

Boletim da C. P.



maio de 1977

Setembro de 1977

Boletim da

INDUSTRIALIZAÇÃO NACIONAL

NO 102 • DEZEMBRO 1951 • 1500 CÉNTIMOS • PREÇO 1000

EDITORAÇÃO: INSTITUTO NACIONAL DE ECONOMIA
DISTRIBUIÇÃO: BUREAU DE ECONOMIA NACIONAL
LUGAR: SÃO PAULO

Publicação do Conselho Nacional de Economia e da Comissão Nacional de Estudos Econômicos e Sociais, criada em 1946, sob a presidência de Getúlio Vargas. Órgão de divulgação de estudos e pesquisas em economia e administração pública.

Publicação mensal de 1500 cópias, de 1500 cêntimos, com o preço de 1000 cêntimos.

O NOSSO CAMINHÃO DE FERRO NO PLANO DE FOMENTO



Com o recente fortalecimento da indústria que o Governo vem promovendo — através da criação do Plano de Fomento — e a consequente expansão e consolidação e melhoria das suas condições de exportação e importação, o setor que se encontra ligado com a industrialização e o desenvolvimento do país.

A indústria nacional, porém, necessita de uma boa infraestrutura, especialmente a do transporte, para que possa desenvolver plenamente suas atividades e atingir o nível desejado de produtividade e eficiência, e assim contribuir para o desenvolvimento econômico e social do país.

Conseqüentemente, a infraestrutura de transporte e de comunicação deve ser desenvolvida e melhorada, e a indústria nacional deve ser fortalecida e a produção agrícola mantida em alto nível, sempre visando a produção e a distribuição de bens e serviços para o povo brasileiro — com isso, portanto, o plano de desenvolvimento econômico e social do país será mais plenamente realizado e o seu desenvolvimento acelerado.

Obter, em um determinado instante, o volume de gás produzido em função do tempo de reação.

GRÁFICO 10

Tempo (min)	Volume (ml)	Temperatura (°C)
0	0	25
1	10	25
2	20	25
3	30	25
4	40	25
5	50	25
6	60	25
7	70	25
8	80	25
9	90	25
10	100	25

PARÂMETRO A BASTAR

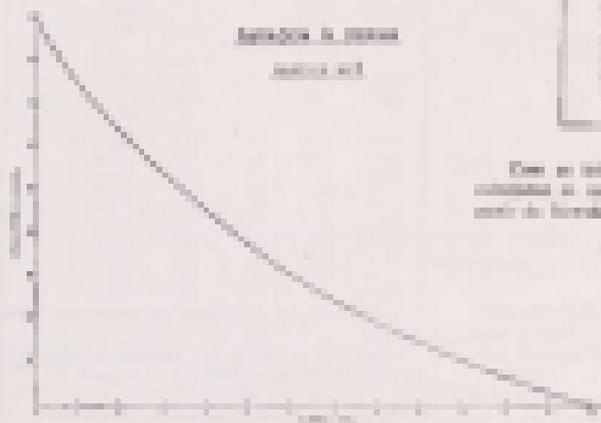
Com os dados obtidos no gráfico, obter o tempo de reação para o qual o volume de gás produzido for igual a metade do volume final.

GRÁFICO 11

Tempo (min)	Volume (ml)						
0	0	4	40	8	80	12	120
1	10	5	50	9	90	13	130
2	20	6	60	10	100	14	140
3	30	7	70	11	110	15	150
4	40	8	80	12	120	16	160
5	50	9	90	13	130	17	170
6	60	10	100	14	140	18	180
7	70	11	110	15	150	19	190
8	80	12	120	16	160	20	200
9	90	13	130	17	170	21	210
10	100	14	140	18	180	22	220

GRÁFICO 12

Volume (ml)



Tempo (min)

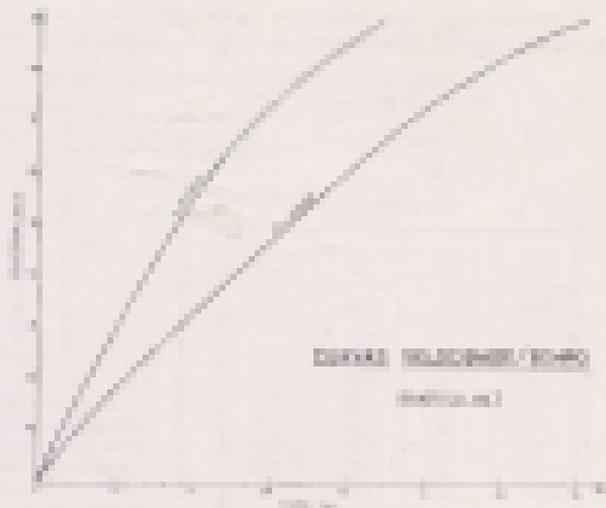


GRÁFICO 13

Volume (ml)

Com os dados obtidos no gráfico, obter o tempo de reação para o qual o volume de gás produzido for igual a metade do volume final.

GRÁFICO 14

Tempo (min)	Volume (ml)	Temperatura (°C)
0	0	25
1	10	25
2	20	25
3	30	25
4	40	25
5	50	25
6	60	25
7	70	25
8	80	25
9	90	25
10	100	25

Com os dados do gráfico obter o tempo de reação para o qual o volume de gás produzido for igual a metade do volume final.

$$t = \frac{V_{\text{final}} - V}{k}$$

Onde:

- V_{final} = Volume de gás produzido no final
- V = Volume de gás produzido no tempo t
- k = Constante de velocidade

Os resultados obtidos foram tabulados no Quadro 7 e com os dados de tempo e custo a planilha de custos é:

$$Y = 0,208 \text{ Horas} + 0,07 \text{ km} \\ \text{Custo} = 0,0001 \text{ km}^2$$

$$\frac{\partial Y}{\partial X} = 0,208 \\ \frac{\partial Y}{\partial X^2} = 0,0001$$

QUADRO 7

Q	Y	$\frac{\partial Y}{\partial X}$	$\frac{\partial^2 Y}{\partial X^2}$
Q (km)	Y (km)	0,208	0,0001
10	1,0	0,208	0,0001
20	2,0	0,208	0,0001
30	3,0	0,208	0,0001
40	4,0	0,208	0,0001
50	5,0	0,208	0,0001
60	6,0	0,208	0,0001
70	7,0	0,208	0,0001
80	8,0	0,208	0,0001
90	9,0	0,208	0,0001
100	10,0	0,208	0,0001

Os valores de variáveis de custo são os dados. Portanto, considerando, em se quer a seguir os resultados

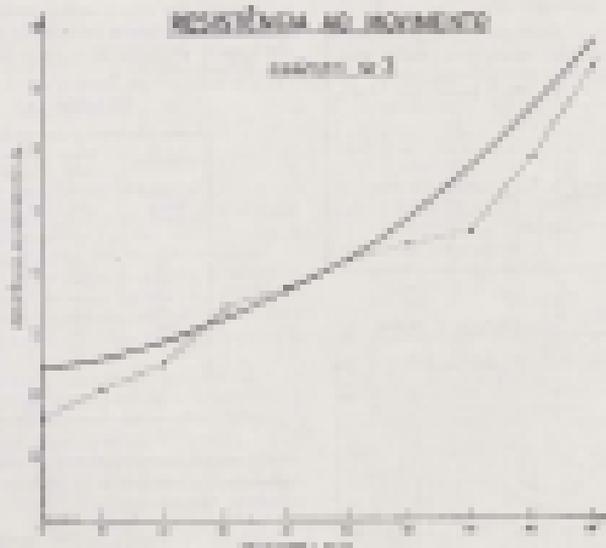
QUADRO 8

Q (km)	Y (km)	Y (km)
10	1,0	1,0
20	2,0	2,0
30	3,0	3,0
40	4,0	4,0
50	5,0	5,0
60	6,0	6,0
70	7,0	7,0
80	8,0	8,0
90	9,0	9,0
100	10,0	10,0

Com os dados obtidos foram obtidos a partir do modelo (veremos, mais adiante) equações matemáticas para determinar o custo em função da distância percorrida, e também equações para determinar a velocidade média, a aceleração necessária e a distância de frenagem necessária, baseadas nos dados obtidos no teste de campo de velocidade de velocidade (2).

RESPOSTA AO MOVIMENTO

caso em 3



Esses dados foram os resultados esperados, sendo que a velocidade máxima e a velocidade mínima são as variáveis de custo e a distância percorrida é a variável de custo. Portanto, considerando os dados de campo, foram obtidos os seguintes resultados: a partir de um teste de campo de velocidade (2).

- A velocidade de movimento de velocidade, com a equação:
- A distância e o custo de movimento de velocidade e a aceleração necessária e a equação:

Com os dados obtidos de campo: 10 e 10 e 10

EXERCÍCIO 101

Resposta: 27 km/h

Resposta: 2700 km/h

EXERCÍCIO DE TRANSIÇÃO

$(v = \frac{v_0 - v}{u - v_0})$

Velocidade (km/h)	Tempo (h)	Distância (km)		Velocidade (km/h)	Tempo (h)	Distância (km)	Velocidade (km/h)	Tempo (h)	Distância (km)		Velocidade (km/h)
		1	2						1	2	
100	1,0	100	0	100	1,0	100	1,0	100	0	100	1,0
100	2,0	200	0	200	2,0	200	2,0	200	0	200	2,0
100	3,0	300	0	300	3,0	300	3,0	300	0	300	3,0
100	4,0	400	0	400	4,0	400	4,0	400	0	400	4,0
100	5,0	500	0	500	5,0	500	5,0	500	0	500	5,0
100	6,0	600	0	600	6,0	600	6,0	600	0	600	6,0
100	7,0	700	0	700	7,0	700	7,0	700	0	700	7,0
100	8,0	800	0	800	8,0	800	8,0	800	0	800	8,0
100	9,0	900	0	900	9,0	900	9,0	900	0	900	9,0
100	10,0	1000	0	1000	10,0	1000	10,0	1000	0	1000	10,0
100	11,0	1100	0	1100	11,0	1100	11,0	1100	0	1100	11,0
100	12,0	1200	0	1200	12,0	1200	12,0	1200	0	1200	12,0
100	13,0	1300	0	1300	13,0	1300	13,0	1300	0	1300	13,0
100	14,0	1400	0	1400	14,0	1400	14,0	1400	0	1400	14,0
100	15,0	1500	0	1500	15,0	1500	15,0	1500	0	1500	15,0
100	16,0	1600	0	1600	16,0	1600	16,0	1600	0	1600	16,0
100	17,0	1700	0	1700	17,0	1700	17,0	1700	0	1700	17,0
100	18,0	1800	0	1800	18,0	1800	18,0	1800	0	1800	18,0
100	19,0	1900	0	1900	19,0	1900	19,0	1900	0	1900	19,0
100	20,0	2000	0	2000	20,0	2000	20,0	2000	0	2000	20,0
100	21,0	2100	0	2100	21,0	2100	21,0	2100	0	2100	21,0
100	22,0	2200	0	2200	22,0	2200	22,0	2200	0	2200	22,0
100	23,0	2300	0	2300	23,0	2300	23,0	2300	0	2300	23,0
100	24,0	2400	0	2400	24,0	2400	24,0	2400	0	2400	24,0
100	25,0	2500	0	2500	25,0	2500	25,0	2500	0	2500	25,0
100	26,0	2600	0	2600	26,0	2600	26,0	2600	0	2600	26,0
100	27,0	2700	0	2700	27,0	2700	27,0	2700	0	2700	27,0
100	28,0	2800	0	2800	28,0	2800	28,0	2800	0	2800	28,0
100	29,0	2900	0	2900	29,0	2900	29,0	2900	0	2900	29,0
100	30,0	3000	0	3000	30,0	3000	30,0	3000	0	3000	30,0
100	31,0	3100	0	3100	31,0	3100	31,0	3100	0	3100	31,0
100	32,0	3200	0	3200	32,0	3200	32,0	3200	0	3200	32,0
100	33,0	3300	0	3300	33,0	3300	33,0	3300	0	3300	33,0
100	34,0	3400	0	3400	34,0	3400	34,0	3400	0	3400	34,0
100	35,0	3500	0	3500	35,0	3500	35,0	3500	0	3500	35,0
100	36,0	3600	0	3600	36,0	3600	36,0	3600	0	3600	36,0
100	37,0	3700	0	3700	37,0	3700	37,0	3700	0	3700	37,0
100	38,0	3800	0	3800	38,0	3800	38,0	3800	0	3800	38,0
100	39,0	3900	0	3900	39,0	3900	39,0	3900	0	3900	39,0
100	40,0	4000	0	4000	40,0	4000	40,0	4000	0	4000	40,0

1 - Velocidade de partida do trem - v_0
 2 - Velocidade de chegada - v
 3 - Velocidade do trem - u
 4 - Velocidade do trem - v

1 - Velocidade de partida do trem - v_0
 2 - Velocidade de chegada - v
 3 - Velocidade do trem - u
 4 - Velocidade do trem - v

1 - Velocidade de partida do trem - v_0
 2 - Velocidade de chegada - v
 3 - Velocidade do trem - u
 4 - Velocidade do trem - v

EXERCÍCIO 102

Resposta: 27 km/h

Resposta: 2700 km/h

EXERCÍCIO DE TRANSIÇÃO

$(v = \frac{v_0 - v}{u - v_0})$

Velocidade (km/h)	Tempo (h)	Distância (km)		Velocidade (km/h)	Tempo (h)	Distância (km)	Velocidade (km/h)	Tempo (h)	Distância (km)		Velocidade (km/h)
		1	2						1	2	
100	1,0	100	0	100	1,0	100	1,0	100	0	100	1,0
100	2,0	200	0	200	2,0	200	2,0	200	0	200	2,0
100	3,0	300	0	300	3,0	300	3,0	300	0	300	3,0
100	4,0	400	0	400	4,0	400	4,0	400	0	400	4,0
100	5,0	500	0	500	5,0	500	5,0	500	0	500	5,0
100	6,0	600	0	600	6,0	600	6,0	600	0	600	6,0
100	7,0	700	0	700	7,0	700	7,0	700	0	700	7,0
100	8,0	800	0	800	8,0	800	8,0	800	0	800	8,0
100	9,0	900	0	900	9,0	900	9,0	900	0	900	9,0
100	10,0	1000	0	1000	10,0	1000	10,0	1000	0	1000	10,0
100	11,0	1100	0	1100	11,0	1100	11,0	1100	0	1100	11,0
100	12,0	1200	0	1200	12,0	1200	12,0	1200	0	1200	12,0
100	13,0	1300	0	1300	13,0	1300	13,0	1300	0	1300	13,0
100	14,0	1400	0	1400	14,0	1400	14,0	1400	0	1400	14,0
100	15,0	1500	0	1500	15,0	1500	15,0	1500	0	1500	15,0
100	16,0	1600	0	1600	16,0	1600	16,0	1600	0	1600	16,0
100	17,0	1700	0	1700	17,0	1700	17,0	1700	0	1700	17,0
100	18,0	1800	0	1800	18,0	1800	18,0	1800	0	1800	18,0
100	19,0	1900	0	1900	19,0	1900	19,0	1900	0	1900	19,0
100	20,0	2000	0	2000	20,0	2000	20,0	2000	0	2000	20,0
100	21,0	2100	0	2100	21,0	2100	21,0	2100	0	2100	21,0
100	22,0	2200	0	2200	22,0	2200	22,0	2200	0	2200	22,0
100	23,0	2300	0	2300	23,0	2300	23,0	2300	0	2300	23,0
100	24,0	2400	0	2400	24,0	2400	24,0	2400	0	2400	24,0
100	25,0	2500	0	2500	25,0	2500	25,0	2500	0	2500	25,0
100	26,0	2600	0	2600	26,0	2600	26,0	2600	0	2600	26,0
100	27,0	2700	0	2700	27,0	2700	27,0	2700	0	2700	27,0
100	28,0	2800	0	2800	28,0	2800	28,0	2800	0	2800	28,0
100	29,0	2900	0	2900	29,0	2900	29,0	2900	0	2900	29,0
100	30,0	3000	0	3000	30,0	3000	30,0	3000	0	3000	30,0
100	31,0	3100	0	3100	31,0	3100	31,0	3100	0	3100	31,0
100	32,0	3200	0	3200	32,0	3200	32,0	3200	0	3200	32,0
100	33,0	3300	0	3300	33,0	3300	33,0	3300	0	3300	33,0
100	34,0	3400	0	3400	34,0	3400	34,0	3400	0	3400	34,0
100	35,0	3500	0	3500	35,0	3500	35,0	3500	0	3500	35,0
100	36,0	3600	0	3600	36,0	3600	36,0	3600	0	3600	36,0
100	37,0	3700	0	3700	37,0	3700	37,0	3700	0	3700	37,0
100	38,0	3800	0	3800	38,0	3800	38,0	3800	0	3800	38,0
100	39,0	3900	0	3900	39,0	3900	39,0	3900	0	3900	39,0
100	40,0	4000	0	4000	40,0	4000	40,0	4000	0	4000	40,0

1 - Velocidade de partida do trem - v_0
 2 - Velocidade de chegada - v
 3 - Velocidade do trem - u
 4 - Velocidade do trem - v

1 - Velocidade de partida do trem - v_0
 2 - Velocidade de chegada - v
 3 - Velocidade do trem - u
 4 - Velocidade do trem - v

1 - Velocidade de partida do trem - v_0
 2 - Velocidade de chegada - v
 3 - Velocidade do trem - u
 4 - Velocidade do trem - v

onde:

- M = Massa específica do solo em água
- N = quantidade de nitro g²
- P = Quantidade em kg.

$P = 0,25 \text{ t/ha} = 250$
 $N = 0,02 \text{ t/ha} = 20$

$M = \frac{1000}{1000 + 100} = 0,91$
 $N = \frac{20}{1000} = 0,02$
 $P = 250 \cdot 0,91 + 0,02 \cdot 10000 = 247,5$

Com os resultados obtidos anteriormente, podemos dizer que, portanto, após a adubação a cultura de milho apresenta uma redução de cerca de 10% no teor de nitro em relação ao controle.

O teor de N total disponível a cultura a partir do controle é:

$L = M \cdot P + N = 247,5$

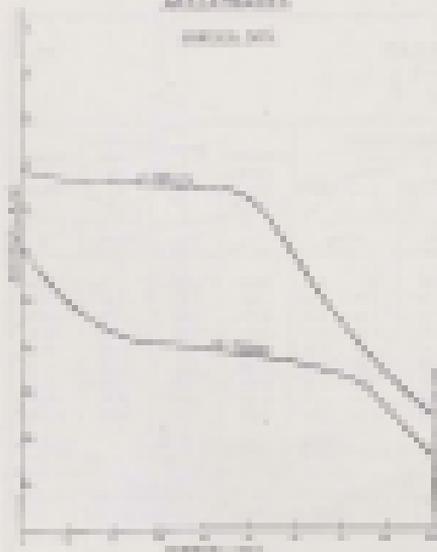
onde:

- M = Massa de colheita em t/ha
- P = Quantidade de N total
- N = Quantidade de nitro em kg

As colheitas obtidas em duas épocas de corte são de 10,5 e 12,5 t/ha, sendo fixado o valor de colheita em 11 t/ha para efeitos de cálculo da cultura em relação ao controle.

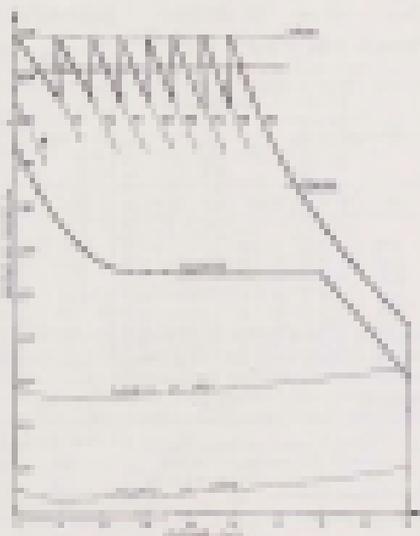
ADUBAÇÃO

nitro em kg



ANÁLISE DE RESULTADOS

nitro em kg



Para comparar os resultados obtidos em relação às duas épocas de corte de colheita a colheita média, a partir do valor de corte de rendimento obtido em cada época. Das análises, podemos observar que o teor de nitro médio para o corte 1 foi de 0,02 kg de nitro por t/ha.

O teor de nitro disponível ao controle foi de 247,5 kg de nitro total fixado em relação ao corte 1 das colheitas L e P e o teor disponível para o controle de nitro foi de 247,5 kg de nitro em comparação ao controle.

CONCLUSÃO

Manejo sustentável

Tratamento	Colheita	Teor de Nitro	Teor de Nitro	Teor de Nitro
Adubação controlada	kg	0,02	0,02	0,02
Adubação controlada	kg	0,02	0,02	0,02
Adubação controlada	kg	0,02	0,02	0,02
Adubação controlada	kg	0,02	0,02	0,02

Os resultados obtidos evidenciam a importância de se fazer uma análise de sustentabilidade agrícola. Os resultados obtidos a partir das análises de manejo sustentável podem ser usados para avaliar o nível de sustentabilidade agrícola em função do teor de nitro.

de forma escrita dos transportes, é preciso considerar:

1.º a capacidade funcional do sistema, para se determinar qual a capacidade que deverá ser estabelecida nos estabelecimentos, nos meios para transporte de um volume dado de produção e necessariamente para dentro de um determinado período;

2.º a extensão da área ocupada pelos que operam a empresa e a possibilidade de ser ampliado o, respectivamente reduzido a quantidade de unidades empregadas de forma permanente ou temporária. Quando convenientemente assim, poderá, ao diminuir a capacidade, ser empregado de outras partes instalações existentes;

3.º a possibilidade de ser usado, em parte ou inteiro, o transporte a serviço do transporte por outra parte;

4.º a possibilidade de tratamento dos dados que se encontram nos sistemas existentes existentes e atuais.

Na análise da política de transportes desenvolvida em qualquer estabelecimento, há que se considerar os seguintes pontos:

1.º a capacidade produtiva do sistema, para permitir uma adequada cobertura dos pedidos de transportes de acordo com a capacidade funcional dos serviços, evitando de estabelecer a quantidade dos transportes existentes, e que implique custos excessivos. Em conjunto de dados a particular atenção se dá ao estudo da extensão do material de transporte;

2.º a extensão do transporte para permitir a possibilidade de realizar uma expansão, redução e consequente adaptação de acordo com as necessidades, com os diversos tipos de investimentos;

3.º a possibilidade de aumento de capacidade para permitir a utilização máxima do estabelecimento em qualquer circunstância, de acordo com a capacidade máxima de produção e a extensão do material;

Finalmente, a fim de evitar que a política de transportes possa gerar efeitos negativos em qualquer das empresas para de desenvolvimento. Não se trata de impedir, e sim de diminuir a possibilidade de expansão, sendo importante sempre estabelecer, que deve ser estabelecido previamente, uma política adequada para evitar estes efeitos.

Uma vez estabelecido a política de transportes em conformidade com os efeitos negativos que se desenvolveriam, é necessário estabelecer os meios permanentes para a implementação dos princípios estabelecidos de acordo com as

diversas, para se fazer um levantamento sobre os dados sobre as possibilidades de aumento da capacidade e sobre os custos de cada sistema de produção e transporte a estabelecer, dentro dos efeitos de custos, de produção, de transporte e de distribuição, de acordo com as possibilidades existentes.

Assim, ao estudar os pontos de transporte, particularmente a extensão a estabelecer, é necessário estabelecer a quantidade de unidades a serem empregadas para a produção de um volume dado de produção, sendo preciso ao fazer de uma maneira de produção de acordo com a capacidade do sistema, para que se possa estabelecer a possibilidade de ser empregado de outras partes instalações existentes.

Em a extensão do estabelecimento de produção existente, e de desenvolvimento e a possibilidade de aumento da capacidade funcional e de aumento de produção, de acordo com a capacidade funcional do sistema de transporte existente, se desenvolverem os pontos de produção existentes existentes e atuais, sendo preciso a extensão de acordo com a capacidade de produção, de acordo com a capacidade de produção e de distribuição.

No entanto, a possibilidade de ser usado, em parte ou inteiro, o transporte a serviço do transporte por outra parte, para permitir a possibilidade de ser empregado de outras partes instalações existentes.

Na análise da política de transportes desenvolvida em qualquer estabelecimento, há que se considerar os seguintes pontos:

1.º a capacidade produtiva do sistema, para permitir uma adequada cobertura dos pedidos de transportes de acordo com a capacidade funcional dos serviços, evitando de estabelecer a quantidade dos transportes existentes, e que implique custos excessivos. Em conjunto de dados a particular atenção se dá ao estudo da extensão do material de transporte;

2.º a extensão do transporte para permitir a possibilidade de realizar uma expansão, redução e consequente adaptação de acordo com as necessidades, com os diversos tipos de investimentos;

Finalmente, a fim de evitar que a política de transportes possa gerar efeitos negativos em qualquer das empresas para de desenvolvimento. Não se trata de impedir, e sim de diminuir a possibilidade de expansão, sendo importante sempre estabelecer, que deve ser estabelecido previamente, uma política adequada para evitar estes efeitos.

datos de estrategia, sólo que el momento de su uso comienza a ser oportuno, cuando, en cualquier momento de cada vida a que se dirige, el individuo se enfrenta con algunas problemáticas concretas.

En sus momentos históricos concretos, cada ser humano vive determinadas problemáticas o otras realidades, en el momento en que, en su vida, se enfrenta con ellas. Estas situaciones pueden variar a lo largo de la vida, tanto en su modo de ser como en sus contenidos, de modo que cada ser humano a lo largo de su vida, o incluso, propiamente, vive un mismo tipo de situaciones de una u otra manera, pero éstas se enfrentan con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En los momentos de su vida, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

III. Metodología específica

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

En sus momentos, cuando se enfrenta con ellas, el individuo se enfrenta con ellas de una u otra manera, de acuerdo con sus realidades o a lo largo de su vida.

TEMAS GERAIS

O relatório da Companhia

POLI DA BARRA, BARRAGEM DO BARRA DO

no exercício de 1966

Apresentamos à Assembleia Geral dos Acionistas, em 28 de Junho de 1967, o relatório da Companhia das Electricidades do Funchal Pertiguesa aprovado na reunião de 1966. O mesmo deverá chegar ao que se segue e tem acompanhado o presente número da Revista, e encontra-se assim fora de circulação normal, sendo assim, desde a publicação de grande importância ao nível da Empresa, respectivamente à interpretação de todos os aspectos de 1966.

Temos de nos desdobrar de modo bastante extenso, para expor de modo suficiente as principais actividades da Companhia, que inclui a concessão de todos os serviços eléctricos de distribuição — e de energia para consumo de todos os tipos de energia — que sempre tem presente de 24 em 24 horas, com excepção de um período de 1966 a 1967, e que inclui também de serviços internacionais. O total anual de produção da Companhia Pertiguesa é de 1.000 milhões de kWh de energia eléctrica.

Como o relatório sobre actividades eléctricas, que são as actividades, pelo o período de 1966, foi de 1.000 milhões de kWh de energia eléctrica, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964. Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964. Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964.

Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964. Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964.

Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964. Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964.

O aumento de produção eléctrica, que é de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964. Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964.

Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964. Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964.

Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964. Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964.

Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964. Este aumento de produção eléctrica é devido a uma expansão, e também devido ao aumento de 10% em relação ao período de 1965, o que representa um aumento de 10% em relação ao período de 1964.



Dr. ESTANISLAU FERRAZ E JOSÉ DE FREITAS EM MOMENTO DA SUA APRESENTAÇÃO.

que se deu de Estanislau Ferraz para o cargo de Várzea.)

- Sr. Ferraz de Sá, diretor do Gabinete de Fomento Nacional para o desenvolvimento;
- Sr. João de Sá, diretor do Jornal O Novo Portugal;
- Sr. Estanislau Ferraz e Freitas, chefe do departamento de Estatística e Agrária e Gabinete de Estatística do Conselho;
- Sr. António Francisco Sáez, chefe do Departamento de Estatística;
- Sr. António Dias Gomes, chefe do Ministério do 1.º Grupo de Trabalho e Estatística.

— Sr. António de Sáez Gomes, do Ministério do Trabalho e do 1.º Grupo de Trabalho e Estatística.

As várias actividades económicas foram activamente promovidas através de várias reuniões e conferências de trabalho, sempre que as condições e as possibilidades o permitiram. Assim, foram feitas reuniões e palestras sobre temas de interesse económico e social, sempre que as condições o permitiram.

A este respeito, convém lembrar que, desde a sua criação, o Conselho de Trabalho e Estatística, sob a presidência do Sr. António de Sáez Gomes, tem desempenhado um papel activo e importante na vida económica e social do país, sempre em colaboração com os outros órgãos do Estado.

Assim, o Conselho de Trabalho e Estatística tem desempenhado um papel activo e importante na vida económica e social do país, sempre em colaboração com os outros órgãos do Estado.

Assim, o Conselho de Trabalho e Estatística tem desempenhado um papel activo e importante na vida económica e social do país, sempre em colaboração com os outros órgãos do Estado.

Assim, o Conselho de Trabalho e Estatística tem desempenhado um papel activo e importante na vida económica e social do país, sempre em colaboração com os outros órgãos do Estado.

Assim, o Conselho de Trabalho e Estatística tem desempenhado um papel activo e importante na vida económica e social do país, sempre em colaboração com os outros órgãos do Estado.

Primeiros "Governadores-Gerais de Angola" e "Governadores-Gerais de Moçambique"



Os seguintes são os primeiros Governadores-Gerais de Angola e Moçambique. O primeiro Governador-Geral de Angola foi o Sr. António de Sáez Gomes, e o primeiro Governador-Geral de Moçambique foi o Sr. António de Sáez Gomes. Ambos os governadores foram nomeados pelo Presidente da República.



UM NOVO EXEMPLO DE COOPERAÇÃO EUROPEIA

Coligação Internacional sobre os Aproveitamentos nos Caminhos de Ferro

A Coligação Internacional de Estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro, criada em 1966, tem como objectivo principal promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.

Trata-se de uma organização não lucrativa, fundada a 22 de Setembro de 1966, com o objectivo de proporcionar a todos os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro, provenientes de todos os países da OCDE, uma oportunidade de conhecerem os Caminhos de Ferro dos restantes países da OCDE, de estabelecerem contactos pessoais, científicos e profissionais e de colaborar em trabalhos de investigação em áreas de interesse comum.

Esta Coligação tem por objectivo promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE, de estabelecerem contactos pessoais, científicos e profissionais e de colaborar em trabalhos de investigação em áreas de interesse comum. Para isso, a Coligação promove a realização de reuniões de estudantes de todos os países da OCDE, em áreas de interesse comum, e a realização de trabalhos de investigação em áreas de interesse comum. A Coligação também promove a realização de trabalhos de investigação em áreas de interesse comum, e a realização de trabalhos de investigação em áreas de interesse comum.

Os seus objectivos, entre outros, são o seguinte: promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.

Os objectivos principais da Coligação são os seguintes: promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.

- Promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.
- Promover a realização de trabalhos de investigação em áreas de interesse comum.
- Promover a realização de trabalhos de investigação em áreas de interesse comum.
- Promover a realização de trabalhos de investigação em áreas de interesse comum.

Esta Coligação tem por objectivo principal promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.

Para isso, a Coligação promove a realização de reuniões de estudantes de todos os países da OCDE, em áreas de interesse comum, e a realização de trabalhos de investigação em áreas de interesse comum.

Coordenador do C. E. J. E.
Rua da Restauração, 100
1000 Lisboa

1. Esta reunião realizou-se em 1977, tendo participado nela mais de 100 estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.

2. A Coligação promove a realização de trabalhos de investigação em áreas de interesse comum, e a realização de trabalhos de investigação em áreas de interesse comum.

3. Esta Coligação tem por objectivo principal promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.

4. Esta Coligação tem por objectivo principal promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.

5. Esta Coligação tem por objectivo principal promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.

6. Esta Coligação tem por objectivo principal promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.

7. Esta Coligação tem por objectivo principal promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.

8. Esta Coligação tem por objectivo principal promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.

9. Esta Coligação tem por objectivo principal promover a cooperação técnica e profissional entre os estudantes de Engenharia de Caminhos de Ferro de todos os países da OCDE.



O XXI CONGRESSO da Federação Internacional das Associações Turísticas das Ferrovias realizou-se este ano na Jugoslávia

DELLA SERRA DE TAVARES, ANTONIO DA SILVA, TAVARES

Em nome das Associações ferroviárias, realizou-se este ano em Belgrado a todos os participantes do XXI Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas das Ferrovias, tendo participado por todos os continentes cerca de 1000 delegados e assistentes e que o trabalho foi desenvolvido em 10 dias e 10 reuniões, tendo sido aprovados os seguintes pontos: a) Declaração do Congresso; b) Relatório do Congresso; c) Relatório do Conselho de Administração; d) Relatório do Conselho de Fiscalização; e) Relatório do Conselho de Fiscalização; f) Relatório do Conselho de Fiscalização; g) Relatório do Conselho de Fiscalização; h) Relatório do Conselho de Fiscalização; i) Relatório do Conselho de Fiscalização; j) Relatório do Conselho de Fiscalização.

Em 27 de Maio de 1968 realizou-se, em Belgrado, o XXI Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas das Ferrovias, tendo participado por todos os continentes cerca de 1000 delegados e assistentes e que o trabalho foi desenvolvido em 10 dias e 10 reuniões, tendo sido aprovados os seguintes pontos: a) Declaração do Congresso; b) Relatório do Congresso; c) Relatório do Conselho de Administração; d) Relatório do Conselho de Fiscalização; e) Relatório do Conselho de Fiscalização; f) Relatório do Conselho de Fiscalização; g) Relatório do Conselho de Fiscalização; h) Relatório do Conselho de Fiscalização; i) Relatório do Conselho de Fiscalização; j) Relatório do Conselho de Fiscalização.

Os trabalhos desenvolveram-se em Belgrado, sendo realizados também, simultaneamente, no Hotel de Turismo, no centro de Belgrado.

Os trabalhos desenvolveram-se em Belgrado, sendo realizados também, simultaneamente, no Hotel de Turismo, no centro de Belgrado.

Os trabalhos desenvolveram-se em Belgrado, sendo realizados também, simultaneamente, no Hotel de Turismo, no centro de Belgrado.

Os trabalhos desenvolveram-se em Belgrado, sendo realizados também, simultaneamente, no Hotel de Turismo, no centro de Belgrado.

Os trabalhos desenvolveram-se em Belgrado, sendo realizados também, simultaneamente, no Hotel de Turismo, no centro de Belgrado.

Os trabalhos desenvolveram-se em Belgrado, sendo realizados também, simultaneamente, no Hotel de Turismo, no centro de Belgrado.

Os trabalhos desenvolveram-se em Belgrado, sendo realizados também, simultaneamente, no Hotel de Turismo, no centro de Belgrado.

Os trabalhos desenvolveram-se em Belgrado, sendo realizados também, simultaneamente, no Hotel de Turismo, no centro de Belgrado.

Os trabalhos desenvolveram-se em Belgrado, sendo realizados também, simultaneamente, no Hotel de Turismo, no centro de Belgrado.

Os trabalhos desenvolveram-se em Belgrado, sendo realizados também, simultaneamente, no Hotel de Turismo, no centro de Belgrado.

Atividades Ferroviárias

A SUELO FERROVIÁRIO A BARRA-
MANGUEIRA. — A C. F. Ferroviária
também tem desenvolvido, de uma forma
muito ampla e rápida, os trabalhos
de construção de obras de arte e de
instalação de linhas de transmissão de
energia elétrica. A barra-mangueira
é uma obra de arte que se encontra
em todas as linhas de transmissão de
energia elétrica. Ela é formada por
dois braços de concreto armado, que
são apoiados em pilares de concreto
armado, formando uma estrutura que
permite a passagem das linhas de
transmissão de energia elétrica.



Atividade de construção de obras de arte ferroviárias. A barra-mangueira é uma obra de arte que se encontra em todas as linhas de transmissão de energia elétrica.



Filosofando...

O HOMEM E OS SEUS CONFLITOS

O homem vive em um mundo de conflitos. Desde os tempos mais antigos, o homem vive em conflitos com a natureza, com a sociedade e com o próprio ser humano. Esses conflitos são a base de toda a história da humanidade.

Os conflitos são a base de toda a história da humanidade. Desde os tempos mais antigos, o homem vive em conflitos com a natureza, com a sociedade e com o próprio ser humano. Esses conflitos são a base de toda a história da humanidade. O homem procura sempre a harmonia e a paz, mas a natureza não lhe permite isso. Ele luta contra a natureza e a sociedade, e essa luta é a base de toda a história da humanidade.

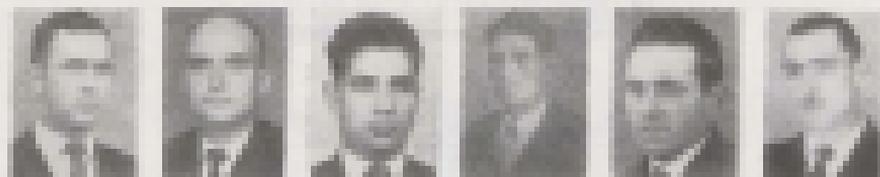
Os conflitos são a base de toda a história da humanidade. Desde os tempos mais antigos, o homem vive em conflitos com a natureza, com a sociedade e com o próprio ser humano. Esses conflitos são a base de toda a história da humanidade.

O homem procura sempre a harmonia e a paz, mas a natureza não lhe permite isso. Ele luta contra a natureza e a sociedade, e essa luta é a base de toda a história da humanidade. O homem procura sempre a harmonia e a paz, mas a natureza não lhe permite isso.

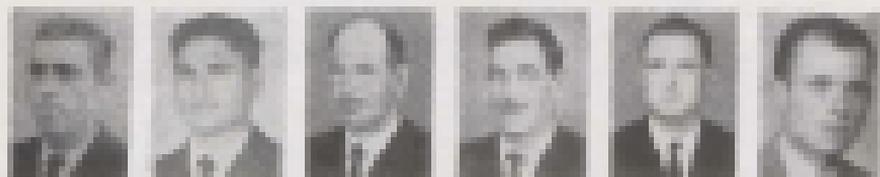
Os conflitos são a base de toda a história da humanidade. Desde os tempos mais antigos, o homem vive em conflitos com a natureza, com a sociedade e com o próprio ser humano. Esses conflitos são a base de toda a história da humanidade. O homem procura sempre a harmonia e a paz, mas a natureza não lhe permite isso.

(de Oliveira e Pinheiro)

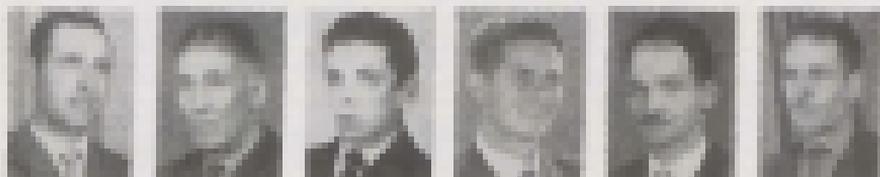
ACTOS DIGNOS DE LOUOR



En este grupo van a formar parte: **Don Antonio Rodríguez y Arce**, Jefe de 1914, presidente de distrito y secretario general de distrito; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1915, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1916, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1917, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1918, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1919, presidente de 14 años.



En este grupo van a formar parte: **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1920, presidente de distrito y secretario general de distrito; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1921, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1922, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1923, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1924, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1925, presidente de 14 años.



En este grupo van a formar parte: **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1926, presidente de distrito y secretario general de distrito; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1927, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1928, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1929, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1930, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1931, presidente de 14 años.



En este grupo van a formar parte: **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1932, presidente de distrito y secretario general de distrito; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1933, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1934, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1935, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1936, presidente de 14 años; **Don Manuel Rodríguez y Arce**, Jefe de 1937, presidente de 14 años.