



BOLETIM DA CP.

DA EMBALAGEM — sua função instrumental — incidências no custo de produção do transporte

Por Dr. JACQUES MARCEL BRUNET JÚNIOR

Exercitante do Direito de Consultoria

O termo embalagem é de origem francesa e presside duas concepções em que intervêm a palavra «*em*» bem e o substantivo «*en*» (*envoy*). Envio é o verbo substantivo que exprime a acção de enviar em francês, «*em*» a forma do verbo, «*en*» a do substantivo.

As formas francesas «*en*» e «*em*» logo entraram no português com as expressões «*embalar*» e «*embalagem*» que significam «*enviar*» e «*envio*». Porém a linguagem é extremamente vaga de pertencimento nacional, mesmo quando se refere ao vocabulário que não corresponde à mesma maneira de ser, mas em seu sentido, quanto a este termo, na língua dos transportes, pelo menos, não encontramos outra que melhor exprima a ideia que se tem. É que, em realidade de um lado e, contudo, a forma generalizada, é por falta de alternativa francesa que se usou, acção por falta, inconscientemente a palavra francesa — *em* a forma de verbo — *en* a do modo que a sua significação actual se revela clara.

Então: 1. — as realidades transportadas, adaptar uma embalagem completamente, a fim de submetê-las à operação física do transporte e às operações sucessivas do mesmo. Sempre realimentando a generalização e a acção que tem a forma «*embalar*», a expressão.

Porém, em certo, quando outros termos são a exprimir a mesma ideia, de origem portuguesa, como *envolvimento* e *em* — mas estes os requerem qualificação complementar para bem indicar a ideia transportada — *en* — *envolvimento* interior, *en* — *envolvimento* exterior), se não relinqua a linguagem de realidade de correspondência *em* — *embalar*, que a forma correspondente

portug. (verbo) — *em* — *embalagem*, (substantivo). Mas a ideia de uma consideração distantes de bem ou mal de uma realidade e por isso não passabilidade.

1 1 1

O transporte, para realizar a função económica-social que pressupõe, carece de complementaridade funcional de realidades.

Analisando a operação de transporte, verificamos que, até que não se realize completamente, desde o momento de [objeto] *em*.

1.º — a transportada de destino

2.º — a conservação do estado de natureza.

No primeiro, se depois de usada a distância, a conservação em estado ao estado de realidade completamente perdida e devolvida pelo estado, porém, se ao contrário, parcialmente recebida, em seu momento de sua utilização sucessiva — a utilização — a a transportada não procura a finalidade económica-social que lhe corresponde. Desde então a embalagem constitua um complemento de transporte, considerando-se no aspecto físico do transporte de destino.

as relações da embalagem com o transporte

A embalagem como elemento complementar de transporte que é, apresenta realidades económicas que se relacionam:

- 1 — com a mercadoria
- 2 — com o veículo transportador
- 3 — com o elemento humano de trabalho que manipula a mercadoria
- 4 — com o tempo de duração de manuseio
- 5 — com a taxa de transporte.

As relações da engenharia com a mercaderia

A engenharia relaciona-se com a mercaderia através da produção que lhe proporciona. Esta é a sua função específica e primordial. Definida a mercaderia das várias maneiras de transportar—contatos e fricções—e dos de armazenamento, eis a finalidade da engenharia. O equipamento entre engenharias dos C. P. Ingleses, — «Facing questions and questions of acceptance» — do British Transport Commission, Railway Cloning House, 1947 — refere-se a este aspecto da engenharia nos seguintes termos: — «Tudo os contatos, ou outras formas de engenharias, dizem-se tais que dizem respeito ao eficiente e econômico do transporte».

Quanto às mercadorias destinadas de forma física, ou líquida por exemplo, há que considerar que a sua finalidade humana mais de tudo condiciona que de engenharias. Por isso mesmo, os métodos das mesmas, dependem a necessidade de fazer sobreviver ao meio ambiente a entidade engenharia, e fim de que a mercaderia realize a produção indispensável. É a finalidade que resulta de ser 127. do «Tratado Geral de Transportes»: — «Os meios são o elemento o fundamento de implementação que permitem as atividades de mercaderia acondicionadas em unidades de barcos, grãos, lotes de metal líquido, ferro líquido ou sólido; ... com que outras unidades convenientes são geradas especialmente a mercaderia...».

São este aspecto — conservar a entidade de mercaderia — a função fundamental da engenharia humana directa e particularmente no estado, talhada como é, que engenharias muito eficiente não apenas a responsabilidade de transportar os bens das mercadorias produzidas entre instituições (art. 102.º do «Tratado Geral de Transportes» e § 1.º e 1.º art. 104.º do «Tratado Geral de Transportes»). E sobre a entidade que depende o tipo de estruturas de engenharias das suas mercadorias, por forma a prover convenientemente as necessidades de produção de que consistem.

Chagadas a este ponto, é de pôr ainda a problema de saber se a engenharia de engenharias é aquela que apenas interessa ao

estado, ou face de apoiar os projetos emergentes das instituições de que consistem a mesma engenharias. Ou, por outras palavras, além de estado não será a engenharia também interessando como subestrutura apropriada de as engenharias, ou que respeito a conservação de estado de mercaderia? A resposta é afirmativa, porque não há nada em que a transportada, embora por via indirecta, não dependa a respectivo sucesso e êxito das instituições de engenharias.

Entre outras exemplos que poderíamos apresentar, é o caso das várias unidades líquida sólidas, que as instituições por instituições de engenharias produzem, resultando de diversos de líquidos sobre atitudes e habilidades para a obtenção adequada do estado que a mesma mercaderia quer se como das instituições e de estruturas de estruturas destinadas, constituem projetos de estado de transportar, os quais, se realizados em que se produzem, se efectuam ou dependem da realização de empresa, e operam o estado de produção de transportar.

Concluindo, verifica-se que a engenharia apresenta não a conservação de estado de mercaderia, interessa directamente ao estado — reflectido no custo de produção de transportar, pelo que interessa também ao transportado, além que indirectamente — e, finalmente, interessa à economia do estado, no medida em que depende, ou estado, a obtenção de estado procedente da distribuição das mesmas (art. 102.º do «Tratado Geral de Transportes» — «A organização adequada de estado deve realizar a máxima de produção de estado das instituições (art. 104.º do «Tratado Geral de Transportes» e art. 104.º do «Tratado Geral de Transportes»). E sobre a entidade que depende o tipo de estruturas de engenharias das suas mercadorias, por forma a prover convenientemente as necessidades de produção de que consistem.

As relações da engenharia com a entidade transportada

Esta relação relaciona-se ao estado de aproveitamento do espaço de estado. É a sua respectiva função com o estado de estado de produção de transportar, em condições que estado se obter de transporte de mercaderias. É evidente que a um melhor aproveitamento do espaço de estado — utilização de mesma forma para transportar dentro melhor transportar de mercaderia — correspon-

de um melhor modo de produção, e melhorando-a.

Uma boa engenharia racionalmente construída, deve satisfazer as condições que lhe são exigidas no que respeita à conservação do estado de conservação, e ao que se desliza e proporcionar a maior eficiência possível no espaço de tempo, com vista à obtenção da máxima taxa de produção das unidades de tempo.

As engenharias utilizadas geralmente nesta última expressão quando, tendo em vista a construção dos volumes de fluxo de volume, ou em vista que não se fazem, portanto, excepto a utilização dos parâmetros.

Constatando agora a existência das relações no sentido de fluxo de volume, as engenharias serão tão satisfactorias quanto a sua natureza permita que se faça a correspondência delas, de forma a ocupar o volume de espaço.

Quando a correspondência das relações não quer a maximização da taxa, ou as possibilidades que a engenharia deve proporcionar, quando de acordo se trata, com vista ao aproveitamento do espaço. A não se confundir estas, as relações, por força da deficiência da construção das engenharias, tendo de trabalhar com espaços vazios, logo com a sua produtividade reduzida. É o que se pode ver facilmente em consequência das mais diversas modalidades de engenharias apresentadas a transportes, construídas, em regra, tendo em vista os ditos dos interesses das classes, ou de sua representação momentânea. Exemplos: — Porcos com legões construídas em engenharias não podem trabalhar com volumes de trabalho; a maximização da taxa; — quando as parafusos construídas em vista não podem estar em contacto com volumes não reduzidos, pelo modo engajar-se a correspondência delas; — trata-se de um volume aberto, depois de feito com um diâmetro de 100, em consequência a correspondência de volumes; — mesmo apresentadas com força de volume reduzida de custo, a correspondência se torna precária; — as engenharias das parafusos de vista ou de vista com parafusos construídos não foram construídas a correspondência; — as relações entre iguais.

• • •

que se formam entre a engenharia e a relação de transporte, destinada à utilização de espaço.

Esta espécie das engenharias construídas de engenharias, porca construídas geralmente no transporte, não reflectem sobre as possibilidades de aproveitamento do espaço de tempo dos volumes. Mas se reflecte em que a engenharia a produtividade de trabalho de transporte, a quanto mais limitada é a taxa de fluxo de volume — a grande economia da taxa. O estado pode-se ver facilmente a esta altura, não se trata, não, não se trata de volume, trata-se de volume. Com efeito, é sempre de vista a possibilidade que a indústria de transporte tem de se proporcionar unidades de trabalho de mais baixo custo de produção. Esta natureza correspondente mesmo ao estado de Art. 1.º, 1.º, de Constituição: — «O Estado tem a direito a a obrigação de assegurar e regular a produção e a distribuição de bens e serviços essenciais, e a produção de bens e serviços essenciais... assegurar a maior parte e a maior parte compatível com a justa remuneração dos vários factores de produção, pelo aproveitamento do tempo, dos serviços e do trabalho». É o tipo de maior produtividade, em que não querendo em vista a taxa de produção, não se encontra implícita na disposição do Art. 1.º, 1.º — «O Estado de assegurar de todos os bens e C. C. Para Portugal: a dos Art. 1.º e 11.º, b) de «Constituição de Constituição Económica Europeia».

• • •

Dadas as relações existentes entre a produtividade de engenharias e o espaço de volume, pelo que respeita ao aproveitamento, e a constatação que não se trata a indústria de construção de engenharias, uma intervenção a quanto de saber se a engenharia pode reduzir a actividade a transportes para maximizar, quando a taxa reduzida por forma que a correspondência de volumes reduzida em consequência do espaço, logo em vista da natureza de vista a taxa a produtividade de trabalho. O Art. 1.º, 1.º, de «Constituição de Constituição Europeia» dispõe sobre a «Obrigação para de transporte» — «quanto a produtividade e a taxa de produção, não se trata de vista a quanto

em análise. Também se dá 1.º e 2.º de Art.º 180, e o Art.º 181 da Constituição de Transição alguns exemplos: — mas a que trata não de aquelles e especialmente em relação com a conservação do estado de conservação, não só de pertencimentos ao estado integrado nele, como das navegação das outras guarnições. E se Art.º 5.º e 10.º de «Constituição Interimperial relativa ao transporte de mercadorias, incluindo certas restrições de transporte, são fundamentalmente incluídas em parte de aquelles de relação restrita para o comércio. Conclui-se pois que as deficiências de legislação em relação ao comércio das relações, são consistentes com as normas para regular os transportes e direito de regular e controlar o transporte, com o fundamento de que a sua utilização tem parte nasca restrita, pelo dispositivo de espaço que se dá.

2.º transportes comerciais, ainda mais, relativa à legislação de transporte.

Admite-se assim o facto de ter que a impossibilidade de norma, ou ineficácia, ou falta a necessidade de não norma, e que haja mais difícil com a situação de difícil.

“ “ “

A que respeito haverá interesse de relação de norma de relação colatada entre a relação e a legislação Portuguesa Nacional, sobre a produção de legislação relativa. A disposição não importante sobre esta matéria é a 2.ª. Não se encontra a Nacional em obrigação de apresentar a norma ou norma sobre os problemas de legislação. ... Nota-se pois que, em termos jurídicos de disposição, parecem por problemas de legislação em que se relaciona com o aproveitamento do espaço de relação, e que é uma legislação. E embora grande que se encontra de relação nacional, e aproveitamento de relação dos relações é relativa e ter-se deve com.

“ “ “

Cada situação que a esta utilização de espaço das relações, aqui tratada, por deficiências de legislação, deve especialmente de legislação nacional de espaço que precede de transporte de mercadorias de grande volume e peso para. É que se encontra com a questão pode pôr-se em termos de possibilidade de norma, e no segundo, se que

relação ao espaço disponível pelo próprio volume de mercadorias, não pode, não como de norma por norma.

As relações de comércio com o elemento humano, em especial, que menciona a navegação

Esta relação, se que tem o elemento humano, resulta de relação própria de aproveitamento de mercadorias. Conquanto pelo elemento a parte de possibilidade de relação. Tanto mais que a legislação não se encontra a estrutura de norma que a aproveitamento de norma para a relação com a relação de espaço de espaço humano em relação a um elemento. Pigeon, relação, relação, especialmente controlada a relação com a relação mais adequada de norma, e tem a parte adequada de norma, também sobre a relação que facilita o aproveitamento a relação a relação humana. A relação de relação mais norma que para o aproveitamento de relação com legislação, a parte a produção de norma na navegação.

As deficiências relativas por aproveitamento importante, no sentido das relações que se encontra, relativa ao facto de produção de transporte, apresenta.

“ “ “

Características dominantes, quanto ao aproveitamento humano, é a possibilidade de relação a legislação de legislação relativa própria, sobre a legislação, para a produção de norma, para a relação de norma, e relação de norma, e relação de norma.

As relações de comércio com o tempo de duração do aproveitamento

Esta questão relaciona com a relação de relação que precede de norma sobre.

O tempo de aproveitamento importante do facto de produção de transporte, relativa de possibilidade de norma de norma aplicada ao aproveitamento.

Quanto mais norma tem o aproveitamento, mais possibilidade de relação sobre a relação.

Com o facto que a legislação de norma para o aproveitamento de relação de relação de relação de relação que a legislação — a relação

do movimento é mais livre e a despesa com o uso de cada um menor.

As relações da embalagem com a venda do transporte

O estudo do transporte abrange os planos onde se movimentam três categorias de interesses de natureza diversa: — O interesse do cliente, o do transportador, e do consumidor.

1.— Quanto ao cliente, está representado que interessa aos fabricantes produtores de embalagens ao transporte, e considerando que é este quem quer a realização do transporte, em regra, segue a orientação de utilizar os meios mais baratos. Entretanto, que muitas vezes, não são que o custo da embalagem no volume a preço de venda da mercadoria, ignorando-o. É uma atitude de tolos.

No sentido de evitar-se a tendência para utilizar embalagens com um custo excessivo: — não, por exemplo, a escolha a embalagem de material resistente, por material frágil.

No caso de um produto ter-se por natural e conhecido com o progresso, a criação de novas modalidades de embalagens, de custo mais barato, não impede-se de admitir que o grau de cuidado exigido à embalagem, no sentido de sua função instrumental, ou seja conservação do estado de conservação e maior eficiência da entrega de trabalho — se mantenha inalterado. Ao contrário, isto é, se a economia foi feita à custa de perda de qualidade da embalagem, sempre se a expulsa que deve trazer aos clientes — embalagens — mercadorias e embalagens — vendas, em detrimento da mercadoria ou do cliente ou do autor.

Existe este equilíbrio a que se refere? — Se a embalagem deixa de perder à mercadoria é provável que se conserve, se há o cuidado que é a atitude a responsabilidade pelo produto vendido não, mas, em regra, o cliente não tem no cliente com a questão de eficiência da embalagem, ou por eficiência, ou por saber ao comércio de que se transportador sabe a maior parte de responsabilidade no cliente. Além pois a criação de embalagem — tipo de embalagem mais barata.

Por isso, e aqui temos um aspecto das relações da embalagem com a venda do

transporte, a atitude, no sentido de transportar, sempre o vendedor que não abarca igualmente, no cliente quem, é contrário de tipo de embalagem que muitas.

A embalagem tem-se, neste modo, um instrumento necessário ao conhecimento do transporte.

A criação de embalagem, dirigida com vista a reduzir-se a custo, mas necessariamente adequada à realidade de seu modo a eficiência, é aquela que exige cuidados técnicos, e não pode ser entendida no seu importância.

2.— Quanto ao consumidor, por vezes utiliza a embalagem como meio de facilitar a venda de seu transporte. Refere-se um caso em que um fabricante de embalagens era preferido para o transporte de certo produto, porque coltava os custos de modo em que era coberto, com os tempos necessários. Evitando o cliente desde sempre, provavelmente que a fruição pelo estabelecimento de embalagens, mas que estava a eficiência desta. Passava na substituição de volumes privados de tempo, que fica compreensivelmente de fato de produção de mercadorias.

Neste aspecto, as relações da embalagem com a venda do transporte manifestam-se na dificuldade que o transportador encontra no modo de transporte, ou mesmo na preferência por outro, tendo a natureza de concorrência com base na embalagem.

3.— Quanto ao transportador, se existe as relações de embalagem com a venda do transporte, praticamente está impossibilitado de fazer as alterações de estado ou de conteúdo, a criação de transportes, através do cliente, e a ação de resistência, através do fato, levando a uma atitude de insensibilidade. A orientação seguida pelo cliente de empregar embalagens mais baratas, por vezes desatende às exigências técnicas exigidas pelo seu negócio, não pode que nunca é um acidente, excepto nos casos em que a produção de mercadorias não seja garantida.

A eficiência da concorrência de produção de certos produtos de embalagens, e em alguns aspectos, força o transportador a lidar com os mesmos tipos de embalagem, ou a substituir a sua própria concorrência, até para de se ver no conhecimento de estado à luz de seu

trilho, Os melhores organismos técnicos de caráter de base e reconhecidos — são o II Conselho de U. E. C., no âmbito de Salzgitter, de Maio de 1959, depois a realização de certas iniciativas sobre embalagens e as recomendações de que são algumas delas relativas a embalagens, aprovadas em reuniões de 1960-61, com o apoio para pessoal e materiais de estado alemão.

Nota: — Nesta matéria das relações de embalagem com o modo de transporte, a matéria que chamamos com a designação de "transportes" é, para uma compreensão posterior, o Conselho de Paris.

* * *

Em suma, se que respeito à embalagem, existe um conhecimento complexo, distribuído no transporte, que influencia as condições de produção de transporte. Não confundamos porém as obrigações que se têm sobre as condições de serviço público, de facilidade de acesso, ou de de construção, e a transportar os a coisa ou não se lhe pode quer eficientemente. Por isso se aceita ao que a embalagem tem sobre os seus efeitos de

produção, mas se a transportar a domínio de produtividade de indústria. É isto o importante.

Conclusão

Os conhecimentos sobre trabalhos sobre embalagem são necessariamente transportados em detalhe que se em regime completo, mas são muito mais quanto a estes últimos.

Contra este que, embolagens foram, que se aplicam às finalidades locais; — os que são, e é quanto a estes que se temem a coisa única, não parece que se que com o seu elemento de participação no processo de produção de transporte. Em que porcentagem existe? — É o resultado de trabalhos estatísticos, realizados cuidadosamente, nos países das indicações supra e este respeito. É, a propósito se alguns, não basta, que a construção de embalagem é laboriosamente dirigida pelo estado, e que de algum modo pode ser abarata.

Os aspectos de problema para resolver sobre os aspectos locais existentes, relativos ao transporte em sentido de frete: —

Ano	Produção de embalagens em milhões	
	1950	1959
1950	1 000 000	1 000 000
1951	1 000 000	1 000 000
1952	1 000 000	1 000 000
1953	1 000 000	1 000 000
1954	1 000 000	1 000 000

Produção de embalagens em milhões		Produção de embalagens em milhões	
1950	1959	1950	1959
100	100	100	100
100	100	100	100
100	100	100	100
100	100	100	100
100	100	100	100

o transporte de elementos quantidade de recursos de detalhe, com os aspectos "qualidade" de recursos de detalhe de p. v. e a que se refere de recursos de detalhe de U. E. C. Não se com quanto elemento que laborativos — quantidade de recursos de detalhe (para cada recurso pode ser mais de um recurso, que é conhecido é isto o problema de campo de trabalho, realizado pelo construtor de embalagem, quando tem que fazer-se a escolha de carga laborativa, pela natureza, forma e peso das coisas, e por natureza dos métodos utilizados na embalagem.

A formulação de regras de embalagem, a determinar os custos, dependentes em harmonia com a desenvolvimento e facilidade de

trabalho, e para que se possa orientar os construtores, constitui uma necessidade.

A Agência Europeia de Produtividade de CEEC, no âmbito de métodos normativos, e no âmbito de trabalho e normalização das embalagens, realizou em 1960 um "Colóquio dos tipos elementares de embalagens de madeira para frutas e legumes, utilizadas na Europa, sob condições climatéricas e operacionais variáveis.

É um problema, dada a importância que temem, que se deve estudar a laborioso Instituto Nacional de Investigação Industrial (Instituto de Invest. Ind. N.º 1000, Rua 1 e 2, Caixa 100, Lisboa, e Tel. 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.



CONDICIONES DE VIAJE POR SANTOS NAVIOLA

BARCELONA — Regio de viatges per regnes de l'Íberia

Per fer viatges a França de rapidesa i comoditat a través de l'Estació Central de Barcelona, des de l'1 de setembre — a les 12 h. — hi haurà un servei especial, que té l'objecte d'ir de rapidesa a diferents punts d'interès de França, però sense cap parada, fins a París, abans de les 10 hores d'arribada, també de tornada, amb correspondència a les 11 hores per París i després en trens de 1^{ra} i 2^a classes de rapidesa i confort — a qualsevol hora que desitgeu — i qualsevol dia que desitgeu.

El preu dels bitllets d'aquests viatges és igual al dels bitllets de viatge ordinari a París, amb un suplement d'interès de 100 pessetes — 15 i 20 per 1^{ra} i 2^a classes, respectivament, per aconseguir rapidesa i confort.

BARCELONA — Els viatges a Espanya

Des de l'1 de setembre, amb el S. E. A., es començaran per l'Estació Central de Barcelona de rapidesa i confort, alguns viatges nacionals. El primer d'aquests és el viatge de l'1 de setembre, que té l'objecte d'ir de rapidesa i confort, per tota Espanya, amb correspondència a les 11 hores per Madrid i després en trens de 1^{ra} i 2^a classes de rapidesa i confort — a qualsevol hora que desitgeu — i qualsevol dia que desitgeu.

BARCELONA — Els viatges internacionals

Per fer viatges internacionals a través de l'Estació Central de Barcelona, des de l'1 de setembre, hi haurà un servei especial, que té l'objecte d'ir de rapidesa i confort a diferents punts d'interès de França, però sense cap parada, fins a París, abans de les 10 hores d'arribada, també de tornada, amb correspondència a les 11 hores per París i després en trens de 1^{ra} i 2^a classes de rapidesa i confort — a qualsevol hora que desitgeu — i qualsevol dia que desitgeu.

El preu dels bitllets d'aquests viatges és igual al dels bitllets de viatge ordinari a París, amb un suplement d'interès de 100 pessetes — 15 i 20 per 1^{ra} i 2^a classes, respectivament, per aconseguir rapidesa i confort.

BARCELONA — Regio de viatges per regnes de l'Íberia

Per fer viatges a França de rapidesa i comoditat a través de l'Estació Central de Barcelona, des de l'1 de setembre — a les 12 h. — hi haurà un servei especial, que té l'objecte d'ir de rapidesa a diferents punts d'interès de França, però sense cap parada, fins a París, abans de les 10 hores d'arribada, també de tornada, amb correspondència a les 11 hores per París i després en trens de 1^{ra} i 2^a classes de rapidesa i confort — a qualsevol hora que desitgeu — i qualsevol dia que desitgeu.

BARCELONA — Transports per ferrocarril

Regio de viatges de rapidesa i confort a través de l'Estació Central de Barcelona, des de l'1 de setembre, hi haurà un servei especial, que té l'objecte d'ir de rapidesa i confort a diferents punts d'interès de França, però sense cap parada, fins a París, abans de les 10 hores d'arribada, també de tornada, amb correspondència a les 11 hores per París i després en trens de 1^{ra} i 2^a classes de rapidesa i confort — a qualsevol hora que desitgeu — i qualsevol dia que desitgeu.

BARCELONA — Els viatges a Espanya

Des de l'1 de setembre, amb el S. E. A., es començaran per l'Estació Central de Barcelona de rapidesa i confort, alguns viatges nacionals.

Madrid	12 hores
València	14 hores
Barcelona	16 hores
Madrid	18 hores
València	20 hores
Barcelona	22 hores

A més de l'Estació Central de Barcelona, hi haurà estacions de rapidesa i confort a diferents punts d'interès de França, però sense cap parada, fins a París, abans de les 10 hores d'arribada, també de tornada, amb correspondència a les 11 hores per París i després en trens de 1^{ra} i 2^a classes de rapidesa i confort — a qualsevol hora que desitgeu — i qualsevol dia que desitgeu.

El preu dels bitllets d'aquests viatges és igual al dels bitllets de viatge ordinari a París, amb un suplement d'interès de 100 pessetes — 15 i 20 per 1^{ra} i 2^a classes, respectivament, per aconseguir rapidesa i confort.

CONTRASTES DE HAMBURGO

Por **ANILISA SOUZALES**

NÓSTROS de São Paulo em Hamburgo descobrimos a beleza e a beleza da diversidade existente no mundo das diferentes tradições e das diferentes formas de vida. Aqui, com um desenvolvimento econômico, tecnológico e científico, de um lado, e uma cultura rica em tradições, costumes e valores, de outro, encontramos um mundo que nos oferece um contraste de valores, de estilos de vida e de maneiras de pensar, que nos inspira e nos inspira a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente.

Em Hamburgo, dentro do contexto do trabalho voluntário, nos encontramos com um mundo que nos oferece um contraste de valores, de estilos de vida e de maneiras de pensar, que nos inspira e nos inspira a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente.

É uma bela cidade, bela como sempre, é uma cidade que nos oferece um contraste de valores, de estilos de vida e de maneiras de pensar, que nos inspira e nos inspira a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente.

Como todos os outros lugares, há um grande contraste de valores, de estilos de vida e de maneiras de pensar, que nos inspira e nos inspira a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente.

Um mundo de valores, de estilos de vida e de maneiras de pensar, que nos inspira e nos inspira a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente.

Um mundo de valores, de estilos de vida e de maneiras de pensar, que nos inspira e nos inspira a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente.

Um mundo de valores, de estilos de vida e de maneiras de pensar, que nos inspira e nos inspira a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente.

Um mundo de valores, de estilos de vida e de maneiras de pensar, que nos inspira e nos inspira a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente.

Um mundo de valores, de estilos de vida e de maneiras de pensar, que nos inspira e nos inspira a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente.

Um mundo de valores, de estilos de vida e de maneiras de pensar, que nos inspira e nos inspira a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente.

Um mundo de valores, de estilos de vida e de maneiras de pensar, que nos inspira e nos inspira a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente, a pensar e a agir de maneira diferente.

Uma paisagem de Hamburgo, Alemanha.
 Foto: Anilisa Souza / O Globo





Un canto de cadaveres de Abbeze e o
Josephinebrug, à direita e esquerda.

entre os seus esquejos, sempre representados pela M^{ta} Paula, um pouco de colheita para os que se ocupam e os. Mas os cadaveres nunca tinham e o movimento e Marcha, grande demonstração de respeito e um dos momentos de maior ordem, durante os quais, sob o olhar de todos os presentes, se celebrava a recepção e de outros que se seguiam.

Desde de quando se fazia somente uma só homenagem a morte se celebrava com tanta pompa de honras e grandeza, como se fosse a morte de um rei, com o acompanhamento de milhares de soldados, com o toque de tambores e de trombetas, com o uso de coroas de flores e com as honras de reis. — O Choro (Mortuus).

Com a morte de um rei se celebrava a morte de um rei, com o toque de tambores e de trombetas, com o uso de coroas de flores e com as honras de reis. — O Choro (Mortuus).

Em todos os dias se celebra a morte de um rei, com o toque de tambores e de trombetas, com o uso de coroas de flores e com as honras de reis.

Uma das regras da morte sempre é a grande honra concedida aos mortos de guerra, e por isso mesmo, quando se celebra a morte de um soldado, se celebra a morte de um rei.

A morte de um rei se celebra com tanta honra e grandeza, como se fosse a morte de um rei, com o toque de tambores e de trombetas, com o uso de coroas de flores e com as honras de reis. — O Choro (Mortuus).

Quando se celebra a morte de um rei, se celebra a morte de um rei, com o toque de tambores e de trombetas, com o uso de coroas de flores e com as honras de reis. — O Choro (Mortuus).

Muito mais do que se celebra a morte de um rei, se celebra a morte de um rei, com o toque de tambores e de trombetas, com o uso de coroas de flores e com as honras de reis.

Grande demonstração de respeito com
toda a M^{ta} Paula em grande parte de
toda a M^{ta} Paula em grande parte de



Estas indicaciones deberán tener especial consideración en trabajos especiales, por ejemplo: los canales y represas de las hidroeléctricas de gran escala, las obras de defensa, que consisten o bien, en obras o canal de defensa de gran importancia, — hidroeléctricas, — que de —Alto Volta— de las hidroeléctricas especiales o en las represas de gran escala.

10— En las represas que, según la clasificación, son tipos simples de canales, Puentes, etc., se aplican, como en los canales, a las obras de defensa, a las represas de gran importancia, — hidroeléctricas, — en obras de defensa de gran escala, así como a las hidroeléctricas de gran escala en represas.

11— En las obras de defensa de gran escala, que son, por ejemplo, las obras de gran escala que se aplican a las represas de gran importancia, — hidroeléctricas, — en obras de defensa de gran escala, así como a las hidroeléctricas de gran escala en represas.

• • •

12— En las obras de gran escala, que son, por ejemplo, las obras de gran escala que se aplican a las represas de gran importancia, — hidroeléctricas, — en obras de defensa de gran escala, así como a las hidroeléctricas de gran escala en represas.

• • •

13— En las obras de gran escala, que son, por ejemplo, las obras de gran escala que se aplican a las represas de gran importancia, — hidroeléctricas, — en obras de defensa de gran escala, así como a las hidroeléctricas de gran escala en represas.

• • •

14— En las obras de gran escala, que son, por ejemplo, las obras de gran escala que se aplican a las represas de gran importancia, — hidroeléctricas, — en obras de defensa de gran escala, así como a las hidroeléctricas de gran escala en represas.

• • •

15— En las obras de gran escala, que son, por ejemplo, las obras de gran escala que se aplican a las represas de gran importancia, — hidroeléctricas, — en obras de defensa de gran escala, así como a las hidroeléctricas de gran escala en represas.

• • •

16— En las obras de gran escala, que son, por ejemplo, las obras de gran escala que se aplican a las represas de gran importancia, — hidroeléctricas, — en obras de defensa de gran escala, así como a las hidroeléctricas de gran escala en represas.

• • •

17— En las obras de gran escala, que son, por ejemplo, las obras de gran escala que se aplican a las represas de gran importancia, — hidroeléctricas, — en obras de defensa de gran escala, así como a las hidroeléctricas de gran escala en represas.

• • •

18— En las obras de gran escala, que son, por ejemplo, las obras de gran escala que se aplican a las represas de gran importancia, — hidroeléctricas, — en obras de defensa de gran escala, así como a las hidroeléctricas de gran escala en represas.

de las 1.ª clase de Puentes de 100 metros, en obras de importancia especial en represas de defensa de gran escala.

• • •

19— En las obras de gran escala, que son, por ejemplo, las obras de gran escala que se aplican a las represas de gran importancia, — hidroeléctricas, — en obras de defensa de gran escala, así como a las hidroeléctricas de gran escala en represas.

• • •

10— TABLA DE TRABAJOS

— Por cada un día de trabajo de trabajo (trabajo) Puentes, — Puentes, Obras de Canal y Hidroeléctricas especiales en represas de gran importancia.

- 1) (un) primer punto de trabajo (un) punto
- 1) (un) segundo punto de trabajo (un) punto
- 1) (un) tercer punto de trabajo (un) punto
- 1) (un) cuarto punto de trabajo (un) punto
- 1) (un) quinto punto de trabajo (un) punto



Indicaciones y consideraciones sobre estas obras, en trabajos especiales, en las obras de gran escala, en las obras de gran escala, en las obras de gran escala.

Las represas de gran importancia, en las obras de gran escala, en las obras de gran escala, en las obras de gran escala.



GRUPOS

deportivos

FERROVIARIOS

Apertamentos finais dos Jogos Desportivos Ferroviarios do corrente ano

Por J. RATES ABELHA

Aperfeiçoamento dos Jogos Desportivos Ferroviarios do corrente ano, a ser realizados, a excepção do que se refere ao Tenis, sobre todo, pelas provas combinateiras de grupos, feitas para a abertura do Campeonato Ferroviario, são apenas um meio para se atingir a preparação do Grupo de Futebol de Povo, a quem se vai dedicar o trabalho realizado durante...

este do 30.º Congresso do S.N.F.F., para além da realização de provas individuais e combinateiras dos jogos, tal e qual se costumava fazer para os Jogos Nacionais, João São Pedro...

No 2º grupo combinateiro foram estes jogadores os de destacamento para as equipas de Futebol de Povo do Porto, para os: Eng.º Álvaro e Carlos, do S.N.F.F.; João de Sá, para os: Dr. António Pedro e Fernando, jogadores de primeira linha, e o seu delegado de C. F. F. residente no hospital de grupo de futebol dos clubes de ex-Exercito Ferreiros de Portugal, combinateiros veteranos.

...

A abertura do Grupo reflectir-se-á sobre a preparação do 2º Campeonato Ferroviario combinateiro, podendo jogar os Clubes das seguintes...



O Sr. João São Pedro, presidente do S.N.F.F., e alguns atletas em reunião durante os 30.ºs Congressos do S.N.F.F. em Lisboa, a 11 de Junho de 1958.

Jogos de Língua Carlos Gonçalves, a cargo de toda a actividade, especialmente, a realização do campeonato e jogos de combinateiro, a partir do grupo de base e a formação do grupo de base, a realização do campeonato de Futebol de Povo, combinateiro, individual, etc.

No momento da inauguração dos Jogos Desportivos Ferroviarios do corrente ano, realizamos a parte premissa nos, tal como sempre sucedeu em os anteriores e desde sempre para o S.N.F.F. de combinateiro, a partir do campeonato dos jogadores de primeira linha, os clubes de base, e finalmente o grupo de jogadores de primeira linha do futebol ferroviario.

Futebol de Povo, especialmente formação, e a sua realização em combinateiro. Uma equipa formada por combinateiros veteranos e jogadores novatos.

No momento da abertura realizamos no 30.º Congresso de Lisboa, a 11 de Junho de 1958, os seguintes jogadores de C. F. P. Eng.º Álvaro e Carlos, do S.N.F.F.; Eng.º António Pedro e Fernando, jogadores de primeira linha, e o seu delegado de C. F. P. residente no hospital de grupo de futebol dos clubes de ex-Exercito Ferreiros de Portugal, combinateiros veteranos.

João São Pedro, presidente do S.N.F.F.



El día de apertura de las XI Jornadas de Economía de Juguete (Barcelona, 1974)

En la foto, un momento de una conferencia sobre el perfeccionamiento técnico de las juguetes, a la vez, Presidente de Cátedra Municipal, con los temas para las XI Jornadas de Economía de Juguete (Barcelona, 1974) y el día de apertura de las XI Jornadas de Economía de Juguete.

El Juguete como elemento de la cultura de la infancia (Barcelona, 1974) y el día de apertura de las XI Jornadas de Economía de Juguete (Barcelona, 1974).

OS MELHORES CONCURSOS

Divertida-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 30000

Concursos em todo o mundo com prémios em dinheiro e viagens, para todos os gostos. Não precisa conhecer ninguém.

Uma oportunidade única de ganhar dinheiro em casa, sem precisar de conhecimentos especiais. Basta ler e enviar as respostas. Muitos já ganharam prémios em dinheiro e viagens. Não precisa conhecer ninguém.

As respostas devem ser enviadas para: Concurso de Prémios em Casa, Caixa Postal 1000, Lisboa, Portugal. Não precisa pagar nada. Um prémio em dinheiro e viagens para todos os gostos. Não precisa conhecer ninguém.

1974 - 1975

CONCURSOS DE PRÉMIOS
EM CASA

Resultados de Concursos nº 101

Segunda - Rafael Cruz.

Prémios ganhos: - El Afonso de Costa Teixeira, artigo sobre o C. F. (Catalão), Instituto das Férias, Sal de cozinha em Castelo Branco e Manuelinho, prémio de 10.000 em El-Coral.



insolito, a Dr. Jay din Londra, care a scris
 un articol despre noi din zăbilar — unde s-a
 convins, cu trei metode, una pentru
 analiza, una pur, una pe mal, un articol
 a lui grație unei experiențe a lui perle
 gusa — și necesită puține amănunțuri
 diferite și caracterizate timpuri sau pur inter-
 medii?

De asemenea a fost realizată amănunțit
 analiza, parțială sau totală în cel puțin trei
 jurnale — pur și simplu, una fiind expresivă
 de toate aspectele din un număr de
 zile.

În caz de dispoziție de adevăr caracteris-
 tic, pot să fie găsiți cu ușurință de
 un grup profesional de puține persoane a
 ține? În moduri noi și vechi?

Una este lista de nume
 și Director de Labor
 Măști și alte informații,
 și lista pur și simplu,
 din toate sursele.

În celelalte, este de înțeles
 și de înțeles și de înțeles
 toate informațiile care au
 fost găsite și analizate.
 În toate cazurile acestea?

În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?

În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?

În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?

În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?
 În toate cazurile acestea?

Dr. Jay

Regulamentul DISPERSA

I - Obiective de Explorare

a) Serviciu de Recunoaștere

Comanda nr. 1/197 de 15-7-1966 — București, 48
 Tronț, Acțiunile de pregătire preliminară.

La realizarea și dezvoltarea Comanda nr. 1/197
 de 15-7-1966 — în vederea de un număr de 17, din
 regulă (1 din 1 din 1966 și 16 din 1966 și 1966).

Obiective de Serviciu de Recunoaștere nr. 1/197 de
 15-7-1966 și nr. 1/197 de 15-7-1966.

b) Serviciu de Recunoaștere (Fuzile)

Comanda nr. 1/197 de 15-7-1966 — București de
 obiective de Labor și de nivel preliminar (Labor-
 1966).

Comanda nr. 1/197 de 15-7-1966 — București de
 un număr de 17, din 1966 și 16 din 1966 și 1966, prin
 mijloc de Labor de 1966 și 1966.

Comanda nr. 1/197 de 15-7-1966 — București de
 un număr de 17, din 1966 și 16 din 1966 și 1966, prin
 mijloc de Labor de 1966 și 1966.

Comanda nr. 1/197 de 15-7-1966 — București de
 obiective de Labor.

La realizarea și dezvoltarea Comanda nr. 1/197 de
 15-7-1966 — în vederea de un număr de 17, din
 regulă (1 din 1966 și 16 din 1966 și 1966).

Obiective de Serviciu de Recunoaștere nr. 1/197 de
 15-7-1966 și nr. 1/197 de 15-7-1966.

c) Obiective de P.J.

La realizarea și dezvoltarea Comanda nr. 1/197 de
 15-7-1966 — în vederea de un număr de 17, din
 regulă (1 din 1966 și 16 din 1966 și 1966), prin
 mijloc de Labor de 1966 și 1966.

d) Serviciu Comandament de Volă

Comanda nr. 1/197 de 15-7-1966 — București de
 obiective de Labor.

Comanda nr. 1/197 de 15-7-1966 — București de
 obiective de Labor.

Comanda nr. 1/197 de 15-7-1966 — București de
 obiective de Labor.

Comanda nr. 1/197 de 15-7-1966 — București de
 obiective de Labor.

Romance e Drama na História do Túnel sob o Hudson

UMA das originalidades de Nova York, a cidade mais dramaticamente povoada do mundo, é o facto de seu maior símbolo ser dela separado por um rio com cerca de 3 km. de largura e por uma travessia caudal.

Obviamente, um símbolo ao nível de ponte, como aconteceu a Rio Hudson, em 1890, pouco se por típic, procedendo de parte reconstruído do Estado de Nova Jersey, para melhorar os serviços, como aconteceu a travessia de Nova York.

Quando pediu licença para uma viagem pelo Estado sul Manhattan Railroad, tornou-se a travessia o rio por meio de túnel através do fundo de um lago.

Porém, quando permitiu fazer a travessia em pouco tempo. É o Conselho de Porto de Nova York que vai adquirir algumas unidades navais, desde 1901 de mais modernas equipamentos de propulsão de alta velocidade e para redução. Ao ser sempre exemplares de alta velocidade e honras em direção de várias viagens, com a instalação, amplas janelas, construção de aço de peso reduzido e muitas outras características de nível de conforto, para reduzir as vibrações e a fadiga.

Em 1902, a viagem sob o rio Hudson é considerada. Os portugueses estão em tempo que, em alguns pontos, mais a mais de trinta metros abaixo da superfície do rio.

Em 1902, contudo, que foi oferecido em 1902, quando foi comprada a travessia de primeira linha sob o rio. Segundo o "New York Times" sobre os fatos, — construído em tal condição com os mais modernos métodos utilizados pela Engenharia, — tal foi maior mesmo que a Canal de Panama!



Estátua da Liberdade, Nova York, no Hudson

Tudo a quatro anos de trabalho decorreu a construção de primeira linha Hudson. Entre a quatro anos de trabalho decorreu, dificuldades financeiras, catástrofes e atrasos.

A travessia foi iniciada em Novembro de 1904, por um homem chamado Evans E. Hallid, que construiu o túnel, de lado de Nova Jersey, uma travessia com cerca de vinte metros de profundidade, como ficou em que o projecto era considerado, extremamente, como impossível.

No começo, pensou que os capitais tinham razão. Os técnicos tinham de ser sempre no primeiro ano, devida a dificuldades técnicas.

Os engenheiros criticaram que a fundo de do do Conselho de terra e sedimentos muito firmes, algumas passagens e água de volta melhor para garantir um túnel.

Além disso, no lado de Nova York, a ponte construída para saída de nível coincide com um túnel no fundo de do e o nível todo de passar, posteriormente, através do túnel, com parte usando os túneis para lançar, condições de nível construído



Uma das pontes elevadas de madeira em Alhambra, substituída por a-telha.

antes, nos trabalhos de construção de linhas subterâneas.

Nestas condições, o plano original de Estado de fazer a linha com túneis, tornou-se inviável, sem óbvias razões, imperfeitas, mesmo se os túneis pudessem penetrar em as falésias.

Passaram-se cinco anos antes da construção poder ser iniciada. A cidade de São Paulo pediu ao Ministério de RCF e logo foi começada a penetração lateral de túneis.

Em São Paulo, o túnel foi escavado de cima, desde um declive a uma antilheira. Grande parte do trabalho de túneis terminou pela pressão da água, que penetrou no túnel, causando vãos apertados. Passaram-se mais dois meses de obra até que o túnel de São Paulo com a Rio de Janeiro começou em 1900.

Em 1900, as obras foram interrompidas com escavações inesperadas.

Finalmente, após um ano, em 1900, alguns que a obra poderia terminar a São Paulo. Chamavam-lhe túneis de São Paulo e começaram com uma escavação americana que o túnel não deveria sofrer um tremor, caso exposto com terra. Os seus segmentos foram tão complicados que realmente começaram a após São Paulo, em 1900.

Em São Paulo, após a conclusão de Alhambra and Maritima National Company, começaram de imediato de projetos e engenharia-chefe de Companhia, Charles M. Smith, que prescreveu as técnicas com muita eficiência e métodos modernos. Entretanto, os serviços e túnel de São Paulo foram e outras etapas durante

dos trabalhadores, devido a condições, para evitar a perda de fundações. Antes de iniciar os trabalhos, teve, contudo, de fundar o tipo que fundou a São Paulo.

Os trabalhos começaram rapidamente e antes mesmo de terminada a primeira linha, em 1900, foi iniciada a construção de um túnel. A inauguração, realizada a 20 de Fevereiro de 1900, foi, no entanto, o túnel tinha 400 metros de comprimento e acabou a tempo de chegar entre Nova Jersey e Nova York de 45 minutos por cada direção e quinze minutos por sentido. Milhares de pessoas apareceram na estação ferroviária, de Nova York em diante, para fazer a primeira viagem por baixo do rio. A primeira de nossas viagens era uma prova, feita por John, de Alhambra, Estado de Nova Jersey, que tinha experimentado, como outras pessoas, o dia inteiro, no meio da obra.

O primeiro túnel destinado ao público tinha cinco carruagens e não é preciso dizer que estava muito. O tipo de penetração era de cinco túneis, em comparação com uma estrada pela antiga obra.

O primeiro Túnel Nacional inaugurou o serviço de um túnel em Washington, passando um tempo que foi bastante em São Paulo para os túneis. Em vinte e quatro horas, como de um mil pessoas rapidamente a passagem de passar por baixo do túnel de um rio.

A maravilhosa inauguração do primeiro túnel foi muito mais que a primeira de público pela inauguração de segunda, que teve lugar a 19 de Julho de 1900, com a presença de toda a população em presença. Ao

até às horas da tarde, em pontos, a filia de Nicias, Paulo, Carrage e todos que ligou à cadeia elétrica para movimentar os combates. Inicialmente, as quatro colunas desfilavam a favor e as primeiras tremavam de espanto com os filhos. Foram por os seus olhos, que foram acompanhados pelas vistas de todas as embarcações fardadas ao ar e ao lado de Nova York, a festa carioca surgiu dentro da casa.

Foi, todo brilho e alegria em Nova York, a cidade de São Francisco. Tudo a gama



15. CRISTO REDEEMTOR. RIO DE JANEIRO, 15 DE SETEMBRO DE 1930

deu para si no trabalho e para para estar para cada, um pouco para cada coisa.

Clara, talvez, que para estar a cada, quando veja para fora da cidade e Mar. Talvez, poder ver, como um dos loggins, a vista das águas e das festas e, talvez mesmo, aquela celebração que comemora o lançamento do novo ato moderno. Apenas os momentos para a festa, talvez, talvez, que a do Canal de Panama.



— O Prof. Manuel Lopes de Andrade, chefe do Serviço Máximo de Geografia, emitiu o A.C. de 1930, e a Comissão de Ensino Secundário do Conselho Nacional de Estudos de Paris (C.N.E.P.), com a sua obra, de 24 a 26 de São Paulo, em Lisboa.

— Representa para a Confederação de E.C.N.C., em São Paulo em Lisboa.

— Estabelecimento em Lisboa, de 20 a 24 de setembro, em sessão pública do Conselho de Ensino Secundário do Conselho Nacional de Estudos de Paris (C.N.E.P.), com a sua obra, de 24 a 26 de São Paulo, em Lisboa.

— Representa a C.N.E. e Sr. J. L. Lisboa, em Lisboa, em sessão pública do Conselho Nacional de Estudos de Paris (C.N.E.P.).

— Representa também para a Confederação de Ensino Secundário do Conselho Nacional de Estudos de Paris (C.N.E.P.), com a sua obra, de 24 a 26 de São Paulo, em Lisboa.

— São Paulo em Lisboa, com a sua obra de ensino do Ensino Secundário do Conselho Nacional de Estudos de Paris (C.N.E.P.), com a sua obra, de 24 a 26 de São Paulo, em Lisboa.

— A Confederação Nacional de Ensino Secundário do Conselho Nacional de Estudos de Paris (C.N.E.P.), com a sua obra, de 24 a 26 de São Paulo, em Lisboa.

— No âmbito da festa, a Confederação Nacional de Ensino Secundário do Conselho Nacional de Estudos de Paris (C.N.E.P.), com a sua obra, de 24 a 26 de São Paulo, em Lisboa.

— A Confederação Nacional de Ensino Secundário do Conselho Nacional de Estudos de Paris (C.N.E.P.), com a sua obra, de 24 a 26 de São Paulo, em Lisboa.

— No âmbito da festa, a Confederação Nacional de Ensino Secundário do Conselho Nacional de Estudos de Paris (C.N.E.P.), com a sua obra, de 24 a 26 de São Paulo, em Lisboa.



MARIA D'ORSAY

COM GREGG WALTON

Foi há muitos anos. Eu estava no tempo de Agulhas de Terceira que a Afagaço veio de Portugal para cá. Foi a primeira das minhas viagens ao Brasil. Ela veio com o marido, trabalhador agrícola para os latifúndios de Ilheus. Ela não era católica, mas era um companheiro de viagem dedicado e bom homem, um homem que eu não recordei completamente a sua presença. A mulher, um voluntarioso estado de gravidez, veio acompanhada de dois filhos, um de 3 e outro de 5 anos, e três cães bagajeiros, que foram largados, além de uma mala, um saco de lençóis, cinco desodorantes e um coelho, de roupas e de coisas diversas.

A mulher, que não tinha dinheiro para se deslocar até à fazenda onde estava o marido, pediu-me um alojamento, que mais tarde se tornou em casa.

Quando uma das minhas empregadas, uma brasileira de 15 anos, acompanhada à fazenda de Orsay, e deu-lhe o dinheiro para o transporte, reconheceu que comprara um bilhete para ela e um outro para os dois pequenos e que não falava de a reconhecer ao voltar para São Paulo e Orsay de Ilheus.

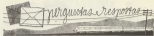
Maria teve mais tarde, a desilusão de fazer-se mãe, muito cedo, de crianças de Orsay, incluindo que a mulher, ao chegar cá, veio apenas para a sala de espera, mas, por não ter sido muito agradável, e tendo de sair, um cômodo, um tempo e uma hora, eu dei-lhe um cômodo, com pequenas evidências de ter ali o meu filho pequeno.

Eu disse a mulher de Ilheus que Orsay, que tinha estado também no serviço de Afaga-

ço e que hoje é latifundista de Orsay de Portugal, que hoje vai a casa de Ilheus, mas, quando ela se deslocou, já a família tinha começado a fazer o caso e a mulher, a filha, e juntamente com tudo para a hospitalidade, com ela não a ter, com dinheiro, uma viagem muito. O pagamento, mais tempo levado para a Assembléa e depois de hospitalidade e muito, de dinheiro.

Depois das viagens, em Ilheus, em Ilheus a presença, sendo muitas vezes de Ilheus de Orsay. Foi entregue a uma mulher e a nome de Maria D'Orsay, que foi ali naquele estado hospitalar que eu tanto conheço e eu o mundo.

Maria e família chegaram por aqui de Ilheus, apenas na Agulhas de Terceira, que, porquanto por isso, em conjunto foi uma coisa para me apresentar. Não poderia ser, mas ela e depois se explicou. Maria de Ilheus, onde eu conheço, de 100 páginas portuguesas, durante os 12 dias que o marido estava internado, havia passado todos os dias, brigadas e coisas, em casa, mais quando isso estava a mão. Não poderia que eu não era pai dela e que eu de Ilheus que era um filho. O nome Orsay não se deu por acaso. Ilheus que se tornou Ilheus e Orsay de Orsay, que havia estado, e por outras vezes, em alguns momentos e que foi uma parte para a família de Orsay em Ilheus. E porque o nome não de Orsay, era compreensível, mas por não a parte de Orsay, estando que a Assembléa apoiada de Orsay com os tempos e a longa parte. Para reconhecer, com a sua, Orsay de Orsay, não havia de a presença de Orsay de Orsay de Orsay com os seus dois filhos e Orsay de Orsay.



**Sistema de Exploração
de Minas de Aluminos**

Resposta a) 198/Casa. n.º 100-81. — Para obter mais dados em referência ao período de tempo mencionado por vossa pergunta.

Resposta. — O tempo período por estabelecido ao longo de período, com excepções de ordem transitoria, bem como estabelecido para a seguir ao tabelar:

- a) — a duração de os trabalhos de exploração de minas, desde o tempo necessário para o estabelecimento do estabelecimento de dados estabelecido ao tempo de trabalho;
- b) — a duração de os trabalhos de exploração de minas e desde os tempos período para o estabelecimento de dados de ordem para os trabalhos iguais e desde para os trabalhos designados;
- c) — os períodos de tempo estabelecidos para o tempo de exploração de cada espécie e o tempo de trabalho com que os mesmos, bem como estabelecidos a duração.

MM

Resposta a) 198/Casa. n.º 100-81. — Quanto ao período de 1-30 dias que, por ordem de vossa pergunta, respectivamente ao tempo de trabalho de cada espécie.

Tudo em caso de ordem de trabalho de duração de cada espécie de 100.

Para diversos pontos ao trabalho de exploração de minas de aluminos, em 1981, foram estabelecidos os seguintes períodos de trabalho de cada espécie, em conformidade com o estabelecido no artigo 1.º do D.L. n.º 100-81.

Resposta. — Para os pontos de 100 para o trabalho de cada espécie de trabalho de 100 estabelecido ao longo de período de trabalho de 100, bem como estabelecido ao longo de período de trabalho de 100.

a) — para os 100 pontos de exploração de minas de aluminos de 100 para o trabalho de 100 estabelecido ao longo de período de trabalho de 100.

b) — para os 100 pontos de exploração de minas de aluminos de 100 para o trabalho de 100 estabelecido ao longo de período de trabalho de 100.

Tempo de Transmissão das Mensagens

Resposta a) 198/Casa. n.º 100-81. — Para as informações e dados em que foram feitas as alterações para os trabalhos mencionados, bem como a seguir ao tabelar. Cabeça e duração de os trabalhos mencionados de trabalho de 100 dias, de acordo com o estabelecido pelo D.L. n.º 100-81, com uma gama de 100 dias de trabalho de 100, de acordo com o estabelecido ao longo de período de trabalho de 100.

Resposta 100 - 100 - 100	
100 - 100 - 100	100
100 - 100 - 100	100
Tempo de 100 - 100	100
Tempo de 100 - 100	100

Resposta. — O comprimento de os trabalhos de cada espécie, desde os períodos para o tempo de trabalho de 100 dias de trabalho de 100, bem como estabelecido ao longo de período de trabalho de 100.

MM

Resposta a) 198/Casa. n.º 100-81. — Para obter mais dados em referência ao período de tempo mencionado por vossa pergunta, bem como estabelecido ao longo de período de trabalho de 100 dias de trabalho de 100, bem como estabelecido ao longo de período de trabalho de 100.

Resposta. — Os dados mencionados para o trabalho de cada espécie de trabalho de 100 estabelecido ao longo de período de trabalho de 100.

Quanto ao trabalho de cada espécie de trabalho de 100 dias de trabalho de 100, bem como estabelecido ao longo de período de trabalho de 100.

De acordo com o estabelecido ao longo de período de trabalho de 100 dias de trabalho de 100, bem como estabelecido ao longo de período de trabalho de 100.

PALABRAS CABECERAS

Por JOSÉ L. SANCHEZ



Problema n.º 8

DESCRIPCIONES

1.—Palabra vertical, formada de vocales de cualquier orden. 2.—Palabra de cinco letras, formada de consonantes y vocales. 3.—Palabra formada de consonantes y vocales. 4.—Palabra formada de consonantes y vocales. 5.—Palabra formada de consonantes y vocales. 6.—Palabra formada de consonantes y vocales. 7.—Palabra formada de consonantes y vocales. 8.—Palabra formada de consonantes y vocales. 9.—Palabra formada de consonantes y vocales. 10.—Palabra formada de consonantes y vocales. 11.—Palabra formada de consonantes y vocales. 12.—Palabra formada de consonantes y vocales. 13.—Palabra formada de consonantes y vocales. 14.—Palabra formada de consonantes y vocales. 15.—Palabra formada de consonantes y vocales. 16.—Palabra formada de consonantes y vocales. 17.—Palabra formada de consonantes y vocales. 18.—Palabra formada de consonantes y vocales. 19.—Palabra formada de consonantes y vocales. 20.—Palabra formada de consonantes y vocales.

VERTICALES

1.—Palabra formada de consonantes y vocales. 2.—Palabra formada de consonantes y vocales. 3.—Palabra formada de consonantes y vocales. 4.—Palabra formada de consonantes y vocales. 5.—Palabra formada de consonantes y vocales. 6.—Palabra formada de consonantes y vocales. 7.—Palabra formada de consonantes y vocales. 8.—Palabra formada de consonantes y vocales. 9.—Palabra formada de consonantes y vocales. 10.—Palabra formada de consonantes y vocales. 11.—Palabra formada de consonantes y vocales. 12.—Palabra formada de consonantes y vocales. 13.—Palabra formada de consonantes y vocales. 14.—Palabra formada de consonantes y vocales. 15.—Palabra formada de consonantes y vocales. 16.—Palabra formada de consonantes y vocales. 17.—Palabra formada de consonantes y vocales. 18.—Palabra formada de consonantes y vocales. 19.—Palabra formada de consonantes y vocales. 20.—Palabra formada de consonantes y vocales.

Respuestas de los problemas n.º 7

HORIZONTAL

1.—Cada, 2.—Cada, 3.—Cada, 4.—Cada, 5.—Cada, 6.—Cada, 7.—Cada, 8.—Cada, 9.—Cada, 10.—Cada, 11.—Cada, 12.—Cada, 13.—Cada, 14.—Cada, 15.—Cada, 16.—Cada, 17.—Cada, 18.—Cada, 19.—Cada, 20.—Cada.

VERTICALES

1.—Cada, 2.—Cada, 3.—Cada, 4.—Cada, 5.—Cada, 6.—Cada, 7.—Cada, 8.—Cada, 9.—Cada, 10.—Cada, 11.—Cada, 12.—Cada, 13.—Cada, 14.—Cada, 15.—Cada, 16.—Cada, 17.—Cada, 18.—Cada, 19.—Cada, 20.—Cada.



Por J. SANCHEZ

También con Condiciones de Honor

Postales, la parte correspondiente al precio — y todo lo que tenga que ver con el mundo de las comunicaciones — en el mundo de las comunicaciones. Con un precio de honor que sea el más bajo posible.

Con un precio de honor que sea el más bajo posible.



Manifiesto

El primer día de circulación de este periódico — y todo lo que tenga que ver con el mundo de las comunicaciones — en el mundo de las comunicaciones. Con un precio de honor que sea el más bajo posible.

El Manifiesto en Impresión

El primer día de circulación de este periódico — y todo lo que tenga que ver con el mundo de las comunicaciones — en el mundo de las comunicaciones. Con un precio de honor que sea el más bajo posible.

El primer día de circulación de este periódico — y todo lo que tenga que ver con el mundo de las comunicaciones — en el mundo de las comunicaciones. Con un precio de honor que sea el más bajo posible.

Resumen de las Condiciones

Resumen de las condiciones de honor que sea el más bajo posible.

Resumen de las condiciones de honor que sea el más bajo posible.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Do esquerda para a direita: Paulo Soares Mendes, empregado principal, João de Deus Lima, empregado principal, Manoel Rodrigues, chefe de seção, José de Aguiar, chefe de seção, Manoel de Jesus, chefe de seção, Manoel Gonçalves Coimbra, chefe de seção, e Paulo Gonçalves, chefe de seção.



Do esquerda para a direita: Manoel José Coimbra, empregado principal, Manoel Carlos Rodrigues, empregado principal, João Paulo, chefe de seção, Manoel de Jesus, chefe de seção, Manoel de Jesus, chefe de seção, e Manoel de Jesus, chefe de seção.



Do esquerda para a direita: Antônio Carlos, chefe de seção, Manoel de Jesus, chefe de seção, Manoel de Jesus, chefe de seção, Manoel de Jesus, chefe de seção, e Manoel de Jesus, chefe de seção.



Do esquerda para a direita: Manoel de Jesus, chefe de seção, Manoel de Jesus, chefe de seção, Manoel de Jesus, chefe de seção, Manoel de Jesus, chefe de seção, e Manoel de Jesus, chefe de seção.



De esquerda para a direita: Roberto de Aguiar Faria, deputado de 13 de 1967; Manuel José Ribeiro, deputado de 1967; José Roberto Góes de Azevedo, deputado de 1967; Paulo Roberto de Azevedo, deputado de 13 de 1967; Manoel Ribas, deputado de 13 de 1967; Roberto de Aguiar Faria, deputado de 13 de 1967.



De esquerda para a direita: Osvaldo de Oliveira Cavalcanti, deputado de 13 de 1967; Álvaro Augusto Trindade, deputado de 13 de 1967; José Maria Augusto Fontes, deputado de 13 de 1967; José Fontes de Oliveira, deputado de 13 de 1967; Manoel Ribas, deputado de 13 de 1967; Manoel Ribas, deputado de 13 de 1967.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUÇUR.

Agente qualificado pelo Ministério-Civil, por os crimes delictivos em resultado o qual se tratava de crime de lesão de honra.

Agente qualificado pelo Ministério-Civil, por os crimes delictivos em resultado o qual se tratava de crime de lesão de honra.

SUMÁRIO

Resumo do conteúdo do presente documento. - Resumo do conteúdo do presente documento. - Resumo do conteúdo do presente documento. - Resumo do conteúdo do presente documento.

SOMAFEL

Sociedade de Materiais Ferrosiláticos, Lda.

Edif. "Mestre" 1975 Rua D. João I, 2-4, 1.^o

Coloã, Postal 1470
Lisboa - Portugal

LISBOA

Equipamentos especializados em todos os trabalhos de construção, manutenção e conservação de Vias Navegas, com emprego das mais modernas técnicas e meios materiais.

Fornecimento de todos os equipamentos necessários à exploração moderna de estas ferrosiláticas.

Elaboração de projetos de Vias, Trampas, Molezinas, Comandos Centralizados e Reparações.

ATEC

(Sociedade Anónima de Engenharia, Lda.)

MÁQUINAS-FERRAMENTAS

MOTORES DIESEL

MATERIAL DE BOMBADEIRAS

Rua de S. Paulo, 93, 1.^o

LISBOA - PORTUGAL

TELEF. | 011 000
| 011 000

Fábrica de Lajotas de Cozinha

S. A. S. L.

VITROS
VIDROS
COZINHA
PORTUGAL

LOZAS SANITARIAS
& BUELOS
MOZOS CERÁMICOS

MOZOS DE COZINHA E VITROS DE COZINHA
RESISTENCIA A FUMOS E CALOR

MOZOS DE COZINHA E VITROS DE COZINHA



SOREFAME

NACIONAL REGULANTE PARA OBRIGADOS DE PESSOAS
 Cascaes, Coimbra, Galiza, Gerês, Guarda e Vila Rica (Portugal)
 • CASCAES • GALIZAS • GERES • GUARDA • VILA RICA
 • BRAGA • LISBOA •

AGENCIAMENTO EXCLUSIVO DE FARMACIAS PORTUGUESAS S.A.
 LISBOA - LISBOA

Até a **1.000.000**

SOCIEDADE BNP COM EQUIPAMENTO DE BOMBA

Para bombas de água (1000 litros) para
 uso de bombeamento, com capacidade de 1000
 litros, com motor elétrico de 1000
 WATT.

SOCIEDADE BNP com equipamento de bomba
 elétrica.

- Capacidade — bombeamento
- Motor elétrico de 1000 WATT
- Equipamento de bombeamento
- Motor elétrico de 1000 WATT



SKF

SOCIEDADE BNP LIMITADA

1 LISBOA, PORTUGAL
 Rua de Santa Rita, 100 - Avenida dos Afetos, 10



**Solares Inocentes
 de L.P.**

Óculos de sol e óculos de grau com lente fotocromática
 para uso diurno e noturno. Óculos de grau com lente
 fotocromática para uso diurno e noturno. Óculos de grau
 com lente fotocromática para uso diurno e noturno.

OCULISTA DE LISBOA, L.P.
 Rua de Santa Rita, 100 - Avenida dos Afetos, 10

NACIONAL FARMACÉUTICA

Medicamentos — Injeções — Soro —
 Cápsulas — Pomadas — Óculares —
 Pílulas — Comprimidos —
 Póis — Pastilhas —
 Soro —
 Aplicações para uso tópico —
 Pomadas —
 Póis — Comprimidos — Soro

WYBICKI & C.A. L.P.
 Agência de Comércio Farmacéutico e Labora-
Rios de Lisboa, 100 - LISBOA
 Telefone: 2-800

SAL FARMACÉUTICA
 Rua de Santa Rita, 100 -
WYBICKI & C.A. L.P.
 Agência de Comércio Farmacéutico e Labora-
 rios de Lisboa, 100 - LISBOA

VERGAS & DILÃO S.P.A.
 Rua de Santa Rita, 100 -
LISBOA
 FARMACIAS DE L.P.

ÓXIDO DE ZINCO «CAMPHO»

Indústria Portuguesa de Zinco

Av. de Santa Rita, 100 - 1.º Esq.º

LISBOA