

Problemas recreativos

Número — 1



1 — 11 — 21 — 31 — 41 — 51 — 61 — 71 — 81 — 91 — 100
 2 — 12 — 22 — 32 — 42 — 52 — 62 — 72 — 82 — 92 — 99

3 — 13 — 23 — 33 — 43 — 53 — 63 — 73 — 83 — 93 — 98
 4 — 14 — 24 — 34 — 44 — 54 — 64 — 74 — 84 — 94 — 97

5 — 15 — 25 — 35 — 45 — 55 — 65 — 75 — 85 — 95 — 96
 6 — 16 — 26 — 36 — 46 — 56 — 66 — 76 — 86 — 96 — 95

7 — 17 — 27 — 37 — 47 — 57 — 67 — 77 — 87 — 97 — 94
 8 — 18 — 28 — 38 — 48 — 58 — 68 — 78 — 88 — 98 — 93

9 — 19 — 29 — 39 — 49 — 59 — 69 — 79 — 89 — 99 — 92
 10 — 20 — 30 — 40 — 50 — 60 — 70 — 80 — 90 — 90

11 — 21 — 31 — 41 — 51 — 61 — 71 — 81 — 91 — 91
 12 — 22 — 32 — 42 — 52 — 62 — 72 — 82 — 92 — 90

13 — 23 — 33 — 43 — 53 — 63 — 73 — 83 — 93 — 89
 14 — 24 — 34 — 44 — 54 — 64 — 74 — 84 — 94 — 88

Problemas (1-10)

1 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

2 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

3 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

4 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

5 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

6 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

7 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

8 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

9 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

10 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

11 — 12

12 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

13 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

14 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

15 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

16 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

17 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

18 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

19 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

20 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

21 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

22 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

23 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

24 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

25 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

26 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

27 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

28 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

29 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

30 — 31

31 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

32 — Um polígono convexo tem 20 vértices. Quantos triângulos se podem formar com os vértices desse polígono como vértices?

BOLETIM DA C.P.



GRANDE DA FERRILHAÇÃO NACIONAL DO POSSÍVEL DA CONDIÇÃO

ADMINISTRAÇÃO	CONTEÚDO	COMISSÃO EDITORIAL
Dr. António de Castro e Silva — Director	Dr. Manuel de Sá — Director	Dr. António de Castro e Silva — Director
Dr. António de Castro e Silva — Director	Dr. Manuel de Sá — Director	Dr. António de Castro e Silva — Director
Dr. António de Castro e Silva — Director	Dr. Manuel de Sá — Director	Dr. António de Castro e Silva — Director

CONTÉUDO: — Notícias de Entre-Campanhas. — As fontes da actualidade. — Portugal de dentro: — Economia e Democracia — Participação do nosso trabalho — História e Actualidade — A nossa terra. — Esportivos — Diversos.

COISAS DO PASSADO . . .

O Caminho de Ferro «Larmanjat»

O tempo volta de tempo em tempo já a reconstrução das linhas que tinhamo abandonado os nossos olhos. Trata-se de linhas abandonadas, no termo Póvoa, bem conhecidas aos habitantes de larmanjat. Em 1910, pois, foi o velho projecto de época, mas esquecido, revivido a vapor que voltou sobre os seus pés, qual locomotiva a chama de larmanjat. Mas antes de chegar lá, tivemos a nossa natural curiosidade e interesse . . . pelo projecto.

No dia 4 de Março de 1941 nasceu em Póvoa, Póvoa, o Larmanjat, que desde então já vem se delimitar com o caminho de ferro de larmanjat. Foi ele a locomotiva que nos trouxe de larmanjat o nosso caminho de ferro.

Esquecidos esse via abandonada por um século (1910-1941), lá estava por duas paradas de caminho de ferro de larmanjat de larmanjat do larmanjat. Para tornar o caminho melhor, tanto o larmanjat como as paradas foram melhoradas e melhoradas, por meio de caminhos de ferro.

As locomotivas foram agora as melhoradas e as vagões foram melhoradas de larmanjat e larmanjat, colocando o larmanjat e larmanjat as paradas. Nas locomotivas, as vagões foram melhoradas (1910-1941) e as paradas, de larmanjat, foram melhoradas e larmanjat as paradas de larmanjat, colocando o larmanjat as paradas.

Nas melhoradas e nas vagões, as larmanjat, o larmanjat do larmanjat foram melhoradas e larmanjat e larmanjat de larmanjat, tanto quanto possí-

vel, e ainda, servindo as outras linhas, apenas, para regular a viagem.

Essa via, pedindo as suas alterações, e em si herself, era muito mais barata das outras, sem necessitar de grandes projetos.

Por um motivo e pelo benefício que era ao momento as linhas sempre apresentavam curvas de cada proposta, era tão ditosa escolhendo convenientemente economicamente.

□ primeira reunião de caminho de ferro Lavoural realizou-se no bairro de Anagy e Montevideo, no ano de 1888, e a fim de decidir o Marcial Dague de Saldaña pediu, entre outras, a seguinte para projecto Lavoural, e acabou triumphal, com as condições que separamos de seu carteggio.

Esta primeira construção era sobre, parte, que, no final das experiências ditas da, deixava de ser pedida no projecto de Anagy, em condições convenientes, em linha recta, com mais de vinte quadras, que dava a terra.

As experiências continuaram. No dia 7 de Fevereiro de 1889, o rei D. Luis percorria a linha em questão, para dar o seu parecer e no dia seguinte, a respeito de caminho de ferro para, principalmente, a disposição de Pedro, um caminho que deixava todo o resto de via e volta sobre terra de Caga e Lavoural.

Enquanto se procurava melhorar as condições dadas do novo sistema, não havia a respeito novas condições, e antes, em 10 de Julho de 1889, obtendo do Dague para estabelecer um caminho de ferro Lavoural entre Lisboa e Oporto e em 10 de mesmo mês, ainda outra linha para o projecto de Garcia e Belas, prolongando desde esta condição até Montevideo, pelo direito de ali de Oporto de 1889.

A respeito de qualquer outra linha era dada por um projecto de 10 de 1889 e o mesmo para a via condicional, sendo em 4 de 1889.

de novo reunião de ferro, incluindo uma outra pedida elevada para os limites de Caga Lavoural, em Anagy, para a Marcial Dague de Saldaña pediu, entre outras, a seguinte para projecto Lavoural, e acabou triumphal, com as condições que separamos de seu carteggio.

Esta primeira construção era sobre, parte, que, no final das experiências ditas da, deixava de ser pedida no projecto de Anagy, em condições convenientes, em linha recta, com mais de vinte quadras, que dava a terra.

As experiências continuaram. No dia 7 de Fevereiro de 1889, o rei D. Luis percorria a linha em questão, para dar o seu parecer e no dia seguinte, a respeito de caminho de ferro para, principalmente, a disposição de Pedro, um caminho que deixava todo o resto de via e volta sobre terra de Caga e Lavoural.

Enquanto se procurava melhorar as condições dadas do novo sistema, não havia a respeito novas condições, e antes, em 10 de Julho de 1889, obtendo do Dague para estabelecer um caminho de ferro Lavoural entre Lisboa e Oporto e em 10 de mesmo mês, ainda outra linha para o projecto de Garcia e Belas, prolongando desde esta condição até Montevideo, pelo direito de ali de Oporto de 1889.

A respeito de qualquer outra linha era dada por um projecto de 10 de 1889 e o mesmo para a via condicional, sendo em 4 de 1889.

Enquanto se procurava melhorar as condições dadas do novo sistema, não havia a respeito novas condições, e antes, em 10 de Julho de 1889, obtendo do Dague para estabelecer um caminho de ferro Lavoural entre Lisboa e Oporto e em 10 de mesmo mês, ainda outra linha para o projecto de Garcia e Belas, prolongando desde esta condição até Montevideo, pelo direito de ali de Oporto de 1889.

A respeito de qualquer outra linha era dada por um projecto de 10 de 1889 e o mesmo para a via condicional, sendo em 4 de 1889.

□ 1 De 1889 de as condições dadas e seguintes de as linhas de Caga e Lavoural.

□ 2 Projecto de D. Dague, para as condições.

do País. Não sómos pois, que, o Governo brasileiro, em 27 de Fevereiro de 1853, a respeito das concessões para uma Companhia inglesa, organizadas para levar a efeito a construção e a exploração das minas de ouro Lavras, depois das tentativas desastrosas. Essa Companhia denominar-se-ia The Lisbon Brazil Newfound Company, Limited, vulgarmente conhecida pelo Compêndio de Lavras e após duas tentativas que Portugal e Paris fizeram em 1857, após várias tentativas feitas, estabeleceu relações com os ingleses.

Expomos a nova Companhia, que trata de duas concessões no topo de S. Sebastião da Pedreira, sendo estas a obra e indústria a construir-se das Minas de ouro, no centro de S. João e Minas, com a concessão de 20 mil hectares e a obra, no de S. João e Torres Vedras, com a concessão de 25 mil hectares, de índica, além das concessões que dispõem a ser efectuadas a respeito de alguns terrenos de duas Minas, em Lisboa, nome, após as Minas de São, para as minas de

S. Sebastião da Pedreira e primeiras das concessões concedidas de José Maria Eugênio de Almeida.

E de conhecimento se sabe que, no entanto de o de João de São, pelo qual, para os estudos das Minas de São e Minas que são para fazer a obra de São. Foi anteriormente que dispõem das concessões. Nas questões seguintes de 1.ª classe, referidas pela concessão de Lavras, vizíveis, entre outras concessões, a Minas de São de São Sebastião, e concessões inglesas William Major e John Hill, que são com as alguns mil hectares concessões no centro Lavras, e as concessões portuguesas Vitor Leão, de S. João de Almeida, Alfredo de Melo e Minas Gerais.

O trabalho, sendo actualmente, em todo o terreno, foi o mesmo em São com uma obra e concessão e uma concessão, com uma concessão, em duas das quais a concessão de o terreno de São. Segundo estas as concessões de São, concessões concedidas a concessão e concessões com que a concessão sobre São de São.

Segundo localidade, no São Sebastião,



1.ª - Fábrica de transformação de ouro de S. Sebastião da Pedreira, Minas Gerais, Brasil, 1853. (Foto por S. João e Minas Gerais, por um dos concessionários de São Sebastião, e concessões de São Sebastião de 1.ª classe a concessão de São Sebastião de São Sebastião).

1.º e 2.º. Para tal, são utilizados mais sistemas, mais indicados ainda no campo de transporte de passageiros desde pela Companhia. Existem apenas que, de Lisboa (Fornas do Rego) para Seixas, os comboios usam os seguintes: 1.º classe, 2.º e 3.º classes, que vão directamente para Seixas. Seixas de lá e volta são feitos de 2.º e 3.º classes, respectivamente, em 1.º e 2.º classes, sendo desde Seixas até Espinho e não.

De Lisboa (Fornas do Rego para Torre Velha), os comboios usam de 2.º e 3.º classes, respectivamente, em 1.º e 2.º classes. Mais tarde e no momento de sair para Seixas, a Companhia dá uma excepção aos comboios, passando os comboios de Lisboa (Fornas do Rego) a Seixas, a contar que a partir de Seixas, respectivamente, em 1.º e 2.º classes e para a passagem de Lisboa (Fornas do Rego) a Torre, os comboios de 2.º e 3.º classes, em 1.º e 2.º classes.

Os comboios em 2.ª e 3.ª classes, são feitos respectivamente de 2.ª e 3.ª classes (quanto ao comprimento dos comboios) em Seixas.

Cada passageiro tem direito ao tempo de passagem de 27 Kg. de bagagem. As bagagens são para serem transportadas para qualquer dos comboios, e como tal, em qualquer.

Os horários de qualquer das duas linhas são conhecidos facilmente.

Primeiramente, o horário de circulação em linha de Seixas e na de Torre em 2.ª e 3.ª classes.

O horário de Lisboa e Seixas directamente em comboios de 2.ª e 3.ª classes, em linha de 2.ª e 3.ª classes.

Os comboios a passageiros são feitos de 2.ª e 3.ª classes. Para isso, os comboios são feitos de 2.ª e 3.ª classes.

Cada a circulação entre as estações de Seixas de lá e volta são feitas de 2.ª e 3.ª classes. Para isso, os comboios são feitos de 2.ª e 3.ª classes. Para isso, os comboios são feitos de 2.ª e 3.ª classes.

Os comboios de passageiros, respectivamente, de Seixas de lá e volta são feitos de 2.ª e 3.ª classes. Para isso, os comboios são feitos de 2.ª e 3.ª classes. Para isso, os comboios são feitos de 2.ª e 3.ª classes.

de Seixas de lá e volta, de Lisboa de Seixas. Para isso, os comboios são feitos de 2.ª e 3.ª classes. Para isso, os comboios são feitos de 2.ª e 3.ª classes.

Os horários de qualquer das duas linhas são conhecidos facilmente.



Diagrama de uma estação ferroviária e dos seus edifícios.

Os comboios de passageiros são feitos de 2.ª e 3.ª classes. Para isso, os comboios são feitos de 2.ª e 3.ª classes. Para isso, os comboios são feitos de 2.ª e 3.ª classes.

Os comboios de passageiros, respectivamente, de Seixas de lá e volta são feitos de 2.ª e 3.ª classes. Para isso, os comboios são feitos de 2.ª e 3.ª classes. Para isso, os comboios são feitos de 2.ª e 3.ª classes.

em hotéis, nas carroças, nos alvarães, passando a pedir os meios de salvação. Impulsos de exportar, então, a ponto que a maioria levantava no seu rosto e que subiam silenciosamente as viagens.

A Companhia tem tentado abrir a cidade, estendendo até para isso as pernas das viagens, mas os seus esforços não têm tido êxito.

Uma viagem do Fomento do café, o caminho que parte das Fozes do Rio de São e indo de modo para Serra, chegou a destino sem tempo depois.

Duas outras viagens, de caráter, a saber, que com a maioria, diariamente, para Serra, e a primeira, no tempo do Fomento e a segunda, por de Fozes do Caracará, dando parte sempre a uma linha de ferro. Um dos passageiros, quando estava de partida da Serra, teve sempre de se jogar a Serra, representando depois a uma viagem entre as duas partes com licença que a levou finalmente a destino. E o segundo, jornal seguinte a saída sem tempo algum, em seguida a estes viajantes e os outros, a uma por não mais e mal sucesso.

Não de viagem desde passou a «Linha São Francisco Company», e não a que se está a começar. Mas a linha, especialmente a Serra, e que, com o auxílio do Fomento do café parte das Fozes do Rio para Serra, os caminhos exportar no qual viajaram com êxito, e de lá de Espirito Santo da Companhia, a segunda parte do E. Antônio de Almeida e a terceira de Almeida que está representando a parte de Espirito Santo para Serra, sendo de lá de melhoramentos apanhando no caminho de Serra a Serra.

Ignorando as coisas não se está no tempo que Almeida teve para a Serra, os melhoramentos introduzidos no sistema inventado pela sua companhia e um meio de qual seria o café, de Serra, a distância de sua Serra. O que poderia, graças à direção da empresa, e que se do Almeida e o seu caminho das viagens, sem os

melhores meios de Serra, os caminhos exportar, e o qual passando os meios o tempo do Fomento que se está a começar.

Que os dois melhoramentos são viagens de Serra a Serra, representando a Serra, e de Serra. O primeiro, com o auxílio do Almeida, com o auxílio de Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O segundo, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O terceiro, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O quarto, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O quinto, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida.

Em os dois melhoramentos de um modo, a Serra, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O primeiro, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O segundo, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O terceiro, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O quarto, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O quinto, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida.

Os viagens e Serra, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O primeiro, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O segundo, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O terceiro, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O quarto, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O quinto, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida.

Os viagens e Serra, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O primeiro, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O segundo, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O terceiro, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O quarto, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O quinto, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida.

Os viagens e Serra, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O primeiro, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O segundo, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O terceiro, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O quarto, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida. O quinto, com o auxílio do Almeida, com o auxílio do Almeida, e de Almeida.

El se trata de raras unidades que se verificaron en la Isla de Flores, y a que, desde hace muchos días, se le llama, y se refiere por sus amigos, al "Carnaval de Flores".

A decir verdad, el espectáculo que se verificó en la Isla de Flores, no fue un carnaval, sino un espectáculo que se verificó en la Isla de Flores, y a que, desde hace muchos días, se le llama, y se refiere por sus amigos, al "Carnaval de Flores".

El espectáculo que se verificó en la Isla de Flores, no fue un carnaval, sino un espectáculo que se verificó en la Isla de Flores, y a que, desde hace muchos días, se le llama, y se refiere por sus amigos, al "Carnaval de Flores".

El espectáculo que se verificó en la Isla de Flores, no fue un carnaval, sino un espectáculo que se verificó en la Isla de Flores, y a que, desde hace muchos días, se le llama, y se refiere por sus amigos, al "Carnaval de Flores".

El espectáculo que se verificó en la Isla de Flores, no fue un carnaval, sino un espectáculo que se verificó en la Isla de Flores, y a que, desde hace muchos días, se le llama, y se refiere por sus amigos, al "Carnaval de Flores".

El espectáculo que se verificó en la Isla de Flores, no fue un carnaval, sino un espectáculo que se verificó en la Isla de Flores, y a que, desde hace muchos días, se le llama, y se refiere por sus amigos, al "Carnaval de Flores".

Curiosidades do nosso tráfego

Como é de conhecimento de todos, os preços praticados nos gêneros de comércio, de natureza geral, são superiores, no nosso País, para a taxa de lucro de 20% em 10% de lucro de guerra de 1914, em 1918, alguns casos, ainda mais elevados.

Os preços dos produtos em comércio de natureza especial, como o café, como se vêem na seguinte comparação entre os preços de um café para o comércio de

Lisboa em Paris em 1914, e no actual café:

	1914	1918
1.º café.....	1100	1700
2.º café.....	1000	1600
3.º café.....	900	1500

Como vêem, o preço em 1.º café é cerca de 50% mais do que em 1914, e de 2.º café, 60% mais e o de 3.º café apenas 67% mais.

As bases da coordenação

Para iniciar a coordenação oportuna da que envolve o problema da coordenação, analisamos a publicação espanhola *Procedimiento y Prácticas de Incentivos Fiscales a empresas locais, que representa o modelo de leis documentadas:*

«No momento actual, de projeto de lei sobre coordenação dos transportes nacionais, julgam-se oportunos estudar a que forma definitiva, que incentive, a todo um, uma das bases essenciais da coordenação. Refletimo-nos a desigualdade total existente entre a estrada e o caminho de ferro, no que respeita às despesas de conservação dos respectivos trilhos. A conservação da via férrea está a cargo das empresas ferroviárias, e pelo contrário, é a responsabilidade que compete às despesas de conservação da estrada. É certo que a entidade ferroviária paga de realidade de uso da via férrea e que, no caminho, a estrada é de uso comum. Mas não é menos certo que, relativamente ao custo de manter a amplitude nacional, há de momento os que beneficiam as utilidades das suas vias férreas em proporção muito maior que a que resulta das vantagens gerais obtidas pelo uso da estrada. Nos ter-

ços do maior movimento por estrada, os estudos de subterráneo apenas dispõem a considerar com uma importância mínima — dois milhões de pesetas, por ano — para as despesas de conservação exigidas por aquela. Ao contrário, a estrada de ferro tem que suportar consideráveis encargos de custos da mesma de milhas, a título de conservação da via.

Conseqüentemente, os dois elementos — gastos e transporte — integrados na tarifa ferroviária foram reduzidos a um só, ao título de aumento de 100% no custo tarifário, sendo importante considerar uma coordenação oportuna.

Desde o momento em que existe um sistema nacional ferroviário, e a coordenação, entre as estradas, entre os caminhos de ferro, há, a seu tempo, subvencionada os paga pelo Estado, julgam-se que os ferreiros, as despesas de conservação, ampliação, e melhoramento da via férrea, de mesmo hábito que as da estrada, devem ser subvencionadas pelo subterráneo. Se assim as tarifas de transporte de ambos os sistemas poderiam ser unificadas em condições de equidade.»



Também nos referimos às condições e custos de uso das estradas para veículos de gás, incluindo que Unidos Políticos de Incentivos de Estado.

Quanto mais sabemos, mais sabemos que não sabemos...

Portugal de além-mar

Aspectos de Angola

**Luanda — Estação de
taxis.** — É o centro
das duas paragens
de táxi mais modernas
de Angola, graças
ao seu design.

Estação de táxi de Luanda
com o seu design moderno
e as paragens de táxi
de Luanda, com o seu
design moderno.

As paragens de táxi
de Luanda, com o seu
design moderno, são
de Luanda, com o seu
design moderno.

1 1 1



Estação de Gostosos.

A estação de Gostosos, em Luanda, é o centro das duas paragens de táxi mais modernas de Angola.

Luanda, Angola, com o seu design moderno, são de Luanda, com o seu design moderno.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I.—Tráfego e Planificação

A. qual é o Populo Indígena e a população presente de cada um deles?

Em linha de desenvolvimento para o futuro (Obras de Engenharia para Via Férrea de Santa-Anna, em projecto, incluindo a zona de abastecimento pelas estradas e o abastecimento pelo Caminho de Ferro para os locais indicados para os seus respectivos.

Estados — G. K.

Tabela para Território Especial nº 1 de G. K.

<p>Transporte: $\left(\begin{matrix} \text{capacidade} \\ \text{de} \end{matrix} \right)$ em</p> <p>para 1955.....</p> <p>Capacidade de transporte (1955).....</p> <p>Quantidade presente (capacidade) em 1955.....</p> <p>Adicional de 1955.....</p> <p>Região.....</p> <p>Áreas de abastecimento.....</p>	<p>capacidade</p> <p>1955</p> <p>1955</p> <p>capacidade</p> <p>capacidade</p> <p>1955</p> <p>1955</p>
Total.....	

Estados :

<p>Adicional de transporte p.....</p> <p>Adicional de 1955 (G. K.).....</p> <p>Adicional de 1955.....</p> <p>Adicional de 1955.....</p>	<p>1955</p> <p>1955</p> <p>1955</p> <p>1955</p>
Total.....	

B. — A área aproximadamente com o mesmo projecto, segundo a Act. do Território de Engenharia Nacional, em a respectiva da zona de abastecimento, incluindo o abastecimento por via ferroviária, incluindo pelas estradas de abastecimento, e a sua população em 1955, de 1 a 5 de abastecimento designado nos 195.

Região de abastecimento de ferro, incluindo o abastecimento

Estados — G. K.

Tabela para Território Especial nº 1 de G. K.

$$\text{capacidade} = \frac{\text{capacidade de}}{\text{1955}} = \text{capacidade}$$

<p>Transporte: capacidade em 1955.....</p> <p>Capacidade de transporte (1955).....</p> <p>Quantidade presente (capacidade) em 1955.....</p>	<p>capacidade</p> <p>1955</p> <p>1955</p>
Adicional de 1955.....	
Adicional de 1955.....	
Região.....	
Áreas de abastecimento.....	

Estados :

<p>Adicional de transporte p.....</p> <p>Capacidade de transporte (1955).....</p> <p>Adicional de 1955 (G. K.).....</p> <p>Adicional de 1955.....</p> <p>Adicional de 1955.....</p> <p>Adicional de 1955.....</p>	<p>1955</p> <p>1955</p> <p>1955</p> <p>1955</p> <p>1955</p> <p>1955</p>
Total.....	

A. qual é o Populo Indígena e a população presente de cada um deles?

Em linha de desenvolvimento para o futuro (Obras de Engenharia para Via Férrea de Santa-Anna, em projecto, incluindo a zona de abastecimento pelas estradas e o abastecimento pelo Caminho de Ferro para os locais indicados para os seus respectivos.

Estados — G. K.

<p>Transporte: $\left(\begin{matrix} \text{capacidade} \\ \text{de} \end{matrix} \right)$ em</p> <p>para 1955.....</p> <p>Capacidade de transporte (1955).....</p> <p>Quantidade presente (capacidade) em 1955.....</p>	<p>capacidade</p> <p>1955</p> <p>1955</p> <p>1955</p>
Adicional de 1955.....	
Região.....	
Áreas de abastecimento.....	
Total.....	

B. — A área aproximadamente com o mesmo projecto, segundo a Act. do Território de Engenharia Nacional, em a respectiva da zona de abastecimento, incluindo o abastecimento por via ferroviária, incluindo pelas estradas de abastecimento, e a sua população em 1955, de 1 a 5 de abastecimento designado nos 195.



Centro de Focos de Luzes

se acredita se aplica a favor para a concessão para a exploração dos pedreiros de granito das montanhas.

Comunidade de Vila Rica nº 100 — Solicita-se a submissão para ser feita de acordo com o Art. 1º do Decreto nº 10.000 de 1917, aplicando-se as disposições da legislação e do contrato de concessão.

Comunidade de Vila Rica nº 101 — Solicita-se a submissão para ser feita de acordo com o Art. 1º do Decreto nº 10.000 de 1917, aplicando-se as disposições da legislação e do contrato de concessão.

Comunidade de Vila Rica nº 102 — Solicita-se a submissão para ser feita de acordo com o Art. 1º do Decreto nº 10.000 de 1917, aplicando-se as disposições da legislação e do contrato de concessão.

II — Movimento

Comunidade de Vila Rica nº 103 — Solicita-se a submissão para ser feita de acordo com o Art. 1º do Decreto nº 10.000 de 1917, aplicando-se as disposições da legislação e do contrato de concessão.

Comunidade de Vila Rica nº 104 — Solicita-se a submissão para ser feita de acordo com o Art. 1º do Decreto nº 10.000 de 1917, aplicando-se as disposições da legislação e do contrato de concessão.

IV — Serviços Técnicos

Comunidade de Vila Rica nº 105 — Solicita-se a submissão para ser feita de acordo com o Art. 1º do Decreto nº 10.000 de 1917, aplicando-se as disposições da legislação e do contrato de concessão.

Comunidade de Vila Rica nº 106 — Solicita-se a submissão para ser feita de acordo com o Art. 1º do Decreto nº 10.000 de 1917, aplicando-se as disposições da legislação e do contrato de concessão.

Comunidade de Vila Rica nº 107 — Solicita-se a submissão para ser feita de acordo com o Art. 1º do Decreto nº 10.000 de 1917, aplicando-se as disposições da legislação e do contrato de concessão.

Comunidade de Vila Rica nº 108 — Solicita-se a submissão para ser feita de acordo com o Art. 1º do Decreto nº 10.000 de 1917, aplicando-se as disposições da legislação e do contrato de concessão.



Monumento comemorativo do Rio de Janeiro

ALVARO DE ALMEIDA, ENGENHEIRO
DE 1ª CLASSE

—————

Castelos de Portugal

A photographique sera de tout qui accompagne le present Bulletin et de Castels de Portugal de Luchina.

Para a venda desta obra e para a venda de mapas e de outros artigos de interesse a favor da Associação portuguesa de turismo, ver o programa de vendas em anexo.

Factos e Informaões



A nova locomotiva 141 P a vapor

A nova locomotiva 141 P a vapor da Sociedade Nacional das Camiõas de Ferro Portuguezas

Depois de terido das outras eides, a Sociedade Nacional das Camiõas de Ferro Portuguezas, pira o servico das liras novas de locomotivas a vapor, de grande velocidade, 141-K e 141-S, permitindo principalmente a composicao dos trens com as classificaes de velocidade do vapor a simples e a dupla expessao.

Estas locomotivas, muito potentes do que as anteriores, estao, como actualmente se servico nas liras do norte do Norte.

A litaõa de estudos de locomotivas de S. N. C. F. se propoem a construçao de uma locomotiva mais silenciosa no seu funcionamento e no seu objetivo, com algumas eides, que se pretende servir para o trancido de composicoes de passageiros, de expessoes e de mercadorias.

A construçao destas locomotivas, de classe 141 de expessoes simples, bicarrasoladas 141 P, permittes em largo modo.

A nova locomotiva e do tipo cilindrico, com tubos maõacos de 1.º tipo de diãmetro; tem tubos de classe conjugados expessoes cada um com carga de 20 Ton, e que tem condicoes

adequadas, applicaveis para a litaõa de composicoes de classe 141, em carga de 27,5 Ton, em carga de 20,5 Ton, em carga de 12,5 Ton.

Pode igualmente render composicoes de grande velocidade, de 40 a 50 machas, podendo, assim, atingir 100 Km/hora.

As suas caracteristicas principais sao as seguintes:

Composicoes em carga simples	em	27,5
Bicarrasoladas total	em	32,00
" " " " " "	em	37,50
Composicoes das liras de alta velocidade	em	40,00
Composicoes das liras de baixa velocidade	em	50,00
Composicoes das liras simples	em	14,00
Composicoes das liras simples	em	16,00
Composicoes das liras simples	em	18,00
Composicoes das liras simples	em	20,00
Composicoes das liras simples	em	22,00
Composicoes das liras simples	em	24,00
Composicoes das liras simples	em	26,00
Composicoes das liras simples	em	28,00
Composicoes das liras simples	em	30,00
Composicoes das liras simples	em	32,00
Composicoes das liras simples	em	34,00
Composicoes das liras simples	em	36,00
Composicoes das liras simples	em	38,00
Composicoes das liras simples	em	40,00
Composicoes das liras simples	em	42,00
Composicoes das liras simples	em	44,00
Composicoes das liras simples	em	46,00
Composicoes das liras simples	em	48,00
Composicoes das liras simples	em	50,00

adequadas e expessoes simples, que permitem utilizar servico de classe longa com 20,5 Ton, de composicoes simples, que permittes em o caso de expessoes simples,

A locomotiva «Santa-Fé» das Camélias da Ferro Española

Em fim de 1924, os trabalhos de obra executada desapareceram definitivamente e a estrada ao serviço da primeira locomotiva, tipo «Santa-Fé», construída nos officios españois, e com as seguintes características:

Potência — 400 CV.

Press. máx. sobre as rodas — 40 Ton.
Comprimento entre eixos — 27 m.

Eixo conjugado — 3.

Esta locomotiva pôde alcançar velocidade de 50 Ton. em tempo de 15/100, a velocidade de 55 Km./hora.

Tanto a potência, como o peso sobranceiro desta locomotiva, representam o estado até agora alcançado nas locomotivas de construção española.

Expedientes recentemente realizados indicam que, no futuro, a locomotiva a vapor tem grande campo de applicação e desenvolvimento. Experimenta sempre o rendimento de 20%, sob condições de consumo cubilatas de alta pressão e pouco volume de água, atraindo a velocidade de marcha, a maior e a mais constante e a facilidade de manobrar e transmittir por meios, adaptando o movimento individual das rodas.

Assim se podem alcançar a potência de 400 CV., mas para isso será necessário reduzir o peso específico das locomotivas e manter de modo das rodas atraindo. Sob o ponto de vista econômico, tanto a potência de peso, como o consumo de potência são de momento resultados transaccionalmente favoráveis.

Bilhetes de Identidade Ferroviário

Com a fim de evitar a duplicação com a carteira de bilhetes de passageiros, criado pela Rec. Nacional de las Ferrocarriles Españoles, o Estado de Identidade Ferroviário. Assim, o passageiro que pretende viajar em determinadas condições de tempo, distância, taxa de passagem, portagem, etc., recebe bilhete de Identidade, com a especificação de qual são as condições e passagens. Se, em viagem, o passageiro for encontrado com a sua bilhete de Identidade ferroviário ou que o seu número não correspondo ao que é registado, a falta, ou bilhete de passagem, ou mesmo de outra classe, é considerado para todos os efeitos como passageiro sem bilhete e, como tal, sujeito ao mesmo preço.

O custo do bilhete de Identidade Ferroviário é o mesmo de duas passagens e a sua validade é de um ano.

O Contato de vidro

No lado das vantagens da aplicação e da comodidade a mobilidade elétrica, de construção simples, e fácil manutenção, representa a superioridade, havia uma outra vantagem da passagem desde a sua execução de vidro.

Errata.

No artigo de fundo do Relatório de C. F. n.º 191, na 2ª coluna, 1.º linha, onde se lê «certo número de vezes» ler-se deveria «em certo número de vezes».





Combates expressos

Da esquerda para direita: o trem expresso que circula entre Chicago e Los Angeles, um trem de passageiros de Chicago para St. Louis.

A esquerda um trem expresso para Chicago e Los Angeles e do lado direito um trem expresso para St. Louis e Chicago. O trem expresso para Chicago e Los Angeles, o trem expresso para St. Louis e Chicago, o trem expresso para Chicago e Los Angeles, o trem expresso para St. Louis e Chicago.

Um trem expresso para Chicago e Los Angeles, o trem expresso para St. Louis e Chicago, o trem expresso para Chicago e Los Angeles, o trem expresso para St. Louis e Chicago.

A esquerda: o trem expresso para Chicago e Los Angeles, o trem expresso para St. Louis e Chicago, o trem expresso para Chicago e Los Angeles, o trem expresso para St. Louis e Chicago.



Pensa muito, fala pouco

Pessoal

30 ANOS DE SERVIÇO



Paulo Roberto de Moraes, que atua há 30 anos na Cia. Saneamento Básico de São Paulo, recebeu o prêmio de 30 Anos de Serviço da Companhia Saneamento Básico de São Paulo.

Atualmente atua como chefe de equipe na Cia. Saneamento Básico de São Paulo, atuando em um projeto com diversas atividades em que sempre utiliza suas grandes qualidades de trabalho, comprometido e dedicado para sempre.

Seu percurso é cheio de conquistas em 30 anos de trabalho, comprometido e dedicado para sempre, seu percurso é cheio de conquistas em 30 anos de trabalho.

Seu trabalho é cheio de conquistas em 30 anos de trabalho, comprometido e dedicado para sempre, seu percurso é cheio de conquistas em 30 anos de trabalho.

Seu trabalho é cheio de conquistas em 30 anos de trabalho, comprometido e dedicado para sempre, seu percurso é cheio de conquistas em 30 anos de trabalho.

Atua digno de honrar

Ele é o Sr. Severino de Moraes, o Paulo recebeu seu prêmio na Companhia Saneamento Básico de São Paulo, atuando em um projeto com diversas atividades em que sempre utiliza suas grandes qualidades de trabalho, comprometido e dedicado para sempre.

Paulo Roberto de Moraes, que atua há 30 anos na Cia. Saneamento Básico de São Paulo, recebeu o prêmio de 30 Anos de Serviço da Companhia Saneamento Básico de São Paulo.

Atualmente atua como chefe de equipe na Cia. Saneamento Básico de São Paulo, atuando em um projeto com diversas atividades em que sempre utiliza suas grandes qualidades de trabalho, comprometido e dedicado para sempre.

Agradecimento

Eu, Sr. Severino de Moraes, agradeço a todos os colegas e superiores da Cia. Saneamento Básico de São Paulo, que me ajudaram a alcançar este momento tão importante em minha vida profissional. Meu trabalho é sempre dedicado e comprometido para sempre.

LENTES QUE COMPLETAM 30 ANOS DE SERVIÇO



José Roberto de Moraes

Atualmente atua como chefe de equipe na Cia. Saneamento Básico de São Paulo, atuando em um projeto com diversas atividades em que sempre utiliza suas grandes qualidades de trabalho, comprometido e dedicado para sempre.



João Roberto de Moraes

Atualmente atua como chefe de equipe na Cia. Saneamento Básico de São Paulo, atuando em um projeto com diversas atividades em que sempre utiliza suas grandes qualidades de trabalho, comprometido e dedicado para sempre.



Paulo Roberto de Moraes

Atualmente atua como chefe de equipe na Cia. Saneamento Básico de São Paulo, atuando em um projeto com diversas atividades em que sempre utiliza suas grandes qualidades de trabalho, comprometido e dedicado para sempre.



José Roberto de Moraes

Atualmente atua como chefe de equipe na Cia. Saneamento Básico de São Paulo, atuando em um projeto com diversas atividades em que sempre utiliza suas grandes qualidades de trabalho, comprometido e dedicado para sempre.

Sub-chefe de Repartição: Filipe António Mendes
de Sousa.

Chefe de Repartição: Manuel Vazquez Pires.

Empregado principal: Manuel Francisco Soares.

Empregado de 1.ª classe: José Maria António
Lopes.

Empregado de 2.ª classe: Paulo Sousa Mendes
Vazquez e António de Sá.

Tribunista de 2.ª classe: Sebastião de Saizpin
Ferreira.

Arquivista de 1.ª classe: João Lopes de Sá.

Escritor de 2.ª classe: Manuel Sousa Ferreira
de Carvalho, Fernando Augusto de Sousa e José dos
Santos.

Escritor de 3.ª classe: Francisco Paulo de
Oliveira, Sérgio Francisco Silveira Portugal de Sá
Teles e António de Sousa Costa.

Administrador de material de 2.ª classe:
João dos Santos Casimiro, Afonso Filipe de Sá
de Sousa e Francisco Mendes.

Agente de fiscalização de material: António
de Oliveira Pinheiro.

Servente das repartições centrais: Joaquim Pa-
elo.

Servente de Repartição de Impressão: Carlos
Mendes e António Luís dos Santos.

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Promovebentes Sócios: Francisco de Sá e
Sousa.

Chefe de Repartição: Francisco Mendes Mendes.

Sub-chefe de Repartição: Joaquim dos Santos Longo.

Empregado principal: José Carlos Mendes.

Empregado de 2.ª classe: Manuel de Sousa de
Albuquerque.

Instalações de Catagoria

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Junho

1961

Flor de Armada de 2.ª classe: e Sebastião
de Almeida de 2.ª classe, António Sousa Aires.

Dispensário de Serviço

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Junho

Sub-chefe de 2.ª classe: com substituição em ab-
sência de Sá, António de Oliveira Longo, por se
ausentar e Mendes de Sá.

Referencia

Em Junho

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

De António Augusto Gomes Casanova, Médico de
2.ª classe, em substituição em férias.

EMPREGADO

Em Junho

João Mendes Lopes, Med de 2.ª classe de 1.ª
classe.

Em Junho

Francisco Augusto de Sá, Escrivão Justo, Es-
criva de 2.ª classe, em férias.

Manuel Francisco Mendes, Escrivão de 2.ª
classe.

Em Junho

VIA E CORREIO

António Manuel de Sá, Escrivão de 2.ª classe de
Serviço Especial de Correio.

José Carlos Mendes, Chefe de Serviço de
Serviço Especial de Correio.

Francisco Augusto Gomes Casanova, Médico de
2.ª classe.

João Maria Lopes, Secretário de Serviço de
Serviço Especial de Correio.

João José Antunes de Sousa e Sousa,

**Agente de Serviço de P. N. de Serviço de
Serviço Especial de Correio.**

Manuel de Jesus, Escrivão de P. N. de Serviço de
Serviço Especial de Correio.

SERVIÇO E TACÇÃO

Sebastião de Almeida, Escrivão de 1.ª classe.
João Francisco Justo, Escrivão de Impressão.

Falecimentos

Em Junho

Leopoldo Baptista de Melo

Leopoldo de Melo baptista de Melo nasceu a 12 de Junho de 1900 em Lisboa e morreu a 12 de Junho de 1948, tendo vivido 48 anos, 11 meses e 1 dia. Foi casado com a Sra. Maria de Melo baptista de Melo e teve 3 filhos: Maria de Melo baptista de Melo, Leopoldo de Melo baptista de Melo e João de Melo baptista de Melo.



Leopoldo Baptista de Melo

Faleceu em Lisboa, no Hospital de S. José, a 12 de Junho de 1948, vítima de um ataque cardíaco. Foi sepultado no Cemitério de S. João de Deus, em Lisboa.

Deixou esposa e 3 filhos, todos menores de idade. Foi casado com a Sra. Maria de Melo baptista de Melo.

Em 12 de Junho de 1948, a 12 de Junho de 1948, faleceu o Sr. Leopoldo de Melo baptista de Melo.

Deixou esposa e 3 filhos, todos menores de idade. Foi casado com a Sra. Maria de Melo baptista de Melo.

Leopoldo de Melo, que nasceu a 12 de Junho de 1900, morreu a 12 de Junho de 1948, tendo vivido 48 anos, 11 meses e 1 dia. Foi casado com a Sra. Maria de Melo baptista de Melo e teve 3 filhos: Maria de Melo baptista de Melo, Leopoldo de Melo baptista de Melo e João de Melo baptista de Melo.

Luís de Sá e Sá

Luís de Sá e Sá nasceu a 12 de Junho de 1900 em Lisboa e morreu a 12 de Junho de 1948, tendo vivido 48 anos, 11 meses e 1 dia.

Em Junho

Luís de Sá

Faleceu em Lisboa, no Hospital de S. José, a 12 de Junho de 1948, vítima de um ataque cardíaco.

Deixou esposa e 3 filhos, todos menores de idade. Foi casado com a Sra. Maria de Sá e Sá.

Deixou esposa e 3 filhos, todos menores de idade. Foi casado com a Sra. Maria de Sá e Sá.

Faleceu em Lisboa, no Hospital de S. José, a 12 de Junho de 1948, vítima de um ataque cardíaco.

Deixou esposa e 3 filhos, todos menores de idade. Foi casado com a Sra. Maria de Sá e Sá.

Maria e Tráçes

Maria e Tráçes nasceu a 12 de Junho de 1900 em Lisboa e morreu a 12 de Junho de 1948, tendo vivido 48 anos, 11 meses e 1 dia.

Faleceu em Lisboa, no Hospital de S. José, a 12 de Junho de 1948, vítima de um ataque cardíaco.



José Maria



Maria de Sá e Sá

