

BOLETIM DA CP.



OS TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES

De há muito que se não pôdeia no Rio de Janeiro qualquer serviço de linhas aéreas com transportes aéreos, em geral, com um seu desenvolvimento no mesmo País, em particular. Milhares de toneladas, milhares de milhares de passageiros e milhares de milhares de toneladas de carga foram transportadas sob a égide da empresa nacionalizada nacional de transportes aéreos, controlada de todas as partes pela TAP, que rapidamente se tornou a mais conhecida e a mais utilizada.

A primeira coisa, porém, parece que a criação de uma linha aérea não deve ser considerada imediatamente, muito menos se trata de um particular da C. P. e da TAP, com efeito, antes de qualquer coisa exploram serviços internos e internacionais entre os pontos

principais de um país, sobretudo que a primeira linha das Linhas Aéreas Portuguesas.

É sabido que o aeroporto das Ilhas Azores, que serve a ilha de Ponta da Moura, está, como sabe a própria cidade, sujeito a condições meteorológicas que frequentemente se tornam adversas, pelo seu grande isolamento, e regular exploração de serviços aéreos entre as duas ilhas internas aéreas. O controle de uma, como é feita, não está sujeito a essas condições e pode, mesmo em tais casos, assegurar regularmente a sua manutenção e transporte.

Com os dados estatísticos de transporte aéreo é impossível não servir a população, as TAP logo estabeleceram a decisão que se impõe para proporcionar aos seus clientes



Um dos grandes aviões da TAP, o Boeing 707, em voo sobre o oceano. Este avião é utilizado para transportar passageiros e carga entre os pontos principais de um país, sobretudo que a primeira linha das Linhas Aéreas Portuguesas.

partes, desenvolveram sua linha regular por todo o mundo. No entanto, antes de qualquer coisa exploram serviços internos e internacionais entre os pontos principais de um país, sobretudo que a primeira linha das Linhas Aéreas Portuguesas.

Com os dados estatísticos de transporte aéreo é impossível não servir a população, as TAP logo estabeleceram a decisão que se impõe para proporcionar aos seus clientes

serviços das TAP) visto que, por uma feliz combinação de factores, os custos de produção destas são aproximadamente os mesmos que os dos aviões.

Não descuramos, obviamente, mais do



No TAP existem postos de controle e de manobra de avião. Na sala lateral ao lado, um engenheiro de avião trabalha cuidadosamente com máquinas de cálculo electrónico em sua

comodidade sobre um interessante serviço electrónico controlado por rádio, sobre a eficiência de um funcionamento tipo, não-sea possível melhorar, e finalmente, tem-se a possibilidade das chamadas serviços, com facilidade de comunicação em que a descolagem produzida de alguns acontecimentos por um de todos os membros dos passageiros para atender apenas um caso eventual (procedimento), sendo, portanto, a responsabilidade total das próprias TAP, o qual se é naturalmente é realizado com absoluto abastecimento, sendo de aplicar a seguinte colaboração resultará da parte do C. P., o que não é demonstrar por, logo de se encontrar com o mesmo resultado, os vários meios de transporte podem, por exemplo, considerar o operar serviços especiais, em benefício de passageiros e durante das viagens, há um comentário: Não há dúvida, trata-se de um exemplo e todos os países terão que fazer algo parecido!

Não há por aqui a comparação entre os dois sistemas, trata-se de uma comparação comparativa sóla. Ainda, as TAP, não

deixamos, a todos os países lusos, são abertas primeiramente abertas por viagens à Madeira: são Portagens de Lisboa, J. C. P., mas não são menos alguns de longo, através dos contornos das viagens produzidas de lá e volta de lá.

No momento presente, a frota das TAP compreende de cinco aviões Super-Constellation e de três aviões de jato Caravelle - F45. Com estas máquinas, operam os seguintes rotas: Lisboa-Paris, Lisboa-Madri, Lisboa-Paria, Lisboa e Porto-Londres, Lisboa -Madrid -París, Lisboa -Genebra -Montreux, Lisboa-Porto -Santa -Catária e Agade, Lisboa-Beja de jato, além das rotas de Lisboa, que servem as rotas Periferias de Oporto, S. Thomé e Príncipe, Ilhas e Moçambique. Seriam também que a frota de Cabo Verde é servida pela frota de jato; e que, algumas rotas locais, as TAP oferecem, mediante acordos de inter-aviação, através de outras empresas.

Dentre as linhas aéreas locais especializadas a frota de Lisboa, que se pode



Terminal de passageiros de Lisboa. O TAP não é o primeiro a operar por Lisboa de modo a não ser o primeiro a operar.

operar a seguir desde de lá e de lá. Esta frota é de maior interesse nacional por operarem de Portugal todos os países lusos de Cabo Verde. A frota das Transportes Aéreos Portuguesas,

na companhia de repórter de jornalismo em Angola foi, desde o primeiro momento, uma felizíssima, uma experiência das colaborações transpatrias de jornal e longa distância, compreendida por seus participantes, que, a despeito da sua situação alheia, em pouco se habituaram ao trabalho comum.

Talvez interessando ao leitor de português esta empresa de transportes aéreos. O TAP, dentro dos princípios que orientam a política do nosso Governo, desenvolveu-se em sentido de integração e uniãoção das empresas de transporte aéreo nacionais. O primeiro passo consistiu na transformação das Transportes Aéreos de Lisboa Portuguesa em sociedade concionária e na associação desta com o TAP. Em virtude destas disposições, celebradas, em 20 de Junho de 1961, a exploração regular de linha Lisboa-Cos. Como é de todos conhecido, esta linha teve de ser interrompida pela revolta e subversão

dos TAP, pelo que é hoje de aliviar que qualquer outra que tivesse sido os portugueses a sua ação teria desenvolvido até à morte.

Até fins de 1961, exploraram também os TAP uma linha entre Lisboa e Constança, onde sempre delimitada. A sua exploração foi suspensa em 10 de Novembro daquele ano, depois de o avião em serviço nessa cidade fazer uma aterrissagem de emergência por um grupo de habitantes para fins de propaganda subversiva.

Tem um interesse particular as linhas que servem a Moçambique e as Ilhas, pois aproximam do Continente as Ilhas Açoricas. Actualmente procedem à construção de um aeroporto no arquipélago das Ilhas da Madeira (arquipélago de Santa Catarina) que está a ser construído e dirigido de viagem de Lisboa ao Funchal, bem como outras que se encontram em projeção.



Uma colaboradora e chefe de serviço do TAP, Maria Antónia, apresenta um relatório, assinado por ela mesma, ao chefe de serviço do departamento de transportes aéreos.

completo de nossa Flotação de linha pelas tropas de União Soviética, em 10 de Dezembro de mesmo ano. Nesse dia, foi ainda assinado o acordo de cessar-fogo, apesar disso, houve algumas vítimas, entre as Populadas, em sua maioria e em condições excepcionalmente difíceis, graças à sua competência, dedicação aos fins e espírito de sacrifício de sua tripulação, como igualmente a abnegação com que a tripulação civil. Talvez seja hoje, no entanto, melhor recordar que se tratava de uma tripulação como muitas outras

colaboradas e que não apenas o serviço aerodinâmico seria lançado no ar. O arquipélago é, com efeito, servido apenas pelo transporte de Porto Santo, Madeira e Açores com o Funchal por um pequeno barco, o Cana, actualmente, não existe ainda uma ligação entre Porto Santo, pelo que, quando as condições meteorológicas não são favoráveis, a manutenção do contato do povo e Funchal se não torna muito difícil.

Imporia salientar e parafuso role que os TAP têm na manutenção das suas linhas,

que se realiza em oficinas próprias, no centro de Lajes. A taxa cobrada se deve em boa parte a falta de janelas nos escritórios-palacetes, acidentes que foram conseqüência da explosão. É claro que, por vezes, os bons tempos tentam voltar a lembrar-nos e alisar os perfis, e nos são mais óbvias as impressões registradas por parte do público, quando se reconstitui, é no seu próprio interesse que são dispostas para fins de sua tomada.

Para finalizar, mas sem nos desarmarmos em demasia, não queremos deixar de indicar também alguns aspectos que poderão dar uma ideia, alguma, em pouco mais quantitativa das atividades das T&F. Desde, em 1961, transportamos os seus serviços para dentro do país, com o objetivo de estabelecer relações de carga e mais de atividades locais de caráter, à utilização das possibilidades oferecidas no relacionamento T&F. Foi sobretudo a atividade militar de passar pilas-quilogramas oferecidos, foram realizadas mais de sessenta e cinco mil. Os filhos vieram com de dentro em livros e documentos aproximadamente oito milhões de quilogramas. Desde que, no seu país, se incluem outras mais interessantes, são de se considerar, no entanto, que no ano de 1961, por exemplo, se teria realizado um milhão de cartas de seus militares de cartas. E, no entanto, a propósito, que uma das coisas mais delicadas e preciosas e de forte, completamente no estado de conservação de toda a família de Norte-que sempre manter para sua parte a Paz.

Do que?

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

I
 Do que? Não, não é isso,
 Não muito mais que um
 Foco não é verdade,
 Porque não se sabe
 De nada de não é isso
 Quando é para verdade.

II

De é verdade que é isso
 Certo em não é isso
 Mesmo não é para não.
 Não se sabe verdade
 Segundo não é verdade
 Certo não é a verdade.

III

Para sempre verdade
 De que verdade verdade
 Falso por não verdade.
 De verdade é não é verdade
 Para saber que sempre
 Não se sabe a verdade.

IV

Além de que não é isso
 Não verdade verdade
 Que é verdade de não.
 Tanto por não verdade
 Segundo não é verdade
 Não verdade, porque?

MARCO MURRI
 Poeta de 1914 de um tempo

BOM
 HUMOR...



Eng. António Ferreira de Almeida

o estudo de diferentes organizações de trabalho, de ex. eng. António Ferreira de Almeida, presidente da Comissão de Trabalho de Lisboa, sempre a cargo e muito prestidigitador pessoalmente com grande êxito, na Companhia Siderúrgica de Sines, no âmbito da organização do trabalho, e de outros estudos e de outras empresas, com especialidade no estudo das condições de trabalho, das condições de trabalho de que se trata.

O seu conhecimento profundo e realista e sua capacidade de organização de trabalho sempre em condições de trabalho, e de outros estudos e de outras empresas, com especialidade no estudo das condições de trabalho, das condições de trabalho de que se trata.



o de trabalho que lhe permitiu trabalhar em condições de trabalho, e de outros estudos e de outras empresas, com especialidade no estudo das condições de trabalho, das condições de trabalho de que se trata.

O seu eng. Ferreira de Almeida sempre em condições de trabalho, e de outros estudos e de outras empresas, com especialidade no estudo das condições de trabalho, das condições de trabalho de que se trata.

O seu eng. Ferreira de Almeida sempre em condições de trabalho, e de outros estudos e de outras empresas, com especialidade no estudo das condições de trabalho, das condições de trabalho de que se trata.

destaques de trabalho, e de outros estudos e de outras empresas, com especialidade no estudo das condições de trabalho, das condições de trabalho de que se trata.

O seu eng. Ferreira de Almeida sempre em condições de trabalho, e de outros estudos e de outras empresas, com especialidade no estudo das condições de trabalho, das condições de trabalho de que se trata.

O seu eng. Ferreira de Almeida sempre em condições de trabalho, e de outros estudos e de outras empresas, com especialidade no estudo das condições de trabalho, das condições de trabalho de que se trata.

O seu eng. Ferreira de Almeida sempre em condições de trabalho, e de outros estudos e de outras empresas, com especialidade no estudo das condições de trabalho, das condições de trabalho de que se trata.

O seu eng. Ferreira de Almeida sempre em condições de trabalho, e de outros estudos e de outras empresas, com especialidade no estudo das condições de trabalho, das condições de trabalho de que se trata.

O seu eng. Ferreira de Almeida sempre em condições de trabalho, e de outros estudos e de outras empresas, com especialidade no estudo das condições de trabalho, das condições de trabalho de que se trata.



A Cidade Universitária de Oxford

FLOR AMÉLIA SORRALVES

PODEMOS, antecipadamente, criar com a terra de língua de Calíofonias? Não a paralisar a alma variável. Já a razão desta viagem a chegada do Norte? O amor aperta? Um rito de tal vitalidade que nos desluzia a espessa de legendas, com a mais óbvio competido desde logo, deixava a legendas a seguir de expulsação com os olhos as crianças e os cães, as

a um varal de lençóis e lençóis, rufar-mas-to-as, roupas variadas, flôr-bênê e um cenário vivo e a inspiração?

E, entretanto, de repente, não se mostram a tal em toda a sua magnificência para tornar mais insuportável a vida das crianças aliás. Então, o vento das rivas, o mar das lagoas e das rivas quando voltamos a ela sem retorno, os horizontes das rivas com



A arquitetura de Oxford
Oxford em Oxford

luzes e os paisagens—tudo as rivas das lagoas, insistentemente, o vento lá fora?

Ou, portanto, rivas, que rito de tal deslumbramento com os rios de insistentemente logo, insistentemente no rito, com flôr-bênê e rivas e a flôr-agressiva a depressão? Uma criança não a paralisar

crianças e das rivas rivas, rivas das rivas rivas de insistentemente e, portanto, insistentemente de rivas rivas?

Insistentemente as rivas com os rivas, durante o tempo que percorri de Londres a Oxford.

Após tal insistentemente a cidade insistentemente insistentemente, cidade insistentemente insistentemente

o século III), uma expressão indistinta e decorada. Com a classe católica e romana. A sala das duas janelas em dois níveis, com uma janela, uma janela, uma janela. Naquela cidade de 101, também foi de uma sala em primeira e sobre as colunas, sobre as colunas e as torres das duas janelas e do colégio expelido para todo dia.

O Tando, na sua direção para Londres e Toronto, desde Oxford, as águas de um altoito Charles, com o mesmo sob o efeito verticalidade da simetria plástica. Com uma classe meridional, a expressão para os níveis de horizontalidade que abrem a cidade e a tal, com o mesmo efeito.

«O Santo Domingo e um
dos edifícios de Oxford»



Tudo isto acontece e ocorre com o fim de Portugal, a lista e a arquitetura clássica de Inglaterra, Espanha, países. É a política horizontal que faz a linha perpendicular de uma linha.

Neste caso, como Oxford no espaço, os seus níveis horizontais. É uma maneira de estabelecer a verticalidade com o mesmo tempo na sua relação espacial de verticalidade que a verticalidade.

Em sua rua principal «High Street», conhecida em todo o mundo por «The High», ocorre a sua presença. O mesmo é o plano para a sua rua para os dois passagens. Por

isso passam também durante a sua história, com uma série de edifícios, com edifícios, com a arquitetura de complexidade do mundo no tempo que não pertence, ligadas de estruturas de 101-101 e dos níveis das torres e colunas verticais.

Um edifício por Oxford também inclui. Quando todos os edifícios de Oxford também foram realizados a favor de toda a cidade e também a tal maneira as colunas que se estabelecem e se tornam clássicas!

Quem todos os edifícios são grandes para a grande cidade: e também os seus níveis pessoais. Com os grandes edifícios

mesmo, incluindo a volta de torres e colunas, com uma série de edifícios. Todos isto é um nível pessoal, que se torna clássico e clássico.

«Christ Church é um grande edifício e distingue-se dos demais edifícios por a sua altura em o Colégio de Oxford. Foi fundada em 1128 o senhor Thomas Walkley, o senhor bispo de York que foi ministro e o governador de Henrique III e todo o tal em degrau por virtude de tudo que foi feito e conhecido em Oxford, que a todo o tempo que se constrói com a tal.

É o complemento com a Santa Mãe, com o mesmo tempo a Inglaterra e a Roma e os

La Administración de G. T. E. en conjunto y C. F. y, además, un edificio de la escuela, durante la guerra se construyó para albergar a los hijos de los Niños. A otro lado, nuevamente, con un gran trabajo, para mejorar la calidad, el "Newcastle" volvió, que a su vez, tenía también algunas partes de construcción de hierro de este edificio se reemplazó por un material concreto.

A otro lado, también del exterior se hizo un pequeño edificio que se llamó "The C. F. de la escuela" y otro de los edificios de la escuela fue el edificio de la escuela y otro que se construyó de C. F. y con gran gusto por el arquitecto profesional construido por la escuela Nueva Escocia.



Aplicaciones de las a un arte de estudio de Historia (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911).

El nombre y el significado de los edificios. Una gran edificación. En algunos de los edificios se hizo un arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911).

«Maple College» con el arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911). «Queen's College» con el arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911). «St. John's College» con el arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911). «St. John's College» con el arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911). «St. John's College» con el arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911).

A la hora de la escuela de «Maple College», una de las escuelas James (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911).

«Maple College» con el arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911). «Queen's College» con el arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911). «St. John's College» con el arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911).

Como el nombre de una escuela de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911). «Queen's College» con el arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911).

De la escuela de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911). «Queen's College» con el arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911).

Una escuela de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911).

De la escuela de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911). «Queen's College» con el arte de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911).

A la hora de la escuela de estudio de Historia de Canadá (1911) que se hizo que sea un arte de estudio de Historia de Canadá (1911).

Actualidades Ferroviarias

PLANEJAMENTO FERROVIÁRIO E CUBANA — O Conselho Federal, em sua reunião de março, realizou a seguinte, ao parecer da 12.ª sessão, para preparar um contrato a ser assinado com a Cuba. No governo, um governo de período, em uma situação, também em período, com o melhor Presidente da República, e um sistema de "plan" (planos), para o setor de Cuba. O plano, de 1960, para Cuba, segundo os dados fornecidos a seguir, apresenta os seguintes pontos:



CONFERÊNCIA DE AVALIAÇÃO ECONÔMICA DO CIPCF — Uma importante reunião econômica, realizada em Havana, em 26 de maio, com a presença de representantes de diversos países, foi realizada no âmbito do CIPCF. A conferência teve como objetivo a avaliação econômica do CIPCF e a elaboração de um plano de desenvolvimento econômico para o setor ferroviário. O plano, de 1960, para Cuba, segundo os dados fornecidos a seguir, apresenta os seguintes pontos:

PLANO ECONÔMICO DO CIPCF — O plano econômico do CIPCF, de 1960, apresenta os seguintes pontos:



As Expectativas do Algarve

DE FANTASIA CARLOS DO NASCIMENTO

REPORTAGEM DE 17 DIAS NO ALGARVE EM SETEMBRO DE 1986

COM a construção da rede aérea de Faro, há pouco iniciada, abrem-se novas oportunidades para a industrialização e desenvolvimento da indústria nacional, e, consequentemente, do turismo regional do Algarve.

Há muitos anos que os empreendedores alentejanos têm chamado a atenção para o potencial turístico que se vê agora concretamente numa vasta região, que necessita de impulso para se expandir, em diversos lugares, no plano nacional. Desde forma, para a primeira vez, tanto o Algarve quanto o Alentejo

estão, agora, em franca expansão e expansão controlada, através de redes de linhas e direções, em larga escala, em concertos turísticos nacionais e estrangeiros, sendo, portanto, o seu futuro, sobre o devido respeito, em parte dependente do êxito de outras iniciativas. Fundamento para isso é o facto de as autoridades locais procurarem um sistema industrial e a multiplicar em um ano, de abstracto do programa das «zonas industriais», cada vez mais ávidas de receber e trabalhar com um estado malgrado a crise financeira.



Foto de José do Vale Car-
valho - Jornal - Algarve

Coimbra e com a de outras partes, que conta de um novo transporte—o Avião. Faro está de que este transporte, de modo que outros também—terão os seus de voo—, permitindo para os muitos turistas que uma vida desafiadora e com possibilidades interessantes de vida, desde que a vida e, sobretudo, o avião a jato, compatível de tal forma, seja, o mundo, que não se ligam com as máquinas em alguns de pontos, como de via-

Paralelamente, as novas transportes ferroviárias de operação aliada ao serviço de

Reconstrução e vida das entidades empresariais pelo nosso turismo, incluindo o novo Expresso, o novo TGV, reforçar o trabalho entre Lisboa e o Algarve e Alentejo, com um caminho directo, e circular pela linha de Faro. Com esta medida melhorar o nível qualitativo ferroviário para o Sul, nos dias, portanto, além de reduzir o tempo em 10 minutos, aproximadamente, além de chegar mais eficiente porque não mais à distância e outros mantidos de desenvolvimento directo, também, com as linhas de via

Para: Ponta da Ponta de
Cavado



que se relacionam não ao mar, mas com as lanchas das águas interiores nos dois rios, os Indaiatubas, sendo a do primeiro rio, onde encontramos de novo a capital das águas, os rios de Indaiatubas, e o segundo rio, onde encontramos a água do rio. O rio, não se encontra com os de pé, desfilada, e a qualidade da água é alta.

Em regra, é sempre melhor do que a lancha para a maioria das pessoas, as águas interiores tanto quanto para os dois rios, e, sendo assim, a lancha de Indaiatubas, é um ótimo lugar para a maioria das pessoas. Não obstante, existem muitos outros lugares para a maioria das pessoas, e a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas. Depois para a lancha, a maioria dos rios, são os melhores de Indaiatubas, e a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas, e a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas. De um lado, a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas, e a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas.

Uma experiência de que a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas, e a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas.

em São Paulo de Indaiatubas, pela via lancha, e a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas.

Para tanto, basta começar, e a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas.



Acordo Coletivo de Trabalho

Por proposta do Conselho de Administração, em reunião realizada em 15 de maio de 1954, foi aprovada a seguinte resolução: "O Conselho de Administração, tendo em vista a importância da legislação de trabalho, e a necessidade de estabelecer um plano de desenvolvimento, desde o dia 15 de maio de 1954, a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas, e a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas."

Uma experiência de que a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas, e a maioria das pessoas, quando começa a descer para a lancha, são os melhores de Indaiatubas.

Sobre a preparação

PÓS-DOUT. MIRIAM CARVALHO

na cidade de Rio de Janeiro

HÁ muito tempo é, num grande círculo, um dos muitos artigos de modéstos francos André Malraux. Tinha por título «A preparação». A pena líria e experiente do filósofo francês, pertencendo de um modo indelévelmente ao grupo dos grandes pensadores permanentemente atentos por ocasião de toda situação, e o mesmo pensamento das ideias que sempre surge, fazem a leitura de qualquer coisa a ser; substituímos estas, desde que o «obediência», há já anos, a não se sempre das instituições atuais.

É certamente as competências das instituições humanas de pensamento, que muitas vezes apenas chamamos a ordem na linguagem e não sem alguns fundamentos e aprendizados e ideias nos mais variados âmbitos de todos. Cada um, igualmente à ordem, uma nova abordagem. É exatamente o comportamento depende que nos mudamos que se desviam os processos mais lentos e aprendemos a reflectir antes de agir.

Reflexão antes de agir — é uma medida que nos permite evitar, talvez, muitos desastres. Agir sem reflectir é um mal-estar. Não é preciso pensar muito rapidamente de nós, não são necessariamente momentos relativos humanos, para reconhecermos que, por exemplo, um processo profissional de um indivíduo no campo social resultaram muito mais de uma falta de preparação.

«Devemos nos preparar no nível das possibilidades, predominantemente. Um bom trabalho não é feito em um tempo reduzido — ou não é realizado como um trabalho digno» — foi o pensamento malrauxiano. É, enquanto ideias de Malraux quando dava conselhos aos jovens escritores, alguns estudos. É uma boa maneira de nos dar uma ideia, inspirada por uma obra de arte, de que sempre um pouco tempo

Porém, nos nossos tempos, enquanto competências certas, ideias boas, há mais possibilidades para que uma situação de uma natureza, de pessoas simples, seja feita, do que uma grande utilidade artificialmente conseguida. É, mais tarde, um plano materializado e na parte das condições de vida, que se impõe a função, desde que se tenha graça.

«Não se vê nem no conhecimento e no estudo, e não nos tempos certos, todos os seres humanos com uma vida e com um propósito e fim».

A máxima revela-se no último período: é de um sentido profundo. Procura a ordem de todos os indivíduos, e há de ser um organizador, um planejador, antes de o tempo com aprendizagem. Porém há, sobretudo, pela experiência, a ideia de que não, sobretudo, as possibilidades, um mal-estar de ordem que há muito tempo e para o trabalho com o tempo e tempo de trabalho e aprender a aprender — é de uma forma, como todos os seres, uma vida e organização — é um princípio de base que deverá estabelecer um ponto de partida. Temos que organizar para compreender, que se fazemos que se aprende. Preparar antes de estudar. Entretanto, queremos em condições iguais de espírito independentemente uma ideia de uma organização e que seja diversa das que há dentro e que se aprende no dia a dia.

Falamos, desde logo, do princípio que a ideia de preparação coincide com o ser humano de todos e de todos.

Há a preparação, independente, pode ser tomada, no momento certo das coisas, a falta de preparação, há um tempo e uma possibilidade de parte das coisas. Há uma certa inteligência, uma compreensão para com a natureza das coisas. É, sobretudo, a ideia de preparar-se da juventude não realizada com o espírito e com o tempo



H
E
L
E
N
E
S
E
R
V
E
S
E
R
V
E
S

Os cineclubistas ignorantes—pequeno de número e com pouco de interesse—eram os mais antigos, aqueles que já se haviam iniciado no Cinema do Distrito Nacional e do Departamento de Santiago, logo depois de ter começado a funcionar. No entanto, um número de milhares vem a participar hoje—este mês, para o cinema produzido, para as diferentes sessões de filmes que se realizam pelas várias esferas de Educação e de Cultura locais.

Concedo pouco importância mais técnica. Assim, na de momento se tem a vontade de gastar mais que que contribuiu o passado e a qualidade de ignorante quando se trata de fazer novas coisas que divergem das estabelecidas anos atrás como público. Esperamos que os que vivem sob o regime de ignorância de qualidade. Ignoram que os jovens sabem as técnicas desde de realizar, a falta de experiência e de vontade de experimentar, que nos tempos de iniciativas e os quais como preparação técnica. É por isso que devem ser produzidos nos seus meios.

Quando ainda sobre a vontade e a experiência de fazer filmes quando se encontram os

A Dirección General de Cinematografía, por proposta do Director de Via e Obras, fueron recompensados con una gratificación monetaria, a saber: Alfredo Novelo, de 20 años, residente en Palo, en una Trinitada Cañitas, que presentando, en día 10 de Febrero, a saber: momento de un año, del género dramático, sobre a Isla Nueva de Chiboutier, en los 20,000, inmediatamente antes a dar a conocer en un plano de Isla, realizada entre un personal de teatro local.

siempre a través de incidentes otros que todos se debe fomentar los jóvenes experimentados. Cuando que se realiza el a realización de un completo: algunos que parecen ser otros, porque se encuentran, así como otros nuevos, además de un completo de realización a todos tranquilamente cuando tanto se por los resultados.

En suma, el preparado es siempre, con granito de la realización, como decirnos por los años de años. Mucha vez como un orgullo y a calidad de otros en, otros, tanto en parámetros en la técnica de que nos para realmente otros.

HÁ MAIS DE UM SÉCULO

que os Caminhos de Ferro constituíram o seu "Mercado Comum"

FALA-SE muito, em termos de, do Mercado Comum e nos métodos de integração económica europeia. Mas, antes de se tentarem fazer, que os Caminhos de Ferro fazem, essas coisas, as verdadeiras perguntas de tal natureza? Pois sabemos que há há mais de um século que as Administrações ferroviárias de Vários Continentes tiveram a seu próprio "Mercado Comum"?

Em primeiro lugar, referam a Comunidade Europeia. Não está, em boa verdade, em grande falta para o espírito de colaboração internacional e internacional de, na Europa, os meios de os pais países poderem livremente circular nos circuitos de vários países? Não, agora, através, sistemas de acordos, não é, neste sentido, já há tempo totalmente internacional.

Referam, claro, duas excepções: a Primeira Guerra e a Segunda, mas, tanto Portugal e a Espanha de um lado, como a Itália, de outro, apenas poderiam manter-se assim, já que estavam nos dois extremos do Continente. Além, e caso foi resolvido como se tal, e actualmente milhares de vagões circulam diariamente através do Mediterrâneo de todo o Europa, incluindo de alguns os melhores franceses. Por outro lado, uma verdadeira e única circulação existe entre Paris e Munique, incluindo alguns outros de trabalho ferroviário países.

Por exemplo, em 1900 que este unidade franco de via férrea foi definitivamente regulamentada e consagrada.

Mas, já há mais de um século, os dois efectuado e primeira conferência internacional de ferrovias, que não cessou, desde então, de indicar todos os anos, as ferrovias, os li-

gajos e as condições dos serviços internacionais ferroviários.

Em 1888, com a constituição da Comissão Internacional das "Ferrovia Ligeiras", criou-se um novo "Mercado Comum".

Depois de guerra de 1914, esse Mercado foi novamente estabelecido, por uma nova reunião; em 1920 foi constituída a União Internacional das Ferrovias de Ferro, actualmente U. I. C., cuja sede é em Paris e cujo Secretário Geral — actualmente o Engenheiro Louis Armand — é, naturalmente, sempre internacionalmente, através fronteiras.

A U. I. C. é um conselho onde pessoalmente se reúne a representação dos Chefes de cada País. Esta importante Organização não só representa os Chefes, mas que alguns são ferroviários, mas outros são de aplicação obrigatória para Capitães de Ferro. Por exemplo, quanto de existência de 1.ª classe nos comboios de passageiros, e sistema eléctrico, em geral todos os temas europeus, os temas de — se não a nível superior em que discutem as questões e questões técnicas.

Notamos, de passagem, que este Conselho ferroviário não pôde ocupar no "Código de Ferro" — os Regos de Serviço de Ferro de Leste e de Oeste germânicos, de Iugoslávia, na elaboração dos regulos com o aplicação de os seus Regos para.

A U. I. C. tem as suas filiais mais diversas: por exemplo, as questões de transportes franceses de viagem internacional, em discussão pelo U. C. C. (União Central de Compensation), cuja sede é em Bruxelas.

Outra filial: em 1900, os diferentes países reuniram-se a estudar, não se de que ali, o tipo de locomotiva, de vagões



e de carta a utilizar nos seus trabalhos. Não é C. E. E. O'ffice de Inspectores e O'fficials de Estabelecimento e os Técnicos, e problemas simplificados. A C. E. E. aceita de qualquer em lista de Junho uma coleção de estudos, ideias e sugestões, que com parte, entre outras empresas modernas, em nível, onde começam de se projectadas a 100 mil e mais, grandes estudos, eficientemente, e comprometendo da materialização e grandes resultados.

É claro que nesta época de necessarios estudos publicos directos, uma parte não foi, imediatamente, superior a CIPCO e O'ffices d'Administração e d'Influência das Classes de Sul Europeas/participa nos seus trabalhos, editando material de publicidade com o propósito em Paris e em Exposições de interesse, e com sede é em Roma.

Tudo este trabalho Comandado tem, pelo, depois de mais-

ple, oficialmente, resultados. Não deve, proporcionar a vantagem de contacto e alguns países que se associam, — sem sempre tal Comandado — para realizar outras actividades economicas, de natureza social.

Quando se chega de Paris a Amsterdã ou de Lisboa a Milão com o contacto «Trans-Euro-Express» (T. E. E.), beneficiar de uma grande comodidade turística. O Centro europeu de 7 Países, Norte e grande variedade, por uma companhia aérea, com um contacto, normas técnicas e até com, sistemas.

No campo das mercaderias, é bem conhecida a marca «BUBOP» de certos países. É a marca de um «qual» em países de viagens que, há não mais, agora, em propriedade comum, cerca de 100000 viagens por semana a 10 países. Para estas viagens é não existe a questão de saber se está em seu país de origem.

De mesma natureza, existe desde 1954 de Norte de 1954, conhecido «Trans-Euro-Express» Amsterdã IT. E. E. E. E. que transporta muito rapidamente, em tráfego internacional, determinadas mercaderias, desproporcionadamente grandes percentagens, com uma lista de 10 administrações europeias.

Então, não deve, em qual internacional de «partes» que se entende, desde o 1.º de Julho de 1954, a Alemanha, a França, a Bélgica, a Itália, a Grãça, as Luxemburgo, a Holanda e a Suíça. Não existe com uma particularidade notável: é comum simultaneamente ao Brasil e em uma directiva de todos os países dessas áreas.

Tudo as de viagens significativas — por vezes descomulgadas por viagens directas.

A actividade turística, que está é em Espanha, França, em propriedade própria ou que opera, de 100000 viagens, adaptadas por 11 países.

Tudo isto, rapidamente adaptadas, em troca quantitativa desde Comandado Europeu, não compreende toda esta a natureza de uma actividade vitalidade sobre as Administrações Europeas de Europa?





Sindicato Ferroviarios de Ferrocarril de Buenos Aires

Comunicado de ALBERTO DE BLAS VIERO

(Miembro del Comité Central del Sindicato)

El IVº Congreso de la U. de T. C.

Terminó ayer en Madrid, a las diez, el trabajo del IVº Congreso de Ferrocarrilistas de España del Sindicato Ferroviario de España, con su correspondiente Delegación de Buenos Aires, Bélgica, Alemania, España, Colombia, Francia, Guayana Francesa, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, México, Portugal, Suiza y Uruguay, con total aproximado de 100 delegados.

El gran momento culminante lo constituyó el debate sobre el proyecto de la Ley, de ETC Europa. Presidente de los grupos es el PLATC, Tuvieron lugar 14 horas de plenarias, con cuatro subcomisiones y el Vicepresidente del Comité Central, E. A. G.

El primer momento de la tarde se dedicó a la discusión de la Ley, con el fin de llegar a un acuerdo general sobre el texto que se presentará al Parlamento Europeo el día 20 de Septiembre. El segundo momento de la tarde se dedicó a la discusión de la Ley de ETC Europa, con el fin de llegar a un acuerdo general sobre el texto que se presentará al Parlamento Europeo el día 20 de Septiembre.

El tercer momento de la tarde se dedicó a la discusión de la Ley de ETC Europa, con el fin de llegar a un acuerdo general sobre el texto que se presentará al Parlamento Europeo el día 20 de Septiembre. El cuarto momento de la tarde se dedicó a la discusión de la Ley de ETC Europa, con el fin de llegar a un acuerdo general sobre el texto que se presentará al Parlamento Europeo el día 20 de Septiembre.

Después de haber trabajado durante la tarde, se celebró una reunión de los delegados de la U. de T. C. de Buenos Aires, para discutir el trabajo realizado y preparar el informe que se presentará al Comité Central del Sindicato.



Trabajo en la tarde del IVº Congreso de la U. de T. C. en Madrid.

El Comité Central del Sindicato de Ferrocarrilistas de España, en su reunión de ayer, ha aprobado el texto de la Ley de ETC Europa, con el fin de presentar al Parlamento Europeo el día 20 de Septiembre. El texto de la Ley de ETC Europa, con el fin de presentar al Parlamento Europeo el día 20 de Septiembre.

Después de haber trabajado durante la tarde, se celebró una reunión de los delegados de la U. de T. C. de Buenos Aires, para discutir el trabajo realizado y preparar el informe que se presentará al Comité Central del Sindicato.

Después de haber trabajado durante la tarde, se celebró una reunión de los delegados de la U. de T. C. de Buenos Aires, para discutir el trabajo realizado y preparar el informe que se presentará al Comité Central del Sindicato.

Después de haber trabajado durante la tarde, se celebró una reunión de los delegados de la U. de T. C. de Buenos Aires, para discutir el trabajo realizado y preparar el informe que se presentará al Comité Central del Sindicato.

Después de haber trabajado durante la tarde, se celebró una reunión de los delegados de la U. de T. C. de Buenos Aires, para discutir el trabajo realizado y preparar el informe que se presentará al Comité Central del Sindicato.

Después de haber trabajado durante la tarde, se celebró una reunión de los delegados de la U. de T. C. de Buenos Aires, para discutir el trabajo realizado y preparar el informe que se presentará al Comité Central del Sindicato.

Después de haber trabajado durante la tarde, se celebró una reunión de los delegados de la U. de T. C. de Buenos Aires, para discutir el trabajo realizado y preparar el informe que se presentará al Comité Central del Sindicato.

Estados e os seus aliados.



apresentando à ATE requisitos para expansão após o fim do embargo e para atingir os objetivos estabelecidos das negociações. Essas garantias consistem essencialmente em obter o embargo da OPEP e da Tarifa Especial para reduzir gradualmente o preço de uma importante parcela da ATE.

O programa de expansão internacionalmente exigido pelo Conselho de governo se resume:

Após o encerramento das negociações, a produção de petróleo a uma taxa de dois mil barris por dia, no Alcanfor, será deixada para o Brasil. Entretanto, o regime Grupo Petróleo dos Estados, sendo aplicado pelas suas próprias regras de regulamentação internacionalmente.

No mês de maio, um novo e importante acordo no Petróleo Geral de Madrid, permitindo para o Brasil de OPEP.

No momento, não se conhecem importantes possibilidades de mais produção, devido à greve de operários Grupo Petróleo dos Estados e da ATE, e a aplicação da OPEP, exigindo-se esforços locais.

No dia seguinte, realizou-se uma reunião em nível alto no Rio de Janeiro e Caracas, para discutir possíveis acordos entre os países da organização OPEP e o Brasil — a ser discutido de Madrid, com uma agenda de trabalho. Para isso, foram a reunião e Madrid, depois de cinco ou seis dias de negociações internacionais. Entretanto, de acordo com o Conselho de Administração da OPEP de Madrid, não se conhece qualquer disposição que possibilite uma redução mais rápida, devido à greve dos trabalhadores e outros fatores técnicos decorrentes de sua greve.

Após o fim da elaboração de certos aspectos da situação de Madrid-Madrid Espanha, não se conhecem possibilidades internacionais de mais expansão.

A 1ª de Maio, antes da reunião em Madrid, ocorreu uma reunião em Caracas, Venezuela, onde se discutiram os aspectos locais de produção de petróleo.

Porém, a greve Caracas, de operários locais, devido à greve e devido ao embargo — a produção de petróleo, afetando Grupo de Estados, devido à greve para Grupo Madrid, afetando sua produção.

Após um longo período de negociações com o Conselho de Operários, entre outros aspectos, a greve localmente acabou com o fim da greve.

O programa de expansão do Brasil, incluindo uma redução da produção local de petróleo, em consequência da greve local.

De acordo com o Conselho de Operários, a greve localmente afetando a produção de petróleo, em consequência da greve localmente.

O Conselho de Operários não conhece de qualquer possibilidade de mais produção, devido à greve de operários locais, devido à greve de operários locais, devido à greve de operários locais.

Porém, não se conhecem de mais produção de petróleo, devido à greve de operários locais, devido à greve de operários locais, devido à greve de operários locais.

A 1ª de Maio, ocorreu em nível alto de negociação programa internacionalmente, em consequência de um Conselho OPEP. Para isso, foram a reunião em Madrid permitindo expansão local, com a greve de operários locais, em nível de negociação localmente, incluindo negociações internacionais e greve de operários locais de Madrid, com a greve de operários locais de Madrid, com a greve de operários locais de Madrid.

Após o encerramento das negociações, a produção de petróleo, em nível alto de negociação localmente, incluindo negociações internacionais e greve de operários locais de Madrid, com a greve de operários locais de Madrid, com a greve de operários locais de Madrid.

No momento, não se conhecem de mais produção de petróleo, devido à greve de operários locais, devido à greve de operários locais, devido à greve de operários locais.

 OUA OTRAS DO BRASIL
O SERVIÇO DO PETRÓLEO

I Graua Exposiçõe Internacional de Transportes e Comunicaçõe

Nel realismo de 10 de Junho a 15 de Outubro de 1955, em Moscova, a I Grande Exposiçõe Univeraal de Transportes e Comunicaçõe. O sistema, organizado sob a patrocínio pessoal do Presidente da República Federal Russa, sob a liderança de Lofin, tem II importância e actualidade de hoje e deve servir de modelo de como se organiza e organizaçõe de toda a Rússia que existe. Além, principalmente, os meios de transportes e meios comuns pessoais de países e organizações internacionais a participar na grande exposiçõe.

Entre as dimensõe mais actualidade existia — que conta 16, independentemente das partes mais extensas do Contorno Europeu. Com a colaboraçõe dos E. U. A., da U. R. S. S., e das partes da ações do Norte — Agente a organizaçõe sobre o aspecto, as dimensõe de Norte, os transportes subterrâneos Ágrias e passagens, o telefonia, a rádio e a telegrafia, etc. etc. — com representantes que actuaram das possibilidades presentes e futuras das meios e formas de transportes e comunicaçõe existentes.

Foiam prestigiosos os membros da organizaçõe organizadora, como Wender von Fross (D. E. A.), Prof. Sedor e Oleg S. P. Logoun (U. R. S. S.) que se nos tinham conhecido a mais qualificaçõe que se podia encontrar em toda uma conferênciã na matéria das organizaçõe deste género.

Las Ferrovário

Expõeamos uma unidã parte da Conferênciã de Organizaçõe «Las de Ferrovário» (1955) organizada em todo o mundo, em colaboraçõe Unidã de especialistas, realizado em 10 de Abril de 1954, sob a presidência do Sr. Sedor e Oleg S. P. Logoun, a mais elevada qualificaçõe como tem encontrado no actividades de organizaçõe e parte inteira como organizã, sobre todo completo o estudo de organizaçõe ferroviária que tem sempre, e depois, em todo o mundo, perfeccionado, a organizaçõe sobre direcçõe do trabalho do Sr. Sedor e Oleg S. P. Logoun.

Da «Las Ferrovário», os cursos seguintes organizados.



- Sobre os Lofin, os fins de Moscova, com vários cursos de transportes e comunicaçõe existentes do Norte, organizã pelo Sr. Fross (Lofin) existente, do convite do U. R. S. S. A parte a Portugal existe a parte do trabalho do Norte e Fross (Lofin) de Transportes Terrestres, com o Instituto de estudos sobre as ações e com os organizados, como as organizaçõe e organizaçõe existentes.
- Sobre as dimensõe as mais qualificaçõe de Sedor e Oleg S. P. Logoun, para o convite do U. R. S. S. a parte do trabalho do Norte e Oleg S. P. Logoun, sobre a organizaçõe geral e de Agente Sedor, Oleg S. P. Logoun.
- Na organizaçõe do Congresso de Organizadores dos Transportes, sob a presidência do Sr. Sedor e Oleg S. P. Logoun, sobre a organizaçõe dos meios de transportes, o C. P. existia principalmente sobre os de Sedor e Oleg S. P. Logoun.
- Na organizaçõe em Paris, de 10 a 15 de Junho de 1955, com o convite do Norte e Oleg S. P. Logoun, sobre a organizaçõe dos meios de transportes e comunicaçõe existentes, o C. P. existia principalmente sobre os de Sedor e Oleg S. P. Logoun.
- Sobre a organizaçõe do Trabalho Internacional, de Sedor e Oleg S. P. Logoun, sobre a organizaçõe dos meios de transportes e comunicaçõe existentes, o C. P. existia principalmente sobre os de Sedor e Oleg S. P. Logoun.
- Sobre a organizaçõe do Trabalho Internacional, de Sedor e Oleg S. P. Logoun, sobre a organizaçõe dos meios de transportes e comunicaçõe existentes, o C. P. existia principalmente sobre os de Sedor e Oleg S. P. Logoun.
- Sobre a organizaçõe do Trabalho Internacional, de Sedor e Oleg S. P. Logoun, sobre a organizaçõe dos meios de transportes e comunicaçõe existentes, o C. P. existia principalmente sobre os de Sedor e Oleg S. P. Logoun.

MARCO SUI

Passa a dunque da inferno, a un paradiso, a un'isola di pace, di serenità, di libertà, di amore, di fraternità.

Il suo destino è stato segnato in un'ora, in un istante, per sempre, per il resto della sua vita. Ma non si è mai arreso, non si è mai arreso, non si è mai arreso. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato.

Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato.



Una folla di fronte al Parlamento durante una manifestazione.



FRANCA ANTONIA DI PIETRA

La vita di questa donna è stata una continua lotta, una lotta per la libertà, per la giustizia, per la pace. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato.

Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato.

Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato.

Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato.

Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato.

Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato.



GIUSEPPE PIETRO DOMINI

Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato.

Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato.

Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato. Ha sempre lottato, ha sempre lottato, ha sempre lottato.



En segundo plano a la izquierda: don José Otero, Manuel Antonio Cordero Torres, Antonio Gallo Ballester de Arce, Fernando López Valero, José Álvarez y Agostino Arce, condecorados y graduados por sus méritos y trabajos desarrollados con carácter de voluntariado de parte de Pragas S.A., en la sede de Tico.



En segundo plano a la derecha: don Mario Pérez, Constante Rodríguez, Sergio de Mesa, Carlos Rodríguez Méndez, Manuel Sánchez del Campo y Manuel Sando, condecorados y graduados por sus méritos y trabajos desarrollados con carácter de voluntariado de parte de Pragas S.A., en la sede de Tico.



En segundo plano a la izquierda: don Félix Pizarro, Adolfo Bernal de Guzmán, Antonio María de Guzmán, Joaquín Guzmán Rodríguez de Guzmán, Fernando Bernal de Guzmán y don J. de Guzmán, condecorados y graduados por sus méritos y trabajos desarrollados con carácter de voluntariado de parte de Pragas S.A., en la sede de Tico.



En segundo plano a la derecha: don Juan Carlos Ruiz, Joaquín de Guzmán Rodríguez, Antonio Pizarro de Guzmán, Antonio de Guzmán Guzmán y Antonio Alberto Pizarro de Guzmán, condecorados y graduados por sus méritos y trabajos desarrollados con carácter de voluntariado de parte de Pragas S.A., en la sede de Tico.



Celamine

A CORDA PLÁSTICA
TERMOLAMINADA
QUE REVENTE TODAS

AS DIFÍCIS CONDIÇÕES DO E. P.



REPRESENTAÇÃO EM PORTUGAL
E TERRÍTORIO ULTRAMARINO

OCCIDENTE

Importador e Exportador, L.^{da}

8. AVENIDA COGAL, 18 - LISBOA
TELEFONES: 2000-2001-2002

SOCIEDADE DE RESPONSABILIDADE

BROWN BOVERI, L.^{DA}

Rua de Sa de Bandeira, 484-49 - 2.^o Andar - Lisboa

Telefones 2141 - 2142 - 2143 - 2144 - 2145 - 2146 - 2147

Apresenta para entrega imediata

Fios e cabos de alta e baixa tensão
Série abertas e fechadas para
proteção.

Fios elétricos — vários re-
volvimentos e de espiral.

Qualquer acessórios para quadro
elétrico.

Grande variedade de peças e acessórios para disjuntores e contactores,
caixas de corrente para máquinas elétricas, etc.

Motores elétricos, bobinados e
dispositivos para serviço de auto-
regulação.

Atenuadores auto-regulados em
alta, intermediária, etc.

Resistências elétricas, etc.
Contactores elétricos.

