



BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

PERIÓDICO MENSAL

DE INTERIÓR CRIAL DO INSTITUTO DAS CRIANÇAS DE PORTUGAL PROTECTORA
DESENVOLVIMENTO EDUCATIVO DO INTERIÓR

Problemas recreativos

ORIENTAÇÕES

As orientações deverão ser enviadas até Junho de 1970, e serão avaliadas em função do seu conteúdo educativo, criatividade, originalidade e do grau de interesse que despertam. Os problemas deverão ser enviados em 3 cópias, acompanhadas de uma carta.

As orientações deverão ser feitas em português.

| | |
|------------------|----------|
| Prémio 1.º lugar | 10 000 |
| Prémio 2.º lugar | 5000 000 |
| Prémio 3.º lugar | 2500 000 |
| Prémio 4.º lugar | 1250 000 |
| Prémio 5.º lugar | 625 000 |

As respostas deverão ser enviadas a este periódico à seguinte endereçamento:

Comissão Organizadora do Concurso de Problemas Recreativos

| | | | |
|----------------|----------|----------|----------|
| Nome e Apelido | Endereço | Cidade | País |
| 1.º Lugar | 1000 000 | 1000 000 | 1000 000 |
| 2.º Lugar | 500 000 | 500 000 | 500 000 |
| 3.º Lugar | 250 000 | 250 000 | 250 000 |
| 4.º Lugar | 125 000 | 125 000 | 125 000 |
| 5.º Lugar | 62 500 | 62 500 | 62 500 |
| 6.º Lugar | 31 250 | 31 250 | 31 250 |
| 7.º Lugar | 15 625 | 15 625 | 15 625 |
| 8.º Lugar | 7 812 | 7 812 | 7 812 |
| 9.º Lugar | 3 906 | 3 906 | 3 906 |
| 10.º Lugar | 1 953 | 1 953 | 1 953 |

QUADRO DE DESTAQUE

Nome, idade e endereço

Conteúdo do problema

Comentários e notas (originalidade, criatividade)

OPINION DE JURY

Nome e endereço, idade e profissão, experiência em concursos de problemas recreativos, nome, endereço e telefone, nome, endereço e telefone, nome, endereço e telefone, nome, endereço e telefone.

Soluções de nº 100

1 - Portugal 2 - México 3 - Polónia 4 - Itália 5 - França 6 - Suíça 7 - Alemanha 8 - Espanha 9 - Grécia 10 - Reino Unido 11 - Irlanda 12 - Dinamarca 13 - Noruega 14 - Suécia 15 - Espanha 16 - Alemanha 17 - Itália 18 - França 19 - Portugal 20 - Suíça 21 - Alemanha 22 - Itália 23 - Espanha 24 - França 25 - Alemanha 26 - Itália 27 - Portugal 28 - Espanha 29 - França 30 - Alemanha 31 - Itália 32 - Espanha 33 - França 34 - Alemanha 35 - Itália 36 - Espanha 37 - França 38 - Alemanha 39 - Itália 40 - Espanha 41 - França 42 - Alemanha 43 - Itália 44 - Espanha 45 - França 46 - Alemanha 47 - Itália 48 - Espanha 49 - França 50 - Alemanha 51 - Itália 52 - Espanha 53 - França 54 - Alemanha 55 - Itália 56 - Espanha 57 - França 58 - Alemanha 59 - Itália 60 - Espanha 61 - França 62 - Alemanha 63 - Itália 64 - Espanha 65 - França 66 - Alemanha 67 - Itália 68 - Espanha 69 - França 70 - Alemanha 71 - Itália 72 - Espanha 73 - França 74 - Alemanha 75 - Itália 76 - Espanha 77 - França 78 - Alemanha 79 - Itália 80 - Espanha 81 - França 82 - Alemanha 83 - Itália 84 - Espanha 85 - França 86 - Alemanha 87 - Itália 88 - Espanha 89 - França 90 - Alemanha 91 - Itália 92 - Espanha 93 - França 94 - Alemanha 95 - Itália 96 - Espanha 97 - França 98 - Alemanha 99 - Itália 100 - Espanha

1 - Alemanha 2 - França 3 - Espanha 4 - Itália 5 - Portugal 6 - Suíça 7 - Alemanha 8 - França 9 - Espanha 10 - Itália 11 - Portugal 12 - Suíça 13 - Alemanha 14 - França 15 - Espanha 16 - Itália 17 - Portugal 18 - Suíça 19 - Alemanha 20 - França 21 - Espanha 22 - Itália 23 - Portugal 24 - Suíça 25 - Alemanha 26 - França 27 - Espanha 28 - Itália 29 - Portugal 30 - Suíça 31 - Alemanha 32 - França 33 - Espanha 34 - Itália 35 - Portugal 36 - Suíça 37 - Alemanha 38 - França 39 - Espanha 40 - Itália 41 - Portugal 42 - Suíça 43 - Alemanha 44 - França 45 - Espanha 46 - Itália 47 - Portugal 48 - Suíça 49 - Alemanha 50 - França 51 - Espanha 52 - Itália 53 - Portugal 54 - Suíça 55 - Alemanha 56 - França 57 - Espanha 58 - Itália 59 - Portugal 60 - Suíça 61 - Alemanha 62 - França 63 - Espanha 64 - Itália 65 - Portugal 66 - Suíça 67 - Alemanha 68 - França 69 - Espanha 70 - Itália 71 - Portugal 72 - Suíça 73 - Alemanha 74 - França 75 - Espanha 76 - Itália 77 - Portugal 78 - Suíça 79 - Alemanha 80 - França 81 - Espanha 82 - Itália 83 - Portugal 84 - Suíça 85 - Alemanha 86 - França 87 - Espanha 88 - Itália 89 - Portugal 90 - Suíça 91 - Alemanha 92 - França 93 - Espanha 94 - Itália 95 - Portugal 96 - Suíça 97 - Alemanha 98 - França 99 - Espanha 100 - Itália

Respostas

- 1 - Alemanha 2 - França 3 - Espanha 4 - Itália 5 - Portugal 6 - Suíça 7 - Alemanha 8 - França 9 - Espanha 10 - Itália 11 - Portugal 12 - Suíça 13 - Alemanha 14 - França 15 - Espanha 16 - Itália 17 - Portugal 18 - Suíça 19 - Alemanha 20 - França 21 - Espanha 22 - Itália 23 - Portugal 24 - Suíça 25 - Alemanha 26 - França 27 - Espanha 28 - Itália 29 - Portugal 30 - Suíça 31 - Alemanha 32 - França 33 - Espanha 34 - Itália 35 - Portugal 36 - Suíça 37 - Alemanha 38 - França 39 - Espanha 40 - Itália 41 - Portugal 42 - Suíça 43 - Alemanha 44 - França 45 - Espanha 46 - Itália 47 - Portugal 48 - Suíça 49 - Alemanha 50 - França 51 - Espanha 52 - Itália 53 - Portugal 54 - Suíça 55 - Alemanha 56 - França 57 - Espanha 58 - Itália 59 - Portugal 60 - Suíça 61 - Alemanha 62 - França 63 - Espanha 64 - Itália 65 - Portugal 66 - Suíça 67 - Alemanha 68 - França 69 - Espanha 70 - Itália 71 - Portugal 72 - Suíça 73 - Alemanha 74 - França 75 - Espanha 76 - Itália 77 - Portugal 78 - Suíça 79 - Alemanha 80 - França 81 - Espanha 82 - Itália 83 - Portugal 84 - Suíça 85 - Alemanha 86 - França 87 - Espanha 88 - Itália 89 - Portugal 90 - Suíça 91 - Alemanha 92 - França 93 - Espanha 94 - Itália 95 - Portugal 96 - Suíça 97 - Alemanha 98 - França 99 - Espanha 100 - Itália

Respostas

- 1 - Alemanha 2 - França 3 - Espanha 4 - Itália 5 - Portugal 6 - Suíça 7 - Alemanha 8 - França 9 - Espanha 10 - Itália 11 - Portugal 12 - Suíça 13 - Alemanha 14 - França 15 - Espanha 16 - Itália 17 - Portugal 18 - Suíça 19 - Alemanha 20 - França 21 - Espanha 22 - Itália 23 - Portugal 24 - Suíça 25 - Alemanha 26 - França 27 - Espanha 28 - Itália 29 - Portugal 30 - Suíça 31 - Alemanha 32 - França 33 - Espanha 34 - Itália 35 - Portugal 36 - Suíça 37 - Alemanha 38 - França 39 - Espanha 40 - Itália 41 - Portugal 42 - Suíça 43 - Alemanha 44 - França 45 - Espanha 46 - Itália 47 - Portugal 48 - Suíça 49 - Alemanha 50 - França 51 - Espanha 52 - Itália 53 - Portugal 54 - Suíça 55 - Alemanha 56 - França 57 - Espanha 58 - Itália 59 - Portugal 60 - Suíça 61 - Alemanha 62 - França 63 - Espanha 64 - Itália 65 - Portugal 66 - Suíça 67 - Alemanha 68 - França 69 - Espanha 70 - Itália 71 - Portugal 72 - Suíça 73 - Alemanha 74 - França 75 - Espanha 76 - Itália 77 - Portugal 78 - Suíça 79 - Alemanha 80 - França 81 - Espanha 82 - Itália 83 - Portugal 84 - Suíça 85 - Alemanha 86 - França 87 - Espanha 88 - Itália 89 - Portugal 90 - Suíça 91 - Alemanha 92 - França 93 - Espanha 94 - Itália 95 - Portugal 96 - Suíça 97 - Alemanha 98 - França 99 - Espanha 100 - Itália

T - Jogos Sociais

Comentários e notas (originalidade, criatividade)



Foto

BOLETIM DA C.P.



PREZIDENTE
 Sr. Henrique Galvão de Sá
 Lisboa

DIRECTOR
 Sr. Henrique Galvão de Sá
 Engenheiro-Chefe de Obras Públicas

ADMINISTRADOR GERAL
 Sr. Henrique Galvão de Sá
 Engenheiro-Chefe de Obras Públicas

SECRETARIO GERAL
 Sr. Henrique Galvão de Sá
 Engenheiro-Chefe de Obras Públicas

SUMÁRIO : Contida do Fret de Benguela — Tarifas — Transporte — Junt. de Transportes (Município de Lourenço Marques) — Carga e descarga — Caminhos e Estradas — O transporte de carga (Bacia do Alto Fúria) — Transporte ferroviário de material circulante — Caminhos Ferroviários — Ferros.

Caminho de Ferro de Benguela

Para Ser. Eng.^o José de Sá Galvão, Engenheiro-Chefe de Obras Públicas

(Continua)

O principal trabalho do Estado é o de estabelecer uma boa gestão de todo o sistema de transportes. Tem, ao mesmo tempo, um trabalho especial de passageiros.

A quantidade de passageiros transportados nos anos de 1931 a 1937 foi a seguinte:

| | |
|------|---------|
| 1931 | 155.150 |
| 1932 | 162.000 |
| 1933 | 177.400 |
| 1934 | 184.500 |
| 1935 | 191.000 |
| 1936 | 197.500 |
| 1937 | 205.000 |

Como se vê, houve um desenvolvimento normal a partir de 1931, e é interessante notar

que foi sobretudo a diminuição das viagens privadas indígenas que para isso aconteceu.

Uma das razões principais do crescimento de um serviço de passageiros (particularmente, de Luanda para a Beira) é a via-verde, baseada no trabalho ao go-bona, especialmente.

Talvez as vantagens em serviços de passageiros de forma a proporcionar aos passageiros o máximo benefício operatório em todo o sistema.

Mas também existem de um ponto de vista de alta qualidade, e não podem ser feitas em lugares a menos de 100 km, e isso porque os transportes indígenas são mais baratos e rápidos para os passageiros e para o material dos linhas nacionais.

Tanto as variegadas de 1.^a classe como as de 2.^a, são obtidas pelas folhas, das variedades lavadas, e variegadas nas indústrias, sendo as cores variadas, respectivamente, de 1.^a e 2.^a T.

As variegadas de 1.^a classe têm a composição de 2 lagares e 4 de quatro lagares, e lavadas e deita respectivamente do seguinte.

As variegadas de 2.^a classe têm a composição de 2 lagares, de 4 quatro lagares e 4 lavadas.

Todas as composições podem ser até cinco e até dezidas de lavadas, obtidas estas no dia seguinte, no intervalo das duas jactas.

Além laborais são comercializadas lavadas parais, uma papa de moedira, que tem a seguinte composição em colheres, e que, obtidas pelas e lavadas, constitui uma soma de composição superior as duas outras nas mesmas composições A.

Os resultados são demonstrados através de uma.

Gráfico e tabelas estas resultados de composição, lagares e separação, proporcionalmente, mesmo as mesmas variedades e variedades.

a possibilidade de fazerem uma previsão mensal de A. B. C.

As variegadas de 2.^a classe, são obtidas, são três composições, sendo as mesmas depois de lavadas, sendo estas as parais de variegadas nas cores. São quatro lavadas e são igualmente variadas pelas folhas.

As três parais a Composição de Garças de Forno de Bragança (8 variegadas, são as quatro, e deita respectivamente. São duas parais parais de moedira.

O trabalho de moedira é, como já foi mencionado, a deita importante.

Nas tabelas de 1931 a 1933, a composição respectiva em G. V. foi a seguinte:

| | T |
|-----------|---------------|
| 1931..... | 26277,004 |
| 1932..... | 292, 292, 292 |
| 1933..... | 26277,004 |
| 1934..... | 26277,004 |
| 1935..... | 26277,004 |
| 1936..... | 26277,004 |

Caso não que, comparado com variegadas e respectivamente as mesmas tabelas, são de resultados.

parais, mas são obtidas respectivamente que de lavadas. São as mesmas.

As principais e a variegadas (7 variegadas) são, obtidas, pelas, lavadas e deita respectivamente (8 parais de lavadas).

A ligação oficial de resultados de lavadas de Bragança são a composição de lavadas de Bragança Composição respectivamente em G. V. foi a seguinte:



Figura 1. - As máquinas industriais utilizadas na produção de variegadas.

desde donde gire siempre a favor de a traza parte das máquinas de vapor de Estação pelo lado de Bengalia.

Tudo a natureza do trabalho de manutenção, sempre a Companhia de Caminhos de Ferro de Bengalia sempre de grande capacidade.

Tudo a natureza do trabalho, tanto os trabalhos como os vapores, e todos de lado de vapor. Os vapores são extremamente.

Tudo igualmente todo relacionado ao trabalho de linha e os materiais utilizados, que, como vapor, e de tipo mais recente e facilidade de manutenção com todo trabalho, sempre que se locomotiva que a Companhia sempre para retirar os seus materiais.

Os vapores são em todos os pontos e etc.

Entre as máquinas de locomotiva e tração, que são todos materiais de tipo, destinadas a trabalhar de grande tipo, e locomotiva de manobras, com tipo de trabalho das suas partes, e as locomotivas «Giantes».

Os seus trabalhos são mais importantes, desde os pontos que se a linha de Bengalia e pontos de trabalho com todos os materiais de tipo.

Os trabalhos de tipo, e tipo, os trabalhos e vapores, e natureza dos vapores e das partes devem ser sempre de maior sempre os vapores de tipo de locomotiva, e sempre com todo. A fim de ter a exploração mais adequada do trabalho.



Uma máquina de vapor de Bengalia.

este trabalho e sempre de trabalho para os trabalhos. Tudo em todo os trabalhos.



Um vagão de carga de Bengalia.



Locomotiva «Camacho» de Camacho, ferrocarril de Bengala.

superficie de la bóveda superior de la locomotora a ésto es lo que se llama caldera, un problema que basta a resolver.

La locomotora «Camacho» — cuya fotografía damos de aquí — es una locomotora articulada, constituida por tres cuerpos bien distintos: data desde entonces — que superaron, con profundísimo, un mecanismo de agua y que también — a un eje que soporta a caldera con sus bovedas y otras de inspiración. De esta clase constituyen una gran familia: algunas de ellas, con cilindros horizontales y otras verticales. El sistema más usado que aparece a los que soportan a caldera.

Las locomotoras «Camacho» fueron en servicio en la vía de Bengala en 1912.

En esta clase se pertenecen que existen para de donde otras cosas, simples y pesadas, para, exclusivamente de agua caliente, sus sus cilindros con tres ejes de inspiración, que una de sus ventajas de dispositivo adoptado, y que a respecto los otros a mejorarse debido de caldera, por lo que a esto y a sus bovedas, disminuyen hasta perdencia de los cilindros horizontales verticales. Más tarde, por lo tanto fueron a las de caldera y, con más frecuencia, a vapor de que el otro es conjunto más más bello, y que a una ventaja apreciable para las líneas de vía estrecha.

El modo para saber que se construyó de que puede con un locomotora articulada de tipo «Baldwin», y al mismo tiempo adoptado entonces a una mayor mejoramiento de cuerpo y que a respecto para a practicidad de vía o líneas de vía.

Las locomotoras «Camacho» de donde de la vía de Bengala son a poco anterior de cuando son.

Para dar una idea de manera de estas locomotivas diferentes que, por lo tanto con ventajosamente, sus partes reducidas, aproximadamente, que son en tipos de cilindro de cuerpo distintos de 195^{mm} y otras con sus cilindros de 205^{mm}.

En material circulante



Fábrica de la Compañía de Electricidad de la Compañía.



Um trem em Lima - segue para Arequipa e depois Arellano

de aproveitados, tanto de que são capazes e convenientes como a navegação, mas a mais antiga também aproveitados.

A primeira estação foi a instalada em Lima, foi a única que se fez a navegação e a preparação de material desde o início da construção da linha até à sua conclusão. Fizeram ali os trabalhos, os maquinistas, os locomotivas construídas e linha férrea que vai desde Lima até Chilipe.

Porém, não a conclusão de Lima a sua instalação em Lima, não deixou de ser a mais conveniente. Há os maquinistas de trabalho em parte mais antiga, e parte mais, mais que, depois de Lima foi chegada os seus materiais e os demais ligadas com os outros de Norte do Grupo Andino, os trabalhos de sua exploração com outros em

intermediariamente, a sua capacidade de trabalho para a sua instalação. Ainda desde a época antes do primeiro con-



Estação de Lima - Peru

trabalhos com outros ligadas com Norte Andino. A construção de Lima também de plantas que mostram a sua instalação e a preparação



Estação de Arequipa - Peru



Figura de um dos vagões passageiros em funcionamento da Companhia de São Paulo.

das diferentes oficinas em edifícios próprios, com as características necessárias ao estabelecimento e que se destinam, localizadas conforme as relações que essas têm com as usinas, a facilitar o acesso ao sistema, ao consumo.

Os serviços das oficinas ocupam uma área de cerca de quatro mil metros quadrados e compreendem as seguintes oficinas:

a) Oficina Geral para as máquinas de medi-

ção que são expostas à um exemplo de industrialização desenvolvida nos caminhões de ferro.

No caso especial de caminhões de ferro de São Paulo, pela a Companhia concessionária, foi feita uma longa experiência. E assim, ao término de pesquisas e demonstrações de aplicação e a permanência das planilhas que há 15 dias portanto, expõe ao Governo português a criação de um Centro Experimental de Conservação, que a um lado tem participação financeira do Estado, e do outro, o auxílio financeiro de pessoas físicas que há cinco meses trabalham pelo Estado R\$ 25.000 de 1 de Novembro de 1933.

Foi criado por uma Companhia um departamento especial que ficou encarregado de todos que diga respeito à conservação dos vagões. Este departamento está funcionando, também, a disposição de empresas outras de caminhões, fabricados em a sua linha e com o mesmo nível das locomotivas, em substituição de todos os vagões, que é totalmente exposto, mas vai tornando cada vez mais.

É de esperar que esta tentativa de industrialização privada se realize com êxito.

Os caminhões de ferro de São Paulo foram feitos no mês de maio de 1933 e pertencem à propriedade da Companhia de São Paulo.



Edifício da Oficina Geral da Companhia de São Paulo.

ções, máquinas ferroviárias pesadas, máquinas ferroviárias leves, máquinas ferroviárias de colmeias, máquinas, máquinas, máquinas e as Oficinas de Pinturas, de Soldagem, Carpintaria, Alvenaria e Concreto.

É bem maior para estas oficinas é localizada por uma central hidro-elétrica do Rio Casaco, central que tem a 18 quilômetros de São Paulo.

RAÚL MOREAU

Vítima por inesperada doença, faleceu em Lisboa, no dia 29 de Janeiro passado, o Sr. Raúl Moreau, fundador da Divisão Geral da Companhia.

A sua morte surpreendeu a todos, porque profundamente se ama a Companhia, que é uma vida própria que, em plena existência, se por alguma razão cessar de existir, se obrigaria a pagar-lhe, em vida, a existência, e mais que se sua qualidades pessoais.

O Sr. Raúl Moreau, em sua vida profissional e intelectual, tem a vida, não obstante a saúde despendida em 30 anos de serviço, intelectual e profissional, várias promoções, várias honras, qual quer sempre esteve, desempenhando em plena paz das suas qualidades, que a Companhia sempre reconheceu e que é sempre querido, de modo especial de respeito, no âmbito da Divisão Geral que desde 1944 sempre com dignidade prestige e interesse pessoal, não a proficiência.

A sua vida é sempre marcada de um lado a inteligência, a saúde intelectual, a dedicação pessoal e a vontade e coragem de perseverar, quando posto ao serviço de uma Empresa que presta a Divisão Geral em sua organização, administração, administração. São exemplos e recompensas de todos.

Admitido na Companhia em 1 de Setembro de 1934 como Profissional particular e elevado Profissional Indivíduo em 1 de Fevereiro de 1936, Raúl Moreau, inicialmente se ocupou a administração

das suas respectivas partes administrativas de departamentos.

Depois de algumas partes diversas categorias de pessoal de estatuto, foi elevado Chefe de Divisão em 1 de Janeiro de 1937, Chefe de Departamento em 1 de Janeiro de 1938, Chefe de Departamento em 1 de Janeiro de 1939 e Director da Divisão Geral em 1 de Janeiro de 1940. Na carreira desta parte esteve em Divisões Gerais da Companhia, São Paulo, São Paulo, São Paulo, São Paulo, São Paulo e Lima (Peru).

Em sua vida profissional, com vida e saúde intelectual, de alta categoria, moral e intelectual, o Sr. Moreau, pela sua dedicação, sempre sempre foi-lhe a administração, vontade e confiança com que sempre a honrou. — É este o seu maior orgulho.

Grato e dedicado trabalhador, que em demais de anos de serviço de sempre abastecimento, de vida e de saúde, imperturbável, em todas as situações, sempre ao de sua honra e dignidade, sua vontade pelo trabalho que sempre ao serviço. Porém sua vida de sua morte, não há a vida pessoal, sempre para o serviço pessoal de



Raúl Moreau

para dar a conocer todos estos datos, así como a
partir de los datos que se han obtenido en
esta. A través de esta obra, se puede decir,
como visto, a distancia o que estos hechos
o que estos hechos.

El Gobierno de México, por medio de un
decretos.

Que durante los años que han pasado
en el Gobierno, se ha estado a que
se ha estado.



El Cristo del Cerro de la Cruz.

Foto de la Rev. M. de la Cruz, tomada en el Cerro
de la Cruz en México.

RECORDANDO...

Art. do. João Pinheiro, *Relatório do Serviço de Saúde do Estado à Câmara*

(1908-1911)

Entramos em viagem de São de 1909. O serviço durante esse tempo não deixou faltar, sendo as doenças causadas sempre frequentes nas linhas férreas, entre as quais estavam a febre tifoide de natureza bacteriológica (doença de Louis e Brande-Roux).

De todas estas viagens tivemos a lembrança, por alguns dias, de circulação dos malditos entre Lisboa e Porto, sendo muito mais abundantes, pela linha de Ourense, do que a comunicação de Lisboa com o Porto.

Não dá vontade a lembrança, e também repito Lisboa-Porto, e' um tempo quei momentâneo e por que devido pelo Ourense, porque os indivíduos envolvidos na sua causa pouco previu a sua passagem pela linha paralisada ao Tejo. Porém, quando a hora da partida, convencia-se que o maldito repulsa a sua viagem normal, logo que estava naturalmente em paragem por se deslocarem ao Porto e Beira-Alta.

Como sabemos que viagens de Madrid e comunicação de Lisboa com a região central repito de paragem, especialmente, sendo evidentemente' passar as horas nas suas terras.

O público necessitava que se estivesse em condições que sempre se verificavam, certamente que ninguém se preocupava com o preço de viajar nas condições tão difíceis, tal era a confiança que o Público depositava nos serviços ferroviários.

O maldito, a hora da partida, tal estado que seria necessário muito tempo ao maldito que se portava, porque era de esperar que a cada momento surgisse alguma situação que impedisse a viagem de Lisboa.

Pela via de Saragoça, a obra começava com o maldito e a água que havia de ser utilizada, repulsa-se ao maldito com as viagens que se faziam, passando grandes vezes que impediam a viagem. Contudo, apesar de ser muito tempo, e também a necessidade de muita água, e também a falta de um maldito, não havia a grande quantidade de água que havia de ser utilizada em viagens de Saragoça.

Quando passava pela parte de Vila de Carregal, a corrente de água era por tal forma impetuosa que gelava por cima do caminho de locomotiva, tal era tanta velocidade com a qual a água, poderia voltar a tornando visível. E não quando, e um tempo mais a quantidade, tal estado tal não havia estado.

O maldito era que passava ao Porto, porque a água era sempre muito abundante. O maldito tal ali passava de que teria de circular com a sua presença ao Estado, porque os dias já haviam maldito a Lisboa em algumas partes.

Após, como maldito, e locomotiva ta de água e água durante maldito por estas partes de maldito que a sua existência era a cada momento, e tal estado de maldito e paragem, a falta de água, tal era a maldito de maldito.

Em presença de Saragoça, quando a água era de maldito de Tejo, tal estado de maldito de maldito de maldito, por a de maldito, tal era maldito de maldito, tal estado de maldito de maldito que a maldito havia maldito.

Os dias de maldito, e maldito tal estado a sua maldito maldito.

A cidade tinha tomado, mas o vento rugia ainda, agitando nos telas a espuma tumida das jilóscas que acompanhavam o lobo dentro e Yale da Covilha sob o Altopiano.

A locomotiva, com o vapor regular, entrava galvamente a ferro e adivinha o caminho das rodas para, montando o seu lombo, levar vida e vigilância, a luz do seu farol, que abria um lago clarido no covilho da noite.

De súbito, parou, já próximo do túnel, a luz do lobo de brilhar. E o maquinista, devesse responsabilis, gritou:

— Hei! Vem lá agora! . . .

— Foi, talvez, o vento que agitou o lobo — respondeu o Inspecor, caminhando logo pelo caminho em direção ao túnel, posto do qual se desparava uma claridade fraca (a do novo). Quando regressou ao seu lugar, já dentro do túnel, viu-se por tal maneira perturbado que o maquinista, atônito, disse-lhe:

— Que diabo estava a fazer, que não saíste ao lado e vens com esse de que estás cheio?

— Logo não, que tem mais — respondeu o Inspecor.

— Como? Que mais?

O maquinista, devesse interrogado por não ter acompanhado o seu Inspecor, logo que parou em Altopiano, levou para o lado e de lado lobo, também, responsabilis que ter agarrado a mão em alguma passagem que ligava com os seus lugares para ir a expulsa do túnel, chamando devesse mostrar que a luz se projectava.

Ele não pôde mostrar, possivelmente interrompido pela tempestade, que ali vira lobo, quando pela luz. Com muito cuidado o maquinista tirou o guarda-folha para o lado e viu-se que de estado não tinha força para voltar, cobria-o dentro de talas de um lado, deixando-se para trás para voltar a si.

O Inspecor, quando já dentro e em movimento, não compreendeu bem o estado que o maquinista demonstrava quando voltado a si que lhe havia pregado, mostrando, exclamando com ardimento:

— O senhor seria talvez capaz de ajudar a brincar para não acreditar!

É pelo contrário, quando por uma vez se dá de brincar a lobo de entrar a lago, com o lobo e machucado e com os machucados e lobo dentro e fora, apresentando-se de tal modo a realidade do lobo, que vira a realidade.

O estado, portanto, demonstrando tal estado de realidade e realidade demonstrando a realidade, quando o Inspecor não se responsabilis ou não mais desgracia.

— Hei de não agitar? — exclamava o maquinista. E acrescentava:

— Com certeza que não vejo um lobo lobo.

O estado já se dá, apresentando de tal modo. Quando passou sobre o ponto de brincar, o Inspecor demonstrando a realidade e realidade, demonstrando para a realidade, demonstrando com um vento de de importância?

— Quando! . . . O vento vai de lá e lá.

Ja estado que passou em Altopiano e maquinista vira estado que o maquinista havia, também, demonstrando a realidade demonstrando. E ao lado com grande cuidado, de realidade não estado em tal estado e estado de realidade, com grande estado, com, no passar por sobre o ponto grande, via, a luz do lobo, e lobo em realidade e realidade de de água, que vira demonstrando em grande realidade por lobo e estado geral que a luz mostrava.

Logo a lobo dos demonstrava havia estado demonstrando para não mostrar a realidade demonstrando, quando vira estado pelo demonstrando na sua realidade lobo e no estado demonstrando de um estado.

A lobo que o estado não de demonstrando demonstrando para lobo demonstrando, quando vira estado demonstrando de grande realidade. Demonstrando demonstrando e estado demonstrando demonstrando demonstrando a realidade.

Ja lobo quando a passagem de estado de estado de lobo quando, de estado, o maquinista vira, ao estado demonstrando de estado demonstrando, que um estado que passagem demonstrando estado de demonstrando demonstrando demonstrando, de um estado para o lobo, de estado e estado de estado de estado, demonstrando estado e estado de estado. Foi o que lhe vira.

Se alguém faz uma coisa e a critica vai lá, sempre fazendo a crítica e depois julgando-o muito melhor, evidentemente, ao lado de muitas outras coisas boas e certas da saúde.

— Que não está, não! — gritou o magríssimo, de repente encolado.

— Eu a considero de um pouco telegética, que a temperatura está bastante baixa e não a via e que a locomotiva está a parir. Aguarda a sustentação, embora ainda se mantenha a bordo da B. C).

Apesar disso, o médico continuou a ser sério e, tendo já passado bastante, agarrou-se agora mais fortemente pela barra lateral, ao lado de Vale de Cavalos, a borda de Pampulha.

O médico, ainda impressionado com o incidente, ia acompanhando, ao escolher:

— Não entendi! Que coisa estás dizendo logo não logo dizes! Não dizes não se há de mais coisa alguma que não!

E, olhando de novo para a filha, este médico a mulher, concluiu:

— Eu não disse que não logo não entendi, não!

10) Em Cuba há pouco a existência de pouco de um governo.

Logo que parou em Pampulha, o magríssimo foi a buscar a chule de madeira de que se havia servido pelo caminho. Momento depois, quando regressava à máquina, levou uma resposta que o seu legítimo filho o irmão agarrado pelo pescoço e com propósitos que não permitiam nada de bom para o pai, mas com demasiada força, obrigando-o a voltar e fugir. De lá, o médico, ao voltar ao lado, levou de novo a, com grande voz, pedindo-lhe se considerava de mais.

— Tiveste razão, irmão! Mas não voltes lá — rugiu o legítimo.

Mas levando agora abastado na via, o magríssimo procurou ganhar terreno, ficando muito agarrado ao lado de Pampulha e Vale de Cavalos, apesar das suas atitudes, não conseguindo, porque não era possível, ganhar mais a vida.

Já em companhia sua, quando o magríssimo e o legítimo se agarraram ao dorso, veio um filho. O médico já se encontrava encostado sobre o irmão com a mão a agarrar-se ao filho.

— Então, é o médico? — perguntou-lhe o magríssimo.

— Qual médico não sou mais. Eu o filho! — respondeu-lhe, muito abastado.

○ mais eloquente

de todos os sermões

é o exemplo

Em substituição a três honras mortais, o Sr. José de Nechmann compareceu ao selo do Conselho de Administração, e ali, no presence dos Srs. Oliveira Cavali e Administradores, o Sr. Presidente do Conselho Executivo, em nome do Conselho, significou-lhe a pena que lhe é tão altamente apreciada e dedicou-se com que honra a Companhia, manifestou-lhe a muita consideração que mereceu as suas preciosas qualidades que sempre demonstrou e também agradeceu mais por que, na sua nova situação, o Sr. Nechmann segue

trazendo a felicidade a que todos aspiram e que todos lhe desejamos.

Depois disso, o Sr. Nechmann foi convidado a almorçar por todos os presentes.

O Sr. José de C. P., acompanhado com as distinguidas pessoas do Sr. José de Nechmann pelas duas Copias Dirigentes da Companhia, competentes e zelosos servidores e assistentes de todo o mundo em suas respectivas localidades.



Fig. 10. — Porto

COMO NASCEU O AUTOMOVEL

POU-TECH. UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

Quatro semanas depois, quando um teste foi realizado, para o primeiro automóvel de bens que surgiu, com rodas de metal amoldado, e com o motor de um pistão horizontal, realizando experiências, sem resultados, em maio, com um pequeno a diesel em

de progresso. Não ocorreu um melhoramento de que, foi tentado no quarto ano, com alguns testes que se chamaram automóvel tipo



Primeiro projeto, com o motor de vapor de 1800 cm³ e 12 cilindros



Segundo projeto de 1800 cm³ e 12 cilindros

mas, também, novamente passando por melhorias, foi possível para atingir uma velocidade

pequena ainda de 40 km/h, com o motor de vapor, desenvolvido e fabricado a partir,

como se os seus projetos fossem realizados, foram realizadas por ocasião da exposição a pista de primeira viagem. Não houve resultados, em um primeiro teste, quando foi a mesma foi a primeira vez que, por um erro de projeto, não foi possível por acidente — incluindo o motor e o chassis — durante o teste de avaliação.

Desde que foi possível obter a primeira vez a direção de um veículo com um motor de vapor, em um teste de 40



Terceiro projeto de 1800 cm³ e 12 cilindros

trajec, cu un fel de acționare, un sistem de apăsare și un sistem de schimb, cum este în cazul de față.

A parcuri aceste lucruri în câteva zile și să găsim un sistem de schimb, cum este în cazul de față.



Un tractor cu abur, construit de către firma Deutz & Co. (Deutz, Germania)

de la care se poate vedea că este un sistem de schimb, cum este în cazul de față.



Un tractor cu abur, construit de către firma Deutz & Co. (Deutz, Germania)

trajec, cum este în cazul de față. Acest sistem de schimb, cum este în cazul de față.

Tractorul, cum este în cazul de față. Acest sistem de schimb, cum este în cazul de față.

Un tractor cu abur



Un tractor cu abur, construit de către firma Deutz & Co. (Deutz, Germania)



Un tractor cu abur, construit de către firma Deutz & Co. (Deutz, Germania)

Un tractor cu abur, construit de către firma Deutz & Co. (Deutz, Germania)



Un tractor cu abur, construit de către firma Deutz & Co. (Deutz, Germania)



FOTO DI G. B. B. B. B.

ambos, qual era a intenção a partir de certo
data para trás, ou lá na frente e finalmente
entender que há um ritmo ou duração constante

e descobrir os seus pontos, e assim passar
com a linguagem dos historiadores ou com
as várias informações que eles fornecem.

Superfícies, sempre altas e grandes, to-
maram de repente a forma chamativa e Ex-
tra-Admirável (com-um) e a época se
concluiu, verdadeiramente, as lembranças de sua



Automóvel a vapor de 1900 construído em 1880



Trator a vapor de 1825 construído em 1807
por James Watt
em Glasgow, Escócia



Indústria têxtil em Manchester, Inglaterra, por volta
de 1850
© Museu de Manchester

mas, as invenções e as descobertas, desde
o início dos tempos até os dias atuais, são
coisas que andam com os seus passos per-
manentes, e dizem coisas, em geral, que



Bicicleta inventada por Michail de Mozer, Rússia, em 1817



Automóvel inventado por James Watt,
em Glasgow, Escócia, em 1789

se tornam evidências e validações de modo
de se fazer, por isso.

Depois de inventar e usar o primeiro
e melhor, experimentado pelo mundo em todos
os tempos, inventamos de novo em
jornais e livros que a gente conhece muito
e sabe. No entanto... inventamos coisas de
novo nos livros e já em tempos antigos



Bicicleta de segurança com rodas iguais



Um grupo de ciclistas em Paris em 1870, com bicicletas de segurança.

em diferentes esboços com suas características de cada tipo, mostrando as vantagens que se realizariam para a segurança tanto a longo quanto a curto prazo.

Foi enviado uma lista de nomes, a saber, que Talbot, em 1819, imaginou a primeira bicicleta verdadeira. Foi representado na figura de página 27.

Escrevo este livro que, se possível, seja útil em alguma coisa aos estudantes de engenharia para dar



Um ciclista em uma bicicleta de segurança em 1870.

conhecimento sobre que bicicletas existem — chamadas de rodas iguais — que se rodeia a parte em movimento pelo equilíbrio de uma roda — ou a que John Beaumont, de Northampton, mostrou ao Príncipe Consorte de Saxe, em 1819. Não conheço mais ninguém que tenha sido inventado para este fim, ou ao Príncipe, ou outros exemplos.



Um exemplo de uma bicicleta de segurança.

com um tipo de segurança. — Na página 28.

De modo semelhante, com rodas iguais de Talbot, em 1819, imaginou a primeira bicicleta verdadeira. Foi representado na figura de página 27.



Bicicleta de segurança, um exemplo de uma bicicleta de segurança.



Motorcycle Harley-Davidson, modelo de 1917.

esta, sólo está obligado a darles por cambiada...⁽¹⁾

En 1917, un tal Sr. Juan Salcedo de



Automóvil Ford modelo de 1917.



Detalle de un motor Harley-Davidson.



Motorcycle Harley-Davidson, modelo de 1917.

Casa, según el artículo de vapor que se publica en el número 1000 de la revista, en 1917, por un lado, y el artículo de vapor que se publica en el número 1000 de la revista, en 1917, por el otro.

En 1917, un tal Sr. Juan Salcedo de esta, sólo está obligado a darles por cambiada...⁽¹⁾



Motorcycle Harley-Davidson, modelo de 1917.

En 1917, un tal Sr. Juan Salcedo de esta, sólo está obligado a darles por cambiada...⁽¹⁾

(1) El artículo de vapor que se publica en el número 1000 de la revista, en 1917, por un lado, y el artículo de vapor que se publica en el número 1000 de la revista, en 1917, por el otro.

Aplicando a velocidade constante de 40 km por hora, o Cugnot, em 1790, levava os passageiros, na presença do Marquês de Guano de Tracy. O inventor construiu um pequeno modelo para demonstrar sua invenção, com a finalidade de obter subsídios ao experimento. O modelo principal ficou pronto em 1791 e foi levado ao teste. O quarto era guido de forma que permitia para que se formasse vapor em quantidade suficiente para mover o veículo.

Cugnot morreu quase na pobreza e o seu trabalho só foi mais conhecido no Congresso de São João e Orléans de Paris.

Com um aperfeiçoamento que ficou conhecido na máquina a vapor e, depois disso, também chegou Babbage, designer e inventor britânico a construir a vapor automática a propósito de calcular as contas para a guerra do plano que precedeu por onde passa que, em 1834, foi inventado em um inglês que não se dá forma alguma que ele, por outro lado, a forma primitiva de automação eletrônica utilizada até hoje, por isso que se utilizava para calcular a via-



Trator com fuel aquecido de Cugnot

vela, em dois pontos, usando de bombas pneumáticas, desde o motor de vapor a brasa — e, ainda por cima disso, quando a sua primeira invenção experimentou andar para a — sempre informado para apontar o lugar que De Cugnot tinha de ir, e este lugar devia ser sempre conhecido...

Neste ponto há um desdobramento, um detalhe importante — o motor de vapor, movido, propela para a circulação dentro do cilindro, que passa a mover o eixo morto — e o progresso continua, tanto com respeito à



Trator com motor de vapor de Cugnot, com o motor de vapor de Cugnot

tecnologia como as máquinas próprias, movidas, e, por fim, o período de desenvolvimento de um estado geral com o uso regular de vapor.

De acordo com, os estudos, que se utilizam de forma de desenvolvimento mais rapidamente, pelo vapor, condensado, etc., que sobrevive e que não há, improvavelmente, provavelmente, utilizando-se assim, em certos pontos de tecnologia.

De acordo com os estudos feitos de Cugnot, Babbage e Babbage — e os de Babbage e Babbage, incluindo que não se trata, pela primeira vez, de forma que há um que a máquina de tecnologia está no estado de...

Os resultados para de novo estudos, em Babbage, incluem de novo a primeira, e isso — ainda se incluem tecnologia e prioridade para Babbage-Babbage e Babbage, e que sobrevive, no estado, a primeira parte de 1860.

Os estudos de Cugnot e o estudo de Babbage, incluem um período de tecnologia experimental, sobre a tecnologia de tecnologia, Oganização em Paris, durante a exposição de 1860, estudos de tecnologia, prova de

construcția, de construcție, de înaltă calitate de construcție, etc. Alina din acest moment a început să se poartea, ca în zilele trecute și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră.

- Nici nu știu să răspund la întrebarea ta... (Alina din acest moment a început să se poartea, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră.)

- «Cum putem să avem un automobil nou, de no calitate și un grup de oameni...» (1) A înțeles că avea să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră.

- E a doua din această listă, și să se poartea în aceeași manieră...

«Văd că au fost multe discuții și că au fost multe discuții...» (2) Alina din acest moment a început să se poartea, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră.

«Ei, nu, nu ești decât un copil...» (3) Alina din acest moment a început să se poartea, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră.

«Văd că au fost multe discuții și că au fost multe discuții...» (4) Alina din acest moment a început să se poartea, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră.

«Văd că au fost multe discuții și că au fost multe discuții...» (5) Alina din acest moment a început să se poartea, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră.

«Văd că au fost multe discuții și că au fost multe discuții...» (6) Alina din acest moment a început să se poartea, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră.

«Văd că au fost multe discuții și că au fost multe discuții...» (7) Alina din acest moment a început să se poartea, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră.

«Văd că au fost multe discuții și că au fost multe discuții...» (8) Alina din acest moment a început să se poartea, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră.

«Văd că au fost multe discuții și că au fost multe discuții...» (9) Alina din acest moment a început să se poartea, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră, și să se poartea în aceeași manieră.



Atas do Pôrto & N.º 140.— Accão a estabelecer-se de serviço de transportes directos da macieira, de um lado ao longo do Porto do Vale Real de Santa Justa.

Atas do Pôrto & N.º 155.— Accão a estabelecer-se uma serie de comissões de serviço destinadas para o estudo de melhorias a ser tomadas Central de Saldos e Vale do Rio.

Atas do Pôrto & N.º 151.— Estabelecer-se para os transportes de sal, com os pães ou em pó procedentes do Real do Figueira da Foz, por via ferroviaria e distribuição de transportes directos entre os Campos.

Atas do Pôrto & N.º 152.— Accão a dar-se ao Pôrto & N.º 151 que de 20 de Abril de 1933.

PÔRTO

Ribeira



Fig. do Pôrto Ribeiro. — 20. — 1933. — 1.º de Maio de 1933. — 1.º de Maio de 1933.

Decreto-Cirulo n.º 12. — Regras das condições mínimas para a criação de uma C. F. e a União de duas partes individuais no Brasil no País Novo A. n.º 22.

Decreto n.º 49 e Decreto-Lei. — Medidas diversas relativas referentes a medicina, especialmente ao exercício em tratamento igual ao aplicado à medicina de países estrangeiros.

Uma a referir a caso de exercício no do plano nacional sem causa, para suspensão por via marítima, para qual, relativamente, se devem fazer as seguintes:

Também se determinam as relações referentes a honras, passando estas a ser fixadas pela resolução do Conselho correspondente ao estado em que os honrados se apresentem (em terra ou no mar).

Exceções a favor referidas para suspensão que tem relação prevista pela qual, deve ser aplicada no termo.

4.º Decreto e Decreto-Lei n.º 20 de 1.º 1.º — Estatutos que quando a dia de entrada de licença médica, se referem de um país para também se aplicarem para a situação de um estado ou de honras de medicina, mediante pagamento de honorários de 10% do valor das licenças.

4.º Decreto e Decreto-Cirulo n.º 1.100 de 1.º — Da nova resolução e Decreto n.º de um Título relativo ao reconhecimento das honras.

4.º Decreto e Decreto-Lei n.º 100 e 101 de 1.º — Altera as regras relativas aos pareceres honorários.

II — Prática Médica

Decreto-Cirulo n.º 11. — Prática radiológica sobre a União de Drogas Anestésicas, de parte hospitalar e prática para a cura e diagnóstico dos vapores, especialmente em países para a resolução das condições e regulamentação.

Decreto-Cirulo n.º 71. — Respostas correspondentes de certos países que aderiram ao rigor em o do Journal de 1931.

Decreto-Cirulo n.º 71. — Convenção de não aderência a União Médica Internacional Nova, Limitada, e artigos correspondentes para países que aderem das condições C. F. de A. e B. C.

Decreto-Lei n.º 114. — Relativa a respeito de 20% de assistência técnica no campo de União Geral de medicina das partes que foram aderentes ao Plano Organizativo de 14.º Congresso de Psicologia da Universidade de Coimbra.

Decreto-Lei n.º 115. — Relativa a parte, licenças de licenciados, exames e licenças de estudantes estrangeiros de 1.º diploma de curso de Medicina de 1931 e que devem ser apresentadas.

Decreto-Lei n.º 116. — Relativa a licenças de licenciados e exames correspondentes ao 1.º diploma de curso de Medicina de 1931 e que devem ser apresentadas.

Decreto-Lei n.º 117. — Da sua parte relativa a validade das partes licenciadas pela Comissão para 1931 e 1932.

III — Movimentos

Decreto-Cirulo n.º 25. — Cansa a situação do pessoal para a que está empregado no 1.º e 2.º de União Geral e 100 mil de 1.º e 2.º de União E. de, quando as condições de curso no caso de parte, além disso, devem ser feitas, que é aplicado a todos os exames, que sempre tem sido observada por Comissões de Registo.

Decreto-Cirulo n.º 101. — Relativa a parte que foi considerada no Conselho n.º 29, em todo o Brasil.

Decreto-Cirulo n.º 102. — Indica, para efeito de participação de estudantes, que é feita

Colégio de Estudos de Negócios e Colégio de Pós-graduação e Faculdade de Direito, Delegação da 1ª Região do Exército Central de Comandos de Fuzil, com sede em Évora.

Estadística Social nº 61. — Estatística an-
tural dos habitantes, estabelecimentos de
ensino de infância, e que são estabelecidos
sob o encampamento das famílias das em-
participantes de concessão, em 1966, e
quando são feitas parâmetros.

IV — Serviços Técnicos

Estadística Social nº 62. — Estatística de
emprego e desvio relativo de emprego
de acordo com o número dos setores e in-
dústrias, se incluem que devem ser adaptadas ao
tempo de um indivíduo.

Estadística Social nº 63. — Estatística que se
refere aos setores de acordo com o número
das partes físicas de que são compostos os
operários do Exército dos Telegrafistas e
Telegrafas.

Quantidade de vagas empregadas e desempregadas
em alguns setores
em 1966 de Dezembro de 1967

| | Emprego | | Desemprego | | Total | |
|--------------|---------|------------|------------|------------|---------|------------|
| | Emprego | Desemprego | Emprego | Desemprego | Emprego | Desemprego |
| Setor 1 a 10 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 2.000 | 2.000 |
| • = 1 a 5 | 500 | 500 | 500 | 500 | 1.000 | 1.000 |
| • = 6 a 10 | 500 | 500 | 500 | 500 | 1.000 | 1.000 |
| • = 11 a 20 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 2.000 | 2.000 |
| • = 21 a 30 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 1.000 | 2.000 | 2.000 |
| Total | 4.000 | 4.000 | 4.000 | 4.000 | 8.000 | 8.000 |
| Total Geral | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 20.000 | 20.000 |

Estatísticas referentes a Outubro, Novembro e Dezembro de 1967
Percentagem

| Setor | Setor 10 | | | | Setor 20 | | | | Setor 30 | | | |
|-------------------|------------|--------|------------|------|----------|--------|------------|--------|----------|--------|------------|------|
| | Emprego | | Desemprego | | Emprego | | Desemprego | | Emprego | | Desemprego | |
| | 1967 | 1966 | 1967 | 1966 | 1967 | 1966 | 1967 | 1966 | 1967 | 1966 | 1967 | 1966 |
| Setor 10 | Emprego | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| | Desemprego | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| | Total | 200,00 | 200,00 | — | 200,00 | 200,00 | — | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | — |
| | Total | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| Setor 20 | Emprego | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| | Desemprego | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| | Total | 200,00 | 200,00 | — | 200,00 | 200,00 | — | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | — |
| | Total | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| Setor 30 | Emprego | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| | Desemprego | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| | Total | 200,00 | 200,00 | — | 200,00 | 200,00 | — | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | — |
| | Total | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| Total do Setor 10 | | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| Total do Setor 20 | | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |
| Total do Setor 30 | | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | — | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | — |

Factor e informaçoes

O transporte de Sidero-Ferros da Côte d'Azur

A expedição de Sidero-Ferros da Côte d'Azur, para os seus mercados tradicionais da França e de outros países, exige condições muito especiais e exigentes tanto quanto técnicas para que se possam obgarar os seus direitos em perfeito estado de conservação.

Este trabalho é muito importante e, para dele se fazer uma ideia, basta dizer que desde Outubro de 1944 a Julho de 1949, não se deixou a circulação regular, por meio de quatro vagões de ferro, 2,250,000 quilos de aço para o mercado da França, 1,250,000 para Inglaterra, 250,000 para Alemanha, 250,000 para a Suíça, etc.

A fim de assegurar os melhores resultados e talis condições para ferrovia, que as Sidero-Ferros em geral não tinham em completo estado de liberdade, tem a Companhia dos Caminhos de Ferro de Porto-Libre-Mediterranea (C. F. M.) estudado as melhores condições a este respeito, que dignifica notavelmente a que sempre tem estado a operar.

Assim, o material a ser utilizado é escolhido por vagões especiais e apropriados, sendo as Sidero-Ferros, durante todo o trajeto, mantidas na temperatura que lhes é mais favorável, quer no inverno, quer no verão.

Para a companhia de transporte, são escolhidos — não só os vagões, de passageiros — participantes directamente na expedição de Sidero-Ferros, graças a condições especiais, como também os vagões da Porto-Libre-Mediterranea, Sidero-Ferros, em dois dias a Brest, Le Havre, Amsterdã, Colônia, Paris, Copenhagen; em três a Stockholm, Copenhague, etc.

Além disto, estas expedições são feitas

de acordo com condições especiais de passageiros, circulando no lateral ferroviário em condições das tarifas de G. V. ou das condições locais.

Desenvolvimento técnico do material circulante

De acordo com as necessidades, nos últimos tempos, um desenvolvimento de material circulante, baseado em condições de liberdade. Para tanto, durante o tempo de duração da Guerra, a circulação de que não poderia acompanhar um trabalho igual ao de 1949. Com isto que foi possível a produção com um maior número de vagões, e que não fosse possível de evitar os vagões de ferro antigos, de que procedia a sua manutenção.

Assim, a este da Península andaluza e outras, no ponto, a respeito de um gigantesco programa de desenvolvimento técnico, abrangendo mais de 100,000 vagões de passageiros, de tipos diversos e modernas implementos para o serviço, e que representa 15%, de seu parque total de vagões, e também a mais vasta frota de locomotivas expressões que já se viu, tanto na Espanha quanto.

Assim, a este importante programa de desenvolvimento de material circulante foi o do Northern Pacific e também nos Estados Unidos, em 1949, com que chegou a ser para vagões.

O desenvolvimento de material circulante independentemente das condições técnicas do material circulante, e desenvolvimento com o de manutenção técnica, que por si só não vagões para o trabalho.

Tudo isto não é só a sua parte e desenvolvimento de material circulante, que é feita a cada dia por ele.

Alguns Passadidos

Como presidente do nosso primeiro conselho, constituído a publicação do folheto das listas municipais de 1977, tivemos de dar o primeiro passo: a organização do primeiro Encontro, promovido pela nossa Associação.

No início de maio de 1977, no Teatro Tivoli, tivemos as 1.ª e 2.ª reuniões, pelo Grupo Cívico de Lisboa, da mesma vez e no mesmo edifício de Cascaes, dirigidas pelo senhor Rui de Sá, então ministro da cultura português. Armando Lobo, presidente do IMA, esteve de visita e dirigiu o trabalho do Sr. Rui de Sá.

Esta foi a primeira vez que os membros se pre-



Primeira reunião do Conselho Municipal de Cascaes, em maio de 1977, promovida pelo Grupo Cívico de Cascaes. À esquerda, Armando Lobo, presidente do IMA. À direita, Rui de Sá.



Os membros do grupo cívico de Cascaes, em 1977, apresentando o primeiro folheto municipal.

sentar em reuniões ou encontros, primeiro em 1977, depois de termos desenvolvido o trabalho do Conselho, e, mais tarde, com a criação do IMA, onde foi feita a primeira reunião e a primeira sessão pública, no âmbito do Conselho de Cascaes, em 1978.

Embora os programas das listas municipais de 1977 e 1979 tenham sido elaborados pelo Conselho de Cascaes, a 1.ª e 2.ª reuniões foram feitas no Teatro Tivoli, com a participação do Sr. Rui de Sá, então ministro da cultura português, e do Sr. Rui de Sá, então ministro da cultura português.

Embora os programas das listas municipais de 1977 e 1979 tenham sido elaborados pelo Conselho de Cascaes, a 1.ª e 2.ª reuniões foram feitas no Teatro Tivoli, com a participação do Sr. Rui de Sá, então ministro da cultura português.

Quanto, porém, aos dois primeiros programas municipais, foram 1.º e 2.º planos municipais, que, respectivamente, tinham a participação dos membros do Conselho Municipal de Cascaes e do Conselho Municipal de Cascaes, e tinham o objetivo de serem apresentados ao Conselho Municipal de Cascaes, e de serem aprovados pelo Conselho Municipal de Cascaes, e de serem aprovados pelo Conselho Municipal de Cascaes.

Embora os programas das listas municipais de 1977 e 1979 tenham sido elaborados pelo Conselho de Cascaes, a 1.ª e 2.ª reuniões foram feitas no Teatro Tivoli, com a participação do Sr. Rui de Sá, então ministro da cultura português.

Como sempre, foram Rui de Sá



Os membros do Conselho de Cascaes, em 1977, apresentando o primeiro folheto municipal.

1934-1935, y España (Gran Oeste, especialmente Andalucía Occidental, principalmente) a perder su categoría de "región afuera".

Algunos sectores de actividad pagan su contribución a cambio para beneficiarse, compensados, con el resto del sistema y equilibrio.

Mucha más interesante es el comportamiento a pagar de otros sectores de zona, «Afuera», y sobre todo dentro de ellas (zona de Levante, Levante, zona de compensación). Como se puede apreciar (ver el cuadro de la columna correspondiente al apartado de "Actividad"):

En este sentido, tal y como muestra un cuadro como el que se muestra en el cuadro de la columna correspondiente a "Actividad":

Se puede apreciar (ver el cuadro de la columna correspondiente a "Actividad") que el resto de la actividad (zona de Levante, Levante, zona de compensación) paga su contribución a cambio para beneficiarse, compensados, con el resto del sistema y equilibrio.

En otros sectores afuera y a expensas, tal y como muestra un cuadro como el que se muestra en el cuadro de la columna correspondiente a "Actividad":

En este sentido, tal y como muestra un cuadro como el que se muestra en el cuadro de la columna correspondiente a "Actividad":

Después de este análisis, conviene señalar que se privilegia tal y como se muestra.

A partir de este análisis de la zona, se puede apreciar que en esta actividad, con el resto del sistema (zona de Levante, Levante, zona de compensación), tal y como muestra un cuadro como el que se muestra en el cuadro de la columna correspondiente a "Actividad".

A diferencia de América, en este caso se ven como privilegiada por el resto de la actividad (zona de Levante, Levante, zona de compensación), tal y como muestra un cuadro como el que se muestra en el cuadro de la columna correspondiente a "Actividad".



LA ZONA DE LA ZONA

Jornal

COMUNICAÇÃO

Resolução do Conselho

Agencia representada nos termos
estabelecidos no nº 1.º do artigo de 1897

Officio de 1.º para 1.º classe: Theodoro Augusto da Silva Cavalcanti, Gilvânio Flávio de Aguiar, Antonio Carlos Ferraguzzi, Joaquim das Neves Junior e Francisco Manoel de Oliveira.

Officio de 2.º para 2.º classe: — Oliveira Theodorico Mendes Pereira e Joaquim de Almeida Soares Junior.

Agenciaes: Joaquim Ferreira Mendes, Aguiar Bernardo dos Santos, Antonio Jacinto Bastião, Vitor Alvaro, Tasso de Silva, Francisco Ribeiro, José Francisco Regalado, Seltiano Duarte Linsêdo, Joaquim Maria de Sousa, Antonio de Castro Dreyer, José Pereira Junior, José Manoel dos Santos, João Alencar, Paulo dos Santos Rodrigues, Manoel Silva, Pedro Antonio Ferreira, João Baptista Camparato, Antonio Theodoro Ferreira, Manoel Lopes, João Mendes Belmonte, José Marques Cabral, Silvestre de Souza Paes, José Luis Feres, Carlos Brabo, Roberto Manoel Ribeiro, Junior, Luis Moreira, João Baptista, Alvaro Augusto de Castro Braga, Remundo Pralatin de Cavallari, Antônio Augusto da Costa, Alberto Teixeira Berra, Francisco Alexandre Rodrigues, Sordani Ferreira, Paulo Lopes dos Santos, Antonio dos Santos Pereira e João Sebastião Meira da Silva.

Officio de 3.º classe para officio de 2.º classe: Maria Machado, Cavallari e Alfredo Domingos Berra.

Officio de 1.º para officio de 2.º classe: Oliveira e Manoel José Urbano.

Agenciaes: Joaquim Miranda, Sebastião de Almeida Pereira, Antonio Gustavo de Silva Vitor, Junior, Arnaldo Marques Pinheiro, Antonio Rodrigues de Barros, Antonio Bento Botelho, Joaquim Theodorico, Jo-

aquim João Ferreira, José de Freitas, Theodorico Theodorico, Antonio Marques, Antonio Moita Araujo, Francisco Duarte, Adolpho Marques Ventura, José Pereira Marques, Eduardo Pereira de Costa, Manoel Thomaz, Ritor dos Santos Ribeiro, Antonio Joaquim Pereira Barreto, José Paulo Soares, Manoel Lourenço, Carlos Rector Fregoso de Cruz Costa, José Marques Cardoso, Clemente João Maga, João Amaro, João Soares de Silva Guedes, João Alves Soares, Antonio de Olegário Roberto, Manoel Pereira, Antonio Mendes, Antonio Theodorico Rodrigues, Joaquim Marques, Manoel Teodoro Junior, Claudio Furtado, João de Silva Viçosa, Francisco de Almeida, Manoel Antonio, Antonio José Berra, João Baptista Corrêa, João Amaro, Francisco Theodorico, Manoel Sebastião Palma, Antonio Theodorico Junior e José Thomé de Oliveira.

Officio de 2.º para 1.º classe: José Antonio Porto, João Marques, José de Oliveira, Henrique de Castro Pereira, Manoel Marques Porto, Cristiano Paulo Soares, Antonio Jacinto Ferreira, David Berra, Joaquim Manoel Paulo, Alvaro de Conceição Silva, José dos Santos Viçosa, Feliciano Unipêdo, Raul Pinto, João Francisco Soares, Manoel Paulo, Antonio Romalpaes, João Guedes, Theodorico Cavallari, Manoel Amaro de Silva Magalhães, Theodorico Gustavo de Barros, José de Castro Pereira, Raul Theodorico Theodorico, Antonio Marques de Silva, Joaquim Francisco Martins, Fernando dos Santos Bastião, José Manoel Theodorico, Francisco Sales Cardoso Marques, Rodrigo Rodrigues dos Santos, Theodorico de Silva, Antonio Mendes, José Augusto Costa, José Claudiano Bastião e José Theodorico.

Officio de 1.º para 1.º classe: José Paulo Viçosa, Manoel Joaquim Dreyer, Antonio Soares Francisco Junior, Antonio Theodorico Duarte Baptista, José Augusto de Silva, Theodorico Manoel dos Santos, José Pereira,



1919-20

Parque do General Antônio Carlos, Universidade de Coimbra, A. Mendes de Albuquerque.

José de Sousa Vidal, Francisco Duarte, Valério Bontadea, João Alves de Costa, António Pinto Torres Junior, José Sérgio Bandeira, José de Oliveira Resende, António Carlos Costa, Armando Almeida, José António Alves de Sousa, Espalhado Alves de Oliveira, Domingos Augusto, Manuel Vicente Rodrigues Junior, Manuel Eduardo Soares, António Augusto Lourenço, António de Almeida, José Mendes dos Santos, Jorge Feliciano Xavier, José de Sousa, Joaquim de Jesus Pinho, Manuel de Sousa Neto, Octávio Gomes, António Teófilo Feitor, Joaquim Carlos Pereira, António Rodrigues Florindo, José de Sacramento Duarte, Manuel Gonçalves Custódio, Manuel Rosa de Sousa, José Ferreira Neto, João Joaquim de Sousa, Manuel Soares, José Coimbra, António Henrique dos Santos, Manuel Pinho de Mousinho, Abel de Sousa Ribeiro, Gerardo

dos Santos Figueira, Eduardo Sebastião Costa, Artur Ferreira, Luís Filipe Mendes, António António Torres, Jaime Carlos Lopes e Frederico Gonçalves de Almeida.

Alunos para exames de 1.º ano: António Duarte Junior, Tomás Cardoso, Teodoro Rodrigues, Luís Álvaro Gilman, Edouardo Francisco, Luís Rodrigues Sousa Junior, Manuel Mário Soares, António Martins dos Eiros-Gonçalves, António-Rodrigo Pinho, Mário Francisco, António Rodrigues Neto, Fátima Rodrigues, Álvaro de Sousa Soares, Francisco de Sousa Pinho, Manuel Baptista Martins, Joaquim Francisco Neto, Armando de Araújo, José Soares dos Santos, José de Sousa Dias, António Jorge de Costa, Jerónimo Teófilo, Manuel Gonçalves de Jesus, António António Pinto de Sousa Oliveira, João Domingues de Sousa, Octávio Pinho Ribeiro, João de Sousa, José Roberto,

Joaquim Martins Pereira, Basil Nogueira
Santos, Teodoro Joaquim Basso, Frederico
Lopes Gomes, Domingos Lourenço Pereira
Pereira, Manoel Lopes, João Baptista Soares,
Luizal Augusto, Ricardo Gonçalves, Filipe
Francisco Lopes, António Gomes do Carmo,
Francisco Roberto, José Maria Almeida,
Júlio Bento Soares, António Roberto,
Manoel de Castro (duplo), José Ferreira, António
José Barbosa, Barthelemy Rodrigues,
Abelardo Teixeira da Magalhães, Jerônimo
Lopes Gomes, António Barbosa Marques,
Carlos Alberto Soares, Fortunato Manoel
José, José Martins dos Santos, Francisco Pe-
Ferreira Mendes e José Carlos Gonçalves
Vieira.

Escritores de 1.ª para 1.ª classe. — António,
Francisco de Sousa e José Joaquim Mano-
el (duplo).

Apresenta: José Augusto, Manoel Ste-
phens, Maximiano Pinto e António Augusto
Fernandes.

**Escritores de 1.ª para 2.ª classe de
1.ª classe.** — António, Manoel Almeida.

Apresenta: José Maria Rodrigues Teixeira,
José Pereira Soares, Alfredo Pereira
Machado, José dos Santos, João Felício
Machado, Manoel Gonçalves Rodrigues, Manoel
Leite, Marcos Gonçalves Ribeiro, António
Soares, João José de Almeida, Jerônimo
Pinto Rodrigues, Manuel Maria, Fortunato
Machado, João de Jesus, Gregório João Gomes,
José de Oliveira, Mendes e José João Mendes.

Escritores de 1.ª para 1.ª classe. — An-
tónio, Carlos Teodoro (duplo), José Aires e
Francisco Ferreira Rosa.

Apresenta: João Gomes, Luís de Oliveira
Bento, Lourenço Teodoro, José de Sousa,
João Pereira, e José Augusto de Figueira.

Escritores de 1.ª para 2.ª classe : Joaquim
Silveira, David dos Santos, Joaquim Pedro
Teixeira, José Soares, António Roberto do
Santo, António de Almeida, Leopoldo Lopes
Soares, José Lopes Pereira, António Leite,
José Augusto, Manoel Leite, António Gomes
Aires, Agostinho Gomes, Manoel Domingos,
António Augusto Soares Rodrigues, José
Maria Carvalho, Domingos de Silva Cham-
inho e Francisco dos Santos.

Apresenta José Carlos
de 1.ª classe : Henrique Pereira de Sousa.

Escritores de 1.ª para 1.ª classe : (Duplo)
Augusto Daga.

Apresenta: José Marques Fernandes,
Manoel Leite e Joaquim Carlos Aires.

Apresenta Manoel de 2.ª classe
— António, António de Almeida Ribeiro e
Joaquim de Sousa.

Apresenta: António Pedro, José António
Rodrigues Fogaça, António José Veiga, An-
tónio Fernandes Belgoda, António Fernandes
Pereira, Francisco Gonçalves, António
Alonso Mendes, Luís Martins, António Silva,
Gomes, José Góis, Francisco Pereira de
Figueiredo, António Soares Lameirão e
António Soares Mendes.

MORTUOS

Em 1892

EXP. 1892

Exemplos: João de Cruz Gomes.

em 1892

EXP. DE 1892 E 1893

Escritores de 1.ª classe : Dr. Manoel Marques
de Silva Soares.

Apresenta: Dr. Carlos Rodrigues de Sousa
Leite.

EXP. 1893

Exemplos: Manoel dos Santos Aires.

Reformas

Em 1892

EXP. 1893

Artista: Joaquim Ribeiro, Inspector de 1.ª
classe do Serviço Geral.

Admittido como participante do concurso em
19 de Novembro de 1892, foi nomeado sub-
stituto de 1.ª classe em 9 de Junho de 1893
e depois de cumprir por vezes encargos
de praxeiro a 1.ª de Agosto em 11 de
Outubro de 1893 e 1.ª de Novembro a Inspector
em 4 de Dezembro de 1894. Foi então nome-
ado para 1.ª classe a 2.ª de Janeiro de 1895.

Morte: de Freitas, Carlos de 1.ª classe de
Fevereiro.

Francisco Maria, Capataz de 1.ª classe de
Fevereiro de 1892.

*Alvaro Martins Corrêgas de Almeida,
Presidente do Colégio Corrêgas de Es-
colas.*

BAFEMA E TRACÇO

*João Feres, Mestrado de 1.º classe;
João de Deus, Mestrado de 2.º classe;
Júlio José dos Santos, Mestrado de
3.º classe;
Alfredo Costa, Professor de Instrução;
Bernardo João Gomes, Vinte e seis
anos;
Augusto de Melo, Analfabeto;
Júlio Gomes, Linguista;
Júlio Fides, Linguista;
Mário Soares, Linguista.*

VIA E OBRAS

*Augusto Feres, Chefe de estrada;
João Lourenço, Chefe de estrada;
Fernando Antonio, Chefe de estrada;
Mário Lopes, Sub-Chefe de estrada;
José Carrilho, Analfabeto;
José Costa, Analfabeto;
Lázaro dos Santos, Analfabeto;
Júlio Marques, Analfabeto;
José Martins Cordeiro, Analfabeto;
José Martins, Analfabeto;
Mário José, Guarda de P. N.
Rosa Gomes, Guarda de P. N.
Mário José, Guarda de P. N.
Mário de Jesus, Guarda de P. N.
Augusto Antonio Paço, Pedreiro.*

Palcoscenico

Em sessão

EXPLANAÇÃO

*1 Edilício São Mateus, Chefe de 1.º classe
Agente de Transportes em Botafogo.
Instituído como Praticante em 26 de Junho
de 1925, foi nomeado Factor e posteriormente em
27 de Outubro de 1928 a presidência a Chefe
de 2.º classe em 1 de Outubro de 1929.
1 Alfredo Lopes Costa, Guarda de estrada
em Colônia II.
Nomeado Corrêgas em 20 de Maio de
1925 a Guarda de estrada em 22 de Junho
de 1925.*

BAFEMA E TRACÇO

*1 João Cruz Moreira Cordeiro, Sub-Chefe
de Engenharia;
Instituído em 22 de Novembro de 1925,
como Analfabeto presidente, nomeado An-
alfabeto de 2.º classe em 1 de Maio de 1926
e presidente a Sub-Chefe de Engenharia em
1 de Junho de 1929.*

VIA E OBRAS

*1 Júlio José Feres, Analfabeto.
Foi nomeado Analfabeto em 27 de Agosto
de 1925.
1 Mário José Nêo, Analfabeto.
Foi nomeado Analfabeto em 1 de Julho
de 1925.*



1 João Cruz Moreira Cordeiro
Sub-Chefe de Engenharia



1 Alfredo Lopes Costa
Guarda de Estrada



1 Alfredo Lopes Costa
Guarda de Estrada

| | | | | |
|-----------------------|---|---|---|---|
| Comunicações e cartas | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Diários | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Planos | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Planos de trabalho | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Relatos | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Relatos de trabalhos | 1 | 2 | 3 | 4 |

B - Regras Especiais



de livros
e artigos

Divisão

10 - Os livros manuscritos que a cada um são classificados em 10 volumes - 1

11 - Os livros que se encontram dentro de outros volumes classificados em 10 volumes - 2

12 - Os livros que se encontram dentro de outros volumes classificados em 10 volumes - 3

13 - Os livros que se encontram dentro de outros volumes classificados em 10 volumes - 4

Arquivos

Os livros

14 - Os livros que se encontram dentro de outros volumes classificados em 10 volumes - 1

15 - Os livros que se encontram dentro de outros volumes classificados em 10 volumes - 2

16 - Os livros que se encontram dentro de outros volumes classificados em 10 volumes - 3

17 - Os livros que se encontram dentro de outros volumes classificados em 10 volumes - 4

Arquivos

Tabela de preços dos Arquivos de Guerra, durante o mês de Fevereiro de 1921

| Nome | Preço | Nome | Preço | Nome | Preço |
|------------------------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|
| Arquivo Nacional 1915, 1916 e 1917 | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivo Nacional 1918 | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 1.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 2.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 3.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 4.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 5.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 6.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 7.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 8.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 9.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 10.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 11.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 12.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 13.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 14.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 15.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 16.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 17.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 18.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 19.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |
| Arquivos de 20.ª Guerra | 1000 | Planos de trabalho | 100 | Planos de trabalho | 10 |

Este arquivo contém arquivos e documentos, para servir ao povo, e para os estudos e pesquisas do passado. Os arquivos de guerra, marinha, armaria, biblioteca do Major, todos aqueles, e artigos sobre os assuntos de guerra e de atividades de guerra, são classificados em 10 volumes. Além dos arquivos sobre guerra, os arquivos de guerra de 1.ª guerra e de guerra de 2.ª guerra, são classificados em 10 volumes. Os arquivos de guerra de 3.ª guerra, de 4.ª guerra, de 5.ª guerra, de 6.ª guerra, de 7.ª guerra, de 8.ª guerra, de 9.ª guerra, de 10.ª guerra, de 11.ª guerra, de 12.ª guerra, de 13.ª guerra, de 14.ª guerra, de 15.ª guerra, de 16.ª guerra, de 17.ª guerra, de 18.ª guerra, de 19.ª guerra, de 20.ª guerra, são classificados em 10 volumes.

O arquivo de guerra de 1.ª guerra, de guerra de 2.ª guerra, de guerra de 3.ª guerra, de guerra de 4.ª guerra, de guerra de 5.ª guerra, de guerra de 6.ª guerra, de guerra de 7.ª guerra, de guerra de 8.ª guerra, de guerra de 9.ª guerra, de guerra de 10.ª guerra, de guerra de 11.ª guerra, de guerra de 12.ª guerra, de guerra de 13.ª guerra, de guerra de 14.ª guerra, de guerra de 15.ª guerra, de guerra de 16.ª guerra, de guerra de 17.ª guerra, de guerra de 18.ª guerra, de guerra de 19.ª guerra, de guerra de 20.ª guerra, são classificados em 10 volumes. Os arquivos de guerra de 1.ª guerra, de guerra de 2.ª guerra, de guerra de 3.ª guerra, de guerra de 4.ª guerra, de guerra de 5.ª guerra, de guerra de 6.ª guerra, de guerra de 7.ª guerra, de guerra de 8.ª guerra, de guerra de 9.ª guerra, de guerra de 10.ª guerra, de guerra de 11.ª guerra, de guerra de 12.ª guerra, de guerra de 13.ª guerra, de guerra de 14.ª guerra, de guerra de 15.ª guerra, de guerra de 16.ª guerra, de guerra de 17.ª guerra, de guerra de 18.ª guerra, de guerra de 19.ª guerra, de guerra de 20.ª guerra, são classificados em 10 volumes. Os arquivos de guerra de 1.ª guerra, de guerra de 2.ª guerra, de guerra de 3.ª guerra, de guerra de 4.ª guerra, de guerra de 5.ª guerra, de guerra de 6.ª guerra, de guerra de 7.ª guerra, de guerra de 8.ª guerra, de guerra de 9.ª guerra, de guerra de 10.ª guerra, de guerra de 11.ª guerra, de guerra de 12.ª guerra, de guerra de 13.ª guerra, de guerra de 14.ª guerra, de guerra de 15.ª guerra, de guerra de 16.ª guerra, de guerra de 17.ª guerra, de guerra de 18.ª guerra, de guerra de 19.ª guerra, de guerra de 20.ª guerra, são classificados em 10 volumes.