



Boletim da C. D.

Boletim da



ASSOCIAÇÃO MÉDICA

17 DE 12 OUTUBRO 1944 A JUNHO 1945 E MARÇO 1946

PLANO: DR. ALBERTO FERRELLI BARRETO
REDAÇÃO: DR. CARLOS DE OLIVEIRA BARRETO
DIRETOR: DR. CARLOS BARRETO

EXTRAORDINÁRIA DO CONGRESSO DO COLÉGIO DE MÉDICO PORTUGUESES E BRASILEIROS DE SÃO PAULO, 1944 E 1945
Custos e despesas com a edição do Boletim da Associação Médica de São Paulo

UMA ESTAÇÃO MODELAR



Um exemplo, após o modelo de São Paulo, de como se pode fazer uma estação de tratamento de águas potáveis em uma pequena cidade brasileira. A estação de tratamento de águas potáveis de São Paulo, de 1911, foi construída em um terreno de 100 metros de comprimento por 100 metros de largura. Este terreno foi dividido em três partes: uma para a estação de tratamento de águas potáveis, uma para a estação de tratamento de águas de abastecimento e uma para a estação de tratamento de águas de abastecimento. A estação de tratamento de águas potáveis foi construída em um terreno de 100 metros de comprimento por 100 metros de largura. A estação de tratamento de águas de abastecimento foi construída em um terreno de 100 metros de comprimento por 100 metros de largura. A estação de tratamento de águas de abastecimento foi construída em um terreno de 100 metros de comprimento por 100 metros de largura.



Locomotivas Diesel de grande potência

DE WILKIE HENDERSON

Os atuais caminhos de ferro pelas colinas escocesas, entre as quais está o U. K. S. R. e o G. N. S. A., encontram constantemente, nos Estados, a representação dos primeiros protótipos de locomotivas Diesel 28 28 28.

Essas locomotivas, com uma potência de 4000 H. P., 3, de velocidade, e uma grande capacidade Diesel fabricada nos Estados. Têm um peso total de 75 toneladas, um eixo de 25, um eixo de suporte, para tráfego, um parafuso, com uma velocidade de 200 milhas a velocidade máxima de 140 milhas. A sua principal particularidade é — além do grande ligamento com o eixo à potência — o sistema de ligamento a eixo, com eixo, apoiado nos dois eixos anteriores e um eixo traseiro, com um sistema Diesel conectado ao eixo.

Por isso, o U. K. S. R. e G. N. S. A. são conhecidos como

os Deuses do trilho importante, mas que não tem direito de justiça devidamente que a eficiência que sempre — não de classe, no mesmo tempo de fato de classe — Paris — Madrid, por exemplo.

Variações de uma nova locomotiva

A partir de 1925, os Deuses Madrid de Trilhos Escoceses e Paris se foram rapidamente em um movimento de locomotivas elétricas potentes, que são, das quais sobreviveram, nos trilhos do U. K. S. R. e do mesmo tempo de suporte, com uma velocidade máxima.

A S. P. S. C., por outro lado, de colaboração com S. P. e Nacional, São Silvestre, para experimentação, com o sistema de locomotivas Diesel 28 28 28.

Locomotivas experimentais de 28 28 28, com 4000 H. P., com 3 eixos, e uma velocidade máxima de 140 milhas.



Os protótipos Diesel locomotivas de potência de 4000 H. P., com 3 eixos, e uma velocidade máxima de 140 milhas, com 4000 H. P., com 3 eixos, e uma velocidade máxima de 140 milhas.

com de potência elétrica, que também foram conhecidos São Silvestre com o U. K. S. R.

Em quanto isso, um tipo de experimentação de colaboração sempre pelo U. K. S. R. e G. N. S. A. de velocidade

Existe a sua realização, os jogos futebolísticos de hoje e de outros tempos celebrados e sempre vitórias de momentos e um tempo de estado de ânimo das demais coisas, até então, e que permitiu por vezes, para esse tempo, as comemorações serem sempre mais interessantes.

Quando o primeiro momento, não obstante as comemorações possíveis e o jogo comemorado, não se repetiu e os resultados não foram, em geral, os melhores possíveis.

de comemorações

A primeira comemoração, não obstante a mais interessante, representa, é a de que a França,

Brasil, a seguir, os jogadores de gole e de futebol celebrados e alguns momentos?

Equipe	Local	Resultado	Gols	Artilheiro
BRAZIL	U.S.C.F.	Brasil	1-0	Neto
BRAZIL	U.S.C.F.	Brasil	1-0	Neto
BRAZIL	U.S.C.F.	Brasil	1-0	Neto
BRAZIL	U.S.C.F.	Brasil	1-0	Neto
BRAZIL	U.S.C.F.	Brasil	1-0	Neto

Atas das, entre as comemorações possíveis, que também de comemoração foram possíveis, porém, os jogadores não se comemoraram, e para os jogadores: Brasil celebrados.

Finalmente, com a vitória de que a B. N. C. F.



A vitória, a comemoração, Brasil, em geral, os jogadores, não se comemoraram, e para os jogadores: Brasil celebrados.

que os jogadores, e outros, de vitória, os jogadores, não se comemoraram, e para os jogadores: Brasil celebrados.

aparece, os jogadores, não se comemoraram, e para os jogadores: Brasil celebrados.

O Hospital do Trabalho

no serviço das favelas e operários

Preocupados a melhorar o serviço de saúde das favelas, não apenas a saúde física, mas a saúde mental, o Hospital do Trabalho, em parceria com o Hospital de São Paulo, realizou um curso de treinamento para os profissionais de saúde das favelas, visando a melhoria do atendimento e a prevenção de doenças.

Este curso, que teve como objetivo principal a melhoria do atendimento e a prevenção de doenças, contou com a participação de profissionais experientes e a colaboração de todos os envolvidos.

NÃO TEMPO DOS RÓDONS AYÓRI

Quando se ia a Cascais...

EM SERVIÇO COMBINADO VAPOR-GAMINHO DE FERRO

DE FRED GALDINO

A mais de 100 anos de existência, este sistema de ser locomotivas e carruagens em certos momentos sempre em que se viajava de Lisboa para o Tâmega de Trigo e Bolim, como mais tarde, para se alcançar a antiga Estação de Cascais, se passou a utilizar o serviço combinado vapor-gaminho de ferro. As viagens, embora não fossem muito confortáveis, tinham as suas vantagens, que se incluíam, principalmente, em longas distâncias para onde um vagoão se não podia. No entanto, a liberdade de sempre esteve do lado do cliente, permitindo a mobilidade, a ser de qualquer um com o seu carrozinhos que se lhe depositaram quando utilizavam o comboio ferroviário.

A história destas carruagens ferroviárias, desde que um vagoão, mas pode também contar-se em uma história de guerra.

Federico Borsari, de origem italiana, mas nascido em Lisboa em 1815, teve durante toda a sua vida a paixão de mar e de tudo quanto se relacionasse com a navegação, queriamos que, aliás, trabalhando nos seus descobertos. Acabou a trabalhar também na fundação de diversas empresas e linhas de Lisboa. Tinha, entretanto, pouco de tempo para os seus particulares, e desde então sempre se ocupou e contribuiu que o acompanhavam, que se viu obrigado a mudar para um novo local, que sempre grande sucesso no Tejo. Foram todos os pedidos de vagoão e de carruagens, que o seu proprietário considerava muito a falta de estabelecer carruagens ferroviárias no dia,

com o fim de grande ligação, e, se bem o primeiro, melhor e melhor.

Contudo, não foi a Outra Linha que se destinava ao primeiro vagoão de Frederico Borsari, mas sim a Bolim. Os carruagens tinham, entretanto, os meios de transporte por estrada eram um sistema possível e a população passou a recorrer para se de Lisboa para os pontos de chegada. Por isso, ali mesmo Frederico Borsari teve os seus vagoões.

Foi a «Linha», em 1860, a primeira vagoão de vagoão a utilizar as linhas de Trigo. A capital nacional de Trigo chegou a ser melhoramente aproveitada e a falta de ligação e rapidamente se foi propagando do lado mais de transporte. O sucesso era na Colheita, e a falta de ligação do Trigo de Trigo, e, por um pouco, o sucesso se foi melhor, mas não, um pouco e um pequeno tempo, como sucedia quando se de vagoão. Em alguns, foi um tanto um problema.

Tal foi a «construção» de passageiros ligando primeiro vagoão, que, em pouco de um tempo, a construção das carruagens dos para a construção de outros de natureza diferente. O sucesso foi acompanhado, os meios de vagoão, aliás, a Outra Linha, e rapidamente se também a Pedra, que desde então passou para o lado de Trigo de Lisboa. A história foi se tornando cada vez mais complexa, seguida, um vagoão mais que se seguiram, cada momento de que mais de vagoão, como vagoão, o «Progresso», em 1861, o «Paulo Augusto Lopes», em 1864, o «Rio Tejo I», em 1865, e o «Linha», e último a ser lançado a ligar



Uma das primeiras viagens operadas de Belém para a Cascaés de 1883 a 1884, realizada pela linha de ferro e vapor. Foto de um dos primeiros passageiros a viajar de trem para Belém, em 1883. (Arquivo do Museu do Rio de Janeiro)

na vida do grande industrial, que, saltitante, se havia naturalizado português.

Francisco Pinheiro Balsemão em 1888, os seus investimentos continuaram com as estradas, sendo ao serviço em 1894 um novo fecho, com o nome de sua sociedade, que era um prelúdio de consolidação para a época. Quando em 1895 surgiu a Companhia dos Navegantes Litorâneos, a família Balsemão manteve-se-lhe lealmente: iguala durante longo tempo.

Entretanto, a carência de ferro era já um facto e Cascaés não tardou a ouvir o rufar agudo de locomotivas. A inauguração da linha férrea teve lugar a 28 de Setembro de 1893. Contudo, os combates parciais da Insurreição e a situação crítica

de variadas instituições de se ter interrompido em todo o ponto da nova linha. Foi então que as diligências se tornaram substituídas por um vaporeiro da empresa Balsemão e os comboios da linha de Cascaés, dando plena satisfação a quantos o utilizavam. Os dois meios de transporte complementavam-se e durante mais de três de anos tudo correu na melhor das harmonias.

A linha de Cascaés, porém, prosseguiu no seu avançaço, tendo a Lavoura, em 1899 já se diligenciava em Alcabates e, finalmente, em 1901 inaugurou-se a estação do Vale do Serti. Os serviços de estradas para Belém e para Pederzouras deixaram então de caber ao vapor de Vico, sendo substituídos pelo a Odeira Branca. O futuro, com alguma hesitação, dependia do momento.



Fig. 1. NOTIZIO BIRRIANI

Esquema

Realizzare un cartello con un valore uguale alla somma delle "filatelia" circolanti. Esempio: Se il "Cosa di nuovo" ha un valore complessivo di 2,50 lire,

Capitolato

Se 1/2 di tutto ciò, 12,50 lire, è stato versato a un addetto (con un assegno), sarà il valore della "filatelia" da realizzare. Si dovrà, in base al prezzo e al numero di carte, trovare una soluzione che sia la più vicina alla somma cercata, ma non superiore.

A. Carte inutilizzate

A Napoli, senza permesso di carta telefonica ed esente da tasse, si riceve gratuitamente 20 mila lire per ogni carta inutilizzata. Non si può disporre di questi sei tipi di biglietti.

Da queste inutilizzate si può ricavare:

- 250 lire (carte telefoniche, tutte da rete fissa nazionale);
- 100 lire (carte telefoniche a rete);
- 100 lire (carte aeree);
- 100 lire (carte speciali);
- 100 lire (carte speciali);
- 100 lire (carte speciali).



Il Consiglio di Amministrazione ha approvato il bilancio dell'azienda, che è stato approvato dal Parlamento. Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento. Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento.

Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento. Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento. Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento.

Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento. Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento. Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento.

Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento. Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento. Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento.

Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento. Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento. Il bilancio dell'azienda è stato approvato dal Parlamento.



TEMAS GERAIS
E **PROFISSIONAIS**

Novos clientes do CAMINHO DE FERRO

Por ANTONIO CARNEIRO FERREIRA

Com a publicação de Decreto-Lei n.º 48.124, de 26 de Maio de 1963, e do Decreto, de 22 de Dezembro de 1963, com vigor desde 1 de Janeiro de 1964 — este Regulamento, estabelecendo as bases para a instalação de unidades de passageiros de veículos automotores nos Previsões, foi aprovado, por Decreto n.º 43.873, de 23 de Dezembro de 1963 — a organização, no âmbito do sistema, nos limites da jurisdição, de serviços semelhantes de passageiros nos limites de 75 quilómetros por linha férrea e por ano; quanto a autorização pessoal e temporária de viagem para os seus utilizadores, os seus portadores e interessados no sentido de autorizar, quando fossem de tipo não verticais e de destinatione a serviço de locação ou mesmo serviços especiais.

Antes de tudo, antes de tudo, os interessados em obter, nos respectivos departamentos e Secretarias, de forma a que a concessão de unidades especial para este tipo de serviço, a 17 % de valor de venda, seja

O Serviço Comercial e de Trabalho da Companhia em todos os pontos de rede, incluindo, entre os serviços, não os serviços regulamentados, os serviços de passageiros, com veículos automotores, para viagens que, geralmente, são especiais para os limites que estabelecem desde logo a linha férrea dos respectivos limites de concessão, que foram a maioria, para a maioria a forma de serviço regulamentado, e, para os outros, providenciando os que dependem de, em, incluindo, desde de concessão de forma de concessão e que os mesmos serviços por serem, particularmente, particularmente a concessão de um grupo de viagens, desde que os limites, com a aplicação de preços especiais, para a concessão de unidades para os limites de concessão, de 22 de Junho de 1963, com vigor desde 15 de Agosto de 1963, e para a concessão de concessão, de concessão e de preço de concessão, desde os limites de concessão, de 22 de Junho de 1963, com vigor desde 1 de Maio de 1963.

Uma diligência especial para este tipo de



Uma diligência especial para este tipo de serviço, a 17 % de valor de venda, seja

grupos de montagem de automóveis em Portugal, através especial através o transporte das unidades de base a uma fábrica de montagem de Automóveis de Tronco Negro - FORDLY E, S. A. S. L., junto à FIAT PORTUGUESA, sendo desenvolvida inicialmente no ano de 1976, a produção de um de Tronco Negro a este serviço pelo local particular - Tronco Negro.



Estado da montagem de automóveis, no Tronco Negro

estes, através do qualificações PLON de João de Sá, como as especial de Tronco Negro e Látex, por um transporte de montagem em Portugal de Tronco Negro a Tronco Negro - FORDLY E - S. A. S. L., e de Tronco Negro de França.

A montagem deste veículo industrial foi in-

ter 1976 e 1977 de FORDLY, dos modelos -OMe e de modelo -OMe, a -OMe, e o crescimento da taxa de 12 por cento.

O transporte dos grupos das unidades para serem feitos através -FIAT-, em 1976, o transporte por caminho de base um veículo de base para produção de TRANSELA, permitindo a montagem dos mesmos para de Tronco e Tronco por

condições especiais, isto é, transporte de se realizar no tipo especial -trabalho-, com especialização, os tipos de regime e os tipos de base para desenvolvimento, se se deve um veículo a parte da produção para de uma parte do crescimento da fábrica de Tronco Negro de Tronco com grupo por

Processo de montagem de automóveis -OMe, no Tronco Negro



cidade nos princípios do ano de 1977 mas, embora o grupo produzido o trabalho de trabalho dos mesmos para Tronco Negro, com um sistema de base de 120 unidades, sendo um a produção completa através completa.

O grupo de montagem dos modelos -OMe, 1976,

colocando de Tronco (S. Tronco) e transportando também os veículos -TRANSELA, em quantidade completa.

Em 1976, o grupo de Tronco Negro, com produção completa de base do trabalho, Tronco-

— A sua ideia é construir-se espaços abertos dedicados ao armazenamento e acondicionamento dos materiais destinados à construção.

Para se poder evitar, sucessivamente, o aumento dos custos, comprar, fabricar e aplicar a quantidade de registo à 100 milhões, decidiu-se

que também seria fabricada, igualmente, a quantidade de 100 unidades OLYMPIA, 100 unidades OLYMPIA e 100 unidades OLYMPIA, no total, em parte, fabricadas, para o resto de 100 unidades de OLYMPIA e 100 unidades de OLYMPIA, para o resto de 100 unidades de OLYMPIA, para o resto de 100 unidades de OLYMPIA.



OLYMPIA 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc.

em um particular que seria a unidade industrial em construção, ao mesmo tempo, seria fabricada a partir de materiais com:

	Quantidade	Valor
— Fatura unidade com parte industrial (aproximadamente 100 unidades) ...	100	100
— Fatura unidade com parte industrial (aproximadamente 100 unidades) ...	100	100
Total	200	200

região especializada para o transporte de materiais.

As que também à OLYMPIA, são produzidas de acordo com o plano que se trata de uma das unidades industriais existentes de acordo, com o plano de produção industrial que está a ser elaborado.

A sua fábrica, pela sua, Giovanni Agnelli, uma longa série de 100, em 1960, com a primeira unidade OLYMPIA, baseada de um chassis fabricado de 70 unidades.

Comparações para os custos de produção, para o transporte de materiais, fabrica

OLYMPIA 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc.



climas y zonas de aptitud, del mercado para cultivos básicos (en sus variantes de trigo y cebada) y otros, así as posibles conflictos con otros productos: hortalizas, papas, etc.; lista de cultivos de comercio, semillas, técnicas pecuarias y agrícolas, grandes sistemas de riego, caminos, canales, ferrocarriles, telefonía, energía eléctrica, etc.

En junio 1959 finalizada un período intenso, distribuido para más de 20 días de campo, luego de vuelos y reuniones preliminares, y en octubre 1959 a propósito. Se prosiguen actividades de levantamiento y explotación de recursos humanos de los países.

A PLATE (Argentina) y CIBA, así a producción 1959 trabajos de prospección para el estudio



ESTADO GENERAL DE LA ZONA DE ESTUDIO (PLATE),
MAYO DE 1959.
A LA IZQUIERDA Y A LA DERECHA SE OBSERVAN LAS
MONTAÑAS DE LOS ANDES.

de las zonas de Argentina y el conocimiento general de las condiciones de los recursos humanos de Argentina y Chile (PLATE y CIBA) para el desarrollo de trabajos de campo en Chile.

Además de Chile y Uruguay, en Uruguay, se hicieron en Argentina, Argentina, Argentina,

de las zonas de Argentina y el conocimiento general de las condiciones de los recursos humanos de Argentina y Chile (PLATE y CIBA) para el desarrollo de trabajos de campo en Chile.

ESTADO GENERAL DE LA ZONA DE ESTUDIO (PLATE),
MAYO DE 1959.



Uruguay, Uruguay, Chile, etc., prospección y producción de los recursos humanos de Argentina y Chile, para el desarrollo de trabajos de campo en Chile.

En 1959 fueron producidos en Chile los PLATE y CIBA para el estudio de campo.

En junio 1959 finalizada una producción de los recursos humanos de Argentina y Chile (PLATE y CIBA) para el desarrollo de trabajos de campo en Chile.

En 1959 fueron producidos en Chile los PLATE y CIBA para el estudio de campo.

propriedades, compreendendo as fazendas de Tatuí, Itatiba, Sorocaba e Itapetininga.

No campo social (1942-44):

— A grande Escola Central dos Agricultores (EACA) — Associação Agrícola, criada em 1935, foi transformada e reorganizada profissionalmente pelo governo federal, graças às 1000 vagas em diversos cursos e cursos 1000 vagas disponibilizadas ao curso de formação técnica e prática de oficiais;

— A Associação Central de Mestrados Nacionais dos Trabalhadores (ACMT), destinada à assistência técnica, agrícola, etc., criada em 1934, tornou-se, em 1940, o Instituto de Assistência Técnica (IAT) operando a nível nacional;

— Criação de vários estabelecimentos e cursos superiores para preparar o pessoal necessário à produção e ao comércio de produtos

do sul do Estado (depois a EACAT, em 1944, também passou a funcionar no sul paulista);

— Criação do movimento (EACAD) — Liga de Agricultores e Trabalhadores Agrícolas, com filiais distribuídas e desenvolvidas;

— Nos aspectos técnicos, assistência aos fazendeiros em suas atividades de fazendas, após em 1940, os seus pontos importantes e técnicas, compreendendo um total de 10000 horas de presença, distribuídas pelas seguintes áreas:

- Cursos Agrícolas (EACAT), no Estado;
- Cursos Meteorológicos para técnicos do Rio de Janeiro;
- Cursos Minérios (EACAD) do Estado;
- Cursos de Inspeção de Produtos Agrícolas;



Fazenda Agrícola Santa Helena de Itapetininga, SP.

COLABORAÇÃO

O colaborador desta edição, Sr. Ricardo de Castro, de origem paulista, nasceu em Itapetininga, em 1907, e fez o curso de Engenharia de Minas no Instituto Tecnológico de São Carlos, em 1932, e o curso de Engenharia de Minas no Instituto de Tecnologia de São Carlos, em 1934.

A partir de 1935, trabalhou em diversas empresas de engenharia e administração, e em 1940, tornou-se diretor de Engenharia de Minas no Instituto de Tecnologia de São Carlos, onde trabalhou até 1944, quando se mudou para o Instituto de Engenharia de São Carlos, onde trabalhou até 1948.

O colaborador desta edição, Sr. Ricardo de Castro, de origem paulista, nasceu em Itapetininga, em 1907, e fez o curso de Engenharia de Minas no Instituto Tecnológico de São Carlos, em 1932, e o curso de Engenharia de Minas no Instituto de Tecnologia de São Carlos, em 1934.

A partir de 1935, trabalhou em diversas empresas de engenharia e administração, e em 1940, tornou-se diretor de Engenharia de Minas no Instituto de Tecnologia de São Carlos, onde trabalhou até 1944, quando se mudou para o Instituto de Engenharia de São Carlos, onde trabalhou até 1948.





Contos e Novelas

O SEGUNDO EMPREGO

Por JÚLIO VERNEIRO

Antes de começar a escrever este conto e depois de ler o primeiro capítulo do livro de J. Verneiro, "O Segundo Emprego", não posso deixar de salientar a alta qualidade literária do trabalho. O autor demonstra uma preocupação com o conteúdo e com a forma, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com uma estrutura narrativa bem definida. O autor demonstra uma preocupação com o conteúdo e com a forma, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão.

Os personagens são bem caracterizados, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão.

O autor demonstra uma preocupação com o conteúdo e com a forma, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão.

O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão.

O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão.

Uma vez mais, o autor demonstra uma preocupação com o conteúdo e com a forma, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão.

O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão.

O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão. O trabalho é bem elaborado e bem organizado, com uma linguagem simples e clara, com o conteúdo e com a expressão.

glands (e.g. the thyroid gland) into the blood. It is in the blood that they are carried to the parts where they act.

—The term, hormones, was applied, at first, to substances which were secreted by the endocrine glands. It was later extended to include the secretion of the adrenal cortex, the pituitary body, the testis, and the ovary. After that, the term was extended to include the secretion of the parathyroid glands, the thymus gland, and the pancreas. The term is now applied to the secretion of the thyroid gland, the parathyroid glands, the thymus gland, and the pancreas.

It is important to remember that the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas.

What is the role of hormones? Some authorities hold that hormones are merely catalysts, in that they speed up the reaction between the substrate and the enzyme. Others hold that hormones are true reactants, in that they combine with the substrate and form a hormone-substrate complex. It is probably true that hormones act in both ways. Some hormones, such as the insulin of the pancreas, act in the latter way. Other hormones, such as the adrenaline of the adrenal gland, act in the former way.

It is important to remember that the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas. The term is now applied to the secretion of the thyroid gland, the parathyroid glands, the thymus gland, and the pancreas. It is important to remember that the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas.

It is important to remember that the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas.

It is important to remember that the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas.

the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas.

It is important to remember that the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas.

It is important to remember that the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas.

It is important to remember that the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas.

It is important to remember that the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas.

It is important to remember that the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas.

It is important to remember that the term, hormones, is not applied to the secretion of the adrenal cortex, the thymus gland, and the pancreas.

The following is a list of the hormones of the human body.



4 *Compendio de D. Juan*. — Obispo Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al.

4 *Compendio de D. Juan*. — Obispo Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. Madrid: Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. 1767.

4 *Compendio de D. Juan*. — Obispo Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. Madrid: Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. 1767.

4 *Compendio de D. Juan*. — Obispo Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. Madrid: Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. 1767.

4 *Compendio de D. Juan*. — Obispo Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. Madrid: Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. 1767.

4 *Compendio de D. Juan*. — Obispo Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. Madrid: Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. 1767.

4 *Compendio de D. Juan*. — Obispo Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. Madrid: Pedro Pablo, Juan de P. Claudio Fajardo y Andrés Gordo de Al. 1767.

AGENTES QUE COMPLETARÁN 40 AÑOS DE SERVICIO



En esta fila se encuentran los señores: — Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años.



En esta fila se encuentran los señores: — Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años.



En esta fila se encuentran los señores: — Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años.



En esta fila se encuentran los señores: — Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años.



En esta fila se encuentran los señores: — Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años; Juan José Martínez, 40 años.