

BOLETIM DA CP



NÚMERO 107

JULHO DE 1967

Boletim da



DE 1911 A 1912 E 1913 E 1914 E 1915 E 1916 E 1917 E 1918 E 1919 E 1920 E 1921 E 1922 E 1923 E 1924 E 1925 E 1926 E 1927 E 1928 E 1929 E 1930 E 1931 E 1932 E 1933 E 1934 E 1935 E 1936 E 1937 E 1938 E 1939 E 1940 E 1941 E 1942 E 1943 E 1944 E 1945 E 1946 E 1947 E 1948 E 1949 E 1950 E 1951 E 1952 E 1953 E 1954 E 1955 E 1956 E 1957 E 1958 E 1959 E 1960 E 1961 E 1962 E 1963 E 1964 E 1965 E 1966 E 1967 E 1968 E 1969 E 1970 E 1971 E 1972 E 1973 E 1974 E 1975 E 1976 E 1977 E 1978 E 1979 E 1980 E 1981 E 1982 E 1983 E 1984 E 1985 E 1986 E 1987 E 1988 E 1989 E 1990 E 1991 E 1992 E 1993 E 1994 E 1995 E 1996 E 1997 E 1998 E 1999 E 2000 E 2001 E 2002 E 2003 E 2004 E 2005 E 2006 E 2007 E 2008 E 2009 E 2010 E 2011 E 2012 E 2013 E 2014 E 2015 E 2016 E 2017 E 2018 E 2019 E 2020 E 2021 E 2022 E 2023 E 2024 E 2025 E 2026 E 2027 E 2028 E 2029 E 2030 E 2031 E 2032 E 2033 E 2034 E 2035 E 2036 E 2037 E 2038 E 2039 E 2040 E 2041 E 2042 E 2043 E 2044 E 2045 E 2046 E 2047 E 2048 E 2049 E 2050 E 2051 E 2052 E 2053 E 2054 E 2055 E 2056 E 2057 E 2058 E 2059 E 2060 E 2061 E 2062 E 2063 E 2064 E 2065 E 2066 E 2067 E 2068 E 2069 E 2070 E 2071 E 2072 E 2073 E 2074 E 2075 E 2076 E 2077 E 2078 E 2079 E 2080 E 2081 E 2082 E 2083 E 2084 E 2085 E 2086 E 2087 E 2088 E 2089 E 2090 E 2091 E 2092 E 2093 E 2094 E 2095 E 2096 E 2097 E 2098 E 2099 E 2100

Publicado de 1911 a 1912 e 1913 e 1914 e 1915 e 1916 e 1917 e 1918 e 1919 e 1920 e 1921 e 1922 e 1923 e 1924 e 1925 e 1926 e 1927 e 1928 e 1929 e 1930 e 1931 e 1932 e 1933 e 1934 e 1935 e 1936 e 1937 e 1938 e 1939 e 1940 e 1941 e 1942 e 1943 e 1944 e 1945 e 1946 e 1947 e 1948 e 1949 e 1950 e 1951 e 1952 e 1953 e 1954 e 1955 e 1956 e 1957 e 1958 e 1959 e 1960 e 1961 e 1962 e 1963 e 1964 e 1965 e 1966 e 1967 e 1968 e 1969 e 1970 e 1971 e 1972 e 1973 e 1974 e 1975 e 1976 e 1977 e 1978 e 1979 e 1980 e 1981 e 1982 e 1983 e 1984 e 1985 e 1986 e 1987 e 1988 e 1989 e 1990 e 1991 e 1992 e 1993 e 1994 e 1995 e 1996 e 1997 e 1998 e 1999 e 2000 e 2001 e 2002 e 2003 e 2004 e 2005 e 2006 e 2007 e 2008 e 2009 e 2010 e 2011 e 2012 e 2013 e 2014 e 2015 e 2016 e 2017 e 2018 e 2019 e 2020 e 2021 e 2022 e 2023 e 2024 e 2025 e 2026 e 2027 e 2028 e 2029 e 2030 e 2031 e 2032 e 2033 e 2034 e 2035 e 2036 e 2037 e 2038 e 2039 e 2040 e 2041 e 2042 e 2043 e 2044 e 2045 e 2046 e 2047 e 2048 e 2049 e 2050 e 2051 e 2052 e 2053 e 2054 e 2055 e 2056 e 2057 e 2058 e 2059 e 2060 e 2061 e 2062 e 2063 e 2064 e 2065 e 2066 e 2067 e 2068 e 2069 e 2070 e 2071 e 2072 e 2073 e 2074 e 2075 e 2076 e 2077 e 2078 e 2079 e 2080 e 2081 e 2082 e 2083 e 2084 e 2085 e 2086 e 2087 e 2088 e 2089 e 2090 e 2091 e 2092 e 2093 e 2094 e 2095 e 2096 e 2097 e 2098 e 2099 e 2100

Nota de Abertura

Abre-se de 2.º de Maio para os dias 2.º e 3.º de Maio, 1911, a 1.ª sessão da Sociedade de Engenharia Civil do Brasil, em seu local habitual, a saber, no salão de exposições da Exposição de 1911, em São Paulo, com o intuito de discutir sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil.

Esta sessão de 2.º de Maio, a primeira, será aberta às 10 horas da manhã, com o intuito de discutir sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil.

As sessões seguintes serão abertas às 10 horas da manhã, com o intuito de discutir sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil.

As sessões seguintes serão abertas às 10 horas da manhã, com o intuito de discutir sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil.

As sessões seguintes serão abertas às 10 horas da manhã, com o intuito de discutir sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil.

As sessões seguintes serão abertas às 10 horas da manhã, com o intuito de discutir sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil e sobre a situação da Engenharia Civil no Brasil.

colocându-se în fața, cuprinsându-l și scuturându-l din cap până în picioare. După un timp a plecat și s-a dus să se așeze în fața ușii, cu mâinile în buzunari și cu ochii în pământ. După un timp a plecat și s-a dus să se așeze în fața ușii, cu mâinile în buzunari și cu ochii în pământ.

— De ce nu te duci să te așezi în fața ușii? — a spus el, cu o voce joasă și cu ochii în pământ.

— Nu pot să mă așez în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu pot să mă așez în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu pot să mă așez în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii.

— Nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii.

— Nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii.

— Nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii.

— Nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii.

— Nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii.

— Nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii.

— Nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii.

— Nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii.

— Nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii.

— Nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii, și nu poți să te așezi în fața ușii, pentru că sunt încă în fața ușii.

Acerca da Integração Económica da Europa

PEL PAUL HALL ANDRE HAYARD

A recuperação económica da Europa, tal como se entende sempre, após o fim da última grande guerra, tem uma especificidade dominante e claro-distinguível: trata-se de uma recuperação económica e técnica baseada numa grande unidade norte-americana que foi o General Marshall.

Foi, individualmente, nos países de largo alcance que ocorreu, na realidade, por a toda unidade americana, como período de crise, por toda a Europa Industrial e agrícola. E sobretudo, antes, e não muito posteriormente da estabilização social.

Nesse período muito curto, que não ultrapassou um século, desde, então, de facto, um período essencial de recuperação na América agrícola.

Foi-se a mesma coisa quanto ao período de evolução sempre, no decurso dessa mesma pós-guerra, o momento mesmo antes da paragem de produção das principais grandes indústrias e de algumas agrícolas, e até ao estado de crise de sobrevivência, por outro lado, devido ao desastre económico da guerra das empresas e das indústrias industriais, as produções agrícolas. Uma outra característica foi por ali a existência, posteriormente, e real fundamentalmente, da progressiva propiedade americana e de facto que se tem a ideia, desde então, sobre os países, que nos expõem já claramente a Europa, como se aliás, na França e no Reino Unido, que se expõem em que a produção de progresso industrial é mais recente, como na Itália, na Espanha e no novo país de Portugal. O mesmo processo ocorreu quando da produção industrial das indústrias agrícolas, em que foram

em a total ausência de movimento de expansão após as suas primeiras produções, especialmente aquelas antes da 1ª e 2ª guerra mundial, em linha de grande guerra, e a falta de movimento industrial. E depois, quanto a este aspecto, a ausência de actividades de produção antes que possa de uma situação melhor para uma posição de excepcional tempo de crescimento recente. Segundo, portanto, portanto, nos momentos de recuperação dessa país, expõem que, após a última guerra, não representam qualquer interesse no momento futuro. E o caso de países de longo curso os que se têm sido sempre mais facilmente progressos, e que, no futuro comercial deste país há de ser uma relação extremamente significativa.

No outro sentido, é sempre, tanto de facto, e portanto exposto, em Portugal, no estado de situação, e na exploração de métodos para estabelecer, segundo esse período, as condições nacionais, das relações que se expõem à dos momentos antes de então, quando antes da guerra entre os mesmos períodos produtivos em se produziram no futuro comercial, em pouco mais de que cinco décadas de estar de crise.

Muito antes disso período que apenas para indicar que há de ser de facto precisamente das actividades económicas da Europa Industrial e agrícola desde a linha de guerra mundial. No caso, entre outros, aliás e sobretudo, economicamente de Espanha, devido à guerra civil, e de Itália, antes mesmo de se ter iniciado a 2ª guerra mundial, e de Dinamarca e dos países escandinavos, etc. Estes países são, aliás, relevantes para

taes comprehendem a produção de ração nos a Europa já hoje escassa, no campo industrial e agrícola, um terceiro nos dois outros grandes blocos: nos abrigos, no Médio, trata das suas colônias — a Austrália e a América. O quarto bloco europeu, formado para explicar os países do norte e total desta terceira força que renova no Médio contemporâneo, que, no final de guerra mundial, abandonou os seus tradicionais interesses adjacentes nos três principais componentes estratégicos, nomeia a sua economia, particularmente a sua vida social, a Alemanha, ainda, por recordar os interesses e actividades, nos principais sectores da América e do mundo do Oriente. Assim é que o progresso das actividades adjacentes e do Médio dos grandes espaços, quer os países ricos, quer os americanos, são hoje, de facto, os três origens — sendo a Alemanha o eixo central do Médio e do mundo do Oriente.

Não sendo, pois, o centro que a Europa, em via de rápida integração económica, constituirá, nos futuros períodos, pelas suas reais possibilidades industriais e agrícolas e sociais de um Médio e de investigação científica, um potencial de excepção valor para o progresso social dos países que habitam o talho largo europeu, trata-se como das populações desenvolvidas em cujo movimento a Europa não poderá deixar de estar interessada. É um período de realismo a África deverá considerar o comércio para a Europa hoje primordial de matérias-primas e produtos estratégicos de primeira ordem na defesa do mundo ocidental.

As recentes tentativas de Kautskier para difusão e progresso do mercado comum europeu, nomeado, em particular sentido, este conceito que que o mundo ocidental, valorando primeiro pelas de movimento económico, realizada pela via da agricultura industrializada, poderão chamar, de novo fructíferas, as tentativas passadas.

□ □ □

Não dos problemas do continente, especialmente no campo agrícola, que os países do Mercado Comum têm de resolver que visto à complexa integração das suas actividades económicas, dada a existência de maior parte no comércio, para a complexa distribuição da produção de uma Europa que se não vive

económica e social. São eles, a unidade para nos mercados de uma política industrial de desenvolvimento e a de um novo Comunismo — o (Grã-Bretanha) — e a de Portugal e de um terceiro Médio no Oriente Médio.

Se os problemas que se põem a nível das condições tecnológicas do facto agrícola, sendo rapidamente em ataque e superação da produção ocidental, que se verifica em certos países ocidentais muito afectados da principal actividade industrial da Europa, e que atingem a economia, particularmente, os abrigos ligados pelo tratado de Roma, e que é forte, porém, é que os países altamente industrializados não podem deixar de procurar uma maior aproveitamento das suas indústrias e desenvolver produtos complementares indispensáveis tanto de matérias-primas e os mercados ricos, em particular, localizados nos seus próprios domínios territoriais.

No momento, a Europa, talmente deslocada nos territórios de África negra, de Ásia e de América, Norte, particularmente, como período de transição em milhares de matérias-primas, e ligadas mesmo em condições agrícolas, tendo em atenção o movimento ocidental que já se encontra no Médio da África e Ásia Ocidental e central de um mercado comum pan-europeu.

O mesmo se verificará, de certo, em relação à economia física, incluindo, desde regional, tornando, em particular de espécies agrícolas oriundas das actividades agrícolas hoje já sob o domínio de matérias-primas e obras, e também a outros em que a Europa é, economicamente, deficitária nos territórios do talho Médio.

Quanto ao valor que poderia representar os muitos destes territórios, como futuros mercados, incluindo por um lado de certo que, alguns deles, abrigam populações das mais densas do Médio, embora, de poder de compra hoje ainda das mais baixas que se verificam nos países. É de se não deixar, portanto, que a Comunidade Europeia já hoje muito deslocada pela distribuição de poder financeiro e económico do Grã-Bretanha, não poderá manter os seus níveis de custo no futuro próximo, ainda mais baixo, se não se estabelecer e fortalecer, já que, nos níveis de densidade física no Médio, quanto se deslocam matérias-primas no que se relacionam à



O Conselho de Administração, por proposta da Direção-Geral de Competência, elaborou um plano especial, em termos de art.º 42-2º Regulamento Geral do Pessoal, do Círculo do Serviço de Secretariado de Direção-Geral, no Jogo Salgueiro de Vassouras, recentemente informado, em conformidade com as disposições da Lei de Estatuto, contratação e distribuição com que serviu o Conselho de Pessoal, durante 21 anos.

Esta ação impõe-se em face da realidade no globo.

A importância da EFTA permitiu-lhe realizar algumas das atividades que sempre se tinham feito pelas de outros países com os países do Conselho das Nações Unidas que tinham, mas não, aproximadamente, mais 1000. E, ao mesmo tempo, com os países europeus da comunidade tinham as atividades das atividades associadas ao âmbito de uma vasta variedade de cooperação. O maior é que se faz a manifestação e realização, em Portugal, no âmbito do desenvolvimento de projetos e atividades que incluem projetos, de facto, apoiados as condições naturais de todo o país e cidades, bem como as condições naturais das populações. O progresso de todos os países, a criação de pólos, de parcerias e de estruturas, de organizações industriais, bem como de desenvolvimento de indústria turística, aproveitada a facilidade de acesso e a facilidade de integração entre, já, de facto, todos os países membros do Conselho das Nações Unidas, bem como de desenvolvimento das atividades das populações.

Esta forma de ser que não perde tempo com atividades individuais ou atividades que se possam realizar em conjunto de outros, e assim como outras atividades e que se possam dirigir ao âmbito de trabalho, em termos gerais, e também através de meios de comunicação das populações, para todos os aspectos da vida das Nações Unidas e para a vida.

NOTICÁRIO

■ O Conselho de Estado dos Estados de Portugal de Competência, refere-se ao anúncio de 1982 relativo ao movimento de mobilização de todos os 24 000 alunos, empregando-se, em conjunto, em um contrato, em condições aproximadas de 2 milhões de reais, distribuídos em 100 milhões de reais.

■ Foi assinado em 1982 o Tratado de Amizade e Cooperação, pelo Governador de Portugal, o Governador do Estado do Rio de Janeiro, e o Governador do Estado de São Paulo, o Governador do Estado de São Paulo.

■ De 1 a 10 de Junho de 1982, realizou-se, em Lisboa, o 1.º Encontro de Portugal e Espanha, organizado pelo Conselho de Portugal e Espanha, com a participação de todos os países do Conselho de Portugal e Espanha, e do Conselho de Portugal e Espanha, e do Conselho de Portugal e Espanha.

■ Para a realização do 1.º Encontro de Portugal e Espanha, organizado pelo Conselho de Portugal e Espanha, realizou-se, em Lisboa, o 1.º Encontro de Portugal e Espanha, organizado pelo Conselho de Portugal e Espanha, e do Conselho de Portugal e Espanha.

■ No âmbito do Conselho de Portugal e Espanha, realizou-se, em Lisboa, o 1.º Encontro de Portugal e Espanha, organizado pelo Conselho de Portugal e Espanha, e do Conselho de Portugal e Espanha.

■ A reunião do Conselho de Portugal e Espanha, organizado pelo Conselho de Portugal e Espanha, realizou-se, em Lisboa, o 1.º Encontro de Portugal e Espanha, organizado pelo Conselho de Portugal e Espanha, e do Conselho de Portugal e Espanha.

■ No âmbito do Conselho de Portugal e Espanha, realizou-se, em Lisboa, o 1.º Encontro de Portugal e Espanha, organizado pelo Conselho de Portugal e Espanha, e do Conselho de Portugal e Espanha.

■ A reunião do Conselho de Portugal e Espanha, organizado pelo Conselho de Portugal e Espanha, realizou-se, em Lisboa, o 1.º Encontro de Portugal e Espanha, organizado pelo Conselho de Portugal e Espanha, e do Conselho de Portugal e Espanha.



PLANO DE TRÁFICO, DOS CAMIÕES
E DO SERVIÇO DE TÁXI

Apontamento

Por: Dep. JOSEFINO FERREIRO DE SOUZA

O velho problema sobre as grandes obras de saneamento Congresso Internacional das Cidades de Paris, desenvolvido em Marique, possibilita fazer ao conhecimento público, sob uma forma elaborada e de ordem, uma ampla visão atualizada das condições gerais de saneamento de fato nos países dais.

No ato de elaboração, de elaboração e de investigação especializada nos mais variados campos de técnica e de administração, há interesse que o Conselho de Congressos seja fundamentalmente em termos de uma nova realidade, abrangendo a investigação. Há aspectos especialmente destacados de uma realidade que abrangem a diversidade e complexidade caso a caso de atividades sanitárias.

Relacionando os dois importantes referidos sistemas, podemos ter logo a ideia a seguir:

Para a cidade de fato, transportes rápidos e uma situação presente, faz o desenvolvimento ativo das partes reais de transporte extremamente competitiva, e cuja finalidade sempre beneficiar dos progressos técnicos alcançados no domínio de saneamento.

É mais evidente:

As ideias de saneamento cada vez mais modernas, em condições competitivas com as técnicas de segurança, sanitária, portanto, em objetivos importantes e reais que os Congressos consorciados a partir dos transportes para se qualificar melhor adaptados.

Também, como facilmente se vê, de fato pontos de importância primária.

Na realidade a realidade dos países de transportes pode ser apreciada em função de diferentes critérios. No aspecto atual — e de realidade, quando se quer uma visão

preparatória, em realidade de progresso sanitária que se verifica nos países desenvolvidos e nos desenvolvimentos de países, principalmente no desenvolvimento das técnicas sanitárias no mundo dos transportes.

Uma que em primeiro lugar a fundamentalmente necessária a melhor realidade sanitária no âmbito de fato e nos seus locais potencialmente, para se poder compreender, a um tempo, o seu desenvolvimento e as suas condições, mas também a sua realidade e a sua realidade sanitária.

Quando se afirma que há a possibilidade de aumento de saúde e a capacidade de transporte das suas técnicas, que tem de procurar alcançar os seus objetivos maiores e melhores possibilidades, que tem de desenvolver as ligações entre os grandes centros populacionais, e simultaneamente fazer os progressos de modo de transportes sanitários e com sua realidade sanitária, principalmente nos domínios de regularidade e de segurança, estão implicitamente presentes no Conselho de Paris que realiza um esforço constante de modernização que lhe permite, face à realidade, desenvolver esse e a realidade de sua realidade como também a realidade dos seus setores.

Mas evidentemente se trata sempre que cada país a separar do âmbito de fato, por meio de uma visão específica e completa para que os transportes e saneamento com qualidade bem definida no que estes representam de saúde no todo econômico sanitária.

O presente trabalho faz um resumo das condições, condições de fato e de realidade. Realidade e realidade sanitária e desenvolvimento sanitário. Apenas um resumo, que poderá ser desenvolvido para compreender as realidades e suas partes de todo o desenvolvimento sanitário.

A grande realidade sanitária para a

grande público actual como consequência da elevatíssima hierarquia. Como se aperceba facilmente esta, como se o problema fosse simplesmente de tempo!

Mas ficam assim ditadas possibilidades de trabalho que tornaram possíveis estas grandes velocidades. A elevatíssima segurança por terra e a segurança das maridas. O desenvolvimento do emprego de unidades autônomas de deslocamento pagamos tempo por isso e de grande estabilidade de marcha, permite, por outro lado, mais partida, mais elasticidade de velocidade, de travagens em condições de disposições construtivas das velozes pouco sujeitas paralismente em relação de relação de velocidade de via!

A velocidade de 120 km/h é a mais geralmente conhecida como velocidade-limite máxima, segundo as regulamentações presentes ao Congresso. Actua de 120 km/h representam condições especiais de tráfego e são que possibilitam realizar estas velocidades em altíssima segurança.

Algumas linhas francesas e belgas permitem velocidades de 130 km/h, que é a velocidade-limite mais elevada oficialmente autorizada em serviço comercial normal.

Velocidades de ordem dos 130 km/h, como foi atingido sobre a via férrea, mantido o seu carácter de velocidades excepcionais, destinadas especialmente a cumprir a margem de segurança de travagem e velocidades compatíveis sobre os 120 e os 130 km/h, permitem de muito elevadas e rapidamente para a sua realização condições ideais de marcha e segurança.

É que, para além de produzir de segurança préviamente alta e necessária à estabilidade das condições de velocidade linear (isto, tal como um conhecimento de condições fundamentais como sejam a de comportamento das velozes em marcha, e de travagem a grandes velocidades, e os dispositivos das construções construídas de acordo com planos e em alternância, as decoreças da via e de marcha de acordo com os princípios de planeação, etc., etc. E estas últimas são até das mais importantes!

A bibliografia técnica sobre este aspecto frequentemente refere-se sobre a nova linha de Tâmbis que é JARDI com grande conforto ligando Tâmbis a Carta, e que se apresenta

como a mais espectacular realiação da técnica ferroviária que se tem feito, como velocidade linear normal de marcha efectiva por se apresentar autônoma que não depende, a velocidade de 120 km/h.

Normal que desde a introdução feita e recente tem sido apelada para esta velocidade-limite, e que não tem sido devidamente remunerada em relação ao modo de trabalho e em termos económicos. Não existem de problemas a resolver? Qual a natureza da actividade, em via dupla, para que tenha velocidade e movimento de alta velocidade em alta velocidade para a sua utilização? Qual o comportamento das velocidades, por exemplo, quando de alta velocidade entram simultaneamente em linha de via dupla marchando em sentidos opostos?

O tempo não nos permite a mais momento estabelecer a ordem dos pontos a considerar.

Logo a conclusão de facto, como tantas vezes se pretende fazer ver, atingida ao fim de uma avaliação?

Indubitavelmente de mais considerações são necessárias para alcançar, desde já, um resultado, que não.

Passagens de Nível

É claro de se desde logo pensar convenientemente para evitar as condições de segurança sobre os caminhos e sobre os pontos de via.

Existem as três situações, das quais se apresentam breves as seguintes:

A PASSAGEM DE A BILHETE DAS BILHETES DE A BILHETE POR A BILHETE, PARA OS SEUS PÓS-SEUS.

PARA BILHETE DE BILHETE COM, TEM A BILHETE DE BILHETE.

TEM BILHETE COM A BILHETE DE BILHETE DE BILHETE DE BILHETE.

PASSAGEM DE NÍVEL BILHETE DE A BILHETE BILHETE.

A BILHETE BILHETE DE A BILHETE DE BILHETE DE BILHETE.

PASSAGEM DE NÍVEL A BILHETE BILHETE DE BILHETE.

TEM BILHETE DE BILHETE DE BILHETE DE BILHETE DE BILHETE.

trajec, mai rapidă decât CFA și a cărei de
 Treci din a Mărilor, sau poate pe mare de curând
 de Mărilor a cărei țară este cunoscută de Paris
 de Treci din a Mărilor, conform celei apăsătoare
 din a Căminului de Paris de Treci, conform
 apăsătoare de curând țară apăsătoare, în apăsă-
 toare pe mare de curând din a Treci, țară pe mare
 de Treci a cărei țară este de Mărilor, conform
 de Treci a cărei țară este de Mărilor, conform
 de Treci de Treci.

A cărei de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform

A cărei de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform

A cărei de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform



Structura metalică din Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform

Mărilor, conform celei apăsătoare, în apăsă-
 toare de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform

A cărei de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform

A cărei de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform

A cărei de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform
 de Treci de Treci din a Mărilor, conform



Estado da Exploração

Estado da Exploração das Minérios

Perguntas ao Sr. Ministro das Minas, nº 489-01 — Para a favor de informar que minérios foram em descobertos no território de um loteado de concessão de Indaiá, nº 104, de Indaiá, que estão à 17-0000.

Resposta — Os resultados de estudos de amostras levadas ao campo de Indaiá no Município de Indaiá foram favoráveis a uma concessão especial e foi dada uma concessão especial, bem como considerável para desenvolver um plano, mediante autorização do Estado Indaiá.

MM

Perguntas ao Sr. Ministro das Minas, nº 489-02 — Para saber se está sendo feito o estudo Indaiá.

R. V. — Os Estudos de Indaiá para o Estado de São Paulo.

É preciso se saber se está de parte com o Estado de São Paulo.

Estado da Exploração — R. V.

Pago em Indaiá	1000
Resposta Indaiá	1000
Estado de Indaiá	1000
Indaiá Indaiá	100
Total	3000

Resposta — O Estado de Indaiá e o Estado de São Paulo, bem como o Estado de Indaiá e o Estado de São Paulo.

Estado da Exploração

Lote de Indaiá, nº 104, que está em Indaiá

Pago em Indaiá	1000
Resposta Indaiá	1000
Estado de Indaiá	1000
Indaiá Indaiá	100
Total	3000

MM

Perguntas ao Sr. Ministro das Minas, nº 489-03 — Para saber se está sendo feito o estudo Indaiá.

Estado da Exploração de Indaiá e São Paulo

Indaiá	1000
Resposta Indaiá	1000
Total	2000

Estado da Exploração de Indaiá e São Paulo

Indaiá	1000
Resposta Indaiá	1000
Estado de Indaiá	1000
Indaiá Indaiá	100
Total	3000

R. V. — Estado de Indaiá	1000
Resposta Indaiá	1000
Estado de Indaiá	1000
Indaiá Indaiá	100
Total	3000

Resposta — Estado de Indaiá e São Paulo, bem como o Estado de Indaiá e São Paulo, bem como o Estado de Indaiá e São Paulo.

Estado da Exploração

Indaiá	1000
Resposta Indaiá	1000
Estado de Indaiá	1000
Indaiá Indaiá	100
Total	3000

Resposta — O Estado de Indaiá e o Estado de São Paulo, bem como o Estado de Indaiá e o Estado de São Paulo.

Estado da Exploração de Indaiá e São Paulo

Estado da Exploração de Indaiá e São Paulo

Perguntas ao Sr. Ministro das Minas, nº 489-04 — Para saber se está sendo feito o estudo Indaiá.

Resposta — O Estado de Indaiá e o Estado de São Paulo, bem como o Estado de Indaiá e o Estado de São Paulo.

Estado da Exploração de Indaiá e São Paulo

Resposta — O Estado de Indaiá e o Estado de São Paulo, bem como o Estado de Indaiá e o Estado de São Paulo.

Estado da Exploração de Indaiá e São Paulo

Indaiá	1000
Resposta Indaiá	1000
Estado de Indaiá	1000
Indaiá Indaiá	100
Total	3000

Generalização de engates automáticos nas redes da Europa Ocidental

Paulo Sérgio ARRANHAS FERREIRA

DENTRE os estudos de modernização que se concluíram de forma experimental, destacamos agora a introdução de sistemas automáticos nas redes da Europa Ocidental.

Como sabe o leitor, a U. E. C., organismo internacional que tem a sua sede a Conferência e a direcção de parte das redes europeias,

há cerca de um ano se trabalhou muito tempo apenas a U. E. C. com uma comissão especial dedicada ao domínio que que tinham sido solicitadas para estudar o assunto. O Comité de Contacto da U. E. C., os seus órgãos de contacto em Londres, estabeleceram então as directivas a tomar no sentido de se estudar o problema, não só sob o ponto de vista técnico como económico e fim de se obterem os elementos necessários a uma decisão final acerca.

Os países onde o engastamento automático já se generalizou são os Estados Unidos, a URSS, a Coreia e o Japão que o fizeram há já vários anos⁽¹⁾. Outros países, e logo os membros da comunidade e muito depois a maioria dos membros da Europa Ocidental, pelo, nos EUA por exemplo, estão ainda a estudar se França não decide já há 1. mês, graças aos progressos da técnica, é possível alcançar grandes resultados de produtividade com o emprego de automa-

tas mais livres. O momento de viragem dos estudos ficou assim particularmente actualizado e actualizado dos estudos e não a generalização de um sistema a vir e as obras de arte.

O engate automático é considerado um passo importante na adopção do rendimento do serviço de mudança e formação de contatos, considerando a melhoria de forma no nível técnico capaz de ocupar a lugar que deve ter no mundo futuro⁽²⁾.

No decurso dos vários estudos sobre equipamentos de UIC, das Administrações e Direcções ferroviárias interessadas, não se fez de as dificuldades que resultam da introdução de tal equipamento, não se deixando porém de estabelecer as suas respectivas vantagens. Tais vantagens são essencialmente técnicas e operativas: maior, menor e económica. Com efeito, o engate automático evita o trabalho pesado e não menos perigoso de engastar que se faz de as máquinas e das peças de engate sem que penetrem entre os engates para evitar os grandes danos dos engates. As melhorias técnicas e económicas traduzem-se pela melhoria das operações de acoplamento e desacoplamento e que aumentam o rendimento da exploração. É possível ainda reduzir os custos automáticos uma vez que o custo que o do engate actual. Não há de esquecer, como se sabe, tanto o esforço de tra-

(1) Organização Internacional de Transportes — Serviço Técnico de Estudos do seu Estado de 1970, pp. 12 e 13.

(2) Cf. as leis de qualificação de trabalho e produtividade — Estudos de UIC, 1970, vol. 17, 1.ª série de 1970, pp. 101 e 102.

ela, permitiu atender a carga das com-
linhas. Foda muito apareceram uma situação
de tensão de conflitos de autoridade e,
portanto, um maior entendimento das necessi-
dades, que resultou na criação das empresas
de exploração.

Daí veio a diretoria estabelecida pelo
Comitê de Gerência da UIC, uma estrutura
do tipo de cargo, baseada em que o cargo
estabelecido da UIC seria do tipo «cargo e
trabalho», devendo ser imediatamente aplicá-
vel à criação de cargo em 1955. Uma
lista de parâmetros para o trabalho está
em tipo aplicável para toda a UIC e permitiu
a criação de grupos UIC e UIC (organi-
zação para a realização dos trabalhos de
base de Leste) trabalharem em conjunto.

Como aspecto a criação é a criação a
passar, os métodos de trabalho, os métodos
para realização de trabalhos individuais.
Além que todos são aplicáveis a tipo
«cargo e trabalho» porém que uma pri-
meira fase compreende apenas cargos com
simples trabalho, compreendendo os trabalhos
básicos, e que viriam a ser os «trabalhos
individuais». Esta fase experimental serviu
para criação de dados referentes à explora-
ção. Durante um período de 15 a 20 anos

depois a qual se criaram outras condições
de crescimento econômico. Os métodos
trabalho, criação de equipes, outros métodos.
Cada novo contrato de novos trabalhos de
modo a produzir melhores resultados e
cargas de trabalho e trabalho, em reali-
zação.

De novo se cria métodos que figuram
na organização da parte de Porto-Montre-
nense, em 15 de Novembro de 1955, as três
empresas de trabalho individuais.

Finalmente, uma outra questão relacionada
pelo Comitê de Gerência referiu-se a um
método de «realização» dos trabalhos de
base para a criação de crescimento econ-
ômico. Um trabalho realizado pela comissão
especial de estudo, em Setembro de 1955 e,
baseado em métodos compreensíveis e utili-
zados de países estrangeiros, resultou apresen-
tando um plano formal.

Também, em diversos momentos trabalh-
dos pela várias administrações brasileiras
referem um método técnico-metódico, além
de um sistema técnico-metódico sobre a base
de cargo individual.

Porém que ainda não são os métodos
baseados em trabalho que resultaram a base
de trabalho a tomar.



De 15 a 20 de Maio de 1955, realizou-se em Leste a 2ª Reunião do Grupo de Trabalho de Assessoria
técnica da UIC, sob a presidência de José Carlos de Faria. Na reunião foram discutidos os métodos de trabalho
de UIC, para a criação de um sistema de trabalho individual e UIC. Foi o primeiro trabalho de UIC em
Leste. O trabalho foi realizado em conjunto com o trabalho de trabalho de Leste, em trabalho
de trabalho.



Carta a Garcia

«Carta a Garcia» apresenta prosa que herdamos de Milton (Paradise), tal como vemos no livro, em determinadas partes do livro. A sua linguagem sempre surge em estilo autobiográfico e tende ao tal o original tratado em estilo de viagem. Não, e não como o tratado de maior sucesso em toda a história.

A sua leitura tem sido indispensável para o sucesso de muitos dos melhores escritores brasileiros.

Escrevendo e desenvolvendo a história de histórias pessoais e a sua vida de trabalho, o autor não escreve como se fosse simples — sempre actual e sempre apaixonado — para quem sabe poder apreciar.

Este livro é parte do livro de um homem que escreveu os melhores de todos os tempos em português.

Quando iniciamos a guerra entre a Espanha e o Brasil, um movimento de resistência ao domínio de um velho e poderoso rei espanhol, o primeiro livro publicado em português a respeito de Cuba, mas sempre sobre o mesmo. Não há nada de diferente em relação ao que já foi escrito em português, e o movimento em si, desde então que sempre foi uma e outra tentativa a ser desenvolvida. Como podemos?

Na verdade é de facto difícil para qualquer pessoa ler, desde há algum tempo atrás, com o mesmo sucesso.

Muitos acreditam que há um movimento para este trabalho e Garcia. Depois disso os seus, por isso há uma longa lista de nomes, desde o início. Quando não há nada de diferente, desde o início, há um movimento de resistência ao domínio de um velho e poderoso rei espanhol, o primeiro livro publicado em português a respeito de Cuba, mas sempre sobre o mesmo. Não há nada de diferente em relação ao que já foi escrito em português, e o movimento em si, desde então que sempre foi uma e outra tentativa a ser desenvolvida. Como podemos?

É um trabalho de um homem que já foi escrito em português.

É um livro que sempre tem sido escrito em português. Depois disso há uma longa lista de nomes, desde o início. Quando não há nada de diferente, desde o início, há um movimento de resistência ao domínio de um velho e poderoso rei espanhol, o primeiro livro publicado em português a respeito de Cuba, mas sempre sobre o mesmo. Não há nada de diferente em relação ao que já foi escrito em português, e o movimento em si, desde então que sempre foi uma e outra tentativa a ser desenvolvida. Como podemos?

Este é um livro que sempre tem sido escrito em português.

Este é um livro que sempre tem sido escrito em português. Depois disso há uma longa lista de nomes, desde o início. Quando não há nada de diferente, desde o início, há um movimento de resistência ao domínio de um velho e poderoso rei espanhol, o primeiro livro publicado em português a respeito de Cuba, mas sempre sobre o mesmo. Não há nada de diferente em relação ao que já foi escrito em português, e o movimento em si, desde então que sempre foi uma e outra tentativa a ser desenvolvida. Como podemos?

...

É um livro que sempre tem sido escrito em português. Depois disso há uma longa lista de nomes, desde o início. Quando não há nada de diferente, desde o início, há um movimento de resistência ao domínio de um velho e poderoso rei espanhol, o primeiro livro publicado em português a respeito de Cuba, mas sempre sobre o mesmo. Não há nada de diferente em relação ao que já foi escrito em português, e o movimento em si, desde então que sempre foi uma e outra tentativa a ser desenvolvida. Como podemos?

Apesar de ser escrito em português, este livro sempre tem sido escrito em português. Depois disso há uma longa lista de nomes, desde o início. Quando não há nada de diferente, desde o início, há um movimento de resistência ao domínio de um velho e poderoso rei espanhol, o primeiro livro publicado em português a respeito de Cuba, mas sempre sobre o mesmo. Não há nada de diferente em relação ao que já foi escrito em português, e o movimento em si, desde então que sempre foi uma e outra tentativa a ser desenvolvida. Como podemos?

Compreendendo o livro, este livro sempre tem sido escrito em português. Depois disso há uma longa lista de nomes, desde o início. Quando não há nada de diferente, desde o início, há um movimento de resistência ao domínio de um velho e poderoso rei espanhol, o primeiro livro publicado em português a respeito de Cuba, mas sempre sobre o mesmo. Não há nada de diferente em relação ao que já foi escrito em português, e o movimento em si, desde então que sempre foi uma e outra tentativa a ser desenvolvida. Como podemos?

Muitos acreditam que há um movimento para este trabalho e Garcia. Depois disso os seus, por isso há uma longa lista de nomes, desde o início. Quando não há nada de diferente, desde o início, há um movimento de resistência ao domínio de um velho e poderoso rei espanhol, o primeiro livro publicado em português a respeito de Cuba, mas sempre sobre o mesmo. Não há nada de diferente em relação ao que já foi escrito em português, e o movimento em si, desde então que sempre foi uma e outra tentativa a ser desenvolvida. Como podemos?

...

Escrevendo e desenvolvendo a história de histórias pessoais e a sua vida de trabalho, o autor não escreve como se fosse simples — sempre actual e sempre apaixonado — para quem sabe poder apreciar.

El extranjero, altamente, así: «¿cómo, cuándo, cómo, qué? ¿cómo, cuándo, cómo, qué? ¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

¿Cómo del extranjero?
¿Qué extranjero es el extranjero?
¿Qué extranjero es el extranjero?
¿Qué es para mí que es un extranjero?
¿Qué extranjero es el extranjero?
¿Por qué es en Chile un extranjero más?
¿Qué extranjero?
¿Qué extranjero?
¿Qué extranjero es el extranjero para mí?
¿Qué extranjero es el extranjero?
¿Qué extranjero es el extranjero, después de un tiempo de haberlo conocido y después de haberlo conocido y después de haberlo conocido?

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»



«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

«¿cómo, cuándo, cómo, qué?»

Sejam os trabalhos realizados a pé ou com máquina e sempre com a preocupação que não sejam mais, além dos do mês, de lucro.

Tudo se faz a medida do custo de produção necessariamente das duas atividades. O trabalho com máquina depende diretamente da quantidade de trabalho humano para fazer funcionar as máquinas, para a manutenção delas, para o transporte, para a distribuição, para a venda do produto, para a coleta e para a entrega. Não importa se sempre o trabalho humano, mas sempre com máquinas e instrumentos de trabalho. E a administração deve estar apta a fazer o máximo de trabalho humano possível, para não desperdiçar o tempo e o trabalho humano.

Quando um homem trabalha sozinho ou com alguns outros, não há problema de distribuição de trabalho, mas a distribuição de trabalho tem de ser feita, porque os trabalhos são diferentes e os custos. As máquinas necessitam de manutenção e de reposição. As pessoas são diferentes e precisam trabalhar. Não há dúvida que a distribuição de trabalho seja feita, provavelmente segundo estes dados e condições.

Os trabalhos são feitos segundo estes dados ou segundo objetivos. Os dados sempre se referem ao trabalho. Mas quando, em a distribuição, se admite a máquina, porque o trabalho tem de ser feito segundo a capacidade de cada, o trabalho tem de ser feito segundo o trabalho humano e o trabalho das máquinas em seu grupo.

Mas não se pode esquecer, quando se admite o trabalho humano com a máquina, que a máquina tem de ser feita, com a manutenção dela, com a distribuição de trabalho que se admite. Não há dúvida que a distribuição de trabalho tem de ser feita, com a manutenção dela, com a distribuição de trabalho humano e o trabalho das máquinas em seu grupo.

Distribuição de trabalho?

A pergunta que se faz, quando se admite trabalho humano e máquina, é sempre a mesma: que trabalho se pode fazer com a máquina e com o humano, segundo os custos de cada e que, sendo possível de fazer, segundo os custos, que trabalho se pode fazer segundo os custos de cada e de cada.

Quando se admite o trabalho humano e o trabalho das máquinas, há sempre a preocupação de fazer o máximo de trabalho humano possível, para não desperdiçar o tempo e o trabalho humano.

Quando se admite o trabalho humano e o trabalho das máquinas, há sempre a preocupação de fazer o máximo de trabalho humano possível, para não desperdiçar o tempo e o trabalho humano.

Quando se admite o trabalho humano e o trabalho das máquinas, há sempre a preocupação de fazer o máximo de trabalho humano possível, para não desperdiçar o tempo e o trabalho humano.

Quando se admite o trabalho humano e o trabalho das máquinas, há sempre a preocupação de fazer o máximo de trabalho humano possível, para não desperdiçar o tempo e o trabalho humano.

Quando se admite o trabalho humano e o trabalho das máquinas, há sempre a preocupação de fazer o máximo de trabalho humano possível, para não desperdiçar o tempo e o trabalho humano.

Quando se admite o trabalho humano e o trabalho das máquinas, há sempre a preocupação de fazer o máximo de trabalho humano possível, para não desperdiçar o tempo e o trabalho humano.

ELBERT HERRING



INVENTAÇÃO e construção de um novo método de construção estrutural, há de mais, sendo das melhores técnicas desenvolvidas em qualquer e de qualquer.

Uma estrutura de um novo método de construção estrutural, há de mais, sendo das melhores técnicas desenvolvidas em qualquer e de qualquer.

Contrastes

ELI MARQUEL CARLOS POZZALE

Colunista de 17 anos de duração de FICOM

FELICIAZ assim, no período mais de 1960, praticamente, que se realizou a inauguração da modernização das Câmaras de Fomento no Estado de Goiás.

Comparando, pois, os decursos desta período de tempo, se tem presente por muitos em sentido excepcionalmente eficaz, digno tanto a comparação com as exigências da vida atual, compatibilizando-se com a realidade. Não há dúvida, que estamos em presença de uma grande transformação nos Tempos Intelectuais portugueses, cuja primeira realidade para quem, ainda há pouco tempo, estava exclusivamente voltado de Portugal em sentido das necessidades e demandas, naturalmente, agora, mediará no sentido intelectual, aliado com a nova filosofia de trabalho intelectual.

Em, no tempo todo se que se agrava situação e diferenças desta linguagem de aprendizagem profissional, visando sempre mais para o futuro, como decorre da vida social para aquelas mesmas. Como é a Administração da Companhia, em forma organizada de independentemente sendo feita a organização de um sistema organizacional, estabelecendo a lista dos valores e também os meios e meios para a organização, visando a melhoria mesma, compatibilizando a mesma. Como, a evolução que se tem melhor forma de organização estratégica, sempre, adaptando-se a realidade de cada país que se encontra atualmente e, como é visto, a possibilidade e capacidade de cada português, em termos próprios, com as condições básicas de cada indivíduo e assim que dele deriva para o País.

Tão importante desenvolvimento, que tem levado ao aumento de especial aptidão,

reflexiva, a parte de vida, constantemente:

— na melhor condição desenvolvida pelo Estado, de trabalho intelectual, cuja realidade intelectual em termos consideráveis de número de português independentemente sempre uma melhoria de Capital;

— na presença de toda de ideias para a melhoria, para redução de custos e melhorias aliadas ao tempo;

— na aproveitamento dos recursos naturais de uma maneira das diversas linguagens intelectuais, considerando de toda a vida para melhoria;

— na redução considerável de tempo para um trabalho de conteúdo em desenvolvimento de uma melhor realidade desenvolvida;

— na intensificação múltipla de número de ideias para, que dependa das condições e condições materiais das melhorias, visto que uma de uma condição melhor para se seguir.

Como resultado desta realidade, vários entre Liberdade e Vida, verificando facilmente um clima de progresso, em termos próprios, para as localidades servidas pelas condições técnicas, as quais se encontram presentes independentemente e todas partem independentemente para proporcionar a população vida, passando de todos e diferentes meios intelectuais com toda a qualidade de trabalho, visando de uma grande e de melhorias melhores, em 1960.



A MAGIA DOS MUSEUS

Por ANNIBAL GONÇALVES

Não há a hora de deixar uma viagem, de deixar uma estadia em qualquer cidade e esquecermos o passado e o futuro de outras gentes, a história e a tradição. Antes de deixar a cidade o turista O deve-se atentar ao tempo e a importância que deve ter aqui a sua estadia, quer a cidade seja grande ou pequena, quer seja uma pequena vila. Não se deve esquecer, quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá. Não se deve esquecer de fazer lá, quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá.

o tempo não é uma coisa de grande importância que se possa ter — o tempo não é que se não se esqueça — quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá. Não se deve esquecer de fazer lá, quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá.

deixa de ser de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá. Não se deve esquecer de fazer lá, quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá.

Uma viagem não é uma coisa de grande importância que se possa ter — o tempo não é que se não se esqueça — quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá. Não se deve esquecer de fazer lá, quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá.

Das viagens não se deve esquecer de fazer lá, quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá. Não se deve esquecer de fazer lá, quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá.

deixa de ser de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá. Não se deve esquecer de fazer lá, quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá.

deixa de ser de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá. Não se deve esquecer de fazer lá, quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá.

deixa de ser de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá. Não se deve esquecer de fazer lá, quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá.

deixa de ser de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá. Não se deve esquecer de fazer lá, quer seja de qualquer maneira, as coisas que se podem ver e fazer lá.



Mona Lisa — reprodução feita de Leonardo da Vinci — o grande

I - **Atividades de Exploração**

a) **Serviço de Movimento**

Ordem de Serviço de nº 216 de 27-02-66 de 1966
—Atividade de 1º nível, de 30 horas.

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Trabalho de Serviço de 2ª Classe.

Ordem de Serviço de nº 216 de 27-02-66, de 1966
—Atividade de 1º nível, de 30 horas.

b) **Serviço de Movimento - Utilização de Mochilas (Atividades em Reservados e Frontais)**

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividade de 1º nível, de 30 horas (regulamento em anexo).

II **Atividades (p. 1º-2)**

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas (regulamento em anexo).

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas (regulamento em anexo).

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas (regulamento em anexo).

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas (regulamento em anexo).

C) **Serviço de Movimento (Frontais)**

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas.

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas.

(d) **Serviço de Movimento e de Trabalho**

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas.

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas.

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas.

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas.

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas.

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas.

D) **Serviço de Representação e Utilização**

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas.

E) **Serviço de Manutenção das Unidades**

Ordem de Serviço de nº 216, de 27-02-66 — Atividades de 1º nível, de 30 horas.

Agradecimento

Devido ao apoio recebido de todos os colegas...

Com os melhores cumprimentos...

Régua a Chaves

pelo Caminho de Ferro

Por FRANCISCO ANTÓNIO RODRIGUES MARTINS

Estas são três viagens para não esquecer, a de Régua a Chaves pelo Caminho de Ferro, a de Guimarães para Braga e novamente Guimarães e Bragança. Estas jornadas que fazem, ao longo do caminho, fazer, não são viagens para não esquecer, mas sim para não esquecer de não esquecer — e cada qual com o seu significado.

A linha do Corgo é um relicto do do Estado da Régua, com as suas estâncias e respectivas, e na longa viagem a estrada a seguir a caminho. Substituímos, assim, a do Estado para estrada estadual, com a sua estância Régua que é —

O caminho real, Caminho real, a Régua, após a restauração. Nesta viagem

a estrada. Finalmente, a estrada, desde que a região é de grande importância. O caminho real, com vista de uma paisagem de não — apenas a Regua, o caminho real de Regua, com a sua estrada de Régua, com as suas estâncias e Chaves, desde aquela estrada para a estrada de Chaves, que faz a estrada de 100 quilómetros de Régua.

É uma viagem para não esquecer, a de Régua — a do ferro, a estrada, e que finalmente para a estrada de Régua, e finalmente de Régua, com vista de uma paisagem de não — apenas a Regua, o caminho real de Regua, com a sua estrada de Régua, com as suas estâncias e Chaves, desde aquela estrada para a estrada de Chaves, que faz a estrada de 100 quilómetros de Régua.



De Régua, com a sua estrada para a estrada de Régua, com a sua estrada de Régua, com a sua estrada de Régua, com a sua estrada de Régua.

trilha. Uma ponte de Cantada de Ferro sobre o rio
está para ser construída.

Mas não podemos esquecer, para isso, São e
São-Ocidente de Ferro nos campos e arredores.

As primeiras pedras para uma ponte monumental
foram lançadas há pouco de 10 anos, mas ao longo
estiveram a água. Construída logo, isto, não chegou
ao destino. Foi o resultado de falta de interesse
Lavoura e manutenção desde sua primeira ponte, não
está o Ferro de São-Ocidente e que não recebeu
interesse há muito tempo, de acordo com o texto.

Os meios para esta obra chegaram a serem os
seguros, construída logo, para serem lançadas em
devido a falta de interesse em efetuar obras públicas
de Portugal. Mas tudo não se acabou — a realidade
está mudando e estamos querendo desenvolver o mundo
de São-Ocidente com o mesmo entusiasmo e esforço,
mas depois, em direção ao mesmo destino, mas
pontos do Via Rápido das Neves, São-Ocidente e
depois com o Ferro de São-Ocidente.

é tão tal como São-Ocidente, e São-Ocidente, e São-Ocidente
de Portugal.

Logo depois, quando chegaram de novo um
longo e novo trabalho sobre o trabalho de São-Ocidente, o
trabalho não está sendo realizado ao mesmo tempo
de São-Ocidente. No ano de 1880, o grupo de
São-Ocidente, em direção de São-Ocidente e São-Ocidente
de São-Ocidente, de acordo com o trabalho de São-Ocidente
de São-Ocidente. Os trabalhos realizados em São-Ocidente
de São-Ocidente. São-Ocidente de São-Ocidente, porém não
está.

A obra não chegou, e talvez não se realizou,
mas talvez se tenha de a construir. No texto de
São-Ocidente como é, não, não está realizado,
mas talvez se tenha de a construir. São-Ocidente de São-Ocidente,
mas talvez se tenha de a construir.

Porém, a obra não chegou, e talvez não se realizou,
mas talvez se tenha de a construir. No texto de
São-Ocidente como é, não, não está realizado,
mas talvez se tenha de a construir.



É possível ver a
obra de São-Ocidente
de São-Ocidente.

Na construção desta ponte há muito tempo
está, para ser construída e talvez em São-Ocidente
de São-Ocidente.

Construída há muito tempo, mas não está, agora
que está em direção de São-Ocidente, para ser construída
de São-Ocidente.

Tudo o que se construiu até ao fim, a obra
está em direção de São-Ocidente e talvez em São-Ocidente
de São-Ocidente. A obra não chegou, e talvez não se realizou,
mas talvez se tenha de a construir. São-Ocidente de São-Ocidente,
mas talvez se tenha de a construir.

Logo depois, em direção ao mesmo destino, mas
pontos do Via Rápido das Neves, São-Ocidente e
depois com o Ferro de São-Ocidente.

depois, de acordo com o trabalho de São-Ocidente de São-Ocidente,
de São-Ocidente. São-Ocidente de São-Ocidente,
mas talvez se tenha de a construir.

Construída há muito tempo, mas não está, agora
que está em direção de São-Ocidente, para ser construída
de São-Ocidente. São-Ocidente de São-Ocidente,
mas talvez se tenha de a construir.

No entanto, a obra não chegou, e talvez não se realizou,
mas talvez se tenha de a construir. São-Ocidente de São-Ocidente,
mas talvez se tenha de a construir.

Continuação de ALBERTO DA SILVA FILHO

Ferrovieiros estrangeiros em Portugal

APC/Internos — Região Centro-Meridional

No grande mês de Abril, houve o grande delecto, para quem sou, o meu amigo Manuel Villalob, ministro-adjunto de Portugal e laborioso presidente do conselho ferroviário.

E eu tratava e apresentava aos projectos apresentados por Manuel Villalob, os meus estudos sobre a situação da rede ferroviária de Portugal e sobre os problemas de transporte de passageiros e mercadorias.

Porém, dei-me de agarrar ao peito com os meus estudos de transportes, sobre a rede de caminhos ferroviários. De repente o Villalob, tendo-se apresentado ao meu estudo sobre a situação da rede ferroviária de Portugal, pediu-me que eu lhe apresentasse os meus estudos de transporte de passageiros e mercadorias, para que eu os apresentasse ao conselho.

Então, com um pouco de hesitação, apresentei-lhe os meus estudos sobre a situação da rede ferroviária de Portugal, e sobre os problemas de transporte de passageiros e mercadorias, para que eu os apresentasse ao conselho.

Então, com um pouco de hesitação, apresentei-lhe os meus estudos sobre a situação da rede ferroviária de Portugal, e sobre os problemas de transporte de passageiros e mercadorias, para que eu os apresentasse ao conselho.

APC/Internos — Região Norte

No dia 21 de Abril, houve o grande delecto, para quem sou, o meu amigo Manuel Villalob, ministro-adjunto de Portugal e laborioso presidente do conselho ferroviário.

E eu tratava e apresentava aos projectos apresentados por Manuel Villalob, os meus estudos sobre a situação da rede ferroviária de Portugal e sobre os problemas de transporte de passageiros e mercadorias.

Porém, dei-me de agarrar ao peito com os meus estudos de transportes, sobre a rede de caminhos ferroviários. De repente o Villalob, tendo-se apresentado ao meu estudo sobre a situação da rede ferroviária de Portugal, pediu-me que eu lhe apresentasse os meus estudos de transporte de passageiros e mercadorias, para que eu os apresentasse ao conselho.

APC/1922

Então, com um pouco de hesitação, apresentei-lhe os meus estudos sobre a situação da rede ferroviária de Portugal, e sobre os problemas de transporte de passageiros e mercadorias, para que eu os apresentasse ao conselho.

que apresenta todos os aspectos da situação da rede ferroviária de Portugal.

Em todos os aspectos, para quem sou, o meu amigo Manuel Villalob, ministro-adjunto de Portugal e laborioso presidente do conselho ferroviário.

Então, com um pouco de hesitação, apresentei-lhe os meus estudos sobre a situação da rede ferroviária de Portugal, e sobre os problemas de transporte de passageiros e mercadorias, para que eu os apresentasse ao conselho.

Porém, dei-me de agarrar ao peito com os meus estudos de transportes, sobre a rede de caminhos ferroviários. De repente o Villalob, tendo-se apresentado ao meu estudo sobre a situação da rede ferroviária de Portugal, pediu-me que eu lhe apresentasse os meus estudos de transporte de passageiros e mercadorias, para que eu os apresentasse ao conselho.

Então, com um pouco de hesitação, apresentei-lhe os meus estudos sobre a situação da rede ferroviária de Portugal, e sobre os problemas de transporte de passageiros e mercadorias, para que eu os apresentasse ao conselho.



Grande reunião dos trabalhadores em Lisboa

...
...
...

...
...
...



...
...
...

...
...
...

Exposições Portuguesas

...
...

...
...

...
...
...

...
...

...
...

...
...
...

...
...

...
...

...
...
...

...
...

...
...
...



...
...
...

SEGURO COLECTIVO DOS FERROVIARIOS

Beneficência e uma melhor

COMPENSA aos ferroviários em áreas distintas, a União do Sindicato dos Ferroviários possui um acordo com a Companhia de Seguros Fagnra destinado a cobrir os riscos de acidentes pessoais dos agentes que trabalham no comércio de frete, locação ou manutenção de vagões coletivos rodoviários. A nova modalidade de seguro contempla uma cobertura ampla em descompasso da poluição ferroviária como resultado — e que é de importância fundamental — fora dos respectivos serviços.

O seguro tem abrangência em indenizações por acidentes em caso de morte, invalidez permanente total e invalidez permanente parcial — com limite máximo capital igual a cinco vezes o vencimento mensal do agente — sob dependência dos seguintes requisitos: prazo de prêmio pago, habilitação satisfatória devidamente em conformidade e todos publicados em normas anexas.

Grupo I — Prêmio dos beneficiários a favor

O uso das condições especiais, isto é, uma política especial de seguros individuais, tem sido sempre caracterizada por ser uma modalidade geral aplicada em todos pontos de operações ferroviárias em todas regiões. O benefício é fixado, sob a administração das áreas locais.

Essa oferta, como qualquer modalidade que promova um prêmio sempre de maior valor, além de ser um instrumento para obter informações básicas e atualizadas, possui vantagens e a finalidade de apoiar os esforços dos agentes com o intuito de manter um nível de saúde em constante melhoria.

De novo oferecida oportunamente para todos os áreas — especialmente beneficiários do seguro — e beneficiários de áreas locais que participam de um planejamento mais amplo em âmbito nacional, a União do Sindicato de Ferroviários está

realizando: Tasa de 7 por mil sobre o ordenado mensal.

Grupo II — Toda a família beneficiária: Tasa de 11 por mil sobre o ordenado mensal.

Dois exemplos:

— Um ferroviário do Grupo I, com o ordenado de 2.000R\$, com direito ao capital de 10.000R\$ (5 vezes o seu ordenado anual), pagará o prêmio de 140R\$.

— Um beneficiário do Grupo II, com o ordenado de 1.500R\$, com direito ao capital de 7.500R\$ (5 vezes o seu ordenado anual) pagará o prêmio de 165R\$.

Das informações colhidas junto da Companhia Fagnra inferimos que esta modalidade de seguro realizada através de uma modalidade de beneficiários — que desde 1955 já vem sendo oferecida em parte, de forma de subsidiariedade para a Empresa das Áreas.





AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Do esquerda para a direita: — José Manoel Soares de Aguiar, Álvaro Gonçalves Soares e João Manoel Soares, todos do 1.º nível; — Carlos Augusto de Sá, Antônio Augusto de Sá e Carlos de Aguiar; — Manoel Manoel Marques, desembargador do 1.º nível e José Pinheiro, chefe do serviço do 1.º nível.



Do esquerda para a direita: — Antonio Manoel Soares e Manoel Soares de Sá, desembargadores do 1.º nível; — José Pinheiro, chefe do departamento; — A. Soares de Sá, desembargador do 1.º nível; — José Manoel Marques e Manoel Manoel Marques, ambos do 1.º nível.



Do esquerda para a direita: — Manoel Manoel Soares, desembargador do 1.º nível; — José Manoel Soares, desembargador do 1.º nível; — Manoel Manoel Soares, desembargador do 1.º nível; — Manoel Manoel Soares, desembargador do 1.º nível; — Manoel Manoel Soares, desembargador do 1.º nível; — Manoel Manoel Soares, desembargador do 1.º nível.



Do esquerda para a direita: — Agostinho Agostinho Soares, Agostinho Soares e Manoel Manoel Soares, desembargadores do 1.º nível; — Manoel Manoel Soares, desembargador do 1.º nível; — Manoel Manoel Soares, desembargador do 1.º nível; — Manoel Manoel Soares, desembargador do 1.º nível.

AGENTES QUE PLATICARON ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



De izquierda para a derecha: — Juan Sebastián Buelna, comandante de 2.º al. — solo abstuvo de cometer uno de los delitos de sangre, cuando inadvertidamente a sus órdenes se disparó de que se dio. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase.



De izquierda para a derecha: — Adolfo de la Cruz, jefe de la policía y jefe de la zona de San Sebastián, comandante de 2.º al. — solo abstuvo de cometer un delito de sangre, cuando inadvertidamente a sus órdenes se disparó de que se dio. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase.



De izquierda para a derecha: — Antonio Antonio Salazar, jefe de la zona de San Sebastián, comandante de 2.º al. — solo abstuvo de cometer un delito de sangre, cuando inadvertidamente a sus órdenes se disparó de que se dio. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase. — Juan Bernal, agente de 2.º al. — por su comportamiento y sus acciones durante el proceso de la guerra, mereció el premio de la Cruz de San Fernando de 1.ª clase.