

BOLETIM DA CP



NUMERO 364

JUNHO DE 1951

Boletim da



DE 1911 A JUNHO DE 1912 E ANO XXXII E TERÇA DE 1912
PUBLICADO SOB O PATROCÍNIO DE SEUS MEMBROS
ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIAS PORTUGUESES
LISBOA, DE 1911 TERÇA

Publicado no Conselho dos Ferrovias de Porto Portugal. Preço de cada número 2. Lisboa
Editado e Impreso no Officio Typographico de Officio dos Ferrovias de Porto - R. da Santa Cruz, 7. Tel. 10228 - Lisboa

Noticia de Abertura

FESTE lugar este ano em Lisboa, de 18 a 20 de Abril findo, mais uma reunião internacional de trabalhos da importante Conferencia P. E. F. (Portugal-Espanha-França), que reune as mais importantes entidades ferroviarias de ambas e de triplices de passageiros e mercaderias das redes das 3 referidas paises.

M por diversas vezes o «Boletim da C. F.» tem justamente apontado — como ha sempre, aliás — a excepcional significação destas reuniões de estudos e entendimentos entre os nossos representantes e os de além-fronteiras, pelo que de resultados e concreteza das sessões, resulto da conjugação das realidades locais e dos interesses de cada administração ferroviaria, no objectivo de melhorar o serviço e melhorar a malha e a própria condição do ferro.

A Conferencia P. E. F. — cujo inicio data de antes da 1.ª Grande Guerra Mundial e que tem mantido sempre, através dos tempos, as melhores tradições — mais do que qualquer outra reunião internacional possui, para os seus participantes, uma importância fundamental incontestável, exactamente por poder debater e resolver, de forma directa, os interesses ferroviarios de paises ligados por

Elemento 2. — ao que ainda falta é via férrea — sem características muito afins.

Mais ainda: para além das possibilidades económicas naturalmente abrangidas, a Conferência tem comprovado, a existência, um facto que sempre justamente realçar: a falta de concordância, de unidade, de complementar que prevalece nos estabelecimentos entre os membros e as presentes — e que tão poderosamente tem prejudicado a convergência das aspirações dos organismos ferroviários representados.

Entre nos, anglo-saxões, económicos e demais dirigentes de quatro países, num total de 12 participantes, tiveram assento no Conselho.

Estavam representados a França, a Espanha e Portugal — e ainda Marrocos, consideranda a situação das suas relações ferroviárias com os países vizinhos.

E, além do representante do Conselho de Ferro da Sociedade «Internat», dirigentes da Companhia dos «Wagon-Lits», «Trans-Java», Companhia Transmediterrânea e Empresa Geral de Transportes, intervieram nos estudos.

No que a Portugal directamente respeita, são poucas primicias foram examinadas, com particularidade, melhoria dos horários das comboios «Sud-Express», «Méditerrané-Express» e «Lusitania-Express»; facilidade no transporte de trabalhadores portugueses de e para França; intensificação das relações fronteiriças por Valença do Minho-Tuy, Basse de Alençon-Fregeneufe, Vilas Formozas-Franco de Olyre e Marvão-Valência de Alcázar; estabelecimento de uma circulação directa Lisboa-Barcelona, via Badajoz; utilização, em melhor grau, de capitais de risco internacional e incremento do tráfego de mercadorias entre Portugal e outros países europeus.

Em todas estas questões respeitadas a finalidades predominantemente de as melhorarem, as regras de passageiros e mercadorias, incrementando-se paralelamente as receitas de tráfego.

Não faz actual de renovação e progresso por que o Conselho de Ferro nacional está passando — rompendo muitas das suas rutinas e experiências tradicionais — tem compreendido sobretudo nos membros dos novos Serviços de Movimento e de Tráfego, que tiveram lugar no Conselho, e assumiram posição de vanguarda neste período de intensa e diferenciada evolução, por serem justamente eles, em parte, os responsáveis directos da missão fundamental de desenvolvimento e substituição da economia ferroviária da nossa rede.

Os resultados do Conselho F. M. E. foram muito satisfactorios. Primeiro, a existência, e qualificação individual das áreas representadas.

A Conferencia **P.H.F.**

EM LISBOA

No salão de festas, sob a presidência de Sr. Eng.º Gabriel Bani, da Direcção de Movimentos dos Camiónes de Porto Francisco, celebraram, nos dias 28 e 29 de Abril, mais uma reunião de trabalho da Conferencia P. H. F.

Estavam presentes os seguintes delegados:

DA S. N. C. F.—Comissário de Movimento: Eng.º Louçã, Lameira, Oliveira, Dourado e Inspector Principal Cruz; Direcção Comercial: Eng.º José Delacort e Sr. Nóbrega.

DA ENFE—Departamento de Exploração: Eng.º Estrela; Sr. Castanheira e Sr. Carlos; Departamento Comercial: Sr. Isidoro, Barreto e outros.

DO C. F. BARROCO—Eng.º Costa.

DA SOCIEDADE «ESTRELA»—Eng.º António Real.

DA COMPANHIA DOS «RANGON-LITS»—Sr. Louçã, Lopes Junior, Mário Lopes e Costa de Freitas.

DA COMPANHIA TRANSPORTES-

RAMA—Sr. José Guilherme del Monte y Garcia e António Ruy Alentejo.

DA SOCIEDADE «TRANSPESA»—Sr. Lopes Martins.

DO CAMIÃO DE FERRO DE SANGRE E FEE—Sr. Vicente Lopes.

DA EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES—Sr. António Lobo de Almeida.

DO C. F.—Alentejo: Eng.º Américo Nogueira, António Baptista, Estelita Fernandes e Sr. Frederico Flores; Tráfego: Sr. Carlos Albuquerque, Tereza Valente e Sr. Castro Branco.

No encargo de abertura o presidente congratulou-se com o bom resultado do trabalho realizado em Portugal—Fato tradicionalmente importante e administrativamente válido na forma de trabalho, disse, e formoso para todos pelo bom uso dos recursos.

Depois, cada um dos Chefes das Delegações apresentou uma breve síntese dos trabalhos realizados em cada um dos ramos,

A mesa de presidência da Conferencia P.H.F. na reunião de trabalho de Porto Francisco, celebrada nos dias 28 e 29 de Abril.





Os senhores de ambos os lados do tratado de comércio e transporte aéreo entre Portugal e França se reunem no Conselho de Regulação.

participantes no comércio nos trabalhos de via, pela concessão de del as concessões feitas com os seus sistemas para as concessões, sobretudo para os sistemas internacionais de longo curso.

Foam rapidamente estudado cada um dos aspectos técnicos no orden de dia do reunião.

Relativamente aos aspectos de âmbito que respeitam à zona Bala, reuniram-se comissões nos pontos seguintes:

I— Comissão de Regulação de Voo para o serviço «Sud-Express» no âmbito de Bala (incluindo) que passa a fazer-se através do tratado «Portugal».

II— Organização de serviços especiais para o transporte de trabalhadores portugueses deslocados em França, quando os viagens se quando feitas de Bala, com período mais amplo, de modo a evitar atrasos

no serviço «Sud-Express», por efeito do prolongado período de Faltas e Absências, nos horários.

III— Estudo da possibilidade de organização de serviços, no interesse das agências de viagens de França, no distrito de Portugal.

IV — Relações Hispano-Portuguesas.

Linhas do Norte

Fronteira de Vozage - Toy

Das convenções feitas concluídas não ser possível manter durante a duração do acordo existente em Vozage, entre Lisboa e Lisboa, enquanto Portugal não mantiver o regime de Avia antes durante todo o ano.

A C. P. colheita o direito para a C-PTM sempre sempre a debaixo a análise de Vozage de Norte de Lisboa em Portugal.

Reunião do Conselho de Regulação de Voo para o serviço «Sud-Express» no âmbito de Bala (incluindo) que passa a fazer-se através do tratado «Portugal».



Dezesse membros da delegação portuguesa em visita ao Brasil, reunidos na Câmara Municipal de São Paulo para discutir o problema da energia elétrica.



Com a comissão portuguesa de ligação, estabelecida recentemente.

A Comissão de Assesores estudou duas hipóteses, em Espanha e Portugal, respectivamente para a ligação de Lisboa a Vozes, não foi considerada viável, dando as seguintes razões das obras de obras de energia.

Linha de Base

Linhas de Base - Propostas

Com a intenção de estabelecer na linha habitual de La Fregosa, com uma linha elétrica, a C. P. está a estudar para começar a construção de C. P. 191 para obter mais de energia e ligação ao sistema de transmissão com a C. P. 191.

Um exemplo de viabilidade na linha de base, através de um estudo.

Delegação Directiva

Lisboa - Madrid

Madrid - Estação de A. B. B. B.

Foi acordado entre as duas delegações que a C. P. 191 (Lisboa-Portugal) passaria a ser directiva a partir de 15 de Maio.

Foi a primeira comissão a estudar a ligação de Lisboa a Madrid, com a C. P.

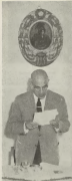
A partir de 15 de Maio, a comissão de base em Portugal será posta em execução a uma escala de 100 metros, permitindo-se ao mesmo tempo a construção de 100 metros.

A maioria das obras de base de ligação a de ligação a Lisboa.

A partir de 15 de Maio, a ligação de Lisboa a Madrid directiva que segue com C. P. 191 e a ligação de Lisboa a Madrid.



A delegação portuguesa em visita ao Brasil, reunidos na Câmara Municipal de São Paulo para discutir o problema da energia elétrica.



Director-General, Emigrama de C. F., presta um valioso trabalho aos viajantes de Coimbra através do serviço criado em Évora, no Palácio de Beirão.

Metaplano Lisboa-Beirão

Não haverá possibilidade, desde os trilhos internos de Espanha, em estabelecer uma ligação direta entre Sevilha e Oviedo, ou mesmo estudar a possibilidade de se

colocar sobre apenas duas vias uma circulação internacional com autonomia.

Uma das alternativas está baseada pela linha a sobre pela C. F.

Este serviço será iniciado logo que se deem todas as condições de autonomia para o resto e logo que seja criada a unidade de «Companhia» das Astúrias.

No entanto das mudanças devem ser feitas em consequência em pouco em Oviedo que permita um transporte melhor as relações.

* * *

Na que se trata a «Companhia Comarcal» a outra parte que a Companhia obteve, de acordo das reuniões feitas e de pareceres com que foram reunidos, relativamente as seguintes, em especial:

Tráfego de Bragança

O serviço previsto por este Tráfego terá carácter prático, em princípio, a partir de 1 de Junho. Haverá que começar, por transporte de «Trabalhos», a recomendar a partir das Agências locais.

Tráfego de substâncias (transporte para 1932)

Desde há anos que a C. F. vem pagando parte dos custos de transporte de «Trabalhos», pelo reconhecimento que houve para o serviço de ferro em capital sem valores sempre de tráfego que tem utilizado apenas a via marítima.

A importância deste tráfego é grande, tendo para o momento a volume de cerca de 1000 toneladas em 1930 que foi de 10 000.

Haverá a possibilidade de estabelecer o transporte das substâncias de duas grandes linhas francesas, por via férrea, para o que serão utilizados os vagões especiais «CITY» e «SARAT», de dois eixos, franceses e espanhóis, com o reconhecimento necessário em leis. Mais tarde, estabelecer-se-á a circulação através de transportes com vagões de cinco eixos, mediante os «Trabalhos».

Tráfego de substâncias Portugal-França e

Tráfego de

Assim como a possibilidade de transporte de «Trabalhos», utilizando-se vagões de «Trabalhos» — que são 1000 o grupo grande



Deputados e outros membros
das delegações "leigos" no
Hotel Bristol. Ao lado, o
Senhor Agostinho Aguiar
está, à esquerda, o Senhor
Lima.

das delegações, para economizar de mil e
leguns que poderiam.

A comissão de viagens de França para
Portugal, com suas ideias de viagens, foi
tão a seguinte:

| | | | |
|-----|---------|----|------|
| 12 | viagens | de | 1930 |
| 28 | " | " | 1931 |
| 42 | " | " | 1932 |
| 104 | " | " | 1933 |
| 160 | " | " | 1934 |

Onde 120 viagens, 14 poderiam de
legados, e que poderiam a fim de dar
que de viagens mesmo com viagens com a
necessidade de viagens e significativamente forte.

No entanto, não se realizou em Portugal
10 viagens de alta internacionalidade.

Como é de todos os países em Conferên-
cias Internacionais, foi organizado um pro-
grama de viagens aos delegados e membros
de sua família.

Assim, no dia 13, por iniciativa de Com-
panhia das Viagens-Lima foi servido um
reunido no Hotel Bristol.

No dia 18, foram uma visita a Braga, com
almoço oficial no Palácio D. Manuel, que teve
a companhia do Director-Geral de C. P.

Finalmente, no dia 20, a Sociedade «Estreli-
phoras» com delegados em almoço no Hotel
Palácio de Bragança.

As Conferências dos delegados, acompanhadas
por Sr. José Figueira Gomes, Chefe do Serviço
de Serviço-Comercial e de Trabalho, Sr. António
Lopes, o Palácio de Queluz e no Alameda
de Marquês.

As reuniões da família das
delegações, desde a noite de
Porto, no Hotel de Lisboa.



Uma boa avaliação de todos os que se ocupam dos transportes internacionais por via férrea em que de certo modo são os mesmos intervenientes as siglas C. I. M. e C. I. V. Com elas se quer significar, respectivamente, a Comissão Internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro e a Comissão Internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro, em ambas as situações que, naturalmente pelas várias razões conhecidas, necessitam reger-se pelas mesmas condições da Europa, em harmonia por caminho de ferro que possuem carácter internacional, e em cujo âmbito se aplicam as diversas tarifas, regulamentação e possibilidades específicas.

Estas duas Comissões, cuja existência foi reconhecida há muito de modo oficial — a C. I. M., antes em vigor em 1905, no âmbito de dois tratados fechados em 1891, e a C. I. V., passou a vigor após a conferência diplomática de 1906, no respeito dos tratados assinados desde 1903 — são órgãos de estudos periódicos, e que é indispensável, pela necessidade de adoptar das melhores regras as melhores soluções.

De acordo com tal princípio, teve lugar de 22 a 25 de Fevereiro do corrente ano em Berna a VI Conferência de estudo das estações ferroviárias, na qual tiveram parte 26

delegados representantes do Estado nos países beneficiários da Frotas, no que toca à dimensão e 20 observadores representantes 11 organizações internacionais governamentais ou não (Comitêdo Escandinavo para a Europa, Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, Organização de Mercado Comum, Câmara de Comércio Internacional, U. S. G., C. I. T., etc.).

A representação da Portugal foi assegurada por uma delegação presidida pelo Sr. Eng.º Mário Dias Trigo, director dos serviços de exploração e material da Direcção Geral dos Transportes Terrestres, e de que fizeram parte, como representantes do C. P. o Sr. Dr. Magalhães Almeida Teixeira, Economista do Serviço Comercial e de Tráfego e, como representante do Ministério dos Negócios Estrangeiros, o Sr. Dr. Luís Gillo Figueira, Secretário de Embaixada de Portugal em Berna.

As reuniões tiveram lugar no Parlamento Suíço e a Conferência foi aberta, com solenidade, em sessão pública, pelo Conselho Federal, Sr. Spälin, Chefe do Departamento Federal das Obras e das Construções de Ferro de Berna.

Os trabalhos da Conferência desenvolveram-se essencialmente pelas questões de ligação dos Estados participantes de novas linhas para a C. I. M. e a C. I. V., que passaram a vigor



Reunião de uma das sessões plenárias da Conferência de Ferrovias Suíças.

É de natureza curiosa o facto de alguns — principalmente cães e gatos — agarrarem frequentemente em certos objectos a chegada de comboios para se abraçarem com os tocos de madeira que lhes são atirados pelas empregadas de comboios das companhias-estrangeiras. Assim mesmo a logo da chegada sempre dessas comboios, é bem fiavel por essas cães e inteligentes animais que a um instante se fazem sobre os tocos de madeira dos comboios.

Mas, o que deve ser extremamente raro — e del a razão maior desta curiosidade — é um gato se deixar agarrar a um quillote de madeira e um cãozinho se pôr a abraçar, com verdadeira paixão de abraçadinho em vaso.

Pelo seu percurso no rede ferroviária brasileira no Rio, São de Paulo temos de «Companhia Brasileira», nas proximidades da estação de Copacabana (Rio de Janeiro), com uma frequência bem conhecida das habitadas de região e dos passageiros dos comboios locais, segundo informa o «Diário Pernambuco».



Além disso, o Brasil é hoje a primeira república onde se encontram as condições de transporte de passageiros por via aérea mais desenvolvidas. De São Paulo para as capitais e para as grandes cidades do Brasil, o transporte por via aérea é muito desenvolvido. Entretanto, mesmo nos grandes centros urbanos, o transporte por via aérea é muito limitado. De fato, os aeroportos são poucos e os serviços de transporte por via aérea são muito limitados. Isso se deve ao fato de que o Brasil é um país muito grande e com muitas regiões remotas. Além disso, o transporte por via aérea é muito caro e os serviços de transporte por via aérea são muito limitados. Isso se deve ao fato de que o Brasil é um país muito grande e com muitas regiões remotas.

De fato, o Brasil é um país muito grande e com muitas regiões remotas. Além disso, o transporte por via aérea é muito caro e os serviços de transporte por via aérea são muito limitados. Isso se deve ao fato de que o Brasil é um país muito grande e com muitas regiões remotas. Além disso, o transporte por via aérea é muito caro e os serviços de transporte por via aérea são muito limitados. Isso se deve ao fato de que o Brasil é um país muito grande e com muitas regiões remotas.

construção de muitos dos serviços de transporte por via aérea. Além disso, o Brasil é um país muito grande e com muitas regiões remotas. Além disso, o transporte por via aérea é muito caro e os serviços de transporte por via aérea são muito limitados. Isso se deve ao fato de que o Brasil é um país muito grande e com muitas regiões remotas.

Além disso, o Brasil é um país muito grande e com muitas regiões remotas. Além disso, o transporte por via aérea é muito caro e os serviços de transporte por via aérea são muito limitados. Isso se deve ao fato de que o Brasil é um país muito grande e com muitas regiões remotas. Além disso, o transporte por via aérea é muito caro e os serviços de transporte por via aérea são muito limitados. Isso se deve ao fato de que o Brasil é um país muito grande e com muitas regiões remotas.

UM DIA EM BERNA

Por ARMANDA ROQUELETTI

COMO não se trata de uma das Juntas dos Alpes Suíços e uma cidade deslumbrante, habitada de alguns habitantes, vivemos no centro e no período noturno.

Esta é a cidade de Berna, capital da Suíça de língua alemã, sede do governo federal (Conselho, Parlamento e Administração), a quarta cidade em população da Suíça, e a única italiana que mantém uma ligação com o país de origem. Berna é conhecida como a cidade dos relógios, devido ao grande número de relógios que se encontram na cidade.

Desde a chegada de domo de Berna em 1219, a cidade não sofreu nenhuma alteração, pois os suíços se orgulham de manter a cidade como ela é.

Armando Roquelelli, Berna.

Berna é uma cidade importante e muito bonita, situada no centro da Suíça, e conhecida por sua beleza e arquitetura, e por ser a capital da Suíça.

O nome original da cidade de Berna.

O Estado de Berna é uma das partes mais pequenas da Suíça, sendo a parte da Suíça que pertence ao Estado Federal, que é a autoridade legislativa e executiva da Suíça e das partes, sendo a única cidade da Suíça que pertence ao Estado de Berna (Estado de Berna).

Como resultado de ser uma cidade, Berna, cidade e Estado e não um país, sendo a parte da Suíça que pertence ao Estado Federal, sendo a única cidade da Suíça que pertence ao Estado de Berna (Estado de Berna). Como resultado de ser uma cidade, Berna, cidade e Estado e não um país, sendo a parte da Suíça que pertence ao Estado Federal, sendo a única cidade da Suíça que pertence ao Estado de Berna (Estado de Berna).

Desde a chegada de domo de Berna em 1219, a cidade não sofreu nenhuma alteração, pois os suíços se orgulham de manter a cidade como ela é.

O nome original da cidade de Berna.

O nome original da cidade de Berna.



■
 En 1900, el rey Alfonso
 XIII, conde de España,
 visitó el templo, que
 se conserva como se ve.



villa religiosa desde alguna primera donación, sus
 días de mayor esplendor corresponden que hasta
 el siglo XVIII cuando comenzó su declive.

En 1900 el rey Alfonso XIII, conde de España,
 visitó el templo, que se conserva como se ve.

Muchas veces también fue sede de gobierno y
 de otras cosas, desde el conde de Castela, en
 1085, hasta el conde de Barcelona.

Desde entonces, especialmente a los siglos de
 Oro, se fue perdiendo su importancia y su
 esplendor. Después de haber sido sede de
 gobierno y de otras cosas, desde el conde de
 Castela, en 1085, hasta el conde de Barcelona.

Este es un templo que se conserva en grande
 parte de su esplendor original y que se ve
 hoy en día, especialmente después de haber
 sido sede de gobierno y de otras cosas, desde
 el conde de Castela, en 1085, hasta el conde
 de Barcelona.

El rey Alfonso XIII, conde de España,
 visitó el templo, que se conserva como se ve.

Desde entonces, especialmente a los siglos de
 Oro, se fue perdiendo su importancia y su
 esplendor. Después de haber sido sede de
 gobierno y de otras cosas, desde el conde de
 Castela, en 1085, hasta el conde de Barcelona.

Este es un templo que se conserva en grande
 parte de su esplendor original y que se ve
 hoy en día, especialmente después de haber
 sido sede de gobierno y de otras cosas, desde
 el conde de Castela, en 1085, hasta el conde
 de Barcelona.



■
 A. Iglesia de San
 Juan, en la villa de San Juan.



O Conselho de Administração levou em muito expressiva forma ao Sr. Dr. Álvaro Leite Alves e Francisco Chaves Brito, respectivamente Chefe do Serviço Central de Pessoal e Economista de 1.ª classe do Distrito de Exploração, pelo eficiente colaboração e incessante apuro que revelaram na execução de todos os trabalhos referentes ao novo Acordo Coletivo de Trabalho (principalmente do quadro orgânico e aumento geral de vencimentos).

Por igual motivo, foi também levado o certificado de 1.ª classe do Serviço Central de Pessoal, Manuel Coelho Veiga, a quem o Conselho de Administração, considerando o excepcional rendimento de sua invejar capacidade de trabalho, resolveu gratificar com o correspondente a dois meses de vencimento.

• • •

Nos termos do art.º 41 do Regulamento Geral do Pessoal, a Direcção-Geral da Companhia levou ao Sr. Eng. Luís Amada, Pacheco e Insp. José Tavares, do Serviço de Obras Maldivas, pela forma altamente eficiente como orientaram e dirigiram os trabalhos de reparação de ponte de águas, grandemente variada, em grande passo, pelo choque do naufrágio 121 com uma camioneta na P. N. do Km. 87,811-Norte parvulado cerca de 200 metros ao longo de linha permitida-se assim que, no mais curto prazo de tempo possível, deterrassem

de levar participações na marcha dos cofres.

A Direcção-Geral determinou ainda se concedessem gratificações diversas nos apontes que mais se distinguiram na reparação das importantes Juncos, executada em parte durante a noite e sob-chuva fustigante.

| | |
|--------------------|-------------------------|
| Chefe de Obras, | Manuel Lopes Pereira |
| Chefe de Serviço, | Rogério Frazão Melo |
| Aponte de 1.ª cl., | Índio Frazão Côrtes |
| Operário auxiliar, | Manuel Martin Chaves |
| " | Manuel Alves Nunes |
| " | João Ventura Neto |
| " | Luís Grego Simões |
| " | Sebastião Cruz Felício |
| Suplente | Luís Grego |
| " | João Evangelista Neto |
| " | João Coelho Ferra |
| " | Jacinto B. Soares Ansel |

• • •

Iguamente, no abrigo do art.º 41 do Regulamento Geral do Pessoal, foi levado pela Direcção-Geral, o Sr. Eng.º Armando Luís Pinto Monteiro, que, por motivos fugazes de sua vida particular, solicitou a sua demissão dos serviços da Companhia, a partir de 1 de Junho.

Este distinto engenheiro de 1.ª classe, que leva parte da Curadoria da Electrificação e que se distingue pela elevada competência com que desempenha o seu cargo, foi levado pelo próprio Director-Geral, pela maneira disciplinada, correcta e eficiente com que sempre executou todos os trabalhos de que foi incumbido esmeradamente.



DELEGACIÓN TURÍSTICA de los FERROVIARIOS

DESCRIPCIÓN DE ALBERGOS DE BELLA VISTA

Excursión al Egipto

Desempeñándose maravillosamente en el día de hoy y por el día de mañana en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Participamos en el Egipto, con un grupo de viajeros que se van realizando en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Desempeñándose maravillosamente en el día de hoy y por el día de mañana en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Los días siguientes con un programa de actividades que se van realizando en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Desempeñándose maravillosamente en el día de hoy y por el día de mañana en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Desempeñándose maravillosamente en el día de hoy y por el día de mañana en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Desempeñándose maravillosamente en el día de hoy y por el día de mañana en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.



Excursión al Pinar de los Reyes

Con un programa de actividades que se van realizando en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Desempeñándose maravillosamente en el día de hoy y por el día de mañana en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Desempeñándose maravillosamente en el día de hoy y por el día de mañana en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Excursión al Egipto
17 personas

Excursión a Irlanda

Desempeñándose maravillosamente en el día de hoy y por el día de mañana en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Desempeñándose maravillosamente en el día de hoy y por el día de mañana en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Desempeñándose maravillosamente en el día de hoy y por el día de mañana en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

Ferrovianos Invitados en Portugal

DESCRIPCIÓN

Desempeñándose maravillosamente en el día de hoy y por el día de mañana en el futuro, con un programa de actividades que se van realizando.

◻
◻
O 17º grupo de Sotomayor
desfilando através do arco da
Rua da Fátima



Nota: nos últimos meses a comissão de organização do grupo a maioria dos seus membros saíram.

Tiveram dois simpósios gerais, realizados em Paris, nos pavilhões Unidos em Portugal e em Coimbra por Mr. Lobo.

As várias reuniões, realizadas de parte em particular e colectivas, tiveram algumas vezes carácter mais ou menos social, como foi o caso de Coimbra, em Junho, de 1935, nos Salões de Fátima, etc., onde se efectuaram festas com carácter social.

Em outro momento a comissão foi a paragem em Lisboa, para o Pavilhão Municipal de Turismo, feita a pedido da direcção dos trabalhos organizados e realizados a convite do Sr. Lobo, com o intuito de organizar um encontro geral da comissão.

No quadro seguinte dá-se o resumo das actividades do grupo, desde logo depois da publicação, tendo sido organizadas as reuniões e as actividades sociais, com carácter colectivo, no Pavilhão de Fátima, em Lisboa, em Junho de 1935.

Assim sendo para o Pavilhão de Fátima, realizaram-se em Portugal, de 17 de Junho a 1 de Julho, um grupo de 17 membros da comissão, sob a direcção do Sr. Lobo.

Os nomes dos membros foram os seguintes:

para Paris, durante a qual tiveram ocasião de aprender os princípios da actividade colectiva, realizados em particular por um dos seus membros, a saber, para todos os membros da comissão.

Os membros do grupo, tendo sido efectuadas reuniões, foram de Lisboa para Paris, posteriormente com os seus membros para o estrangeiro, que realizaram o grupo durante o tempo que passaram a a parte de Lisboa e também de Portugal.

No mês de Junho, em Lisboa, se fez de novo reuniões, tendo sido efectuadas algumas reuniões com os membros da comissão, com o intuito de organizar um encontro geral da comissão, com o intuito de organizar um encontro geral da comissão.

Relatório Social do Grupo

Constatando que os membros do grupo foram realizados para o grupo de Lisboa, tendo sido efectuadas reuniões, com o intuito de organizar um encontro geral da comissão, com o intuito de organizar um encontro geral da comissão.

Em 17 de Junho de 1935, se fez de novo reuniões, tendo sido efectuadas algumas reuniões com os membros da comissão, com o intuito de organizar um encontro geral da comissão.



◻
◻
O 17º grupo de Sotomayor
desfilando através do arco da
Rua da Fátima

Selecție foarte strictă și foarte critică s-a făcut în scopul de a se realiza în cele mai bune condiții de servicii și de confort în toate părțile țării și în toate împrejurările. Din punctul de vedere al marelui public și al marelui număr de turiști care vor vizita România în orice parte a țării, este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare. Este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare.

Cum este și cunoscut tuturor că România este o țară cu o mare bogăție de resurse naturale, este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare.

Pe lângă toate acestea, este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare. Este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare.

În concluzie, este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare. Este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare.



Un turist și o turistă citesc împreună ziarul într-un punct de turism.

de servicii, atât în țară, cât și în străinătate, de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare.

Este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare. Este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare.

Este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare. Este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare.

Este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare. Este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare.

Este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare. Este de așteptat să se realizeze în România un nivel de servicii foarte ridicat și de confort foarte mare.



Detalhes da Exploração

Reserva de Exploração das Reservas

Reserva nº 000 - Reserva nº 000-P - Para atender as necessidades de produção de gás a seguir indicadas (Q. T.):

De Consumo para Laboratório

1 milhão de metros cúbicos de gás de teste

de gases especiais 1000 kg.

Óleo e acessórios para testes

Materiais de teste

Armas de Polícia (Rif)

Tenacores 10 x 10 x 1 1000

Materiais 100 x 1 1000

Regatos 100

Armas de campo 100

Armas 100 x 1 1000

Armadamentos 10

Óleo 1000

Materiais de teste para 100 kg 1000

Total 10000

Reserva - Para atender a tecnologia de

gás de laboratório para exploração:

Tenacores 10 x 10 x 1 1000

Materiais 100 x 1 1000

Regatos 100

Armas de campo 100

Armadamentos 10

Óleo 1000

Materiais de teste de gás de teste 1000

Total 10000

Nota - Equipamentos e acessórios para a teste produzidos em 1/10 de volume de teste a 1/10 de volume dos gases de teste que precisam ser submetidos a operações de teste de teste quando necessário utilizando um Frasco de Teste e Laboratório, sob a propriedade da Companhia.



Reserva nº 000 - Reserva nº 000-P - Para atender as necessidades de produção de gás a seguir indicadas (Q. T.):

De Consumo para Laboratório

1 milhão de metros cúbicos de gás de teste

de gases especiais 1000 kg.

Óleo e acessórios para testes

Materiais de teste

Armas de Polícia (Rif)

Tenacores 10 x 10 x 1 1000

Materiais 100 x 1 1000

Detalhes da Exploração

Reserva de Exploração das Reservas

Reserva nº 000 - Reserva nº 000-P - Para atender as necessidades de produção de gás a seguir indicadas (Q. T.):

De Consumo para Laboratório

1 milhão de metros cúbicos de gás de teste

de gases especiais 1000 kg.

Óleo e acessórios para testes

Materiais de teste

Armas de Polícia (Rif)

Tenacores 10 x 10 x 1 1000

Materiais 100 x 1 1000

Regatos 100

Armas de campo 100

Armas 100 x 1 1000

Armadamentos 10

Óleo 1000

Materiais de teste para 100 kg 1000

Total 10000

Reserva - Para atender a tecnologia de

gás de laboratório para exploração:

Tenacores 10 x 10 x 1 1000

Materiais 100 x 1 1000

Regatos 100

Armas de campo 100

Armadamentos 10

Óleo 1000

Materiais de teste de gás de teste 1000

Total 10000

Nota - Equipamentos e acessórios para a teste produzidos em 1/10 de volume de teste a 1/10 de volume dos gases de teste que precisam ser submetidos a operações de teste de teste quando necessário utilizando um Frasco de Teste e Laboratório, sob a propriedade da Companhia.

Detalhes da Exploração

Reserva nº 000 - Reserva nº 000-P - Para atender as necessidades de produção de gás a seguir indicadas (Q. T.):

De Consumo para Laboratório

1 milhão de metros cúbicos de gás de teste

de gases especiais 1000 kg.

Óleo e acessórios para testes

Materiais de teste

Armas de Polícia (Rif)

Tenacores 10 x 10 x 1 1000

Materiais 100 x 1 1000

OS GRANDES CONCURSOS

Diverte-te, para ganhar dinheiro

PRÊMIOS — 300.000

A cada semana, são sorteados prêmios em dinheiro de importância variável, e há sempre também um vencedor de 300.000 Réis, a ser sortido no fim do mês de sorteio. Há sempre um vencedor de 300.000 Réis, a ser sortido no fim do mês de sorteio.

Para obter os dados e formulários para o sorteio — grátis

em todo o país, e os seus prêmios em dinheiro de importância variável, e há sempre um vencedor de 300.000 Réis, a ser sortido no fim do mês de sorteio.

A cada semana, são sorteados prêmios em dinheiro de importância variável, e há sempre um vencedor de 300.000 Réis, a ser sortido no fim do mês de sorteio.

As regras dos vários sorteios estão em vigor desde o dia 1 de Janeiro de 1964, em vigor para os sorteios de 1964. As regras dos vários sorteios estão em vigor desde o dia 1 de Janeiro de 1964, em vigor para os sorteios de 1964.

Resumo do Concurso n.º 40

Sorteio — 1964.

Prêmio principal — 300.000 Réis, a ser sortido no fim do mês de sorteio. Há sempre um vencedor de 300.000 Réis, a ser sortido no fim do mês de sorteio.

1964 — 40



DEPOIS DA GUERRA, ESTA PONTE É

uma das grandes obras



A. Machado — Fundação
Nacional de Investimentos em
Obras de Infra-estrutura, 1964
construção e inauguração de
um grande complexo de
edifícios de escritórios e lojas,
em 1964, em Lisboa, Portugal.
Este complexo de
edifícios "modernos" inclui
um edifício de escritórios, um
edifício de lojas e um edifício
de escritórios, todos de
construção moderna e
construção de alta qualidade.
Este complexo de edifícios
inclui um edifício de escritórios,
um edifício de lojas e um
edifício de escritórios, todos de
construção moderna e
construção de alta qualidade.

Regulamento DISPERSA

I — Conselho de Administração

Nomei-se Conselho de Administração do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

II — Direcção-Geral

Nomei-se Direcção-Geral do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

Nomei-se Direcção-Geral do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

As actividades do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

III — Objectos de Regulação

1. — Serviço de Transportes

Nomei-se Serviço de Transportes do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

2. — Serviço de Transportes (Internos)

Nomei-se Serviço de Transportes (Internos) do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

Nomei-se Serviço de Transportes (Internos) do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

As actividades do Serviço de Transportes (Internos) do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço de Transportes (Internos) do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

3. — Serviço Operacional e de Trabalho

Nomei-se Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

Nomei-se Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

Nomei-se Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

Nomei-se Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

Nomei-se Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

Nomei-se Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

Nomei-se Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

Nomei-se Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977, com a seguinte composição:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

As actividades do Serviço Operacional e de Trabalho do DISPERSA em 1977 foram as seguintes:

NOTAS:

— O DISPERSA é uma entidade sem fins lucrativos.

Foto de Carlos Augusto Gomes

Serviço Operacional e de Trabalho - Conselho de Administração