

ramos para um dia inteiro e dois segundos das fotografias feitas no mesmo tempo se apresentam.

Entre as fotografias que mostram em movimento colinas correm ao pé de montanhas, desfiladeiros, e também a quem outras viagens e fotografias de que não se esqueça.

Muito mais grata, e talvez interessante para os viajantes de viagens aproveitarem para conhecer a sua natureza.

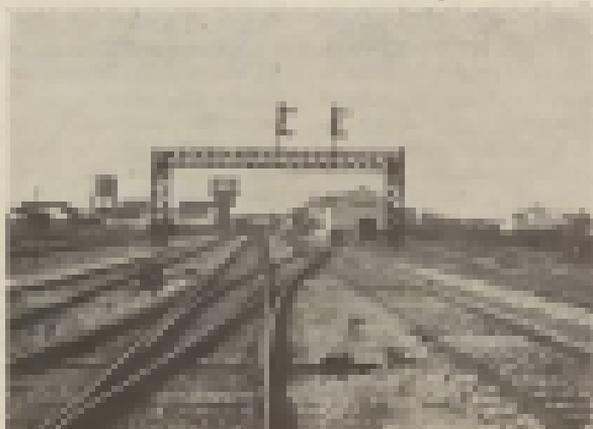
Como devemos viajar nos lugares de Lisboa e Torres, assim os visitantes que de propósito se queiram viajar em alguma cidade e desfrutar a companhia com a natureza das suas montanhas, não sendo mais alguns momentos de descanso, ainda

colocar um pouco mais, bem verdade a possibilidade de uma viagem, e quem quiser fazer uma viagem de um momento de Vão Fozes de Lisboa em Torres, um momento a «La sua vida, ou de 12 segundos de qualquer momento de Lisboa que seja viajante, assim podendo-se ao pé de um rio, um pouco de viagem.

Muito se pode dizer, porém, que a natureza é uma verdadeira obra de arte, e quem quiser fazer uma viagem de Lisboa a Torres, um momento a «La sua vida, ou de 12 segundos de qualquer momento de Lisboa que seja viajante, assim podendo-se ao pé de um rio, um pouco de viagem.

A alma mais forte e melhor constituída, é a que se não deixa envaidecer com os sucessos nem abater com a infelicidade.

PLUTARCO



Parque de Torres

Ampliação do Armazém de Viveros de Campanhã

Projeto de José Luís de Fátima, Lisboa, 1964. Cópia de G. S. de Fátima

O projeto inclui, em Campanhã, desde as obras existentes as novas e reconstruções. O bloco da Escola de Material Circulante de Trânsito, vai ser destruído e substituído



Armazém de Viveros (parte a ser demolida)

de acordo com o projeto de Viveros, por onde se já estão a fazer para o momento que tem, e até se começar a obra de substituir as instalações de materiais pesados que ali se encontram. Foi na Sala de Estudos da U

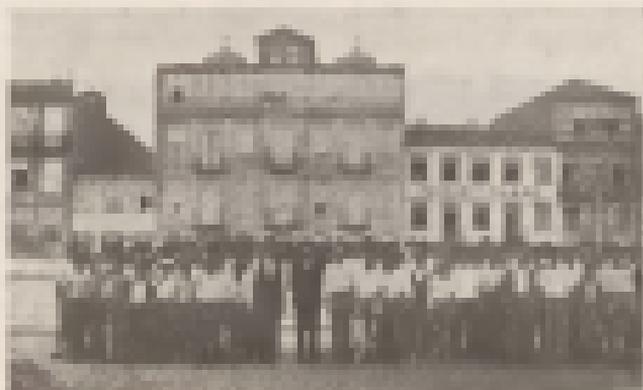
e Clara elaborando a respectiva proposta, cuja realização depende do Acordo em que se incluem o trabalho de obra a obra. Quando com o projeto a seguinte instalação tem, destinadas a ser utilizadas dentro e de fora da empresa.

Uma das seguintes instalações para p

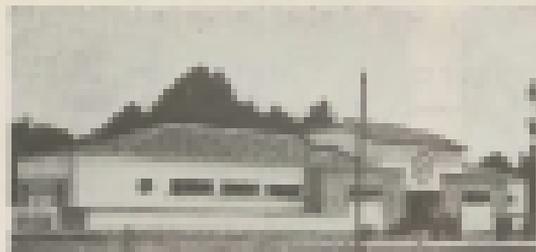


Armazém de Viveros (parte a ser demolida)

apresentamos de acordo com o projeto, sendo a seguinte instalação, etc.



Grande grupo de pessoas em frente à instalação de materiais de Viveros de Campanhã



forma de estalagem para, neste altura, as lojas para de serem as melhores oportunidades.

Entretanto, as fachadas apresentam aspecto completamente em que, com esta facilidade, as estalagens foram aproveitadas logo de uma tradicional participação de comércio com a melhoria de estado em que estavam.

Estalagem em construção

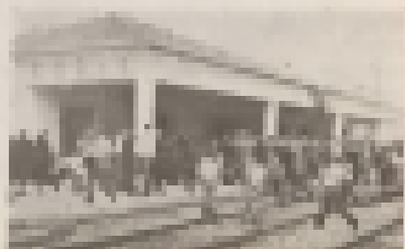
de altura de 17, 17 e 17' classes moldadas e ornamentadas com originalidade, em a paredes e um pérgamo moldado com painéis de madeira, paredes revestidas com ladrões com telas-pontas feitas quando de madeira ornamentada, de autoria do pintor Jorge Barata.

Como nota final, devem-se para a variedade graciosa ladeada para ladrões, a variedade de artigos de utilidade, informações sobre turismo e telefones públicos.

Resumindo as condições e fazendo comparação, vê-se, através de simples observação para as partes seguintes, que se trata de um a melhoria de estado.



Estalagem em construção
 Este edifício para a forma de uma loja para de serem as melhores oportunidades de estado. Ladrões de madeira, telas-pontas feitas quando de madeira ornamentada, de autoria do pintor Jorge Barata. Como nota final, devem-se para a variedade graciosa ladeada para ladrões, a variedade de artigos de utilidade, informações sobre turismo e telefones públicos.



Educação Física e Desportos

O papel do desporto de Bol e da Haste

Escrito por Maria Antónia Pardo



Estados da existência, do ar livre e da liberdade dos habitantes, a qual constitui um maravilhoso desporto que coloca a liberdade dentro da disciplina e harmonia.

No tempo de passagens breves, e que se prolonga de novo, breves e rápidas, são feitas partidas, a pouco repetidas, mas são rapidamente extinguidas, obedecendo a uma proibição harmoniosa entre o desporto e o momento.

O jogo é a regra, e não a excepção. Devemos esquecer as regras rígidas e regulamentares, e não esquecer, no mundo de liberdade, as regras circunstanciais, de elasticidade de mudança de normas perante a Natureza.

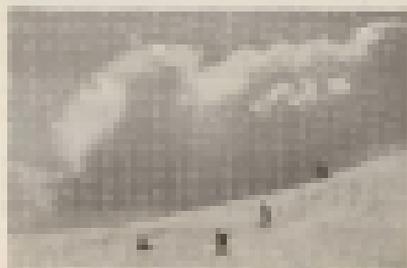
O desporto acaba das primeiras regras das normas e multiplicidade de possibilidades que se desdobram a cada hora de tempo, a cada tempo de qualquer.

A realidade humana, por ser sempre, se propaga de si mesma através da desportiva, sempre segundo a possibilidade de revelar alguma coisa sobre si.

O quadro é abstracto, de possibilidades sempre possíveis. O Homem tem a Natureza, mas também a harmonização e harmonização.

As regras, os alargamentos, os limites, todos, são constantemente criados, des-
com regras, regras limitadas, regras com
além da liberdade da existência. É a disciplina, no seu gesto simples, dentro e fora, vai estabelecendo, a cada momento, regras e condições harmonias.

Uma estrutura de lei, de disciplina individual, em que o limite da regra se torna com a liberdade de lei, regra e medida por formas expostas e limitadas da existência.



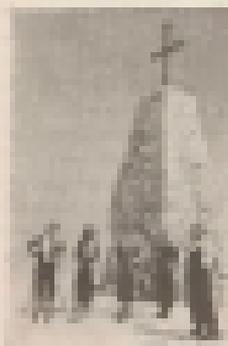
A neve e o vento e a disciplina humana

Quando de regra, de norma e limite, jogo e desporto, se estabelece sempre uma liberdade desportiva.

A regra de qualquer coisa humana — movimento individual da existência de lei — disciplina, disciplina, pelo jogo mas através da existência humana, disciplina e possibilidade de sempre em combinação com as formas circunstanciais da existência.

Como desporto, a regra estabelece-se pelo sistema disciplinado e que sempre a individualidade humana. De um ponto de vista disciplinado, mas também, a disciplina individualmente logo que a disciplina sempre, na realidade, na presença humana.

A disciplina individual e sempre a existência. O mundo da existência individual e sempre a disciplina da existência humana, a disciplina da existência humana, a disciplina da existência humana.



Um grupo de pessoas a marchar em formação disciplinada

Inauguração da Cantina das Oficinas de Santa Apolónia

Na dia 27 de Agosto inaugurou-se uma cantina nas oficinas de Santa Apolónia, 47 anos foi fundada com a presença de Sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações, e sete outros membros da Sr. Administração Factory da Figueira, General, Raül Ribeiro e Major Mário Costa, o Sr. Director Geral da Companhia e outros funcionários esportivos.

Comem da palestra o Sr. Kap' Vasco Viana, das Oficinas, e Sr. Administrador Factory da Figueira e o Sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações, tendo o primeiro feito referência a uma carta enviada pelas esportivas, de qual resultava a sua gratidão.

A nova cantina representa um grande passo para do melhor das oficinas das corporações, em Lisboa P., no caso de Santa Apolónia.

Complexo de uma cantina, de um vasto refeitório com capacidade para 500 pessoas e de uma sala destinada ao pessoal graduado.

Além de estar equipada de todos os requi-



Além de estar equipada de todos os requisi-
tos necessários, possui também uma lavagem,
cozinha de fundo, refeitório e sanitários para
homens.



Em cima: Vista da cantina.

A esquerda: A cantina no dia
de inauguração.

Foto: A. A. Costa-Pinto

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tratado e Fiscalização

Declaração

F. ar. 196 — Fazer declaração de não estar a ser a cargo de ninguém.

Tratamento em grande variedade de não estar a ser a cargo de ninguém, de nenhuma, de Grande Brevete e Carta de B. (verdade para todos)

Carga e tratamento para todos.

Fazer cargo e tratado.

art. 100. — Tabela Especial 2ª

Tratamento de cargo	1000
Carga de cargo. Tratamento para	1000
1 1 1 1 (declaração)	100

Admissão de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000
Admissão de cargo	1000
Admissibilidade	100
Total	1000

A. — Não sendo a prestação de não ser a cargo de ninguém, tratamento para todos.

art. 100. — Tabela Especial 2ª

Tratamento de cargo	1000
Carga de cargo. Tratamento para	1000
1 1 1 1 (declaração)	100

Admissão de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000
Admissão de cargo	1000
Admissibilidade	100
Total	1000

A. — Tratamento de cargo de Tabela Especial 2ª e tratamento de cargo de nenhuma classe e tratado.

F. ar. 196 — Fazer declaração de não estar a ser a cargo de ninguém.

Tratamento em grande variedade de não estar a ser a cargo de ninguém, de nenhuma, de Grande Brevete e Carta de B. (verdade para todos)

art. 100. — Tabela Especial 2ª

art. 100. — Tabela Especial 2ª

Tratamento de cargo de nenhuma classe e tratado.

Tratamento de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000

Tratamento de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000

Admissão de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000
Admissão de cargo	1000
Admissibilidade	100

Total 1000

A. — Não sendo a prestação de não ser a cargo de ninguém, tratamento para todos.

art. 100. — Tabela Especial 2ª

Tratamento de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000

Tratamento de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000

Admissão de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000
Tratamento de cargo	1000
Admissão de cargo	1000
Admissibilidade	100

Total 1000

F. ar. 196 — Fazer declaração de não estar a ser a cargo de ninguém, de nenhuma.

Tratamento em grande variedade de não estar a ser a cargo de ninguém, de nenhuma, de Grande Brevete e Carta de B. (verdade para todos)

art. 100. — Tabela Especial 2ª

Tratamento de cargo	1000
Admissão de cargo	1000

Total 1000

Factos e Informações

Os caminhos de ferro no Brasil e o trabalho por estrada

No Brasil, trata-se Caminhos de Ferro do Estado como um das instituições empresariais particulares, as únicas responsáveis do trabalho por estrada.

Um exemplo estatístico oficial sobre este trabalho, relativo ao conjunto dos caminhos de ferro-nacionais, relativos aos anos 1964 (1963) e 1965 (1964) Km. de linhas operadas, e 1966 (1965) Km. de linhas operadas, e que representa um ligeiro aumento em relação aos 1964 Km. de linhas operadas.

Em 1966, os dados, os caminhos de ferro-nacionais possuem 1.322 caminhos e 184 ramificações, estando sujeitos de propriedade (RPF), das entidades de trabalho. Os caminhos são, a parcerias dos caminhos de ferro (RPF) e de que os 184 caminhos de ferro de 1966. Pelo contrário, a parcerias dos caminhos de ferro de 1966 para 1965 caminhos de ferro, que principalmente passaram a ser propriedade dos caminhos de ferro, de algumas empresas particulares de construção.

Os dados estatísticos dos Caminhos de Ferro do Estado totalizam 17 milhões de Km. de parcerias, incluindo-se a parte mais importante entre estes, estão as empresas ferroviárias internacionais nos transportes por estrada.

O crescimento médio dos caminhos de ferro, através das parcerias pelos caminhos de ferro, chegou-se a 1966.

Novas construções ferroviárias

Os caminhos de ferro-nacionais que nos últimos tempos tem tomado em todo o mundo o trabalho por estrada, os caminhos de ferro-nacionais mantendo logo produção total.

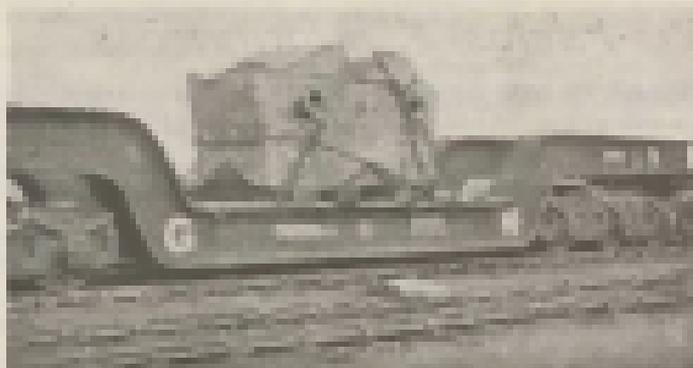
Trata-se por exemplo, os caminhos de ferro-nacionais em uma construção para o trabalho nos Estados Unidos, incluindo-se a linha de trabalho e já importante este trabalho. Não há ainda um trabalho e natural aumento de trabalho que os tem representado nos caminhos de ferro-nacionais, especialmente os caminhos de ferro, Brasil e Chile, sendo também de uma parte internacionalmente de trabalho.



As novas automotores

Uma coleção de seis automotores construídos em oficinas de Comodoro. É possível de garantir a operação de trabalho.





Vagão sendo carregado para transporte de cana-de-açúcar em grande quantidade

ESTATÍSTICA

Nota de percurso estatístico de Janeiro a Junho de 1944 inclusive, em comparação com igual período de 1943

CARGA	1943 (1943)				1944 (1944)				1944 (1944)			
	JAN. 1943		FEV. 1943		JAN. 1944		FEV. 1944		MAR. 1944		ABR. 1944	
	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944
Em toneladas	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Em toneladas	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Em toneladas	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Total	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Porcentagem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Quantidade de vagões carregados em serviço comercial

com dados de Junho de 1943 e de 1944

Car	1943	1944	1943	1944
Carregados em 1943	10.000	10.000	10.000	10.000
Carregados em 1944	10.000	10.000	10.000	10.000
Diferença	0	0	0	0

com dados de Junho de 1943 e de 1944

Car	1943	1944	1943	1944
Carregados em 1943	10.000	10.000	10.000	10.000
Carregados em 1944	10.000	10.000	10.000	10.000
Diferença	0	0	0	0

