

## Problemas recreativos

## Solução do n.º 34.

4. composição de canções — Dadas 4 canções  
e 12 copias — Determinar por que quantidade de copias  
de cada um das canções, temos:

$$x + \frac{1}{2}x + \frac{3}{4}\left(x + \frac{1}{2}x\right) + \frac{1}{4}\left[\frac{3}{4}\left(x + \frac{1}{2}x\right)\right] = 12$$

$$\text{Multipl.} \quad \times 4$$

Porto: 4x + 2x + 3\left(x + \frac{1}{2}x\right) + \frac{1}{4}\left[3\left(x + \frac{1}{2}x\right)\right] = 48  
ou 4x + 2x + 3x + \frac{3}{2}x + \frac{3}{4}\left(x + \frac{1}{2}x\right) = 48

A primeira equação representa as canções de primeira  
e de 2.ª classe e a segunda as canções de primeira e  
segunda em 3.ª classe.

Se multiplicarmos ambas a segunda equação por 4  
de modo a ter copias de cada canção em frações, que represente  
por 4 a classe

$$\frac{16x}{4} + \frac{8x}{4} + \frac{12x}{4} + \frac{3x}{4}$$

para representar as canções, multiplicando cada termo da  
segunda equação por 4 para obter canções, multiplicamos por  
4 a 3.ª equação, tornando a quantidade de copias de cada canção em  
uma fração de 4. Assim, a primeira e a segunda equação são 4 (4x +  
2x + 3x + \frac{3}{2}x + \frac{3}{4}\left(x + \frac{1}{2}x\right) = 48) e a terceira equação é 16x + 8x +  
12x + 3x = 48

A terceira equação simplifica-se para 28x = 48  
Logo:  $x = \frac{48}{28} = \frac{12}{7} = 1 \frac{5}{7}$  e a quantidade de canções de primeira  
classe em frações, de 2.ª, 3.ª, 4.ª e 5.ª classe são:

$$x = 1 \frac{5}{7} + 2x = 2 \frac{10}{7} + 3x = 3 \frac{15}{7} \quad (1)$$

$$\text{Logo } \frac{1}{2}x = \frac{6}{7}, \quad \frac{3}{4}\left(x + \frac{1}{2}x\right) = \frac{36}{7}$$

$$e \frac{1}{4}\left[\frac{3}{4}\left(x + \frac{1}{2}x\right)\right] = \frac{27}{28} \text{ Logo obtém-se por esse modo:}$$

$$1.ª \text{ canção } 1 \frac{5}{7} + \frac{1}{2}x = 1 \frac{5}{7} + \frac{6}{7} = 2 \frac{11}{7}$$

2.ª canção em frações (2)

$$2x = 2 \frac{10}{7} = \frac{14}{7} + \frac{6}{7} = \frac{20}{7}$$

3.ª equação: 3x = 3 \frac{15}{7} = 3 \frac{15}{7} = \frac{21}{7} + \frac{15}{7} = \frac{36}{7}

$$4.ª equação:  $\frac{3}{2}x = \frac{3}{2} \left(2 \frac{11}{7}\right) = \frac{3}{2} \left(\frac{14}{7} + \frac{6}{7}\right) = \frac{3}{2} \left(\frac{20}{7}\right) = \frac{30}{7}$$$

$$5.ª equação:  $\frac{3}{4}\left(x + \frac{1}{2}x\right) = \frac{36}{7}$$$

$$\frac{3}{4}\left(2 \frac{11}{7} + 2 \frac{10}{7}\right) = \frac{3}{4}\left(\frac{28}{7} + \frac{20}{7}\right) = \frac{3}{4}\left(\frac{48}{7}\right) = \frac{36}{7}$$

Resposta: por cada canção, obter de cada uma das copias  
de cada canção: 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª e 5.ª canções (classe) que  
tenham: primeira e de 2.ª classe, 2.ª e 3.ª de 3.ª classe e  
segunda e de 4.ª classe, e de 3.ª e 4.ª classe de  
primeira e de segunda classe, e de 2.ª e 3.ª classe de  
segunda e de terceira classe.

## Solução do n.º 35:

## Dados

- 1.ª — 1000, 1000, 100, 1000, 20 (x)
- 2.ª — 1000, 1000, 1000, 1000, 100 (x)
- 3.ª — 1000, 1000, 1000, 100, 20 (x)
- 4.ª — 1000, 1000, 1000, 1000, 100, 100 (x)
- 5.ª — 100, 100, 1000, 1000, 10, 1000, 20 (x)
- 6.ª — 1000, 100, 1000, 100 (x)
- 7.ª — 1000, 1000, 1000, 1000, 100 (x)
- 8.ª — 1000, 100, 1000, 1000, 100 (x)
- 9.ª — 1000, 100, 1000, 1000, 100 (x)
- 10.ª — 1000, 100, 1000, 1000, 100 (x)
- 11.ª — 1000, 100, 1000, 100 (x)
- 12.ª — 1000, 100, 1000, 100 (x)

Problemas: 1.ª = 12 e 2.ª = 12. Logo, a solução é 12 e 12.  
Logo, a solução é 12 e 12.

## Problemas

1.ª = 12 e 2.ª = 12

Logo, a solução é 12 e 12, para cada problema.

$$\frac{1}{x} + \frac{1}{y} + \frac{1}{z} = \frac{1}{12} \quad (1)$$

2.ª = 12 e 3.ª = 12

$$\frac{1}{x} + \frac{1}{y} = \frac{1}{12} \quad (2)$$

# BOLETIM DA C.P.



SOCIEDADE DE INTEGRAÇÃO PROFISSIONAL DO FISCAL DA COMPANHIA S.A.

## MEMBROS

Dr. Manoel de Castro e Silva  
Ferreira

## CONSELHO

Dr. Manoel de Castro e Silva — Presidente  
Miguel de Almeida Silva — Membro

## CONSTITUENTES

Dr. Manoel de Castro e Silva — Presidente  
Dr. Manoel de Castro e Silva — Membro

Dr. Manoel de Castro e Silva — Presidente

Dr. Manoel de Castro e Silva — Membro

**DE UM A OUTRO:** — São e Guardas-fios — Das duas coisas de hoje das coisas — Lamentos de vago  
com sentimento profundo das coisas, coisas fúteis. — Sentimentos de vago tempo — Depressão  
humana. — Partidos de vago. — História Fides e Regimes. — Causas e Condições. — Fatos e  
Interpretações. — Reflexões — Fatos.

## Fios e Guardas-fios

Por Dr. João A. Paulo, Engenheiro de Fios e Fios

**F**ios e guardas-fios: palavras simples que, em se bem ligadas, a grande vida, a importante dor, são, ao mesmo, pelo mais profundamente as exploração das condições de Fios.

Como vive, não podemos não ser todos

de trabalho que se não ligam a vida e a estabilidade de que sistema. Como não para a economia e as condições das condições de vida. Como não para a vida e a estabilidade de que sistema. Como não para a vida e a estabilidade de que sistema.



Um trabalhador em um campo de trabalho.

Um trabalhador em um campo de trabalho.

gratidão no trabalho. Para dele, as condições que exploram não mais de trabalho dirigem-se a manter sua estabilidade apesar sempre, não a que se impõem, que se impõem de tempo que se de exploração, política, de que se de

estabilidade, não a estabilidade de que sistema.

Como não para a economia e as condições das condições de vida. Como não para a vida e a estabilidade de que sistema. Como não para a vida e a estabilidade de que sistema.

Como não para a economia e as condições das condições de vida. Como não para a vida e a estabilidade de que sistema. Como não para a vida e a estabilidade de que sistema.

manipulação simples reguladas em sentido das marchas dos veículos, torna-se indispensável uma linha, destinada exclusivamente a esse fim, geralmente chamada linha intermediária ou de acesso e que, tratada em toda a linha, oferece um índice de utilização, ligeiramente inferior ao da linha principal, e por isso que as operações realizadas no acesso são realizadas em uma mesma classe, e por isso ainda que o custo de qualquer exemplo anterior que de acesso voluntário lhe seja atribuído qualquer valor.

Uma linha intermediária com direção única e acesso ao exemplo de acesso, é destinada à distribuição de custos de serviço distribuídos regularmente, visando assim as melhores oportunidades de serviço.

Uma linha intermediária deve ser estabelecida nos exemplos onde existem tipos de Circunscritões e Espectros, sendo esta, por outro lado, em condições de estabelecer com as suas subdivisões e



Exemplo de sistema com acesso de nível único  
que oferece acesso a dispositivos de acesso  
de acesso.

Figura de 10 (10) José Figueira,  
Engenheiro (Câmbio).



Exemplo de sistema de acesso de nível único  
que oferece acesso a dispositivos de acesso.

Figura de 10 (10) José Figueira,  
Engenheiro (Câmbio).

por outro lado a possibilidade de integrar com o sistema de acesso, como uma linha intermediária, permitindo assim acesso ao sistema, com exceção das seguintes regras.

Existem ainda, mas não de importância mais importante, uma linha única, de acesso, regulada com referência Distribuição System, geralmente conhecida por Tabela Única que trata em termos de acesso de nível único, permitindo assim acesso ao sistema de acesso de nível único dos Serviços Únicos e também de Circunscritões em forma para os níveis de Espectros ou para os custos dos serviços e os materiais, mesmo assim, no geralidade, com acesso por meio de acesso a outros trabalhos apenas com acesso regular. Como por outro lado, as partes de acesso de nível único, e por isso que se necessita a linha única a nível de acesso e os de custo de material circulante, permitindo assim acesso.

Algunos de estos cables, convenientemente e incluso exclusivamente en servicio de exploración, existen desde una línea telefónica, para uso exclusivo de Estado de Chile y Chilo, para cual sería ligadas en Servicio General con un servicio regular; y una línea con conexión en Chile en parangón de nivel, que podría ser ligada en servicio común, a que sería para a personal de esta por la guarda en servicio de las zonas de servicios regulares y de abastecimiento de comunicaciones, de obras de abastecimiento, de policía de servicio personal de comunicaciones en caso de desastres, guerra, incendio, terremoto, etc. No tanques de esta naturaleza, tal como las líneas de Chile, de Lima, del Estrecho de Magallanes, y de Nueva, del Pacífico, están desde una línea ligada en servicio de abastecimiento, involucrada por medio de trabajos especiales.



Una de las líneas de cable de Chile en Chile. (Foto de la oficina de la Compañía de Cables de Chile.)

Foto de la Oficina de Chile.

En relación con estos, si está la guarda de los parangones de nivel de policía de servicios de trabajos coloniales, Chile, de las, en Chile que, ligadas desde un servicio a un nivel, hacen servicios desde y desde a conexión de cables a policía en Chile en servicios.

Hay que decir, de modo general, a comunicaciones y servicios a forma como se aplican en las líneas de trabajo de C. F. No, en forma como línea de transmisión de cables en forma independiente de cables en Chile y de la de un día una línea en Chile de las líneas que completan, tanto como. Trabajos pertenecientes a las líneas de conexión, en un servicio a Chile internacional para cual se hacen en trabajos de nivel.

particulares de todo a género, en un servicio cualquiera de las líneas de comunicaciones, desde un día en Chile (foto de Chile), de forma alguna y con independencia, en relación de cables que se permitan con un servicio de conexión. Por una conexión línea a C. F. tanto cuando los servicios para que se hace comunicaciones con.

para a trabajos independientes.

Algunos de los cables que se están a cables que a servicios de nivel previos, para el servicio, en un servicio, que se comunicaciones desde comunicaciones desde líneas regulares, desde Chile y los servicios de personal que a una línea de comunicaciones de los servicios a los trabajos de nivel.

En relación de las comunicaciones de comunicaciones con comunicaciones y servicios de servicios de nivel de nivel y a los servicios, desde el nivel de nivel y servicios que, en Chile desde, desde un servicio con servicios de nivel.

En relación de las comunicaciones de comunicaciones de nivel de nivel y a los servicios, desde el nivel de nivel y servicios que, en Chile desde, desde un servicio con servicios de nivel.

En relación de las comunicaciones de comunicaciones de nivel de nivel y a los servicios, desde el nivel de nivel y servicios que, en Chile desde, desde un servicio con servicios de nivel.

En relación de las comunicaciones de comunicaciones de nivel de nivel y a los servicios, desde el nivel de nivel y servicios que, en Chile desde, desde un servicio con servicios de nivel.

## Um novo efeito da fadiga dos carris

O progresso — ou, pelo menos, a evolução — do sistema de exploração ferroviária ha muito tempo a enfrentar problemas que necessariamente tem de ser resolvidos, sob pena de rapidamente limitar todos os esforços dependentes ao transporte e na consecução dos aperfeiçoamentos que constituem esse progresso. Uma lei geral pode servir — e a maioria de vezes — de base para as mudanças e inovações, nas direções da exploração ferroviária, de que fazem os técnicos. . . .

Pela primeira vez que a seguir examinamos, extraímos de *Flournoyville* e *Flournoy*, de *Flournoyville* de 1924, alguns os mesmos fatores essenciais da realidade desses sistemas.

Toma-se de um trecho que, embora já estudado em várias partes, pelos métodos especiais de trabalho nos Estados Unidos, nunca antes para tais propósitos que here pode servir — ou de trabalho científico.

A primeira manifestação do sistema é o aparecimento, na superfície de rolamento do carril, de todo de forte tensão, de mudanças bruscas, indesejadas da estabilidade de placas horizontais de separação de material do eixo do carril, com o tempo, entre limites horizontais e do alargamento, até dar-se lugar ao desparelhamento de pedras do eixo de separação de eixo do carril e de sua fadiga interna, subseqüente posteriormente a formação do carril.

Este efeito apresenta-se principalmente nos carris destinados das curvas apertadas e nos trechos rápidos e trabalho intenso.

Um dos exemplos de ferro mais conhecidos por estas condições é o *«Flournoyville and Flourenville»*, nos trechos de um milhas (ou duas), de comprimento, que se dá de ser

feito de via, com carris de 42 Kg. por metro, também empregado sobre travessas de madeira; a maior parte dos carris estão todos todos até a quarta parte do trabalho.

As características do trabalho são as seguintes: trabalho de uma linha em que o trabalho mais importante é o de curvas, transportado em vagões de carga (vagões), de 40 a 50 toneladas de carga, e que exigem cerca a peso total (carga + tara) de 10 a 12 toneladas. Os locomotivas mais potentes são utilizadas. Model 1-10-1-2, com uma linha de 100 metros.

Toma-se de um trecho que, já há tempo tempo nos Estados Unidos, para os que os resultados do trabalho ultrapassaram a capacidade de resistência do carril, pelo que tem sido necessário mudar a pista e a velocidade dos carris, com o tempo, para mais rápido que em qualquer outro país; por isso mesmo, tentamos novamente aumentar paulatinamente a pista das locomotivas, que desde então se tem travessas e carga por cima a que travessas.

Apresentam-se algumas curvas mais pesadas, de 42 Kg. por metro e 42 Kg. por metro, necessarias para suportar pesos por dia que podem exceder 30 toneladas.

Para fazer frente ao grande desgaste do carril, que os resultados do trabalho sempre mostram na prática, já há tempo que se tentaram de ferro com o tempo, com o tempo a pista e propensão de mudança no eixo, superior a 10", e adaptaram para o comprimento por cento de 100.

Os resultados são provavelmente satisfatórios de ser os seguintes: a primeira característica, há a natureza incompreensível dos carris em se limitarem a ser trabalhados e a seguir, esta deficiência, que se dá de ser



realizadas quando, cada motor desenvolver um torque a 750 rotações por minuto, ou seja uma potência nominal de 2.000 cavalos para o conjunto dos quatro motores.

O vapor é fornecido por uma caldeira tubular cilíndrica, com 127" de espessura de aquecimento total e 100" de espessura de reforço exterior, utilizada também como condensador.

A distribuição faz-se por meio de distribuidores cilíndricos, pois só depois de um longo período de testes é que se pôde tomar decisão de eventual vantagem de distribuidor por válvulas.

O arrensamento individual dos eixos, permitindo-lhes maior velocidade angular, confere a mesma eficiência das rodas (apesar das 2,750) com aproveitamento máximo de peso e de espaço, com as respectivas rodas

e chicanas de eixo, para apenas a par quilos, ao passo que para uma locomotiva clássica de mesma velocidade, são necessários 12.750 lbs de eixos, e grande manutenção, incluindo as chicanas, rodas e a parte correspondente ao peso das rodas, eixos e a área de seus trilhos.

A via é especialmente beneficiada, não só pelo dimensão do peso por eixo, como pela aparência dos contrapesos das rodas que aliviam a enorme pressão dinâmica variável, ao equilíbrio.

Os eixos possuem de nove locomotivas, três eixos de cada eixo deixo de cada chicaneria, mas a vantagem de arrensamento individual dos eixos não certamente permite que a locomotiva de vapor possa funcionar eficientemente como a locomotiva elétrica e como a locomotiva Diesel.

## Curiosidades do nosso tráfego

No ano findo foram inauguradas, em própria velocidade, as linhas de São paul de Campinas, com 107 mil toneladas de vidro, com 10 mil toneladas de que em 1952.

As máquinas que mais exportaram vidro

foram as de Beyer, de mil toneladas; Barmstedt, de mil toneladas; e Barmstedt, de mil toneladas.

O vidro continua a ser uma das mercadorias que mais se movimentam nas nossas linhas.









# Portugal de além-mar

Aspectos de Angola



## LOCOMOTIVA DE FERROVIÁRIAS

Uma p. a Sulda do C. P. em estado de fabricar as suas locomotivas de ferro de 1911, para as linhas de caminho de ferro de Benguela, que são usadas no plano de Luanda, aliás com modificações que melhoraram a utilidade do tipo antigo. As tra a estação de Luanda e a de S. Pedro, para as linhas de um sistema de 25 quilómetros. Para isso, foram feitas alterações no estado do equipamento, sendo estas acompanhadas com a construção de um quilómetro. A imagem que representa o equipamento para as locomotivas de ferro de 1911 que foi sempre sobre rodas.



## África

A locomotiva que representa o equipamento de ferro de 1911, para as linhas de Benguela, aliás com modificações que melhoraram a utilidade do tipo antigo. As tra a estação de Luanda e a de S. Pedro, para as linhas de um sistema de 25 quilómetros. Para isso, foram feitas alterações no estado do equipamento, sendo estas acompanhadas com a construção de um quilómetro. A imagem que representa o equipamento para as locomotivas de ferro de 1911 que foi sempre sobre rodas.



Foto de Paulo das Lagoas, Angola. Foto de Paulo das Lagoas, Angola. Foto de Paulo das Lagoas, Angola.

# Educação Física e Desportos

## Campeonato

2

FRANCO, JOSÉ DE, DR. EM MEDICINA DA UNIV. DE LISBOA

O campeonato é, essencialmente, uma actividade em grupo, desde que se considere.

Esta de há muito tempo, naturalmente, e faz parte das participações que são feitas de há séculos no mundo. O campeonato de campeonato começou a verificar-se quando, em 1871, se fundou, em Lisboa, o Club Português de Cricket, cujo objecto, a partir de então, foi essencialmente esse.

Quasi todos os campeonatos principiam a estabelecer-se em Portugal — e terminam-se pelo campeonato a nível nacional, e muitas vezes pelo campeonato que lhe sucede. Costuma-se distinguir a seguinte sequência:



Campeonato local

— primeiro, local, depois nacional e, finalmente, internacional. Este processo tem sido seguido em muitos outros países de campeonato, e, naturalmente, a progressão para além do campeonato

local que se faz, é iniciada por uma actividade feita no âmbito de outras actividades da vida portuguesa.

— O que é, afinal, o campeonato?

Segundo António Sérgio, autor de um interessante livro de divulgação sobre actividades físicas, intitulado «Campeonato», trata-se de uma actividade, uma reunião natural, espontânea, de pessoas com o objectivo comum, que tal a realidade de fazer campeonatos regularmente a nível nacional.

Trata-se de uma actividade que, a despeito de ser feita de há muito tempo, não foi realmente iniciada nos nossos dias, começando a desenvolver-se a partir de há pouco tempo, e a estabelecer-se de há pouco tempo, e a estabelecer-se de há pouco tempo.

— O campeonato é, essencialmente, uma actividade em grupo, desde que se considere.

Esta de há muito tempo, naturalmente, e faz parte das participações que são feitas de há séculos no mundo. O campeonato de campeonato começou a verificar-se quando, em 1871, se fundou, em Lisboa, o Club Português de Cricket, cujo objecto, a partir de então, foi essencialmente esse.

Quasi todos os campeonatos principiam a estabelecer-se em Portugal — e terminam-se pelo campeonato a nível nacional, e muitas vezes pelo campeonato que lhe sucede. Costuma-se distinguir a seguinte sequência:

— primeiro, local, depois nacional e, finalmente, internacional. Este processo tem sido seguido em muitos outros países de campeonato, e, naturalmente, a progressão para além do campeonato



Campeonato nacional

local que se faz, é iniciada por uma actividade feita no âmbito de outras actividades da vida portuguesa.

O que é, afinal, o campeonato? Segundo António Sérgio, autor de um interessante livro de divulgação sobre actividades físicas, intitulado «Campeonato», trata-se de uma actividade, uma reunião natural, espontânea, de pessoas com o objectivo comum, que tal a realidade de fazer campeonatos regularmente a nível nacional.

Trata-se de uma actividade que, a despeito de ser feita de há muito tempo, não foi realmente iniciada nos nossos dias, começando a desenvolver-se a partir de há pouco tempo, e a estabelecer-se de há pouco tempo.



Castle at Rougemont



Introducción	Temas	1911
Resumen de los artículos		1912
Temas que se van a publicar		1913
		1914
Índice		1915
Artículo de despedida		1916
Agradecimientos		1917
	Tercer	1918

## DOCUMENTOS

### I.—Trabajo

**Nota de Pedro A. de la Cruz** — Acerca de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.

**Nota de Pedro A. de la Cruz** — El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.

**Nota de Pedro A. de la Cruz** — El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.

**Nota de Pedro A. de la Cruz** — El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

### II.—Fonología y Ortografía

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

### III.—Movimiento

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**

**El "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos de un estudio de A. de la Cruz sobre el uso del "yo" en las oraciones de género humano con rasgos lingüísticos.**



O edifício da Companhia de Cimento de Anadia

## *Factos e Informaçõs*

### **A separação das caldeiras das locomotivas**

Segundo informa official americana, a esta accão annual de conservação e reparação das caldeiras cabem 20%, da despesa de conservação e reparação das locomotivas. Uma grande Companhia inventou um meio que custa pouco mais sobre 2% a 3%, e garante a integridade de agua utilizada na alimentação das locomotivas.

Com o adopção a parte instalada das peças, previu-se que a parte de reparação e conservação das caldeiras não deveria exceder 10%. Todavia, em 9 das 10 locomotivas que circulavam a esta, necessáramos manter as dentro desta linha.

### **Problema do transporte de famílias numerosas**

Em Espanha, a lei de 29 de Dezembro de 1921 estabeleceu novas regras de transporte de famílias numerosas. Desde esse, previu-se a redução de 20% sobre o preço das bilhetes de terceira classe e de 25% sobre o preço de transporte de crianças em condições, para os componentes das famílias classificadas como de 1.º transporte até a 4.ª fillos, e de 2.º, para os componentes das famílias classificadas como de 2.º transporte (até de 7 fillos). Como decreto de regulamentação das leis, as empresas ferroviárias de espa. Puz também disporiam proteção as famílias numerosas. A tarifa especial n.º 3-C, em vigor desde 1921,



### Uma das mansões de Colônia

O bairro de St. Paul, bem conhecido ao estrangeiro por sua beleza de arquitetura inglesa, se impoem como verdadeiros jardins que se espalham ao longo do rio, ao longo do rio, sobre o rio. O bairro de St. Paul, bem conhecido ao estrangeiro por sua beleza de arquitetura inglesa, se impoem como verdadeiros jardins que se espalham ao longo do rio, ao longo do rio, sobre o rio. O bairro de St. Paul, bem conhecido ao estrangeiro por sua beleza de arquitetura inglesa, se impoem como verdadeiros jardins que se espalham ao longo do rio, ao longo do rio, sobre o rio.

Arquitetura inglesa, com o estilo de Colônia de St. Paul, no Rio de Janeiro, Brasil.

grat e sob o ângulo de cerca de 90°, como se fossem da Terra Geral e grupos constituintes por 3 ou mais pontos de mesma formação. Jogo, assimétrico em toda parte, se tem sempre a 5-5 ou 6-6.

**Proteção e conservação das zonas marginais com reaproveitamento de ferrugem**

O procedimento usual para a recuperação das zonas

marginais exige considerável despesa em um tempo e espaço, além a certos limites.

De 1931 a 1933 a Chatham Railway (Inglaterra) realizou das zonas cujas terras marginais foram aproveitadas de ferrugem.

As zonas de ferrugem foram não apenas grande expansão nos limites de terra fértil, pois também forneceram a



possibilidades de material de que se pode a reutilização em diversos setores, especialmente em os setores, e que é indispensável necessariamente com a passagem das zonas, e em que não se precisa que, com todos os limites, seja possível alcançar satisfatoriamente a situação normal das zonas em questão.

Os pontos remanescentes de ferrugem, como a



**Trabalho das obras de construção de Cas-  
tela**

Os trabalhos de construção das obras de construção de Cas-  
tela, em 1934, foram realizados em condições  
muito difíceis, devido à falta de materiais  
e ao estado de guerra que se viveu nesse  
período.

Trabalhos de construção das obras de construção de Cas-  
tela, em 1934.



As obras de construção de Cas-  
tela, em 1934, foram realizadas em condições  
muito difíceis, devido à falta de materiais  
e ao estado de guerra que se viveu nesse  
período.

As obras de construção de Cas-  
tela, em 1934, foram realizadas em condições  
muito difíceis, devido à falta de materiais  
e ao estado de guerra que se viveu nesse  
período.

**A situação das obras de construção  
de Cas-  
tela**

As obras de construção de Cas-  
tela, em 1934, foram realizadas em condições  
muito difíceis, devido à falta de materiais  
e ao estado de guerra que se viveu nesse  
período.



**A situação das obras de construção de Cas-  
tela**

As obras de construção de Cas-  
tela, em 1934, foram realizadas em condições  
muito difíceis, devido à falta de materiais  
e ao estado de guerra que se viveu nesse  
período.



As obras de construção de Cas-  
tela, em 1934, foram realizadas em condições  
muito difíceis, devido à falta de materiais  
e ao estado de guerra que se viveu nesse  
período.



## A guerra e os membros da turma

do lado... É evidente o caráter da guerra, não apenas nos tempos de guerra, mas mesmo quando se trata de um episódio de guerra.

Eu tento... Eu não tenho, um grupo de estudantes, mas sempre observando suas atividades.



## Reflexões . . .

Para que a formação profissional seja mais eficiente, é necessário integrar a escola pública com a escola técnica e a cultura geral.

Os estudos públicos compreendem, pelo menos, a parte manual da profissão; a escola técnica fornece as conhecimentos necessários à compreensão e ao aperfeiçoamento da prática manual; a cultura geral tem por papel educar, estimular, desenvolver a inteligência — beneficiar a cultura

do homem — por isso que, embora possuindo alta técnica ligada com a profissão, não basta a formação de alta especialidade.

O valor de cada coisa medida pela importância das suas letras gerais, múltiplos primários para que ele possa desenvolver a sua prática, em lugar de por ele ser dominado.



**Homenagens**

**EXPLORAÇÃO**

Em Dezembro de 1940

**Expedição do 2.º classe**: António de Santa  
Agnês, Pina e Bernardo Ságuas Pina Loureiro.

Em Dezembro de 1941

**Expedição do 3.º classe**: José Alfredo Gon-  
çalves.

**Expedição**: Francisco de Oliveira.

**Expedição de triplex**: Augusto de Sá.

**Comandantes**: José Pina, Vicente Baptista Assun-  
ção, António Dias Lopes, Luís Vicente Gonçalves, José-  
Afonso Mendes, Alfredo Pereira Martins, António  
Pina, António de Castro, António Alcides Ser-  
eno, Hilário Augusto Galvão Manuel Vitalino de Sá  
Basto, Manuel Carlos Pina de Oliveira, Manuel dos  
Santos Dias, António de Aguiar, António Carlos de  
Sousa, José de Sebastião Santos, António José  
Martins, António José António dos Santos, António  
Francisco de Castro, António Lourenço Teodoro,  
Rui Miguel Silva, Alfredo Pina, Alfredo António Dias,  
Manuel Pina, António Alberto Palma, António  
Melo Pereira, José Alfredo Lopes, Francisco Martins de  
Sousa Pinheiro, Joaquim António Galvão, João  
Calvinista, António Augusto, José Luís de Sá, João  
José Gomes Vilares, António Mendes, António José  
Mendes, José Paulo de Oliveira e Sá, António Fran-  
cisco Soares, António Gomes de Sá, António  
Teixeira de Sousa Pina, Joaquim Soares Santos, José  
Augusto de Sá, Alfredo Lopes, Manuel Roque  
de Seabra, José Gomes, António Sebastião  
Albuquerque, António José de Sá, Joaquim Te-  
odoro de Saraiva, António Carlos Dias, Francisco  
Augusto Sá, João Gomes, José de Sousa Soares,  
João Vasco de Oliveira, José Manuel Correia, José  
Augusto de Oliveira Dias, António Augusto Pinheiro,  
Luís António dos Santos, José Francisco de  
Sousa, Feliciano Augusto de Castro, João de  
Sousa, Manuel Paulo de Castro, Manuel Francisco  
Martins Pina, Lourenço António Sacramento de Castro,  
António Paulo Pereira, António de Sousa Pinheiro  
Martins, João Gonçalves Aguiar, Hilário José Oliveira  
dos Santos, Alfredo António de Jesus, Domingos de  
Oliveira Santos, João Amador Pinheiro, António  
Paulo Almeida Martins, António Pereira de Sá,  
Joaquim Pereira, José Alfredo Soares, António  
de Sebastião Leite, António Francisco Pina, António  
de Sá, José Augusto Silva, Feliciano Paulo Sá e João  
Francisco de Oliveira.

**Expedição**: José António Gonçalves e Manuel  
António Vicente Mendes.

**VIA I MARITIMA**

Em Junho

**Expedição de triplex**: António Pina e José António  
Mendes.  
**Expedição de triplex**: Francisco Carlos Martins.  
**Expedição**: João Augusto e Domingos de  
Sousa.

Em Outubro

**Expedição do 2.º classe**: João Francisco Soares.

**NAUTICA E TERRA**

Em Dezembro de 1940

**Expedição**: José Augusto e João Francisco.

Em Junho

**Expedições**: António de Aguiar, José Ma-  
nuel de Sá, Galvão Augusto, António Almeida  
Melo, Joaquim Soares Santos, José de Sousa Castro,  
José Pina Soares, Augusto Pina, António de  
Oliveira, António Pereira Soares, Manuel Soares de  
Castro, José Sousa Soares, João Francisco de Oli-  
veira, Francisco José de Sá, António Soares,  
Augusto Duarte Gomes, Francisco Soares Mendes,  
Manuel Mendes, António Paulo Almeida, António de  
Sousa Soares, António José Augusto, António de  
Sousa, José António Correia, João Almeida Soares,  
Manuel Vitor Soares, José Vitor Soares Mendes, An-  
tónio Almeida Soares, Manuel Gomes, António  
Augusto de Sá, Joaquim Teodoro, José Augusto  
Gomes, António de Sousa, António Almeida Soares,  
Manuel Soares Mendes, José António Pereira, João  
Francisco, Francisco Gomes de Sá, João Paulo Marti-  
nez de Sá, António Sebastião Gomes, Alfredo  
Luís de Almeida, José Carlos Loureiro, Augusto Carlos  
Martins, José António Soares Mendes e Paulo Fran-  
cisco Soares de Soares.  
**Expedição**: José Alfredo Gonçalves, José Augusto,  
Francisco Soares, Augusto de Sá, João Augusto de  
Sousa Mendes de Sá, Manuel Mendes, Paulo Pereira,  
Carlos Lopes, José de Sousa Soares, José de Sá,  
Luís Almeida Mendes, Manuel Mário Soares, José Manuel  
Gonçalves e António Almeida.  
**Expedição**: Augusto Soares.

**Provas de**

**EXPLORAÇÃO**

**Do Fomento**

**Exatas de matemática principal:** Assis de Castro Lima.

**Exatas de matemática de 2.º classe:** Assis de Castro Lima, Manuel Serra, José Carlos, José de Freitas, Joaquim Bernardino Galvão e Cipriano dos Santos.

**Exatas de 1.ª classe:** José Maurício Ribeiro, Manuel Luís Gonçalves, João Baptista Gonçalves, Manuel Soares, Alexandre Gonçalves Gonçalves, Manuel Galvão e João Vítor Oliveira.

**Exatas de 2.ª classe:** Manuel João, António Soares, Luís Gonçalves, Joaquim Mendes, João Martins, João Baptista Sousa, Sebastião Ribeiro, António Soares, Joaquim Costa Pereira, António Costa Silva Sousa, António Gomes, António Fátis, José Soares, Manuel Gomes de Almeida, Luís de Almeida, Manuel de Almeida, Joaquim Baptista António Soares e João Soares.

**Exatas de 3.ª classe:** Joaquim Rodrigues, Luís José Torgal, José Carlos de Oliveira, António Ribeiro, Francisco de Pina, José de Santa Catarina, António Mendes, Joaquim Carlos, António Gomes, Manuel Galvão, António Gonçalves de Sousa, Manuel de Gonçalves Silva, Mário Vitorino e Manuel Rodrigues Mendes.

**MATEMA. E TRAJEÇÃO**

**Do Ensino**

**Exatas de 1.ª classe:** João Baptista Soares, Soares, Jorge Fernandes Rodrigues, José Maria Costa Galvão e Francisco Oliveira.

**Do Fomento**

**Matema. de 2.ª classe:** Soares Rodrigues (Artes).

**DA E. DEBATE**

**Do Fomento**

**Subsidiário de língua:** José Carlos Rodrigues (Artes).

**Matema. de Categoria**

**EXPLORAÇÃO**

(Artes)

**1.ª de 1.ª classe:** e 1.ª de 2.ª classe, Manuel Fátis dos Santos Lima.

**Correção:** e 1.ª de 1.ª de 2.ª classe, Joaquim Gomes Galvão.

**Exatas:** e 1.ª de 1.ª de 2.ª classe, César Soares.

**Provas de**

**EXPLORAÇÃO**

**Do Ensino de 1943**

**Exatas de matemática principal:** Assis de Castro Lima.

**Do Ensino**

**Exatas Matemática Subsidiária de 1.ª classe de 1.ª Categoria:**

António Rodrigues, Joaquim Galvão de Almeida de Almeida.

**Exatas Matemática Subsidiária de 1.ª classe, Categoria de 1.ª classe de 1.ª Categoria:**

Manuel Almeida, Francisco de Almeida.

**Exatas Matemática Subsidiária de 2.ª classe, de 1.ª Categoria:**

José Fátis, António Gonçalves, de Guimarães.

**Exatas Matemática Subsidiária de 2.ª classe, de 1.ª Categoria:**

Manuel Luís, Sebastião de Almeida, de Guimarães.

**Exatas de 1.ª classe, Exatas de 2.ª classe, de 1.ª Categoria:**

**Do Fomento**

Joaquim Miguel, António principal, do Ensino Secundário Costa Lima, Joaquim de Torga.

**DA E. DEBATE**

**Do Fomento**

João Fernando, Sebastião de Almeida e José Soares, Manuel António Ribeiro, Alexandre de Almeida e Soares Mendes.

**Exatas Matemática Subsidiária de 1.ª classe de 1.ª Categoria:**

Manuel Almeida, Soares de P. R. de Almeida e Soares Mendes.

**Exatas Matemática Subsidiária de 2.ª classe de 1.ª Categoria Subsidiária, Soares.**

**MATEMA. E TRAJEÇÃO**

**Do Fomento**

**Exatas de 1.ª classe, Exatas de 2.ª classe:** João Fátis, Manuel, Joaquim de Almeida e Soares Mendes.

**Exatas de 1.ª classe de 1.ª Categoria:** António Almeida Gonçalves.

1928-1929

1928-1929

1928-1929

## Falecimentos

1928-1929

1928-1929

1928-1929

### EXP. 014340

Em Fiança

† Maria Fereira da Silva, viúva de Sr. Manoel, do Rio de Janeiro.

Admittido como Provedora do Banco em 26 de Setembro de 1928, foi nomeada Inspectora em 1 de Julho de 1929 e promovida a Titular de 2º classe em 1 de Janeiro de 1930.

Depois de trabalhar por muitos annos, foi promovida a Titular de 2ª classe em 1 de Julho de 1930.

† João Gomes Cabral de Sá, Tenente de 1ª classe, do Arquipélago.

Admittido como Provedor do Banco em 10 de Março de 1928, foi nomeado Inspectora em 1 de Janeiro de 1929 e Tenente de 1ª classe em 1 de Julho de 1929. Promovido, depois, a Tenente de 2ª classe em 1 de Junho de 1930.

† José Augusto de Sá, Tenente de 1ª classe do Porto.

Admittido como Provedor em 26 de Abril de 1928, foi promovido Inspectora em 10 de Março de 1929 e promovido a Tenente de 2ª classe em 1 de Julho de 1929.

Em 1 de Junho de 1930 foi promovido a Tenente de 1ª classe.

† Manoel dos Santos Pereira, Grande Tenente de 2ª classe, do Arquipélago.

1928-1929

Admittido como Comandante Inspectora em 10 de Junho de 1928, foi promovido Comandante Inspectora em 1 de Julho de 1929 e Grande Tenente de 2ª classe em 1 de Junho de 1930.

† Frederico Teodoro Comandante do 11º Reg.

Admittido como Comandante Inspectora em 10 de Março de 1928, foi promovido Comandante Inspectora em 1 de Julho de 1929.

### EXP. 0. 2088

Em Fiança

† Manoel dos Santos Comandante Inspectora do Porto.

Admittido como Comandante Inspectora Inspectora de Grande 2ª. Em 1 de Junho de 1930.

### EXP. 0. 2143

Em Fiança

† José Maria Figueiredo, Figueiredo do Espinho do Arquipélago.

Admittido ao serviço em 10 de Junho de 1928, como Inspectora do Arquipélago, foi promovido a Grande Tenente de 2ª classe em 1 de Janeiro de 1929 e promovido a Figueiredo em 1 de Janeiro de 1930.



† Maria Fereira da Silva  
Tenente de 1ª classe



† João Gomes Cabral de Sá  
Tenente de 1ª classe



† Manoel dos Santos Pereira  
Grande Tenente de 2ª classe

**Substituições:**

$$x = a + \frac{1}{2} \sqrt{b} \quad y = \frac{1}{2} \sqrt{b} \quad z = 2x - b$$

$$y = \frac{z - b}{2} = \frac{2x - b - b}{2} = \frac{2x - 2b}{2} = x - b \quad y = x - b$$

Ex: J. Gonçalves) ao nome de J. P. (Fátima)

$$y = a + \frac{b_1}{2} = \frac{b_1}{2} = 20 \text{ para substituir o resto de } b_1$$

Exemplo com os  $2000_2$  substituídos pelos restos:

$$\frac{1000}{1000} = \frac{1000}{1000} = 1$$

Ex:  $2x - 2x = 0$  Restos e símbolo de J. Fernandes e Fernando  
 resto dividido por símbolo negativo, logo resto  $2x - 2x = 0$   
 $(2x - 2x) = 0$  e  $2x = 2x$  e  $2x = 2x$  e  $2x = 2x$  e  $2x = 2x$   
 $(2x - 2x) = 0$  e  $2x = 2x$  e  $2x = 2x$  e  $2x = 2x$

$$x = \frac{2^2 + 2^2 + 2^2}{2 + 2 + 2} = \frac{12}{6} = 2 \quad y = \frac{2^2 + 2^2 + 2^2}{2 + 2 + 2} = 2$$

Exemplo representado e como prova represento de  
 resto  $2x$  e por fim símbolo substituído por símbolo  
 para substituído, resto de um resto por o parágrafo  
 (2) sobre  $2x$  que é dividido no número 2 por o parágrafo  
 dividido e logo o resto de  $2x$  com 2, resultado o símbolo  
 que substituído  $2x$ .

$$2x = \frac{2^2 + 2^2 + 2^2}{2 + 2 + 2} = \frac{12}{6} = 2$$

$$2x = \frac{2^2 + 2^2 + 2^2}{2 + 2 + 2} = \frac{12}{6} = 2$$

$$2x = \left( \frac{2^2 + 2^2 + 2^2}{2 + 2 + 2} \right) = 2x = 2x$$

Logo a equação (2) de J. P. e portanto, os restos sub-  
 stituídos.

Logo resto os substituído e símbolo de J. P. e, com  
 os restos, o símbolo justifica a substituição, por sinal inter-  
 mediária.

**Tabela de preços dos Alimentos de Fátima, durante o mês de Abril de 1944**

Alimento	Unidade	Preço	Alimento	Unidade	Preço	Alimento	Unidade	Preço
Arroz	kg	1000	Feijão de fava	kg	1000	Ovo	kg	1000
" Canola S. L.	"	1000	" Preto	"	1000	" Favela	kg	1000
" Espinaço S. P.	"	1000	" Branco	"	1000	Carne de vaca	"	1000
Legão de S. P.	"	1000	" Verde	"	1000	" de franginha	"	1000
" S. P.	"	1000	" Verde + S. P. S. P.	"	1000	Carne de cordeiro	"	1000
Algodão	kg	1000	" Verde + S. P.	"	1000	" de churrasco	"	1000
" S. P.	"	1000	" Verde	"	1000	" de frango	kg	1000
" Canola	"	1000	" Branco	"	1000	Carne	"	1000
" Espinaço	"	1000	" Verde	"	1000	Três dias	kg	1000
Batata inglesa	kg	1000	" Verde + S. P.	"	1000	Três dias	"	1000
" Canola	"	1000	" Verde	"	1000	Três dias	"	1000
" Espinaço	"	1000	" Verde + S. P.	"	1000	Três dias	"	1000
Carne de vaca	"	1000	" Verde	"	1000	Três dias	"	1000
" de frango	"	1000	" Verde + S. P.	"	1000	Três dias	"	1000
" de churrasco	"	1000	" Verde	"	1000	Três dias	"	1000
" de cordeiro	"	1000	" Verde + S. P.	"	1000	Três dias	"	1000
Carne de vaca	"	1000	" Verde	"	1000	Três dias	"	1000
" de frango	"	1000	" Verde + S. P.	"	1000	Três dias	"	1000
" de churrasco	"	1000	" Verde	"	1000	Três dias	"	1000
" de cordeiro	"	1000	" Verde + S. P.	"	1000	Três dias	"	1000
Carne de vaca	"	1000	" Verde	"	1000	Três dias	"	1000
" de frango	"	1000	" Verde + S. P.	"	1000	Três dias	"	1000
" de churrasco	"	1000	" Verde	"	1000	Três dias	"	1000
" de cordeiro	"	1000	" Verde + S. P.	"	1000	Três dias	"	1000

**Os preços dos gêneros agrícolas e animais são variáveis devido às condições:**

Os preços variam devido à escassez, por causa do país, devido ao transporte, às condições...

Além dos preços, outros fatores, as condições de Fátima de 1944, devido ao país, devido ao transporte, às condições...

Como os preços variam devido às condições de Fátima, devido ao país, devido ao transporte, às condições...

Os preços variam devido às condições de Fátima, devido ao país, devido ao transporte, às condições...

Os preços variam devido às condições de Fátima, devido ao país, devido ao transporte, às condições...

Os preços variam devido às condições de Fátima, devido ao país, devido ao transporte, às condições...