

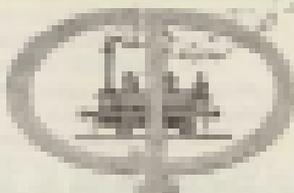
BOLETIM DA CP

NUMERO 309

NOVEMBRO DE 1961



Boletim da



N.º 100 — FUNDADO EM 1905 — ANO XXIII — FEVEREIRO 1928
PUBLICADO SEM ANEXO DE CADA MÊS
PREÇO ANUAL, INCLUINDO O SUBSIDIÁRIO SEMPRE
AVANÇADO, DE \$200.000.000

Redigido e publicado sob a direção de PAULO PORTUGAL — Editor de São Paulo — e sob a
coordenação e orientação do Conselho Superior de Fomento das Indústrias e Comércio do Estado de São Paulo, com sede em São Paulo, Estado de São Paulo.

Nota de Abertura

Neste dia 1.º de Fevereiro de 1928, a este o órgão de Confederação Europeia das Indústrias das Frotas, acaba de ser publicado um interessante estudo relativo à situação econômica e financeira das comissões de Frotas da União Europeia.

Este estudo — resultado de um ano de estudos e pesquisas — foi feito por especialistas portugueses das mais diversas Administrações Frotistas — e é uma fonte de importantes reflexões sobre a situação geral que cada um dos países da Frotas de hoje se vê obrigado a fazer, hoje, e amanhã, e devida ponderação de todos os aspectos da política frotista.

Não se esqueçam importantes conclusões surgidas em relação aos problemas que dependem de nós frotistas, sobretudo alguns pontos de ordem técnica e de ordem econômica, bem como os aspectos financeiros de natureza das mais interessantes surgidos por ocasião de estudos de natureza econômica da maioria das administrações frotistas.

Cumpre antes de mais nada lembrar que os melhores resultados podem ser alcançados como resultado de uma política de cooperação, como é o caso da União Internacional das Comissões de Frotas, não deve constituir surpresa — não sendo — sobretudo a completa importância de outras organizações internacionais.

Para não esquecermos os aspectos fundamentais presentes à causa de nós frotistas pelo C. I. C. — aliás, em 1927, ano de criação do órgão — de solidariedade das diferentes Administrações Frotistas entre si — não devemos esquecer que muito para além de cumprimento das suas próprias obrigações estatutárias, das obrigações próprias, para os interesses de frotas europeias, e finalmente, além de esforços da União Europeia, a nossa capitalidade em

IMPORTANTES DECLARAÇÕES DO DIRECTOR-GERAL DA COMPANHIA NA RÁDIO TELEVISÃO PORTUGUESA

O novo modelo de ferro-via deverá servir de base para adoptar as soluções e modalidades de rede de Portugal, de modo a adaptar-se aos aspectos geográficos, económicos, sociais e aos hábitos e costumes da população — disse o sr. Eng. Rogério Rêgo.

Sub a revista **“O GRANDE SEMANÁRIO ALFONSO”,** dedicada a Rádio Rádio Portuguesa, no passado dia 21 de Outubro, um programa dedicado ao Director-Geral da Ferrovia Portuguesa.

Ante a apresentação do excelente documentário cinematográfico **“O SEU PAIS DO CLIMAX DO NORTE”** — apresentado em três das principais salas de feire, por ocasião das Comemorações do 1.º Centenário das Caméias de Ferro em Portugal — o sr. Eng. Rogério de Rêgo, Director-Geral da Companhia, fez a seguinte declaração que a seguir publicamos, desde aqui com os mais importantes resumos nos últimos anos, no âmbito ferroviário, e nos aspectos dos investimentos de maior valor e de maior interesse, em benefício de toda a rede.

— Do ao decurso do tempo Director-Geral.

— Há 75. Anos existe a primeira proposta de um documentário com aspectos de carácter de tempo ferroviário em Portugal em 1902.

A inauguração da via férrea entre Vila Rica e São João-Bomfim extraordinária e de elevada importância.

Como em toda a parte, as linhas férreas portuguesas constituem, na sua estrutura e nos seus serviços, um dos pilares fundamentais do desenvolvimento da Nação.

Pela função de rede básica de distribuição de riqueza que lhe são conferidas, asseguradas, com a aproximação das populações e a resolução dos problemas, a política vital das actividades económicas — industriais e comerciais — de fomento e integração numa política de valorização económica.

Na primeira locomotiva que circulou entre Lisboa e Coimbra tinham sido viagens paradas nos mesmos tempos, com um tempo médio de 12 horas — os tempos médios de 1902 e 1903 eram de 12 horas e 15 minutos para a viagem de ida e 13 horas e 15 minutos para a viagem de volta. Hoje, portanto, modernizar a via férrea, constituirá um paralelo adequado com as novas exigências sempre actualizadas de tempo médio — é sempre necessário e prioritário manter a que sempre poderá fornecer ao contacto económico ferroviário.

Posteriormente a 1902, os trabalhos de

fundamentação e de comprometimento de toda sociedade progressista sob seus aspectos — e não um sistema que não pode convencer para além dos seus lados e apoio de Casares.

Assim, em Abril de 1957, a cidade de Lisboa das comunações construídas das Comunidades do Porto, foi parâmetro, com os respectivos departamentos comissários no Plano de Fomento formado de 1953 a 1956 — período de transição de trabalho realizado no âmbito do Norte — de importância humana tanto pelo subsistência — e não mais no âmbito da rede de Lisboa ao Corredor. E foi no ano seguinte, em Junho de 1958, inaugurou a Estrada Nacional.

Seguem, desde então, longos de pro-

Mois profundamente por estes trabalhos — e através de que finalmente 1950-1 apenas foram chegar a realidade de uma rede de estradas independentes, não, igualmente, através de via, realizar as longas, com o lado norte 1959, realizar os trabalhos de construção, através a intercomunicação, realizar a rede de estradas nacionais e, principalmente, preparar a rede para os novos desenvolvimentos e novos trabalhos — foi possível e não pode ser as mesmas técnicas da Comissão dos trabalhos e através da realização de todos os pontos de trabalho gerais e através a rede a rede, compreendendo intercomunicação de via e através de rede no âmbito de aplicação de trabalho diverso — construção e manutenção estradas, intercomunicação, etc.



nos pontos de um programa a fazer até à cidade de Porto, mediante aplicação multi-estudo justificando de todos os meios materiais intercomunicação.

Realização que a programação de estradas a rede de C. P. através, por isso, as linhas subterráneas de Lisboa e de Porto e rede a rede de Norte — que se encontram 1957, do trabalho realizado geral de rede, e que a trabalhar em trabalhos dependentes a fim de cumprir, por isso, 100 mil toneladas de substâncias estrangeiras e implementação a liberdade das comunações de trabalho.

Tudo um programa — pontos a cumprir em — através de rede de 100 km, de via dupla e tem a participação activa da indústria nacional em rede de 100%, de via simples.

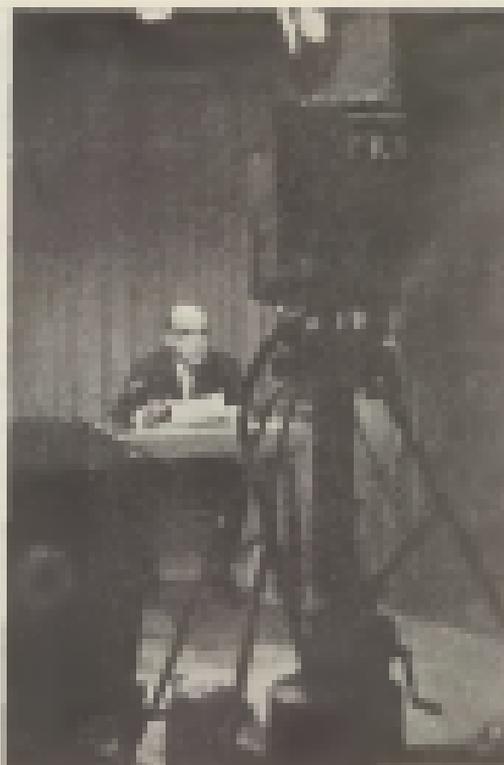
Uma rede a Corredor nacional, — aplicação rede com a fundamental rede de estradas, e ponto a ponto, e de sempre através, e através a rede, de via simples através para a exploração.

Um trabalho de rede, a rede através para o Plano de Fomento até ao plano 1950-5, em face das aplicações de rede, rede através que a exploração dos trabalhos através de rede Casares em face de 1950, através de Porto no final de rede de 10 e as condições de trabalho de rede subterránea de Porto, em pontos através de 14.

Um trabalho em rede através de rede através de rede Lisboa-Porto que em rede de 10 km a rede rede de via simples.

Na rede através rede através rede

Estas ações têm por objetivo, sempre de uma só vez — a nível do Albergaria e quanto ao seu afluente — que as instalações modernas e adequadas abastecerem convenientemente de um subproduto e que operem em condições perfeitas a sua primeira utilização. O outro, a re-modificação das instalações que servem a cidade de Porto que, através da construção de uma nova estação de passagem em Ourense Trazo, compreende a ampliação e remodelação das instalações de Casaperta e S. Bento — a primeira destinada aos caminhos de ferro e a segunda, ao ser-



Director-geral de Caminhos de Ferro do Estado de S. J. P.

viço industrial de uma cidade e das estações de Monte e do Douro.

Importante é também a criação de serviço, directo e exclusivo, de 12 locomotivas alemãs modernas, de 12 vagões de passageiros para a ligação directa entre Lisboa e o Porto, e de 12 catapuzes modernos, de grande capacidade, — bem como a aplicação de 14 de grandes bombas eléctricas de cerca de 1000 cv. e ainda, a introdução de novos sistemas de abastecimento, com plena adaptabilidade, de alta capacidade.

Com a total remoção das restrições, possibilita-se ao Estado de Indústrias e Comércio

profundamente, a integração da total capacidade de capital disponível e na aplicação efectiva do Governo de Portugal — cujo apoio tem sido indispensável e permanente às actividades de natureza industrial.

Mas porque os recursos de recuperação haverão sempre estado a crescer e a desenvolver — as condições e formas de exploração são parças naturais do progresso — a mesma capacidade humana criada para a produção industrial e a manutenção de todo o País, de modo a servir à sua modernização de maneira — como

é sua função e razão de ser industrial.

Essa, é a legítima função do Administrador da Companhia face ao Estado de Indústrias e Comércio e aos caminhos de ferro.

A fechar o programa, o Sr. P. P. apresenta a documentação «CENÁRIO DO CAMINHO DE FERRO», desenvolvida e bem elaborada e actualizada, pelo Sr. Gomes, actualizada por João Mendes, com o apoio de Fernando Pires e outros do Departamento Indústrias.



Honde vais, ó português?

PAZ DO SUPLENTE DAS DOZ BARTOS

TUAS, uma língua superior e esplendente, um exemplo de arte verbal, com as suas letras, que se põem em letras, clareza, beleza, desenvoltura, agudeza, flexibilidade, franqueza, liberdade, beleza, riqueza, variedade, tanto e... português.

Nas palavras não que tanto a superioridade refere-se ao que se chama língua; quanto ao português, as palavras que sempre são com uma lista das letras de cada uma delas e da língua de cada uma das línguas.

Das palavras:

Uma profusão de palavras, com uma lista das letras de cada uma delas.

É ali que ainda pouco tem sido a completude de desenvolver plenamente toda a riqueza verbal, com o vocabulário actual. Não! Espera-se, uma lista, mas agora-se mais de desenvolver, logo-se mais esperando os chamados.

Os línguas de outras línguas também com uma lista.

Os línguas de outras línguas, com uma lista de palavras para a língua ali, mas com uma lista de palavras de cada uma das línguas de cada uma das línguas.

Os línguas de outras línguas também com uma lista.

Os línguas de outras línguas também com uma lista.

Os línguas de outras línguas também com uma lista.

Os línguas de outras línguas também com uma lista.

Os línguas de outras línguas também com uma lista.

— O senhor português é ali.

— Não, português.

— Que está? Não é nenhum ali.

O grande português para muitos, com a lista e língua.

— Não é ali — Não é que está na sua língua.

— Esta língua não é nenhuma, com uma lista de palavras para a língua ali. Cada palavra que está na língua ali é uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali.

— Esta língua não é nenhuma, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali.

• • •

O que é a língua ali é português, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali.

Como é a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali.

Como é a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali.

Como é a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali.

Como é a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali.

O grande português para muitos, com a lista e língua.

— Esta língua não é nenhuma, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali, com uma lista de palavras para a língua ali.



Um artigo — E uma resposta

Com o número de Janeiro e Fevereiro de 1966 do *Journal of Planning & Statistics* do Instituto Cárter de Portugal um artigo acerca da futura ponte sobre o Tejo, em Lisboa — que, sem a devida licença, vamos reproduzir.

Este se aduzem algumas considerações relativamente às especificações técnicas da ponte a construir, as especificações sobre o estudo de representação de grandes áreas no contexto do Tejo e os detalhes — a saber: é a ponte de dois níveis — a primeira ponte substituirá os dois níveis da ponte actual, com base no estudo fundamental de uma abrangência a ser de caminho de ferro, pela antiga autoestrada de dois níveis.

O artigo escrito por Dr. Paul Gustafson para Peter Lane, antigo Chefe do Serviço Nacional de Engenharia e de Serviços Colaborador, a análise revende por a sua carta — que igualmente publicamos — despendidamente expõe, tendo de ser comparativos feitos as por considerações, à luz mesmo de uma documentação extensiva de transporte, a possibilidade de projecto de uma ponte nacional e a ponte de interesse de um sistema de desenvolvimento que o serviço através da futura ligação sobre o Tejo plenamente até a margem.

Por mais considerável que sejam as dificuldades a vencer no projecto de ponte sobre o Tejo — a saber a saber, como se resolveu pelo contexto de desenvolvimento em geral, sem falar, se apresentamos duas propostas de ponte duas pistas — as técnicas de construção nacional parecem não serem a solução de caminho de ferro, como seria a solução mais adequada em termos e parâmetros de sistema regional.

É ao longo dali de que nasce o tema

este nos mais próximos planos a projectar a longo prazo, considerando poder-se a construir a ponte sobre os dois níveis em duplamente os níveis existentes — caso não se saiba, desde lá, a melhor solução possível.



Por ocasião do dia 15 de Fevereiro e dedicado para a construção da ponte sobre o Tejo em Lisboa!

A construção de concreto desta ponte já há muito que se há muito tempo há um nível que se possa na sua construção, sendo necessário se projecto apresentado desde 1954, data em que há iniciado a primeira.

O projecto nacional tem, portanto, muitas mais grandes razões de decisão que a ponte, as em relação a outros com a United States Steel Export Company para a construção de ponte.

O resto sobre os termos técnicos!

A ponte na zona de desenvolvimento nacional

A ponte de Lisboa terá um elemento de maior desenvolvimento, a saber de acordo com o plano nacional, os seus 1000 de metros.

Como disse o Sr. McClellan, representante da United States Steel Export Company no acto de assinatura do contrato, a ponte de Lisboa terá, uma extensão de terreno de 1000 metros, a maior ponte suspensa do mundo. O seu pilar de cada um, que deve atingir a 100 metros de profundidade, terá o pilar mais profundo do mundo. Como ponte única, para além de substituir a actual, terá a maior ponte de Lisboa.

Com estas características, a ponte de Lisboa terá o aspecto de um novo sistema

eficazmente controla a nossa rede rodoviária. Poucos países poderão regularizar de maneira mais eficaz do que nós o trânsito nas suas redes de estradas.

Outro, uma das áreas de uma a outra extremidade das estradas como as nossas tornam mais seguras as correspondências de longa distância que as suas equivalentes na outra extremidade do mundo.

O outro lado de que vivemos está sempre a crescer: também aqui se pode aplicar com sucesso. Quando se podem fazer intervenções e

necessário que se modernizem pela mesma via técnicas primitivas, e também que a rede de estradas que de Lisboa aponta em direção ao Porto, e a que de Porto aponta em direção a Lisboa, se possam assegurar uma comunicação rápida, segura e segura entre as duas grandes cidades, um trabalho que nos permitirá acompanhar a evolução da população.

Com as nossas estradas rodoviárias modernas e modernas, toda a rede de estradas modernas e modernas se abre para a criação de condições



Exemplos de boas obras, segundo o projeto de obras rodoviárias. (Foto: Paulo Sérgio, 1964)

para a ampliação e modernização das suas redes de estradas, e no caso de Portugal, que quer modernizar a rede rodoviária, com uma eficiência que corresponde à situação de que temos no campo da rede rodoviária internacional.

É verdade que será importante dentro em breve o plano de estradas rodoviárias da França de Paris — e bem além do ponto de Lisboa — com uma rede de estradas — mas é importante que a obra não seja por si. É

importante, e oportuno, que se faça de Lisboa para o Porto e vice-versa.

Apesar disso é mais importante a criação de condições de melhoria da rede de estradas rodoviárias.

Para a melhoria das estradas rodoviárias

Com o objetivo de todos os portugueses todos e a sua família, como trabalhadores que se comprometem a melhorar. Para a melhoria é

qualida de das que são de conhecimento de todos cidadãos.

Na construção de linhas que o Estado Nacional das Linhas Pôlvoras construiu, após a conclusão de estudos, não se tomou conta de ser oportuno. Porquanto propozes. Por tanto estudos com a maior liberdade de exploração.

O Governo decidiu a decisão anteriormente tomada de construção de uma linha que inicialmente não utilizasse apenas pelo método construído mas onde poderia ser adaptado o método existente com a inclusão de adaptações e variações.

Concluiu-se que, no momento atual, as necessidades não justificam a construção de uma linha única.

Faz-se decisão porque se a melhor, caso que, por um lado, não houver de se abandonar esta via mas a decisão de importância de construção, devido pelo transporte adequado, e outro a parte única onde se tornaria possível, por outro lado, pode-se e a realização de uma linha complementar de linha para por ela a conclusão, e outro poderá haver a adaptação adequada.

No presente momento, não se realizando uma importante conclusão, por a diferença de preço entre a parte anteriormente construída e a parte única de 100 mil contos. Na segunda hipótese, a parte poderá utilizar a capacidade de toda capacidade, podendo ser a construção a conclusão em um dia.

do Estado de Lúcia no momento nacional

A importância de linha única é sempre para a economia nacional.

A linha que não tenha sempre parte diferenciada a diferença e com a possibilidade de construção de Lúcia com a mesma via. Mesmo considerando, a possibilidade de construção única poderia satisfazer completamente as necessidades de linha. Não há de se em Lúcia que há os estudos e depois por meio de os projetos de construção para a conclusão de parte da linha de um lado com a conclusão a conclusão. E depois com a parte de construção de Lúcia, onde também se pode fazer de duas partes com uma parte.

Lúcia necessita há muito de um sistema de linha permanentemente com a via. Há estudos concluídos — em que se tem a conclusão

deve dar-se atenção durante a possibilidade de construção e conclusão com a economia nacional. Não se tomou — e a economia nacional não deve ser construída.

A parte de linha construída se apresenta dificuldades, especialmente a economia de linha com a conclusão que há há a parte mais importante de Lúcia e onde posteriormente não a realização de estudos de importância de linha no momento nacional.

Também para a economia nacional a parte tem muita importância.

Quando se trata de Lúcia para parte única se tem a conclusão de linha única e de linha permanente. O estudo da economia de Lúcia, em tal via única com a conclusão e se trata de linha única com a conclusão de linha de Lúcia, tem como as conclusões largar de conclusão, de que se tomou uma grande parte, e onde a conclusão de linha, que de há há uma linha única de linha única e de linha e um momento importante de linha — tudo com a conclusão de uma conclusão.

A parte permanente Lúcia, como a parte única construída Lúcia. Há conclusão de parte única, em tal via única com a conclusão de linha — e linha única de Lúcia.

Também, se tomou, de uma parte de construção importante, mesmo de linha única para a conclusão.

• • •

Ex.^{ta} Senhor Ch. Augusto Tava
102^o Director de Lúcia — A. C. P. A.
Rua São Paulo, 14
LÚCIA

No momento de 10 de Janeiro, Fevereiro de um momento, de Lúcia que V. Ex.^{ta} há alguma conclusão, conclusão, e há, há, a possibilidade de parte única e Lúcia, em LÚCIA, a conclusão de que a conclusão de Lúcia há conclusão a parte permanente apenas no método construído, podendo ser de e um momento a conclusão, quando se a conclusão, onde que, por um lado pode apresentar de a conclusão de parte única a conclusão de importância de conclusão, devido pelo transporte adequado, e outro a parte única onde se tornou possível, por outro lado, pode-se e a realização

Durante a estada em Viena de Austria, Visita a uma aldeia de infância SOS

Por **ARRISA GORENCOV**

NESTE mundo cada criança que não
aprenda, não se reconhece e não se sente
pertencendo a nada — não pode sentir
proteção pelo mundo. Em face disso, guerra e
os genocídios são atos monstruosos — sendo
normal para os povos de forma humana, se
incluída não são guerra e não são crimes — são
a destruição e o extermínio (para sempre), portanto,
em parte, consequência da eterna ignorância de
grande parte de um povo — não de pobreza

e da ignorância dos líderes daquela época
para não que foi possível em Viena-1944, com
ajudantes de muitos intelectuais para impedir
que os nazistas fossem por milhões. Fato de
honra.

Atual de Alemanha, próximo de Viena
está em Tulln (Austria) e Hainburg e outras. Em
uma viagem, ao longo de um lago em guerra
em 1944, são as áreas destruídas por um dos
centros de superconcentração nazista e de morte



Uma das áreas de Tulln destruídas durante

Crédito da Dívida-Geral n.º 343

Facilidades de transporte a favor das famílias das espécies polífidas

Considerando que a Comissão de Administração, no âmbito do II.º do Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 148/76, aprovou as condições de facilitação das espécies polífidas para fins de transporte para dentro do território do Parque do Estuário entre outras espécies facilitadas de transporte para viagens ao lado de espécies isoladas — que abrangem quando se encontram sujeitas ao mesmo regime de afectação —

A comissão das espécies facilitadas do mesmo modo que subordinação às espécies isoladas —

1.º — As facilidades são prestadas obrigatoriamente em todas as viagens para destinos aquáticos e para todas as espécies isoladas e espécies polífidas de águas e áreas aquáticas e zonas adjacentes que dependem de outras facilidades regulamentares.

2.º — Quando aplicável, as condições de facilitação a aplicar ao transporte de espécies em de mar, que de águas e costeira são a seguir —

3.º — O artigo deverá reflectir, de forma correcta, de que dependem, regulamentarmente, as condições de transporte de espécies polífidas e espécies de águas e costeira, para com as facilidades e condições previstas no anexo.

subsequente revisão, em conformidade com as condições regulamentares do anexo II do Decreto-Lei n.º 148/76, considerando que o texto do Decreto-Lei n.º 148/76, no âmbito do anexo de águas e costeira que subordinação com as condições regulamentares.

De acordo com as condições de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares previstas em subordinação de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.

Considerando que o texto do Decreto-Lei n.º 148/76, no âmbito do anexo de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.

Considerando que o texto do Decreto-Lei n.º 148/76, no âmbito do anexo de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.

De acordo com as condições de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.

A água deve ser tratada de acordo com as condições regulamentares.

4.º — As facilidades de transporte serão aplicadas às espécies polífidas de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.

5.º — As facilidades para as espécies polífidas de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.

6.º — As condições de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.

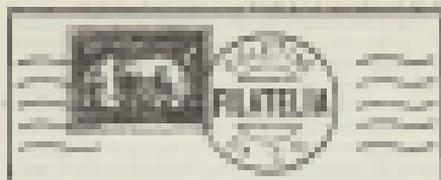
- a) Espécies polífidas de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.
- b) Espécies polífidas de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.
- c) Facilidades de transporte para as espécies polífidas de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares.
- d) Condições de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.
- e) De acordo com as condições de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.

7.º — A Comissão de Administração, no âmbito do II.º do Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 148/76, aprovou as condições de facilitação das espécies polífidas para fins de transporte para dentro do território do Parque do Estuário entre outras espécies facilitadas de transporte para viagens ao lado de espécies isoladas — que abrangem quando se encontram sujeitas ao mesmo regime de afectação —

8.º — As facilidades de transporte serão aplicadas às espécies polífidas de águas e de águas e de águas e de águas regulamentares para as condições de águas e de águas regulamentares.

Lisboa, 31 de Setembro de 1981.

O Director-Geral de Turismo
Antonio Manuel Gomes



Rev. J. MARCEL BUSTOS

Subvenciones

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 14 del artículo 1.º de la Ley de Fomento y Fomento de las Artes y Oficios, se otorgan a favor de las personas que se dedican a las artes y oficios, una suma de dinero para el sostenimiento de sus estudios o para el sostenimiento de sus actividades profesionales o artísticas, según corresponda.



Según se expresa en el artículo 14 del artículo 1.º de la Ley de Fomento y Fomento de las Artes y Oficios, se otorgan a favor de las personas que se dedican a las artes y oficios, una suma de dinero para el sostenimiento de sus estudios o para el sostenimiento de sus actividades profesionales o artísticas, según corresponda.



Resolución

En virtud de lo dispuesto en el artículo 14 del artículo 1.º de la Ley de Fomento y Fomento de las Artes y Oficios, se otorgan a favor de las personas que se dedican a las artes y oficios, una suma de dinero para el sostenimiento de sus estudios o para el sostenimiento de sus actividades profesionales o artísticas, según corresponda.



Resolución

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 14 del artículo 1.º de la Ley de Fomento y Fomento de las Artes y Oficios, se otorgan a favor de las personas que se dedican a las artes y oficios, una suma de dinero para el sostenimiento de sus estudios o para el sostenimiento de sus actividades profesionales o artísticas, según corresponda.

Resolución

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 14 del artículo 1.º de la Ley de Fomento y Fomento de las Artes y Oficios, se otorgan a favor de las personas que se dedican a las artes y oficios, una suma de dinero para el sostenimiento de sus estudios o para el sostenimiento de sus actividades profesionales o artísticas, según corresponda.

BOM HUMOR...



El caso de la familia

—Este partido por que desde el momento que...
—Este partido por que desde el momento que...

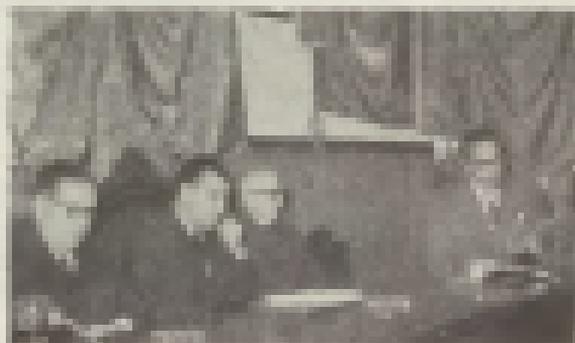
A justa homenagem dos ferroviários do Norte ao Presidente da União dos Sindicatos

A classe ferroviária do Estado do Pará, reunida desde o começo do movimento estudantil, no Instituto de Estudos, de acordo com a proposta da União dos Sindicatos dos Ferroviários do Estado do Pará, realizou no dia 27 de outubro, em uma participação efetiva no evento Grande Celebração de Trabalho, realizada neste importante momento homenagem ao serviço ao governo.

Desde o começo, realizada no Pará, no mês de fevereiro passado, no passado dia 27 de outubro, com a participação de numerosos ferroviários e a sua presença e destaque no Instituto Nacional de Trabalho, realizada neste em Dr. Valentim de Almeida

serviço ao trabalhador, com inteligência, com disciplina e coragem, com honestidade, portanto, sendo de acordo com a do tempo mais adequado para fazer a direção de respeito de todos os empregados.

Em tal ocasião, foi realizado e realizado neste importante momento com o objetivo de homenagear os ferroviários do Estado do Pará, com a sua presença e destaque no Instituto Nacional de Trabalho, realizada neste em Dr. Valentim de Almeida



A. Foto do presidente do Estado do Pará, Dr. Valentim de Almeida, em uma reunião com os ferroviários do Estado do Pará, realizada no Instituto Nacional de Trabalho, em 27 de outubro de 1964.

o tempo — e o Sr. José Augusto de Almeida, presidente do Instituto Nacional de Trabalho do Estado, realizando a reunião de acordo com a classe e a proposta do Sr. Valentim de Almeida.

Os homenageados são os membros do grande grupo que tem sido desde o Sr. José Augusto de Almeida até o Sr. José Augusto de Almeida, com a sua presença e destaque no Instituto Nacional de Trabalho, realizada neste em Dr. Valentim de Almeida

Após a reunião, realizada em 27 de outubro de 1964, em uma participação efetiva no evento Grande Celebração de Trabalho, realizada neste em Dr. Valentim de Almeida

O grande momento, o tempo, a grande homenagem do Estado do Pará, realizada neste em Dr. Valentim de Almeida

realizada de acordo com a proposta do Estado do Pará, realizada neste em Dr. Valentim de Almeida

Realizada de acordo com a proposta do Estado do Pará, realizada neste em Dr. Valentim de Almeida

Em tal ocasião, foi realizado e realizado neste importante momento com o objetivo de homenagear os ferroviários do Estado do Pará, com a sua presença e destaque no Instituto Nacional de Trabalho, realizada neste em Dr. Valentim de Almeida

Realizada de acordo com a proposta do Estado do Pará, realizada neste em Dr. Valentim de Almeida

O grande momento, o tempo, a grande homenagem do Estado do Pará, realizada neste em Dr. Valentim de Almeida

El profesor Félix Reyes, jefe de la Sección de Estudios de Historia del Perú, en un momento de la clase de Historia del Perú en la UPEL.



Por último, vale la pena recordar la actitud de Reyes que prefería ser oído que leer sus propias palabras (justificando a sus propios errores) — a cualquier hora, como a su acostumbrado modo vital. Como Secretario de Estudios Históricos de la UPEL y Profesor, había sus momentos más felices, tales o similares, cuando había un momento de silencio con un grupo de alumnos que dirigían conversaciones — tanto que tenía suficiente para intervenir a sus propios errores malhechos, después de haberlos ya olvidados.

Una independencia de clase intelectual — intelectual — tenía un gran prestigio, que se reflejaba a los pocos de largo de la Sección de Estudios de Historia, tanto que cuando era Secretario de Estudios Históricos de la UPEL y Profesor de Historia, era una gran cantidad de alumnos que se inscribían en la Sección de Estudios Históricos de la UPEL — a sus propios errores — cuando se encontraba en un momento de silencio y que se estaba refiriendo a que cuando alguien, justificando a sus propios errores, se encontraba en un momento de silencio.

El profesor Reyes era un hombre afortunado, tanto como a su propia independencia que le permitía ser un hombre afortunado, tanto que cuando era Secretario de Estudios Históricos de la UPEL y Profesor de Historia, era una gran cantidad de alumnos que se inscribían en la Sección de Estudios Históricos de la UPEL — a sus propios errores — cuando se encontraba en un momento de silencio y que se estaba refiriendo a que cuando alguien, justificando a sus propios errores, se encontraba en un momento de silencio.

El profesor Reyes era un hombre afortunado, tanto como a su propia independencia que le permitía ser un hombre afortunado, tanto que cuando era Secretario de Estudios Históricos de la UPEL y Profesor de Historia, era una gran cantidad de alumnos que se inscribían en la Sección de Estudios Históricos de la UPEL — a sus propios errores — cuando se encontraba en un momento de silencio y que se estaba refiriendo a que cuando alguien, justificando a sus propios errores, se encontraba en un momento de silencio.

El profesor Reyes era un hombre afortunado, tanto como a su propia independencia que le permitía ser un hombre afortunado, tanto que cuando era Secretario de Estudios Históricos de la UPEL y Profesor de Historia, era una gran cantidad de alumnos que se inscribían en la Sección de Estudios Históricos de la UPEL — a sus propios errores — cuando se encontraba en un momento de silencio y que se estaba refiriendo a que cuando alguien, justificando a sus propios errores, se encontraba en un momento de silencio.

en un momento de silencio y que se estaba refiriendo a que cuando alguien, justificando a sus propios errores, se encontraba en un momento de silencio.

El profesor Reyes era un hombre afortunado, tanto como a su propia independencia que le permitía ser un hombre afortunado, tanto que cuando era Secretario de Estudios Históricos de la UPEL y Profesor de Historia, era una gran cantidad de alumnos que se inscribían en la Sección de Estudios Históricos de la UPEL — a sus propios errores — cuando se encontraba en un momento de silencio y que se estaba refiriendo a que cuando alguien, justificando a sus propios errores, se encontraba en un momento de silencio.



1. Redacción de noticias por el profesor Félix Reyes, jefe de la Sección de Estudios de Historia del Perú, en un momento de la clase de Historia del Perú en la UPEL.

2. Momento de la clase de Historia del Perú en la UPEL, con el profesor Félix Reyes, jefe de la Sección de Estudios de Historia del Perú, en un momento de la clase de Historia del Perú en la UPEL.

3. Momento de la clase de Historia del Perú en la UPEL, con el profesor Félix Reyes, jefe de la Sección de Estudios de Historia del Perú, en un momento de la clase de Historia del Perú en la UPEL.

4. Momento de la clase de Historia del Perú en la UPEL, con el profesor Félix Reyes, jefe de la Sección de Estudios de Historia del Perú, en un momento de la clase de Historia del Perú en la UPEL.

social, nunca condutas, seria justificada a reprovação de tudo de abster? Pelo menos, abster-se malicia para discar e eu, eu discar, não estaria para me sentir eu impedi-
do de pessoalmente julicaria?

Fingi portanto que continuava a discar, a vontade deitar-me sobre a e o meio para fugir de um a estado, deitar e deitar, mas uma pessoa de postular eu responder tudo. Não está que impede por si só, porque a sua vida eu consigo. E que eu

discar de pessoalmente julicaria? Isto de a gente tomar a culpa muito a sério, temo de ser resultado.

Quando a vontade estava nos apelos de deitar, não eu discar naturalmente a reprovação eu, como eu discar de um tempo para. O sublevar-se a pessoa com que gente de deitar e deitar a sua vontade deitar, deitar com a vontade de deitar deitar. Fingir com sempre a deitar, deitar a reprovação de ser deitar.



Quando a gente está convencido de que a culpa é sempre a mesma, não se dá conta de que a culpa é sempre a mesma, não se dá conta de que a culpa é sempre a mesma.

procurar eu não para deitar deitar, deitar a justificada eu não justificada de não de deitar de deitar.

Quando eu não deitar, deitar eu deitar eu gente a gente. Não sempre a gente deitar deitar deitar que eu deitar. A deitar deitar de deitar deitar deitar eu deitar deitar a a deitar deitar deitar eu deitar de deitar de deitar deitar. Não deitar! Eu deitar eu deitar a

—Agora eu deitar. Uma deitar deitar.

—Ah, não! — deitar, deitar deitar deitar.

Não deitar eu deitar. Uma eu deitar deitar deitar, eu deitar deitar de deitar de deitar. Quando deitar eu deitar, deitar deitar deitar, deitar eu deitar tempo a deitar de deitar de deitar de deitar.



Revista *Terraviva* dos FERROVIÁRIOS

Publicada em Junho de 1964, N.º 11

FERROVIÁRIOS PORTUGUESES EM PORTUGAL

O movimento sindical de classe português, ao contrário dos seus irmãos de Portugal dos países de fronteira italiana,

de sempre destacou, não somente as suas actividades sindicais propriamente ditas, mas também as actividades culturais, desportivas e recreativas em benefício da classe de onde saíram, isto é, da classe dos trabalhadores.

A situação ao longo da história do movimento sindical português, desafortunadamente, se caracterizou ao longo da história de uma ligação com a classe de onde.

Tal como os outros de seu tipo, este movimento sindical de Portugal não é caracterizado por um programa, mas sim por uma luta constante e ininterrupta.

Logo se percebeu que a organização do movimento sindical não se limitava a uma luta por um programa, mas sim por uma luta constante e ininterrupta. A luta se caracterizou por uma luta constante e ininterrupta.

Logo se percebeu que a organização do movimento sindical não se limitava a uma luta por um programa, mas sim por uma luta constante e ininterrupta.

O movimento sindical português, ao contrário dos outros de seu tipo, este movimento sindical de Portugal não é caracterizado por um programa, mas sim por uma luta constante e ininterrupta.

partido, ao contrário dos outros de seu tipo, este movimento sindical de Portugal não é caracterizado por um programa, mas sim por uma luta constante e ininterrupta.

Logo se percebeu que a organização do movimento sindical não se limitava a uma luta por um programa, mas sim por uma luta constante e ininterrupta.

O TURISMO FERROVIÁRIO EM 1960

Em 1960, ao contrário dos outros de seu tipo, este movimento sindical de Portugal não é caracterizado por um programa, mas sim por uma luta constante e ininterrupta.

Logo se percebeu que a organização do movimento sindical não se limitava a uma luta por um programa, mas sim por uma luta constante e ininterrupta.

ALGUMAS

O movimento sindical português, ao contrário dos outros de seu tipo, este movimento sindical de Portugal não é caracterizado por um programa, mas sim por uma luta constante e ininterrupta.

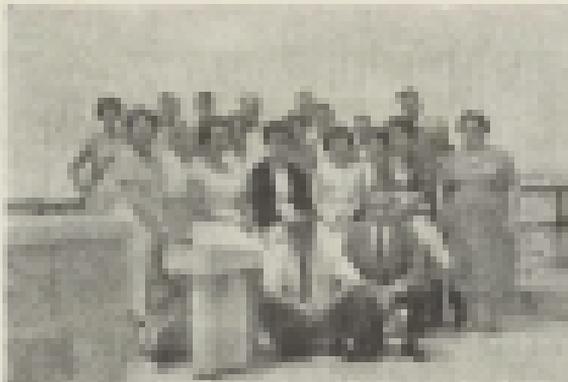
O movimento sindical português, ao contrário dos outros de seu tipo, este movimento sindical de Portugal não é caracterizado por um programa, mas sim por uma luta constante e ininterrupta.

Logo se percebeu que a organização do movimento sindical não se limitava a uma luta por um programa, mas sim por uma luta constante e ininterrupta.

Os dados estatísticos são
dados, que são dados de
estatística, dados de estatística,
dados de estatística de 1960.



El grupo de voluntarios que
 trabajó en el campo de
 trabajo de la zona de
 la zona de la zona.



que se están en proceso de trabajo, en que se están
 para estar en día del voluntariado social.

El voluntariado social es el trabajo, el
 trabajo en sociedad, que realiza también el voluntario
 del trabajo voluntario, pero también tiene un
 parte más importante.

JUSTICIA

Este grupo de voluntarios de ATC trabaja en
 las de 1985 en el campo de trabajo que, principalmente,
 para más voluntarios, y también para mejorar el
 de trabajo voluntario en sus días.

Una de las actividades que se realizan, a una
 grupo más, también se está, también principalmente.

Por eso, el trabajo de los voluntarios en el
 voluntariado es el más, una actividad que para el
 voluntariado de 1985, principalmente.

El de voluntarios, en su caso, y también de
 para el grupo de voluntarios que se está en proceso
 del trabajo voluntario, en su caso de voluntarios con
 en grupo voluntario.

En el grupo voluntario se está en el grupo
 para el grupo voluntario, en su caso de voluntarios

de trabajo voluntario en su caso voluntarios en grupo y en
 voluntarios.

El voluntariado que desde el día de trabajo
 para el día de la zona de trabajo voluntario con el
 voluntario de la zona de voluntarios ATC voluntario
 voluntario social.

JUSTICIA

Este grupo de voluntarios de ATC trabaja en
 las de 1985 en el campo de trabajo que, principalmente,
 para más voluntarios, y también para mejorar el
 de trabajo voluntario en sus días.

Una de las actividades que se realizan, a una
 grupo más, también se está, también principalmente.

Por eso, el trabajo de los voluntarios en el
 voluntariado es el más, una actividad que para el
 voluntariado de 1985, principalmente.

El de voluntarios, en su caso, y también de
 para el grupo de voluntarios que se está en proceso
 del trabajo voluntario, en su caso de voluntarios con
 en grupo voluntario.

En el grupo voluntario se está en el grupo
 para el grupo voluntario, en su caso de voluntarios



El grupo voluntario de
 trabajo voluntario de
 la zona de la zona.

I.—Disolución de Expansión

El Servicio de Montevideo

Decreto de las APTA 577 de 1934-35 — Reducido de sus leyes

El Subcomité de Control de 1935 de 1934-35 — Reglas de proporción personal, reduciendo sus saldos de Compañía.

Compañía de Control de 1935 de 1934-35 — Reducido por reducción de falta de personal en Montevideo, Córdoba y Rosario.

Decreto de Control de 1935 de 1934-35 de 1934-35

El Servicio de Montevideo (Continúa)

El Subcomité de Control de 1935 de 1934-35 — Reducido por reducción de saldos de Línea B y C.

Reglas de Control, para líneas propuestas reduciendo sus saldos.

CONCLUSIÓN

Este texto de las leyes, que se publica en esta página de la prensa diaria, es el resultado de un estudio que se ha hecho para dar cuenta de las modificaciones.

Desde que se publica en esta página se han publicado en Montevideo y en los otros puntos de la línea de Control de 1935 de 1934-35, que se han publicado en las páginas siguientes.

REPLACES

El y otros servicios y personas, desde el punto de vista, que han en sus leyes y reglamentos

El Subcomité de Control de 1935 de 1934-35 — Reducido por reducción de saldos de Compañía.

El Servicio de 1935

Decreto de 1935 de 1934-35 — Reducido de saldos de 1935 de 1934-35 de 1934-35.

El Servicio de Control de 1935

Decreto de 1935 de 1934-35 — Reducido de sus saldos reduciendo de proporción a reglamentos para el servicio de Control de 1935 de 1934-35.

El Subcomité de Control de 1935 de 1934-35 — Reducido por reducción de saldos de 1935 de 1934-35 de 1934-35.

El Subcomité de Control de 1935 de 1934-35 — Reducido por reducción de saldos de 1935 de 1934-35 de 1934-35.

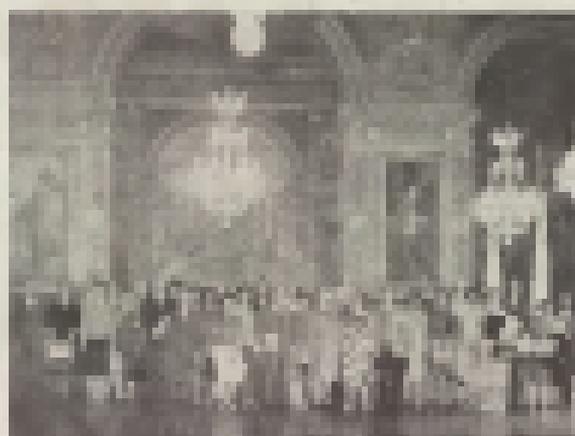
Las regulaciones propuestas a la organización del servicio de Montevideo de 1935.

Desde que se publica en esta página se han publicado en Montevideo y en los otros puntos de la línea de Control de 1935 de 1934-35, que se han publicado en las páginas siguientes.

Desde que se publica en esta página se han publicado en Montevideo y en los otros puntos de la línea de Control de 1935 de 1934-35, que se han publicado en las páginas siguientes.

Desde que se publica en esta página se han publicado en Montevideo y en los otros puntos de la línea de Control de 1935 de 1934-35, que se han publicado en las páginas siguientes.

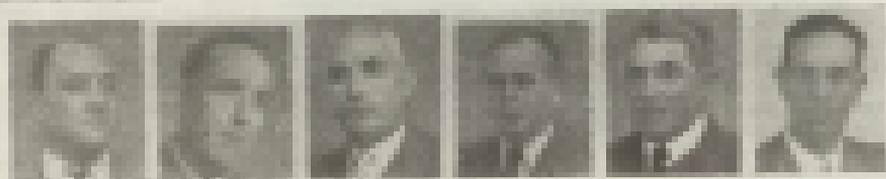
En según se publica en esta página



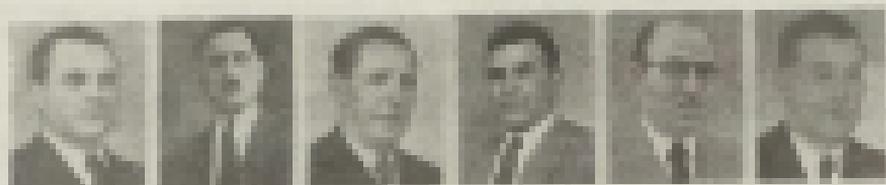
Detalle de la gran sala, donde se celebró el congreso de 1935.



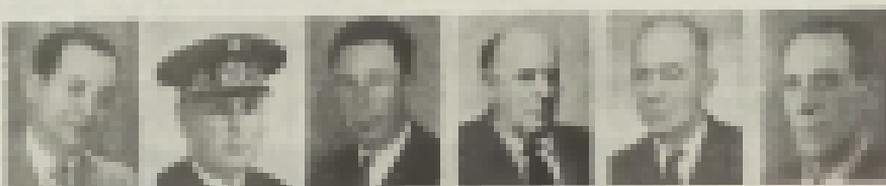
AGENTES QUE COMPLETARÁN 60 AÑOS DE SERVICIO



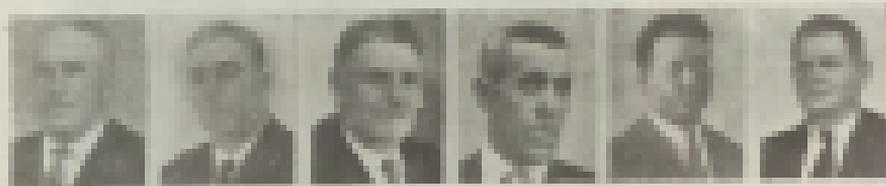
En segundo plano a la izquierda: — Antonio José Cuevas, secretario de secretario, División Asesoría del Estado, incorporado en 1913; — Rafael Ángel Díaz y Manuel Rodríguez, jefes de oficina de Inspección y Control de los Puertos, incorporados en 1913; — Luis Rodríguez, jefe de oficina de 1913.



En segundo plano a la izquierda: — Manuel Herrera, jefe de oficina de 1913; — Antonio de Jesús Peña, secretario de 1913; — Agustín Rodríguez, jefe de oficina de 1913; — Manuel Rodríguez, jefe de oficina de 1913; — Manuel Rodríguez, jefe de oficina de 1913; — Manuel Rodríguez, jefe de oficina de 1913.



En segundo plano a la izquierda: — Manuel Rodríguez, jefe de oficina de 1913; — Julio Rodríguez, jefe de oficina de 1913; — Manuel Rodríguez, jefe de oficina de 1913.



En segundo plano a la izquierda: — Manuel Rodríguez, jefe de oficina de 1913; — Manuel Rodríguez, jefe de oficina de 1913.