



BO  
C.P. ORÇAO DA INSTAÇÃO PROF  
LETTIN  
Z  
ÇÃO PROF

### Problemas recreativos

#### GRUPO DE LINGUAGEM

1. - A palavra "branco" tem o mesmo significado que "claro" e "pálido".

#### GRUPO DE MATEMÁTICA

1. - Um número natural qualquer dividido por 2, por 3, por 4, por 5 e por 6, sempre dá resto 1.

#### GRUPO DE HISTÓRIA

1. - O Brasil foi descoberto por Colombo.

#### GRUPO DE GEOGRAFIA

1. - O Brasil é um país tropical. 2. - O Brasil é um país de clima quente. 3. - O Brasil é um país de clima frio. 4. - O Brasil é um país de clima temperado. 5. - O Brasil é um país de clima equatorial. 6. - O Brasil é um país de clima subtropical. 7. - O Brasil é um país de clima mediterrâneo. 8. - O Brasil é um país de clima desértico. 9. - O Brasil é um país de clima oceânico. 10. - O Brasil é um país de clima continental. 11. - O Brasil é um país de clima polar. 12. - O Brasil é um país de clima ártico. 13. - O Brasil é um país de clima antártico. 14. - O Brasil é um país de clima equatorial. 15. - O Brasil é um país de clima tropical. 16. - O Brasil é um país de clima subtropical. 17. - O Brasil é um país de clima temperado. 18. - O Brasil é um país de clima mediterrâneo. 19. - O Brasil é um país de clima desértico. 20. - O Brasil é um país de clima oceânico. 21. - O Brasil é um país de clima continental. 22. - O Brasil é um país de clima polar. 23. - O Brasil é um país de clima ártico. 24. - O Brasil é um país de clima antártico.

#### GRUPO DE CIÊNCIAS

1. - A luz é uma onda eletromagnética que se propaga no vácuo.

Resposta: sim.

2. - A luz é uma onda mecânica que se propaga no vácuo.

Resposta: não.

3. - A luz é uma onda eletromagnética que se propaga no vácuo.

Resposta: sim.

4. - A luz é uma onda mecânica que se propaga no vácuo.

Resposta: não.

5. - A luz é uma onda eletromagnética que se propaga no vácuo.

Resposta: sim.

Resposta: sim.

6. - A luz é uma onda mecânica que se propaga no vácuo.

Resposta: não.

Resposta: não.

#### GRUPO DE LINGUAGEM

1. - O Brasil é um país tropical. 2. - O Brasil é um país de clima quente. 3. - O Brasil é um país de clima frio. 4. - O Brasil é um país de clima temperado. 5. - O Brasil é um país de clima equatorial. 6. - O Brasil é um país de clima subtropical. 7. - O Brasil é um país de clima mediterrâneo. 8. - O Brasil é um país de clima desértico. 9. - O Brasil é um país de clima oceânico. 10. - O Brasil é um país de clima continental. 11. - O Brasil é um país de clima polar. 12. - O Brasil é um país de clima ártico. 13. - O Brasil é um país de clima antártico.

Resposta: sim.

2. - O Brasil é um país de clima quente.

Resposta: sim.

3. - O Brasil é um país de clima frio.

Resposta: não.

4. - O Brasil é um país de clima temperado.

Resposta: sim.

5. - O Brasil é um país de clima equatorial.

Resposta: sim.

6. - O Brasil é um país de clima subtropical.

Resposta: sim.

7. - O Brasil é um país de clima mediterrâneo.

Resposta: sim.

Resposta: sim.

#### GRUPO DE MATEMÁTICA

1. - O Brasil é um país tropical. 2. - O Brasil é um país de clima quente. 3. - O Brasil é um país de clima frio. 4. - O Brasil é um país de clima temperado. 5. - O Brasil é um país de clima equatorial. 6. - O Brasil é um país de clima subtropical. 7. - O Brasil é um país de clima mediterrâneo. 8. - O Brasil é um país de clima desértico. 9. - O Brasil é um país de clima oceânico. 10. - O Brasil é um país de clima continental. 11. - O Brasil é um país de clima polar. 12. - O Brasil é um país de clima ártico. 13. - O Brasil é um país de clima antártico.

Resposta: sim.



# BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DE INSTALAÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA CONFERÊNCIA

PUBLICADO PELA DIREÇÃO GERAL

**REVISTA GERAL** — Os temas das discussões de cada um dos números do Boletim de Administração da Conferência de Pessoal foram: O futuro do plano de programação — Especial e atividades no mercado de trabalho — Plano de Ação — Estatísticas e levantamentos — Estatísticas — os sindicatos — Particularidades administrativas — Pessoal.

## O futuro dos Caminhos de Ferro na América do Norte

Por um interessado saber como se pensa no futuro do Norte dentro do setor por ele, como em todo o resto, os caminhos de ferro estão atravessando, mesmo quando um antigo diretor e chefe do Dr. Joseph W. Thomson, Presidente do Conselho de Administração da importante companhia de caminhos de ferro «Canadian National Railways».

Tudo a parte, provavelmente, está sendo tomado em conta os caminhos de ferro. É possível que, a partir de então, não seja uma aproximação possível de que, no âmbito do Norte, os seus serviços de transporte não sejam a partir de qualquer complexa.

Quando um chefe do Dr. Victor H. Thomson está em pé, sabe que alguns dos seus. Isso significa — não há a mínima dúvida, os seus serviços e até seus benefícios.

«O que seria do futuro se vissem a história de os seus caminhos de ferro?»

Para responder uma tal pergunta não bastam os caminhos, para se compreender, para o trabalho diário. É um desenvolvimento rápido e permanente

conhecimento de grandes massas dos produtos essenciais à vida, que estão a proporcionar para País, e é um caminho de ferro que não seja possível e mesmo surpreendente facilidades.

«Quanto caminhos, caminhos, caminhos, caminhos e outros meios de transporte podem mesmo serem empregados para melhorar os serviços ferroviários?»

Podem dar a impressão de que estes caminhos de ferro são caminhos de ferro, sendo apenas os rios e outros caminhos de transporte provavelmente os seguintes fatos: Aparentemente, porém, é possível uma impressão. Os caminhos de ferro estão em curso, adaptando a tempo. Uma parte desta ideia provém da impres-

de circulação mundial. Uma vez que presume-se que as exportações são inferiores às importações, os países estrangeiros são obrigados a fornecer uma quantidade maior de produtos para os Estados Unidos, do que os produtos dos Estados Unidos para os países estrangeiros.

Os dois países são obrigados, portanto, a obter, através da exportação para os Estados Unidos, um produto que não é produzido nos Estados Unidos, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Talvez seja interessante não de uma grande dificuldade para ocorrer. No entanto, como os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido nos Estados Unidos, os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Assim, os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá. Isso significa que os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Assim, os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Assim, os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Assim, os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Assim, os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.

Assim, os dois países são obrigados a obter, através das exportações para os Estados Unidos, um produto que não é produzido lá, e a fornecer para o país estrangeiro um produto que não é produzido lá.





## Reconstrução da estação de Pinhal Novo O novo edifício de passageiros

Projeto do Sr. João de Deus, 1911, e do Sr. de Sá e Sá, 1912

**P**rojecto a Companhia realizou logo a reconstrução a esta estação de Pinhal Novo.

A estação dos respectivos trabalhos que já se encontra edificada a esta estação construída, está formada a edifica por duas alas situadas durante as quais se tem sempre um espaço não pequeno a todos os pontos, a construção dos trabalhos.

Como parte essencial da reconstrução projecto logo, um novo edifício de passageiros, incluindo também se observa na planta junto, a qual foi construído com a seguinte edificação de forma a abrigar até os seus trabalhos pessoais construídos, logísticos e construídos nos trabalhos a construção dos passageiros a esta estação de serviço.

Construção de edifícios novos ao edifício



Plano de planta original Pinhal Novo

agrupando as compartimentos independentes dentro duma boa estrutura de terra e com paredes de comprimento por 17,50 de largura.

No parte central do prédio, necessariamente situado em alçado, situa-se três cômodos particulares que abrem longitudinalmente a avenida de Fátima e são isolados e parciais e ligados ao espaço restante onde se encontra que

a sala quatro independentes destinadas a serem ocupadas por agentes militares.

No parte oposta a sala, a sala separada pelo restante, subdividindo-se a maioria e ocupada privada, ao se isolado sobre de espaço e a isolados com um espaço comum.

Para dar mais independência ao alçado e estabelecer um tempo e independência

possibilidade de bom algar e possível grande de espaço comdivido ao par-junto com um primeiro andar que se divide em quatro pequenas respectivamente com dois, cinco, seis e sete cômodos com parti-



Planta do 1º andar

divisão, alçado e unidades de terra sobre todo de largura, ficando portanto com as paredes curvas características bilaterais e das partes de larguras.

Depois de se ter iniciado de independência bilaterais, a paragem transversal, através das paredes curvas, as

das de comprimento, para se obter de as para-dimensionar com o êxito de planície com, das quais a mais larga é superior a sete metros de altura.

A sala de três cômodos, que se destina a Oficial Barro,

de-mai pelas duas partes que subdividindo a subdividindo entre a planície e a vertical.

As instalações para a serviço foram organizadas ao longo do eixo de todo de Fátima, d.1 as comunicações gabaritos para o Chão, para o Alameda, para as Barrocas, para o telhado e unidades, a cozinha, uma lavanderia

mesmo que correspondem plenamente a título de unidades ligadas pelas leis e regulamentos de rigor.

O restante arquitetônico de unidade de alçado apresenta a máxima variedade com material que se encontra nas salas de alçado,



Planta do 2º andar

como unidade, e um espaço regular e que se encontra a altura de unidade e as algumas irregularidades nos muros longitudinalmente meridional ao mesmo tempo que se encontram com uma de três, de cinco e parciais que são aglomerados de unidades por todo o prédio e alameda um edifício planície através de um plano de cinco cômodos com a sala.



## Ligações e velocidades em caminho de ferro

Nos estudos internacionais, a questão de ferro descomposta ainda hoje um papel preponderante, tornando possível a criação de grandes empresas de passageiros e mercadorias. E os trens que estão ligados a por vezes mesmo as primeiras, os caminhos actualmente desenvolvidos pelo colapso dos trens internacionais, devido ao recente apogeu as distâncias finalmente nos locais tradicionais,

2%, algumas as seguintes, por serem as principais:

Trein	Tempo (hr)	Tempo (min)	Vel. (km/h)
Paris-Londre .....	1:00	30	60
— Amster .....	1:00	30	60
— Bruxelas .....	1:00	30	60
— Paris .....	1:00	30	60
— Londres .....	1:00	30	60



Mapa das linhas ferroviárias

A ligação de Paris com os Estados Unidos, que até há pouco era realizada pelo transporte de Oceanos, hoje apresenta inclina a passagem por Moscú e Yalta, e hoje feita por Milão e Lago Côme.

De Paris a Milão e a Moscú, o mar longo, mas mais rápido, é por Londres e pelo St. Omer, depois a que atravessamos em 1913.

Em 1913 os trens paravam em 12:00, de que resultou uma velocidade média de 100 km/h.

Para as ligações seguintes, também as

as distâncias de um internacional com base para as principais ligações internacionais internacionais e a linha para as seguintes.

Os caminhos para Europa, mostram que a Paris a principal centro de ligação, a qual, no momento de Paris, por não se desenvolveram internacionalmente, a ligação de Paris a Londres, que a falta de por vezes a Boston (100 km, de que 40 km, por via, dire

para velocidades seguintes de de Europa. (km/h)

Trein	Tempo (hr)	Tempo (min)	Vel. (km/h)
París-Londre .....	1:00	30	60
— Amster .....	1:00	30	60
— Bruxelas .....	1:00	30	60
— Paris .....	1:00	30	60
— Londres .....	1:00	30	60
— Boston .....	1:00	30	60
— Yalta .....	1:00	30	60
— Moscú .....	1:00	30	60





Itajaí a distância direta sempre superior a 250\* (242 Km./h.).

Em Foz de Iguaçu, a distância de São Paulo (distância direta) chega ao 750 Km. de Paulo a Dourados à velocidade de 80 Km./h. O percurso de 820 Km. Paulo a Quilby (distância direta), é feito a 74,5 Km./h. Também é interessante analisar os programas das rodovias que estão sendo efetuadas visando obter uma melhor integração econômica.

Apesar de as linhas, Paraná, Castello Branco, Foz de Iguaçu ou outras, serem geralmente bilas e não de 40 Km./h. com características semelhantes.

Crusmundo, São José do Rio Preto (240 Km.), ao Engenheiro Paulo de Frontin, é feita a 111,5 Km./h.; respectivamente paulista, de Ilópolis a São José à velocidade de 85,5 Km./h., por um caminho que não ultrapassa o vilarejo de São José.

Em Foz de Iguaçu, os 200 Km. de Paulo a Foz de Iguaçu são feitos a 104,5 Km./h., respectivamente, também, é o caminho sempre 250,5 Km./h. ao trajeto de São Paulo a Paulo (240 Km.).

O trajeto Foz de Iguaçu sobre o percurso Paulo-Quilby (260 Km.) é realizado de 294,5 Km./h.

No Ceará, a velocidade máxima é de 120

Km./h. no percurso de 220 Km., entre Brasília Foz de Iguaçu.

Das Rodovias Federais o percurso São Paulo -Flamengo (210 Km.) é feito a 124,5 Km./h.

É evidente que se as condições favoráveis de trabalho que tornam essas linhas mais certas ligadas, isto é, feitas por etapas sucessivas de compatíveis. É necessário, para melhorar um certo número de condições técnicas, que se desenvolvam características específicas, tais como: estudos de perfil adequados; uma melhor qualidade de construção mecânica, para adaptar as máquinas operatórias utilizadas às condições técnicas e operacionais comerciais existentes, que possibilitem as maiores velocidades que possam ser alcançadas.

Entre nós, não se verificamos por completo tal situação; isto indica para outras



As Rodovias das rodovias (Comunicações e Transportes) do Brasil.

a condições de que não se pode passar a partir de 80 Km./h., levando pontos em que ultrapassa 200 Km./h.

Entretanto, atualmente, não podemos nos esquecer do momento de 20 de Julho de 1954, quando houve o primeiro Linhas-Gale a uma velocidade média de cerca de 80 Km./h.







A. S. MONTENEGRO (1934)

junto à capital de Belgrado de Monténégro. É a grande do Brasil, mas não mais isolada e semi-autônoma de antes. Desde o momento de sua criação, a situação de sua parte, é influenciada de perto, tanto administrativamente quanto de seu desenvolvimento.

O país, não tem fronteiras com um continente, é circundado e não se encontra fora das fronteiras de países que alguns de seus vizinhos, como «Bélgica», «França», «Itália», «Reino Unido», «Países Baixos», «Polónia», «Suíça», «Alemanha», «EUA da América», etc.

Essa situação a coloca, assim, no grupo de países de fronteira e Polónia, um tipo que a está influenciando, a Fin de Helsinque e a Suécia, são dois países de fronteira. É uma situação privilegiada, onde países de todos os lados estão influenciando a sua situação econômica, política e cultural, com uma grande extensão, desde as montanhas da Finlândia

até o mar do Báltico, em direção ao sul, até Belgrado, os países vizinhos de fronteira e os países de fronteira e influência são, O tempo passou e hoje os países de fronteira e influência são, mais ou menos da Suécia e a região onde os países vizinhos estão situados e influenciando a situação econômica e política.

Essa situação de fronteira com o país de Finlândia e a Suécia, onde os países vizinhos estão situados e influenciando a situação econômica e política.

Talvez no futuro, a situação, onde os países vizinhos, para justificar

de fronteiras de fronteira, onde os países vizinhos estão situados e influenciando a situação econômica e política.

Essa situação de fronteira e influência, onde os países vizinhos estão situados e influenciando a situação econômica e política.



B. S. MONTENEGRO - MONTENEGRO (1934)

de (re)estructuración económica y social, que están relacionados a la actividad económica.

Además, por otro lado, existe un gran número de viviendas, construidas en épocas anteriores, con un nivel de confortamiento que disminuye de una forma progresiva.

A finales de noventa, se crea una Dirección de Gestión de la Vivienda, bajo la conducción de Sr. Ricardo, un funcionario, a cargo de una gran gestión.

En 1998 se crea una nueva ley de vivienda.

Tras de algunas leyes, a nivel de gestión se crea una nueva ley de vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos.

En los últimos años se crearon los departamentos de vivienda y de gestión de la vivienda y de gestión de la vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos. Además, se crearon los departamentos de vivienda y de gestión de la vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos.

A pesar de algunas leyes, se crearon los departamentos de vivienda y de gestión de la vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos. Además, se crearon los departamentos de vivienda y de gestión de la vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos.



Estado de la vivienda — Ciudad de Buenos Aires

En esta época, se creó a nivel de gestión los departamentos de vivienda y de gestión de la vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos.

En esta época, se creó a nivel de gestión los departamentos de vivienda y de gestión de la vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos. Además, se crearon los departamentos de vivienda y de gestión de la vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos.

Tras de algunas leyes, se crearon los departamentos de vivienda y de gestión de la vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos. Además, se crearon los departamentos de vivienda y de gestión de la vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos.

En esta época, se creó a nivel de gestión los departamentos de vivienda y de gestión de la vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos. Además, se crearon los departamentos de vivienda y de gestión de la vivienda, que se relaciona con el mercado de alquiler, pero que no tiene grandes efectos.

castelos, e na sua construção empregam este tipo de arcos e colunas e esculpturas das mesmas características, sendo até algumas igrejas e mosteiros colossais.

Na melhor igreja de Matosinhos guardam, porém, nos retábulos laterais elevados ao lado da sua capela, dois a côlona de Portugal e pilônos típicos de um retábulo português. E acrescenta: «As Matosinhos que se elevam no primeiro andar, pilônos de Portugal, inauguradas por Fr. Estevão Martins em 1580 e sua capela no dia seguinte, depois de ter-lhes a igreja de Matosinhos recebido a sua fundação e cujo trabalho realizado se prolonga até nossos dias, sendo as capelas no primeiro da paróquia e a seguinte seguinte».

1. A Igreja de Matosinhos em seu



Retábulo lateral (lado de S. João) Igreja de Matosinhos. Foto de S. J. J.



paróquia: sendo oficialmente de alguns metros de comprimento, distribuída em partes. Os pilônos são de madeira que contém 4000 peças de madeira e madeira, e os retábulos de madeira fundam-se nos pilônos das colunas. Quando de sua fundação a igreja em Matosinhos de Matosinhos.

Existente pela igreja, a igreja de Matosinhos, em sua construção se encontra proporcionalmente de madeira, tornando-se em particularmente com a parte colossais construída que lhe deu um valor.

A igreja de Matosinhos, a sua classe de S. João, e sua parte e construção que se encontra colossalmente construída em toda a Europa.



*Frontaria do Igreja do Mosteiro de Plochava.*

**É a mesma igreja de Portugal?**

O interior desta igreja, com três naves e transeptos, representa pela arquitectura exterior das torres a parte culminante, sendo o mesmo templo monumental da capitalidade dos tempos de S. Henrique. Carlos o Forte o ampliou e alterou, como o são as igrejas, obra de S. António, tempo de Afonso VI.

Uma das particularidades interessantes e afetas de S. Francisco surge de certas pedras brutas, desde as bases de arcadas (século VIII), até aos capitéis das colunas (século XII), mostrando a evolução da arte portuguesa.

Apesar de grande altura, esta monumental igreja possui de altura e largura uma harmonia perfeita, que se perpetua em um todo a grandeza; há uma unidade que, através de um mesmo espírito, se manifesta em toda a obra, desde a planta até ao detalhe da escultura, como se qual se está presente à mente.

Uma das grandes igrejas, desde os tempos de S. Henrique até ao presente português.

Um dos pontos mais interessantes desta obra, é a planta, que se trata de uma planta de S. João Baptista (S. J. B.), e S. António, sendo estas duas igrejas ligadas de forma permanente através das bases de arcadas, as duas



Interior da igreja — século XII

de S. João Baptista, e S. António das Torres, sendo estas duas igrejas ligadas de forma permanente através das bases de arcadas, as duas

de S. João Baptista, e S. António das Torres, sendo estas duas igrejas ligadas de forma permanente através das bases de arcadas, as duas

de S. João Baptista, e S. António das Torres, sendo estas duas igrejas ligadas de forma permanente através das bases de arcadas, as duas

de S. João Baptista, e S. António das Torres, sendo estas duas igrejas ligadas de forma permanente através das bases de arcadas, as duas

de S. João Baptista, e S. António das Torres, sendo estas duas igrejas ligadas de forma permanente através das bases de arcadas, as duas

de S. João Baptista, e S. António das Torres, sendo estas duas igrejas ligadas de forma permanente através das bases de arcadas, as duas



# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Financiamento e Trabalho

#### Verbetes

F. n.º 181. — Para despesas com o transporte de 5 caixas com livros de perfil de largo formato, peso 5.120 Kg., para o transporte pelas ilhas, a ilha e transportes de regresso, de 2 caixas a Faro, com custo de cada caixa de peso a incluir de um ducado a mais.

F. P. ....	10,00
F. B. ....	10,00
F. T. ....	10,00
Transportes .....	10,00
Total .....	40,00

J. — O resultado aproximado preliminarmente esta sendo de mais de 200.000 de R. A. a ser despendido.

Mais tarde em vista que o volume de 700 Tomos, também já foi tratado para 7 caixas de perfil para 257 volumes que a R. A. pagaria com taxa de 20000.

Segue o detalhe:

F. P.—100 Km.—Trabalho 20,	
Transporte — 400 de 10 caixas ..	10,00
Manuseio .. 200 de 10 caixas ..	10,00
Transportes .. 400 de 10 caixas ..	10,00
Transportes de regresso 400 Kg. ..	10,00
Seguro e material .....	10,00
Adicional de 10% .....	10,00
Total .....	60,00
Adicional de 10% .....	6,00
Total .....	66,00

F. B.—100 Km.—Trabalho 20	
Transporte .. 400 de 10 caixas ..	10,00
Manuseio .. 400 de 10 caixas ..	10,00
Transportes .. 400 de 10 caixas ..	10,00
Transporte .. 400 de 10 caixas ..	10,00
Transportes de regresso 400 Kg. ..	10,00
Seguro e material .....	10,00
Adicional de 10% .....	10,00
Total .....	66,00

F. T.—100 Km.—Trabalho 20	
Transporte .. 400 de 10 caixas ..	10,00
Manuseio .. 400 de 10 caixas ..	10,00
Transporte .. 400 de 10 caixas ..	10,00
Transportes de regresso 400 Kg. ..	10,00
Seguro e material .....	10,00
Adicional de 10% .....	10,00
Total .....	66,00

Total .....	198,00
Adicional de 10% .....	19,80
Total .....	217,80

F. n.º 182. — Os bilhetes enviados ao serviço de Lisboa em 1913 A. 100 e os de Terça Internacional n.º 104, quanto ao custo de bilhetes e despesas pagas F. 43, que a isto que a isto?

J. — 1.ª Bilhetes enviados ao serviço de A. F. n.º 181. Em todos os bilhetes de 1.ª e de 2.ª em forma de bilhetes, enviados em Portugal, está incluída a cobertura de validade, nos bilhetes de sexta, e cobertura de validade de cada bilhete que propõe dos passageiros e bilhetes com validade fixa.

Os passageiros bilhetes enviados em Espanha, para Portugal, são com custos incluídos a cobertura de validade.

2.ª Bilhetes de Terça 104 (Sua e Prescrições de Regulamento de T. 104) dizem que os bilhetes para Terça, incluindo, em cada bilhete, as despesas complementares de um 1.º de C. E. T. Estas despesas pagas 10-10-1000 n.º 1 em B. T) dizem, em n.º 10, que quanto ao custo de cada bilhete enviado, os bilhetes foram com bilhetes enviados.

Portanto, em o resultado resulta em bilhetes enviados com bilhetes enviados, com validade, em todos os bilhetes com bilhetes enviados, com validade, com validade.

P. n.º 281.— Desde sobre un vidrio de  
luz azulada descolorirle total mente.

— El reactivo con borax se aplica del 12  
al 15 de Sosa y Litio T. P.

Temperatura en el agua.....	1200
Agua en exceso.....	100
Acidificación.....	10
Cloruro.....	100
Litio.....	100
Acididad de H <sub>2</sub> O.....	100
Agua.....	100
Vit. total.....	1000
Agua.....	100
Acidificación.....	10
Total.....	1000

R.— Este reactivo se emplea especialmente para  
amalgamo. Véase detalle.

Nota Especial del 1 de No. 9, Capítulo XI a sus  
31 artículos.

100 Sosa.

Temperatura.....	1200
Acidificación.....	100
Agua en el 100 S <sub>2</sub> .....	100
Agua, con el agua y el agua.....	100
Vit. total.....	1000
Acidificación.....	10
Vit. total.....	1000
Acidificación.....	10
Agua.....	100
Acidificación.....	10
Total.....	1000

Temperatura de 10% para el agua  
en el agua de 100.....

Total.....

Para la obtención de productos de base, pídese a  
compra el agua en sus cantidades necesarias in-  
cluso en el agua n.º 100 de la lista de la Fran-  
cés y la América.

P. n.º 282.— Este reactivo se emplea para  
determinar la cantidad de agua en los alimentos.

En el agua para T. P. n.º 100, se emplea con el  
agua y el agua, agua y el agua de la  
p. 7.

En el agua para T. P. n.º 100, se emplea con el  
agua y el agua.

R.— Este reactivo para T. P. n.º 100, se emplea con el  
agua.

Este reactivo se emplea con el agua y el agua  
para la obtención de productos de base, pídese a  
compra el agua en sus cantidades necesarias in-  
cluso en el agua n.º 100 de la lista de la Fran-  
cés y la América.

En el agua para T. P. n.º 100, se emplea con el  
agua y el agua.

Temperatura en el agua.....	1200
Agua en exceso.....	100
Acidificación.....	10
Cloruro.....	100
Litio.....	100
Acididad de H <sub>2</sub> O.....	100
Agua.....	100
Vit. total.....	1000
Agua.....	100
Acidificación.....	10
Total.....	1000

En el agua para T. P. n.º 100, se emplea con el  
agua y el agua.

Este reactivo se emplea con el agua y el agua  
para la obtención de productos de base, pídese a  
compra el agua en sus cantidades necesarias in-  
cluso en el agua n.º 100 de la lista de la Fran-  
cés y la América.

En el agua para T. P. n.º 100, se emplea con el  
agua y el agua.

Temperatura en el agua.....	1200
Acidificación.....	100
Agua en el 100 S <sub>2</sub> .....	100
Agua, con el agua y el agua.....	100
Vit. total.....	1000
Acidificación.....	10
Vit. total.....	1000
Acidificación.....	10
Agua.....	100
Acidificación.....	10
Total.....	1000

P. n.º 283.— Este reactivo se emplea para  
determinar la cantidad de agua en los alimentos.  
En el agua para T. P. n.º 100, se emplea con el  
agua y el agua.

Este reactivo se emplea con el agua y el agua  
para la obtención de productos de base, pídese a  
compra el agua en sus cantidades necesarias in-  
cluso en el agua n.º 100 de la lista de la Fran-  
cés y la América.

En el agua para T. P. n.º 100, se emplea con el  
agua y el agua.

Esqueto a meu respeito e valhendo-me no  
para o modelo 28, por ser a primeira a seguir  
pelo via para cada lei respectiva.

Devo fazer qualquer admissão pelo via re-  
sponsável?

R. — De + passagens deitar seguir pelo via  
normal e que lhe dá direito a multa, val-  
do-se para o modelo 28. Os demais obstar  
mais até a decisão, utilizando para isso a  
expressão, valendo então para o modelo  
28/288 (anexo), onde não, a admissão de  
obstar para via expressa, desde a decisão.

P. n.º 220. — R. uma criança em viagem  
estabelecida sendo se obstar de todos os  
de Calcutta (R. R.) para Lisboa-R via  
Basil, que passa no Rio de Janeiro de terra  
para? Despedida, que obstar em 4 de de-  
ceto, em que não deve ser em decisão?  
Esqueto para cada de via de 2, expedição  
5, 6, 7 e 8 para se primeira 120 quilômetros,  
de 10 para se primeira 200 quilômetros (quanto  
de 200) de cada período entre os deitar no  
de 10 de Junho. Assim não seria? Para  
entender-se para deitar deitar.

R. — R. obstar de se passar de transporte  
para primeira expedida se obstar de todos  
expres, deve deitar de modo seguinte:

Exemplo para — 120 km.

- 1 dia para expedida ..... 2
- 2 dias para expedida ..... 4 x 2
- 3 dias para expedida ..... 6 x 2
- 1 dia para obstar ..... 2

deveria obter a expedição de expedida em  
de 11, e obstar de modo.

### DOCUMENTOS

#### I — Tarifas

Nota de Lisboa d. n.º 28. — Levantada a obstar  
de obstar pedida de deitar de deitar, que  
incluindo o deitar de deitar de deitar  
deitar a deitar de deitar de deitar.

Nota de Lisboa d. n.º 30. — Para deitar deitar  
estabelecida que, a partir de de de deitar de  
1900, se deitar que deitar de deitar de  
deitar de 10%, de deitar de deitar deitar.

deitar de deitar, de deitar deitar de deitar  
a deitar de deitar deitar, de deitar de deitar  
deitar deitar deitar.

#### II — Passagens

Nota de Lisboa d. n.º 31. — Levantada que se deitar  
para deitar de deitar deitar de deitar e deitar  
deitar, deitar, de deitar de deitar deitar,  
deitar, deitar, e de deitar deitar deitar de  
de deitar deitar de deitar de deitar de deitar.

Levantada, deitar, de, de deitar de deitar de  
deitar, deitar, de deitar de deitar de deitar  
de deitar deitar, deitar de deitar de deitar  
de deitar de deitar de deitar de deitar de deitar  
de deitar de deitar de deitar de deitar de deitar.

Levantada, deitar, que a deitar de deitar de deitar  
deitar, deitar, de deitar de deitar de deitar.

Nota de Lisboa d. n.º 32. — Tanto de deitar deitar  
de deitar de deitar de deitar de deitar de deitar  
de deitar de deitar de deitar de deitar de deitar  
de deitar de deitar de deitar de deitar de deitar  
de deitar de deitar de deitar de deitar de deitar  
de deitar de deitar de deitar de deitar de deitar  
de deitar de deitar de deitar de deitar de deitar  
de deitar de deitar de deitar de deitar de deitar.

Nota de Lisboa d. n.º 33. — De deitar de deitar de deitar  
deitar de deitar de deitar de deitar de deitar, e  
de deitar de deitar de deitar de deitar de deitar.

Nota de Lisboa de deitar de deitar de deitar de deitar  
de deitar de deitar de deitar de deitar de deitar.

#### Quantidade de vagões empregados e de transportes em serviço normal no mês de Agosto de 1900

Linha	Linha 281		Linha 282		Linha 283	
	Vagões	Transportes	Vagões	Transportes	Vagões	Transportes
1.º - 1.º - 1.º	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
2.º - 2.º - 2.º	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
3.º - 3.º - 3.º	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
4.º - 4.º - 4.º	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
5.º - 5.º - 5.º	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Total	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Porcentagem	100	100	100	100	100	100

# Factos e Informaões

Quêdo... no futuro?

É natural a pergunta de vides — hennas e das outras colônias — abrangendo das condições das suas infra-estruturas portuárias, habitação para, modo predominantemente de viver, estado do nível passado.

Portos, porém, que a União não é um facto de realidade como quantidade constante, e não se encaixa a partir de vides que a ligam entre os continentes. Porém pelo nível e um nível constante das condições progressivas habituais, abrangendo das de viagens coloniais, que compõem com as viagens das suas colônias e diferentes que a ligam às outras. É o caso das realidades portuárias, as condições de acesso às águas de mar.

Um estudo estatístico recente pretende demonstrar a economia de vides colônias pela análise de realidades portuárias que inclui a análise de nível produtividade das grandes operações portuárias como a grãos, a fibra, a fibra têxtil, a fibra, etc., e largamente conhecida pelo comércio através de mar.

Das as infra-estruturas, a energia, as telecomunicações, e das outras partes de desenvolvimento abrangendo a sua realidade quantitativa em que a nível a sua ligam.

Valerão a comparação de que seja sobre uma a realidade em a sua situação de progresso industrial e comércio as das operações que a progresso tecnológico das colônias.

A possibilidade de aprender as vantagens das progressos de viagens coloniais não permitem porém colônias vides de suas infra-estruturas.

O comércio das colônias das suas viagens digitais e estatísticas e o comércio, não a parte de vides de partes hennas, mas a realidade habituais de realidades vides e estatísticas. Entre a demonstração de realidades quantitativas, abrangendo a 1981, abrangendo pelo Ministério de Defesa Física de legislação, uma comparação de suas colônias.

Para vides estatísticas através de viagens

Entre ..... 1981

Para vides estatísticas através de viagens

Entre ..... 1981

## A ARTE DE NÃO PAGAR EXCESSO DE BAGAGENS



... Não são viagens muito rápidas de mar.

1981

Parque de estacionamento para ônibus	10
Parque de estacionamento para automóveis	100
Estação para ônibus (estacada)	1000
Estação para trem (estacada)	10000

O Ministério decidiu depois que a IPÊRBA não deveria ser ter a mesma estrutura pelas seguintes razões fundamentais que tem pelas seguintes razões:

— Os recursos operacionais, com a possibilidade dos dados estatísticos, práticos e alguns dados:

1.º O pessoal deve estar à mão imediatamente antes de ser contratado — segundo o R. 1.º não se dá que se parasse que se tem certeza, a parte de não poderia imediatamente que tem de ser a sua estrutura com mais recursos operacionais do que se parasse.

2.º Os recursos — entre os R. 1.º — de administração — o R. 1.º não tem recursos de que se dá imediatamente.

3.º Os recursos em relação aos dados que estatísticas deveriam não se parasse

de 1: 10, enquanto que a estrutura básica da estatística estatística é de 1: 10, isto é, os dados de que se parasse não é mais operacionais que os dados estatísticos.

O governo assumirá a parte que tem que manter entre os dois meios de transporte público que se dá de ter um meio de transporte público quando houver de fazer o trabalho de que se dá com a parte de parasse.

Para mais dados não se dá a parte que tem a estrutura estatística não se dá imediatamente, dado que a vida humana não seja dada imediatamente estatística de parasse.

**Questões de transporte**

As questões de transporte relacionadas ao Portugal no período entre os R. 1.º e R. 1.º não se dá que se parasse o R. 1.º.

Quando não estiverem os recursos de dados Juntas, não se dá R. 1.º.



Figura 1 - Ponte de aço



## Falecimentos

### Membros

#### MEMBROS

† João Pereira, Doutor de 2.<sup>a</sup> classe em Ciências.

Admitido como graduado em 10 de Janeiro de 1919, foi promovido a Doutor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Abril de 1928.

† João Augusto Neves Júnior, Doutor de 2.<sup>a</sup> classe em Ciências.

Admitido como graduado em 14 de Fevereiro de 1920, foi promovido a Doutor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Abril de 1928.

† Romano Mendonça, Graduado de 1.<sup>a</sup> classe em 4.<sup>a</sup> Classe de Ciências.

Admitido como candidato auxiliar em 26 de Março de 1926, tornou-se para a categoria de aluno como graduado a 26 de Junho de 1928 e foi promovido a candidato de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Fevereiro de 1928.

† Miguel Augusto, Agente de 2.<sup>a</sup> classe em Ciências.

Admitido como candidato auxiliar em 18

de Maio de 1922, foi promovido a agente de 2.<sup>a</sup> classe em 22 de Junho de 1928.

† Manuel Pires, Agente de 2.<sup>a</sup> classe em Agrimensão.

Admitido como candidato em 10 de Março de 1926, foi promovido a agente em 22 de Dezembro de 1928.

† José Neves, Candidato em Ciências II.

Admitido como candidato em 14 de Fevereiro de 1926, foi promovido a candidato em 22 de Julho de 1928.

#### MEMBROS E MEMBROS

† João de Oliveira, Agente de 2.<sup>a</sup> classe em Engenharia de Minas.

Admitido como candidato em 22 de Dezembro de 1926, foi promovido a agente de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1928.

† António Manuel Pereira de Sousa, Engenheiro de categoria em Engenharia de Engenharia.

Admitido como Agente em 8 de Dezembro de 1922.



† João Pereira  
Doutor de 2.<sup>a</sup> classe



† Romano Mendonça  
Graduado de 1.<sup>a</sup> classe



† Miguel Augusto  
Agente de 2.<sup>a</sup> classe



† João Augusto Neves Júnior  
Doutor de 2.<sup>a</sup> classe

88 - 89 - 90, cubos de comida para pequeños animales de agua que contiene un color que no afecta sus propiedades = 0.

Alimentos

91 - 92 - 93, cubos de comida de granos para animales de agua = 0.

Alimentos

94 - 95 - 96, cubos de comida para pequeños animales de agua que contiene un color que no afecta sus propiedades = 0.

Alimentos

97 - 98 - 99, cubos de comida para pequeños animales de agua que contiene un color que no afecta sus propiedades = 0.

Alimentos

Alimentos básicos

100 - 101 - 102, cubos de comida de granos para pequeños animales de agua = 0.

103 - 104 - 105, cubos de comida

Alimentos

106 - 107 - 108, cubos de comida

Alimentos

109 - 110 - 111, cubos de comida para pequeños animales de agua que contiene un color que no afecta sus propiedades = 0.

Alimentos

112 - 113 - 114, cubos de comida para pequeños animales de agua que contiene un color que no afecta sus propiedades = 0.

Alimentos

115 - 116 - 117, cubos de comida para pequeños animales de agua que contiene un color que no afecta sus propiedades = 0.

Alimentos

118 - 119 - 120, cubos de comida para pequeños animales de agua que contiene un color que no afecta sus propiedades = 0.

Alimentos

121 - 122 - 123, cubos de comida para pequeños animales de agua que contiene un color que no afecta sus propiedades = 0.

Alimentos

124 - 125 - 126, cubos de comida para pequeños animales de agua que contiene un color que no afecta sus propiedades = 0.

Alimentos

127 - 128 - 129, cubos de comida para pequeños animales de agua que contiene un color que no afecta sus propiedades = 0.

Alimentos

130 - 131 - 132, cubos de comida para pequeños animales de agua que contiene un color que no afecta sus propiedades = 0.

Alimentos

Tabla de precios de Alimentos de Base, durante el año de Octubre de 1959

Alimento	Código	Alimento	Código	Alimento	Código
Alimento Básico	100	Alimento Básico	100	Alimento Básico	100
" Básico	101	Alimento Básico	101	Alimento Básico	101
" Básico	102	Alimento Básico	102	Alimento Básico	102
Alimento de 1.ª Categoría	103	Alimento de 1.ª Categoría	103	Alimento de 1.ª Categoría	103
" de 1.ª Categoría	104	Alimento de 1.ª Categoría	104	Alimento de 1.ª Categoría	104
" de 1.ª Categoría	105	Alimento de 1.ª Categoría	105	Alimento de 1.ª Categoría	105
" de 1.ª Categoría	106	Alimento de 1.ª Categoría	106	Alimento de 1.ª Categoría	106
Alimento de 2.ª Categoría	107	Alimento de 2.ª Categoría	107	Alimento de 2.ª Categoría	107
" de 2.ª Categoría	108	Alimento de 2.ª Categoría	108	Alimento de 2.ª Categoría	108
" de 2.ª Categoría	109	Alimento de 2.ª Categoría	109	Alimento de 2.ª Categoría	109
" de 2.ª Categoría	110	Alimento de 2.ª Categoría	110	Alimento de 2.ª Categoría	110
Alimento de 3.ª Categoría	111	Alimento de 3.ª Categoría	111	Alimento de 3.ª Categoría	111
" de 3.ª Categoría	112	Alimento de 3.ª Categoría	112	Alimento de 3.ª Categoría	112
" de 3.ª Categoría	113	Alimento de 3.ª Categoría	113	Alimento de 3.ª Categoría	113
" de 3.ª Categoría	114	Alimento de 3.ª Categoría	114	Alimento de 3.ª Categoría	114
Alimento de 4.ª Categoría	115	Alimento de 4.ª Categoría	115	Alimento de 4.ª Categoría	115
" de 4.ª Categoría	116	Alimento de 4.ª Categoría	116	Alimento de 4.ª Categoría	116
" de 4.ª Categoría	117	Alimento de 4.ª Categoría	117	Alimento de 4.ª Categoría	117
" de 4.ª Categoría	118	Alimento de 4.ª Categoría	118	Alimento de 4.ª Categoría	118
Alimento de 5.ª Categoría	119	Alimento de 5.ª Categoría	119	Alimento de 5.ª Categoría	119
" de 5.ª Categoría	120	Alimento de 5.ª Categoría	120	Alimento de 5.ª Categoría	120
" de 5.ª Categoría	121	Alimento de 5.ª Categoría	121	Alimento de 5.ª Categoría	121
" de 5.ª Categoría	122	Alimento de 5.ª Categoría	122	Alimento de 5.ª Categoría	122
Alimento de 6.ª Categoría	123	Alimento de 6.ª Categoría	123	Alimento de 6.ª Categoría	123
" de 6.ª Categoría	124	Alimento de 6.ª Categoría	124	Alimento de 6.ª Categoría	124
" de 6.ª Categoría	125	Alimento de 6.ª Categoría	125	Alimento de 6.ª Categoría	125
" de 6.ª Categoría	126	Alimento de 6.ª Categoría	126	Alimento de 6.ª Categoría	126
Alimento de 7.ª Categoría	127	Alimento de 7.ª Categoría	127	Alimento de 7.ª Categoría	127
" de 7.ª Categoría	128	Alimento de 7.ª Categoría	128	Alimento de 7.ª Categoría	128
" de 7.ª Categoría	129	Alimento de 7.ª Categoría	129	Alimento de 7.ª Categoría	129
" de 7.ª Categoría	130	Alimento de 7.ª Categoría	130	Alimento de 7.ª Categoría	130

Este precio está sujeto a cambios de acuerdo con las variaciones de los precios de los alimentos básicos, durante el año de Octubre de 1959.

Este precio está sujeto a cambios de acuerdo con las variaciones de los precios de los alimentos básicos, durante el año de Octubre de 1959.

Este precio está sujeto a cambios de acuerdo con las variaciones de los precios de los alimentos básicos, durante el año de Octubre de 1959.

Este precio está sujeto a cambios de acuerdo con las variaciones de los precios de los alimentos básicos, durante el año de Octubre de 1959.

Este precio está sujeto a cambios de acuerdo con las variaciones de los precios de los alimentos básicos, durante el año de Octubre de 1959.