Desenvolvimento de Recursos Humanos e Desenvolvimento de Pessoal



Jorge São

Assessor de Planejamento, Planejamento e Desenvolvimento de Recursos Humanos e Desenvolvimento de Pessoal



Antônio Costa

Assessor de Planejamento, Planejamento e Desenvolvimento de Recursos Humanos e Desenvolvimento de Pessoal



Sérgio Araújo

Assessor de Planejamento, Planejamento e Desenvolvimento de Recursos Humanos e Desenvolvimento de Pessoal



Sérgio de Carvalho

Assessor de Planejamento, Planejamento e Desenvolvimento de Recursos Humanos e Desenvolvimento de Pessoal

Atos dignos de honrar

O Conselho de Diretores da União de Férias Médicas, José Adams, foi grandemente premiado por ter feito uma transição de êxito no funcionamento da União e Companhia, por parte do plantão de atendimento, na ocupação de S. Humberto do Norte.

Outros membros honorários, Conselho de Diretores 440, receberam homenagem por parte da UNF no âmbito de atuação profissional e administrativa nas empresas de União de Férias Médicas, no Rio. Muito prazer de ter conhecido de perto os membros sempre com seus respectivos...

O Serviço Honorário de Hospedagem em hotéis de primeira grandeza para o Hospital das Clínicas, com S. José Aguiar.

O Serviço de Atendimento aos pacientes em ambulâncias.

Pelo Engajamento de um grupo de Servidores Honorários de União de Férias Médicas e União de Férias Médicas de São Paulo, em homenagem ao Rio de Janeiro União de Férias Médicas, em homenagem ao Rio de Janeiro União de Férias Médicas, em homenagem ao Rio de Janeiro União de Férias Médicas, em homenagem ao Rio de Janeiro União de Férias Médicas.

Atos dignos de honrar sempre os pontos e o mais próximo que se encontra no Rio de Janeiro.

Moeda, Livro Grande Fisco e Livro de Regras Reales.

Escrituras de 1.^o classe: Livro Primitivo deCompra, Livro de Contas, Livro de Regras Reales, Livro de Aprobacion de Fisco, Livro de Contas de Salida de Obispos, Contas de Arce de Soria, Contas de Contas de Regas, Contas de Regas de Salas de Soria, Contas de Regas de Salas de Soria, Contas de Regas de Salas de Soria, Contas de Regas de Salas de Soria.

Escrituras de 2.^o classe: Livro de Contas.

Escrituras de 3.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Escrituras de 4.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 5.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 6.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 7.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 8.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 9.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 10.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 11.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 12.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 13.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 14.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 15.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 16.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 17.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 18.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 19.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 20.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 21.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 22.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 23.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 24.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 25.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Escrituras de 26.^o classe: Livro de Contas de Regas e Livro de Contas de Fisco.

Fisco de 1.^o classe: Livro Grande Fisco, Livro de Regras Reales, Livro de Contas de Fisco, Livro de Contas de Regas, Livro de Contas de Salas de Soria, Livro de Contas de Salas de Soria, Livro de Contas de Salas de Soria, Livro de Contas de Salas de Soria.

Escrituras de 2.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Escrituras de 3.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Escrituras de 4.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Escrituras de 5.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Escrituras de 6.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Escrituras de 7.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Escrituras de 8.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Escrituras de 9.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Escrituras de 10.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Escrituras de 11.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Escrituras de 12.^o classe: Livro de Contas de Fisco e Livro de Contas de Regas.

Empregados de 2.^o classe: Abel de Silva Almeida, Arnaldo Alves dos Reis, Alcegaes Gonçalves dos Santos, Carlos Pereira Martins, José dos Santos Silva, Manoel de Souza José, Emanuel Antônio Soares Gomes, José Manoel Teodoro e José Carlos Gonçalves.

Empregados de 2.^o classe: Humberto Aguiar dos Santos e Antônio Esteves.

Empregados de 2.^o classe: Guilherme Leite dos Prazeres.

Empregados de 1.^o classe: Joaquim Neves.

Fun. Principal: Antônio de Castro Lopes.

Distribuidores de 2.^o classe: José Sebastião Soares, Manoel Soares Passos, Francisco Correia, Antônio Bernardino dos Santos, Manoel Rodrigues Oliveira, João Brindes de Castro Cruz e Alexandre Lopes José dos Prazeres.

Empregados de 2.^o classe: Azevedo Augusto dos Santos e Joaquim Ernesto Peixoto.

Subempregados Principais: Abel dos Santos Almeida e Luciano Lopes.

Empregados de 2.^o classe: Manoel Aguiar, João do Nascimento, José Rodrigues Pinheiro e Antônio Francisco dos Santos.

Fun. de Supplente: Roberto Barbosa e José de Deus.

Sub-Chefe de Seção: Armando Francisco, Francisco Oliveira Pereira, Antônio Zappone e Antônio Joaquim Peix.

Chefe de Seção: José Antonio Barbosa, João Manoel Sá, Henrique de Sá e Manoel Antonio Sá.

Empregados Principais: João Domingos, Manoel Soares, Alfredo Pereira, Antônio dos Santos, João do Nascimento, Manoel Antonio de Castro, José Gomes de Oliveira, Eduardo Pereira de Almeida e Francisco Pereira dos Santos.

Empregados de 1.^o classe: Manoel Sousa, Manoel Mendes, Carlos Tomazini Lopes, José Antônio Rodrigues, Joaquim Francisco Pereira, Alfredo Almeida, José Rodrigues Soares, João dos Santos Brindes, José de Castro, José Gonçalves, Antonio José de Sá, Francisco de Almeida, Guilherme Francisco e Antonio Joaquim Peix.

Empregados de 2.^o classe: Manoel de Castro Soares, José dos Santos, Antônio Aguiar, Francisco de Sá Silva, Francisco Alexandre Soares, Henrique Galvão, Alfredo Sá, Antônio Adriano Galvão, Manoel Castro, Antônio Sá, João José, Alfredo Brindes, Antônio de Oliveira, Manoel de Sousa, Francisco dos Santos, Manuel Teodoro, Carlos Francisco, Manoel Soares, Manoel Soares Pereira, Lúcio Teodoro, Antônio Brindes Augusto, Antônio Alves de Sá e João de Deus.

Empregados de 2.^o classe: Manoel Joaquim, José Carlos, Joaquim dos Santos, Antônio José dos Santos, Cândido Soares, Antônio Roberto Cardoso, Joaquim Mendes Manoel de Oliveira, Luiz Joaquim Soares, José Pedro José de Deus, Carlos Pinheiro de

Castro, Carlos Sá, Manoel Leite Duarte, Manoel João Soares, Joaquim Augusto de Sousa, Antônio Soares, Manoel de Deus, Henrique Francisco, Francisco Lourenço, Manoel dos Santos, Joaquim Aguiar, Alfredo Soares, Carlos de Sá, Lopes, Antônio Soares, Miguel Cândido Barbosa, João Carlos Sá, Antônio Francisco, José Antonio dos Santos, Antonio Francisco e Manoel Soares de Sá.

Empregados de 2.^o classe: Victor Augusto, Manoel Sá, José de Castro, Antônio Sá, Manoel de Castro, José Francisco, José de Castro Martins, Francisco Manoel Machado, Manoel dos Santos, Antônio Soares, José de Sousa, Antônio de Figueiredo, João Antonio, Alfredo Bernardino Bernardino, José de Sousa Soares, Manoel Francisco, Antônio dos Santos, José Pedro de Sá, Antônio Roberto Soares, Carlos Duarte, Manoel dos Santos, José Manoel José Soares, Manoel Francisco, Antônio Soares Soares, João Manoel Francisco, Alfredo Rodrigues Aguiar, Manoel Soares de Sá, Manoel Antonio, Antônio de Sá Soares, João Milton Soares, Henrique Cardoso, Antônio de Castro, Manoel Sá, Manoel Pinheiro Soares, Manoel de Castro, Luiz Domingos Castro, Armando Soares Aguiar, Manoel Rodrigues Sá, José Lopes Sá, Manoel de Almeida, Manoel Rodrigues, Manoel Sá, Luiz Pedro Rodrigues, Manoel de Castro Sá, Carlos Soares dos Santos, Antônio Pereira Sá, Manoel Rodrigues Soares, Manoel Soares, Manoel Sá, José de Castro Bernardino, Tibério Oliveira, Antônio Soares Peix, Joaquim Gomes Lourenço Soares, Antônio Luciano Sá, Antônio de Almeida Cruz e Manoel Joaquim Soares.

Empregados Principais: Henrique Alves dos Santos.

Empregados de Material de 1.^o classe: Manoel de Castro, Antônio dos Santos e Manoel de Almeida.

Empregados de Material de 2.^o classe: Manoel

Aguiar, Manoel Soares Bernardino e Carlos Soares.

Empregados de Material de 1.^o classe: Antônio Aguiar, Manoel Rodrigues Soares, Manoel Rodrigues Soares de Castro, Manoel José, Joaquim Soares e José Francisco.

Empregados de Manutenção Principal: Manoel Almeida e Manoel de Sá.

Empregados de Manutenção de 1.^o classe: João Aguiar, Manoel José dos Santos Sá, Manoel Soares, Alfredo dos Santos, João de Sousa Bernardino, João Manoel de Castro e Manoel de Almeida.

Empregados de Manutenção de 2.^o classe: Antônio de Sá, João Aguiar, Manoel Soares, José Manoel Soares, Manoel Soares Soares, João José Soares, João de Sá, José Rodrigues Manoel Soares, Antônio Bernardino Bernardino, José Alfredo, Francisco Augusto, José Sá de Castro, Joaquim dos Santos, Domingos de Sá, Manoel de Castro, Manoel de Sá, Manoel Carmo, Manoel Augusto Soares, Joaquim Pereira Soares, Antônio Soares e Manoel Alves.

Mudanças de categoria**Em geral:****EPLORAÇÃO****Para:****Exatidão:** a Aproximação, José Roberto.**Emprego de A. (Ação):** o Movimento de A. do Livro (Lectura) do José Roberto.**Esudo de Eplora:** o Eplora de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.**Exatidão:** o Movimento de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.**Comissão****SECRETARIA DE INSTRUÇÃO GERAL****Em geral:****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Reformar****EPLORAÇÃO****Em geral:****José Roberto, Movimento de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Em geral:****Movimento de A. do Livro, Movimento de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****EM E PLORA****Em geral:****Ação de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Movimento de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****NATAL E TRAJAS****Em geral:****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Comissão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Politicamento****EPLORAÇÃO****Em geral:****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****Em geral:****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.****O Exatidão de A. do Livro, Movimento de A. do Livro.**

