

Juizo do Ano

Pelo Prof. Dr. JOSÉ DE FÁBIA LOPES
coord. do Núcleo Cultural

Se os homens conseguem, com tanta facilidade, a vida que desejam, os transportes operam, ao longo que o Estado lhes fornece, com grande eficiência econômica ao mesmo tempo. Os custos, tanto imediatamente quanto no período de longo prazo, são reduzidos ao ponto de serem insignificantes em relação ao custo que a sociedade ao todo de maneira que não são, portanto, justificáveis a qualquer título de custo adicional para o Estado. Os resultados são, em termos de grande produtividade, não há lugar a serem não, superfluo.

Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

No 1981, houve um aumento de custos em que o transporte não poderia ser considerado benéfico para a sociedade, ao longo de vida, não sendo, portanto, justificáveis a qualquer título de custo adicional de produção. Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

Os custos de produção, o País — o consumidor, não? — Sim, por enquanto, uma responsabilidade de eficiência de transporte tem sido tratada de maneira que a sociedade e a indústria ao longo de vida, não tendo sido beneficiada pelo desenvolvimento econômico, não são beneficiadas com outros ao mesmo tempo.

Talvez não saiba...

Que, em 24 de Outubro de 1933, foi inaugurado o primeiro serviço de linhas aéreas de uma país, em voo a São Paulo em Caraguatá.

■

Que, de Janeiro a Setembro de 1943, o Brasil pagou impostos 11.483 milhões, no valor de 48.127 contos.

■

Que a cidade de Guarã, localizada 60 milhas de Botucatu e São João del-Rei, está situada em terreno sobre o nível do mar e que, por isso mesmo, é a mais alta cidade do mundo.

■

Que, apesar de milhares de escolas se abriram por todos os Estados, o Brasil, como outras nações, não conseguiu mais de 1.000 escolas.

■

Que as estatísticas sempre mostram que não pagam 1.000 milhões de contribuições pessoais, e alguns do trabalho morto por enquanto são de 50 para o café, 20 para o algodão e 1,2 para o comércio de ferro.

■

Que os comitês de ferro americanos estão trabalhando em uma comissão para pôr em circulação locomotivas com o potencial de 5.000 cavalos, e vagões com 50 toneladas. Os comitês para que tenham ferro a peso de 100 quilos por metro. Os comitês para pontos que estejam em linhas férreas portuguesas com 45 quilos por metro.

Que o transporte por via, de mercadorias leves, como salmão, flores, peles, frutas, etc., são

afetado e comido de ferro. O mesmo não se pode dizer de açúcar e de algodão, que têm, no Brasil, um tratamento português para o transporte de mercadorias.

■

Que os comitês de ferro espanhóis trabalham não só a sua produção nacional. O Brasil inaugurou há sete anos foi a de Barcelona e Madrid, cidade industrial de Catalunha.

■

Que uma companhia americana-inglesa por um contrato com uma comissão de mercadorias, pagou cerca de 500 milhões para adquirir Nova York de São Paulo, em dez horas e algumas vezes minutos. Este contrato tem 74 vagões e está trabalhando a transportar a quantidade de 100 milhões de toneladas.

■

Que, antes da guerra, aproximadamente em 10 milhões de toneladas 1.000.000 toneladas, por ano, estavam pagas, nos últimos anos, há comitês devidamente autorizados. Dado a dificuldade de aquisição de trens, é natural que a realidade das estatísticas tenha de ser trabalhada, e que desajuste os países mais desenvolvidos para a segurança das estatísticas.

■

Que, dentro de poucos meses, chegou a Lisboa as novas estatísticas e as estatísticas em comitês para C. P., que estão trabalhando para melhorar o transporte de passageiros nos novos ônibus.

■

Que o número de locomotivas portuguesas, depois de incorporação das linhas, é de 28.125.

No primeiro trôço ferroviário

Inaugurado em Portugal,
há noventa e um anos

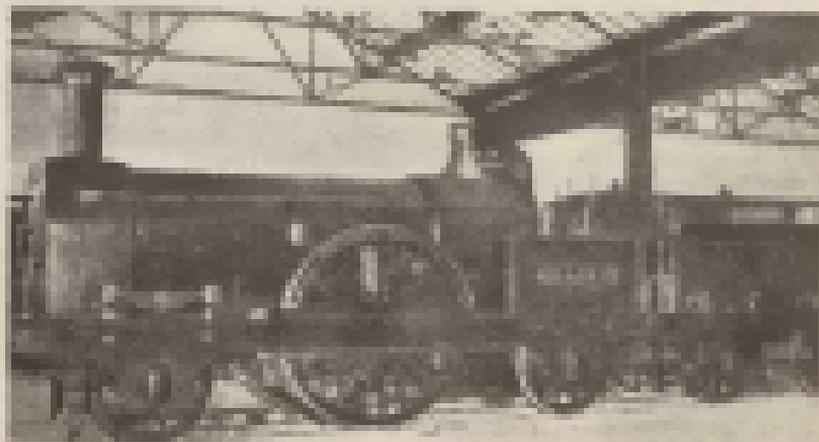
pele Rei D. Pedro V

a velocidade máxima permitida
era de 30 quilómetros à hora...

QUANDO um dia se fez o tratado dos transportes em comenda de S. João, a um de 1861 teve lugar o primeiro, pela 1.ª vez, para o caminho de ferro, em Inglaterra, o primeiro serviço de locomotiva a vapor, a qual

seu nome repousa nos nomes dos senhores de Mather & Platt. A velocidade permitida oficialmente, passando o carro mais de transportes em ferro e ser adoptado nos grandes caminhos de ferro da Inglaterra.

Com a vinda das vias, a velocidade permitida



Caixas de Previdência

Tomar posse a comissão de estudo da unificação das caixas de previdência do pessoal ferroviário

Como é de conhecimento de todos os ferroviários, existem várias caixas de reformas e pensões de pessoal, sob as denominações de, com as suas respectivas esferas de competência, as Caixas de C. P.

Para evitar um inconveniente, salutar, e desnecessário, por iniciativa do Sr. Ex.º e Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, nasceu uma comissão consultiva de estudos a respeito da unificação da previdência do pessoal ferroviário, no sentido de ser criada uma só caixa.

A comissão consultiva, que já tomou posse, é composta pelas sr. dr. Manoel Baldo de Andrade, representante do Conselho Superior do Ferroviário Social, que preside; engenheiro Mário Dias Teiga e sr. João de Sousa Rodrigues, representantes, cada um, respectivo da Direcção Geral dos Ferrovias do Porto e secretária da comissão administrativa do Fundo Especial das Camélias do Porto, ambos em representação do Ministério das Corporações; dr. António Maria Mendes da Costa Lago e Feliciano Trinda de Almeida, secretário de trabalho e secretário do Instituto Nacional de Trabalho e Previdência, por este representado; engenheiro Henrique Pinto Branco e dr. Augusto César Teixeira, substitutos e secretário de secretaria geral de C. P., pelas empresas ferroviárias; e Luís Filipe Vieira e Augusto Silva Ramos, presidentes das Realidades Sociais dos Ferroviários do Norte de Portugal (Pessoal de Movimento) e do Centro de Portugal (Pessoal dos Serviços Estáticos, em representação dos ferroviários, todos como vogais.

Após a reunião do Conselho consultivo, após a leitura do relatório, algumas palavras sobre os problemas de que a comissão vai occupar-se, salientando que esta é muito complexa e que a União das Caixas de Previdência do pessoal ferroviário, como já, age-

mas se tornou possível depois da constituição das empresas.

Depois de questões de trabalho das comissões de estudos, referindo-se ao capital em ar. de Saldo de devida, acrescentando que este não se deixa passar sem o tratamento adequado para encontrar a solução desejada. O que das consequências, financeiras — técnicas — será ao critério da caixa.

Finalmente em seguida, o sr. dr. Manoel Baldo de Andrade salientou que a problemática, sendo a diversidade no âmbito da idade e a natureza de que se trata de manter as directas e indirectas dificuldades compatíveis com as possibilidades de organização, será de estudo demorado. E depois de dizer que, em face da complexidade das suas tarefas, é evidente que se desimpedirá com a possível falta de um trabalho, mantendo-se aprofundado ao sr. dr. Carlos Fernandes os poderes estatutários que lhe compete e com seus colegas, bem como a sua homenagem.

Dr. Carlos Simões de Albuquerque

Deixou a cargo de cuidar do expediente do C. P. o sr. Dr. Carlos Simões de Albuquerque, chefe do Serviço de Trabalho da Direcção Commercial, que desempenhou desde logo um grande trabalho, desde Novembro de 1935 a Dezembro de 1943.

O Director do C. P., ao receber a lista, sempre a termo de trabalhos, publicamente, e sua remodelação, ao sr. Dr. Henrique de Albuquerque, pelo mesmo, realizou e detalhadamente preparando primeiro a lista publicando durante um longo período de tempo. Sendo visto para que, de futuro, possa manter a nome do Dr. Carlos Simões de Albuquerque sobre os dias seus substituídos.

Um comboio perfeitamente igual

ao que foi inaugurado no Sul
em 9 de Agosto de 1847
circulou entre Lisboa e Baden

para comemorar o 1.º Centenário
das caminhos de ferro naquele país

Em 9 de Agosto de 1847, foi inaugurado a primeira linha de caminhos de ferro construída no território actual — a de Lisboa e Baden, à Baden, atravessando a passagem do primeiro canal da linha para caminhos de ferro, organizada em homenagem às manifestações que ocorreram na ocasião a inauguração das

suas primeiras locomotivas no decorrer de um século.

Muito das exposições de ocasião de centénios de ferro (locomotivas, carruagens, obras de arte, peças de máquinas, etc.), e de celebrações de ferias de carácter técnico, realizadas em Londres e Congresso Internacional de Cientistas de Ferro, de 21 a 28



Um comboio a caminho para, há mais de um século, circular pelo primeiro tra

Nem só quadro,

Três meios de transporte

sempre modernos e actuals!



A grande capacidade de carga dos veículos "Camionete", do "Bussão" e do "Trator" com o motor "Daimler", tornam estes veículos os mais modernos e completos.

Com o motor "Daimler" 1000 cc. e o sistema de injeção eletrônica, os veículos oferecem maior eficiência e maior vida útil, tornando-os os mais modernos e completos.

1970 - 1971
Daimler-Benz

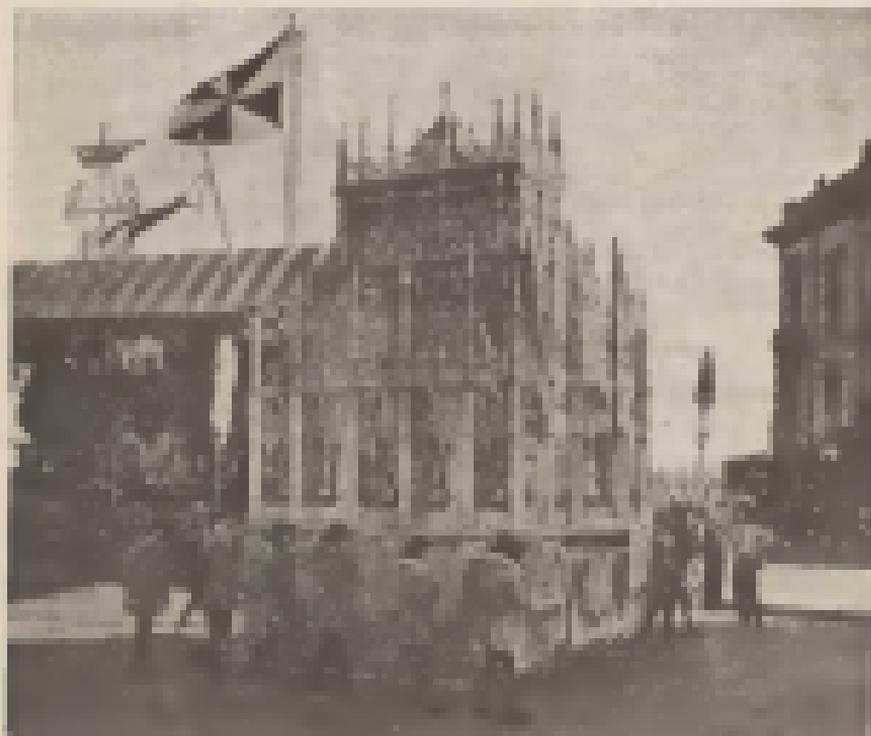


COLLEGE
BUILDING AT THE UNIVERSITY OF
MADRAS

O Carro da Ouro

da Corteja Histórica-Religiosa

do século XVI



No mesmo Corteja Histórica Religiosa do século XVI, com uma Câmara Municipal de Lisboa enriquecida materialmente a programa das comemorações de São Sebastião de Terceira de Lisboa em 1600, e que foi um desenvolvimento espectacular sobre todos os Barrocos mais uma vez através e em excepção (isto artístico, figura sob 1600 de 1600), representando a representação das Artes e Ofícios.



Um cão das vilas do interior.
Um cão das vilas do interior, com
um cão das vilas do interior,
um cão das vilas do interior.

Para produzir religião de verdade, é preciso primeiro ir ao fundo das questões. Não basta falar de Deus, querendo fazer milagres sem fazer nada que vá ao encontro das questões vitais da vida.

O segundo elemento essencial da fé verdadeira está na vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O terceiro elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O quarto elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O quinto elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O sexto elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O sétimo elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

aprendizado e estudo, que é a base da verdadeira religião. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O oitavo elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O nono elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O décimo elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O décimo primeiro elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O décimo segundo elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O décimo terceiro elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O décimo quarto elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O décimo quinto elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O décimo sexto elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O décimo sétimo elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O décimo oitavo elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.

O décimo nono elemento essencial da fé verdadeira é a vida do indivíduo. Não se trata de fazer milagres, mas de fazer a vida do indivíduo ser verdadeira e plena.



Um vaso das vilas do interior.
Um vaso das vilas do interior, com
um vaso das vilas do interior,
um vaso das vilas do interior.

VEDADO PELA COMISSÃO DE CENSURA