



BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

REVISTA MENSAL

DE CRIANÇAS BRASILEIRAS DO INTERIOR DAS Cidades DE PEQUENAS DIMENSÕES
CONTENDO EXCLUSIVAMENTE AS SUAS CRIANÇAS

Problemas recreativos

CRANIOLOGIA

1. - Uma criança tem 100 cm de altura e 10 kg de peso. Qual a medida da cabeça em centímetros e qual o peso da cabeça em quilogramas?

De acordo com a tabela abaixo, a resposta é correta quando a soma dos pontos é 10.

QUANTO DE CORRETO

Resposta correta e com o problema	10
-----------------------------------	----

QUANTO DE PONTOS

Resposta correta sem o problema	8
Resposta incorreta com o problema	6

QUANTO DE NOTAS

Resposta correta com o problema	10
Resposta incorreta com o problema	8
Resposta incorreta sem o problema	6

Soluções de n.º 71

1 - João, 20; Maria, 15; Antônio, 10; Francisco, 5; Roberto, 4; Sérgio, 3; Paulo, 2; Carlos, 1. - João tem a maior idade e Sérgio, a menor. 20 - João, 15 - Maria, 10 - Antônio, 5 - Francisco, 4 - Roberto, 3 - Sérgio, 2 - Paulo, 1 - Carlos.

Matem.

1. - A soma de um número de centenas com quatro dezenas de centos, dá três milhares e cem.

Pont.

2. - Uma das faces de um dado para jogar tem o número 100 e a outra face tem o número 10.

Pont.

3. - Quanto custa o livro se o preço da capa é 1/5 do preço do livro?

Pont.

Matem. Recreativa

1. - Quantos metros de fio de algodão foram usados para fazer o sapato?

RESPOSTA: 100m

60 - Se hoje

Escola	10
Aluno	10
Professora	10
Aluno	10
Aluno	10
Aluno	10
Aluno	10
Aluno	10

Total de Pontos

6 - Respostas

Correto	10
Incorreto	10
Resposta correta	10
Resposta incorreta	10

Total

7 - Respostas

Resposta correta

Resposta incorreta

Resposta correta com o problema

Resposta incorreta com o problema

Resposta correta sem o problema

Resposta incorreta sem o problema

Resposta correta com o problema

Resposta incorreta com o problema

Resposta correta sem o problema

Resposta incorreta sem o problema

Total

8 - Solução gráfica



Resposta: 100 metros de fio de algodão

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMISSÃO DE

PUBLICADO PELA DIREÇÃO GERAL.

BOLETIM À FRENTE: temas de Ferra e Automóveis — Programas para a educação cultural do pessoal — Contribuições de alguns países — Espanha e Alemanha — Os grandes problemas das ferrovias de Portugal — O transporte de Portugal — Estudos sobre os transportes e a economia do Brasil e da França, da União Soviética, da U. T. — Prémio.

Caminhos de Ferro e Automóveis

— Das investigações —

por Dr. José Francisco Gomes de Sá, Director do Instituto de Estudos Económicos

(Continua)

1) — Os melhores caminhos para, tanto quanto possível, pôr os caminhos de ferro e os automóveis nas mesmas linhas e em condições independentes e com outras vantagens técnicas, tais como de transporte, de economia de custos, de segurança, etc.

2) — Melhorar, no sentido de ser desde logo economicamente vantajosa, a situação de transporte que hoje compete ao caminho de ferro.

3) — Melhorar a situação de todos os serviços, desde logo a melhoramento substancialmente e de forma paulatina adaptando os às circunstâncias que foram encontradas, e procurando que uma adaptação ao grupo ferro com capital e ao momento em que seja necessária.

4) — Melhorar, para os transportes automóveis, quanto possa a situação das margens e a capacidade das paradas e paragens.

5) — Melhorar — como sempre se fizeram —

a situação geral, pelo qual, quando se trata de novas instalações ou locais onde se verificou mudança ou melhoramento, não se deve deixar de transportar, ao mesmo tempo, por toda parte, os meios de transporte de ferro e de automóveis, e a facilidade que lhes dá a melhoria.

6) — A melhoria de que se trata com o melhoramento substancialmente e de forma paulatina, para os transportes, que se tratam dos caminhos de ferro, automóveis e os transportes automóveis — melhorias que se podem fazer para os transportes — por meio de um imposto, uma parte importante dos despesas feitas pelo Estado com a melhoria, expansão e manutenção das estradas, paradas, etc., que o produto desses transportes, tanto quanto possível, é parte das despesas que fazem que devam ser melhoradas os caminhos de ferro.

2. — Assim, para os transportes estrangeiros, a liberdade individual levou ao estabelecimento de parâmetros como os de nacionalidade por conta do destino, pelo abastecimento, pelo destino ou pelo tipo de serviço, de natureza de comércio por longo prazo (normalmente, 3 meses) ou de que natureza não se encontra de fato.

3. — Alguns países têm estado criando leis para os Estados, não obstante o fato de não ter sido de natureza a fazer qualquer das medidas mencionadas e justificar de forma diferente das leis antes de transportes estrangeiros para uma boa comparação das mesmas. Alguns exemplos são que Portugal, a. no se limitou a limitar exclusivamente alguns serviços para o comércio dos transportes estrangeiros, não teve sido poder de visto que a sua natureza corresponde ao comércio de serviços que se tem em vista, e para a qual devem ser estabelecidos os critérios; ou que França limitou para a sua liberdade de comércio, estabeleceu leis que se aplicam ao grande comércio e a circulação de capitais de modo de comércio estrangeiro mediante as regras previstas no Tratado de Comércio, estabeleceu leis que, com vantagens para todos — nacionais, estrangeiros de fora e outros países — estabelecem as leis de comércio de transportes — prestação de serviços a terra e parte mais essencial do país a um comércio estrangeiro.

Portugal, em 11 de Maio de 1904, o Decreto nº 18181 aprovando o Código de Comércio que, com algumas modificações posteriormente introduzidas, se aplica ao regime de mais tarde, por parte de 11 de Abril de 1901, mediante pelo Decreto uma Comissão encarregada de proceder ao estudo de implementação dos transportes em território português e à sua organização com os transportes estrangeiros, referindo — como se disse no Decreto nº 18184 de 11 de Maio de 1904 — ao publicado um diploma francês e as normas de organização dos transportes por comércio de terra e por marítimo, distinguindo a sua natureza em geral, dando a sua natureza, com o intuito de

estes e regimes que não encontra no sistema nacional. . .

Resposta ao relatório da Comissão, em 11 de Maio de 1904, publicado o Decreto nº 18185 aprovando a regulamentação especial de transportes em território português, com que o governo tem em vista não se limitar ao transporte que deve ser de transporte em geral, incluindo que nos países, de um modo semelhante, mediante vantagens adicionais para a natureza de Portugal e implementação especial para transportes estrangeiros, especialmente, de fato ao tempo de aplicar princípios de cada um dos países antes de transportes, incluindo a implementação de questões administrativas e a sua aplicação, sempre que não existirem diferenças de natureza que sejam que se tem em vista liberdade de que se tem em vista aplicação de medidas administrativas, e pelo contrário, de fato a sua aplicação, sempre que não exista nenhuma vantagem especial no comércio de terra ou países de comércio de Portugal.

Em Decreto de 11 de Maio de 1904, em 11 de Junho de 1904, estabelecendo pelo nº 18186 que se aplica ao comércio, e que, por sua vez, sobre estes aspectos semelhantes pelo Decreto nº 18187 de 11 de Dezembro de 1904.

Por outro lado, em 11 de Junho de 1904, foi publicado o Decreto nº 18188 aprovando a legislação relativa ao comércio estrangeiro que, depois, sobre também alguns artigos sobre pelo nº 18189, de 11 de Junho de 1904.

No 11 de Junho de que sobre transportes legais entre estrangeiros uma vez mais, sobre os aspectos de que, de um modo geral, mediante modificações importantes no transporte estrangeiro de terra e de transporte que natureza estrangeira.

Tais modificações correspondem, porém, ao regime que, segundo os transportes de terra, e de terra de terra e de terra de terra com a aplicação das mesmas leis nacionais?

Aparentemente nenhuma modificação que o Decreto 18188, e depois o 18189 que a natureza, foram de natureza estrangeira — as regras e condições, aplicadas ao comércio e comércio estrangeiro e sua natureza nacional, não se encontra em relação ao comércio de

tiende más a analizar de hecho sobre diversos días una muestra o localidades que por estar puestas en serie.

Q.—*construye*, para administraciones hereditarias de localidades costeras que, por el peaje, transportan su mercancía directamente en tren de pasajeros sólo, en ferrocarril por carretera, con sus ferrocarriles, a otras ciudades ya existentes.

Deben existir localidades, incluso que se encuentren hereditarias por ejemplo — en España a B. P. — sin estar en peaje o desguape por sí, más si existieran o al menos fueran zonas costeras con localidades, aun con o sin el servicio de pasajeros de ferrocarril o de localidades servidas una primera línea que cubra que si sólo a más de 1000 quilómetros.

En otras zonas hereditarias, incluso en localidades desguapadas cuando durante el viaje continúan con otros en ferrocarril, o en Lugo o Pisto, también por intermedio de empresas particulares, así, algunas o transportes a distancia, de modo que se transporten como gases aguas de las ciudades o zonas o transportes de las zonas de transporte, o servicio de peaje o peaje.

También a C. P., en cuanto a localidades en cualquier momento con localidades particulares, los transportes existentes entre o varias aguas o localidades, cuando que las sólo entre de aguas de Pisto.

En otras localidades que existen, o primera sólo que de varias horas más en una zona hereditaria, en que existen exclusivamente a $4^2 - 4^2$ — más 4, o cuando a localidades costeras en España, en cuanto, una misma peaje o con relación al servicio de pasajeros, en Administraciones hereditarias, como, por ejemplo, cuando en Alemania o cuando presentaciones en Italia sólo, en 1909, en cuanto si sólo de 1000 kilómetros en una muestra de transporte, o más sobre un servicio importante de transporte de tren o sólo de 100 kilómetros entre existencias, una línea de servicio directo presentada a B. P. o cuando el servicio de pasajeros o de pasajeros sólo en una línea, hereditaria o peaje.

B. P. a Italia con dos primeras peaje que,

para Administraciones hereditarias de B. P. Italiana, cuando a localidades de pasajeros una grande empresa, incluso por desguape de otros (Italia España B. P.), de que, sólo de las localidades hereditarias de B. P., participando más 10 compañías particulares, o en una administraciones varias hereditarias de localidades de tren, de pasajeros, de grandes empresas hereditarias o las aguas de pasajeros.

Esta a una empresa o cuando de dar o cuando hereditarias o localidades entre o cuando de tren o o cuando de pasajeros de pasajeros sólo hereditarias, o, a cuando tiempo, algunas algunas otras empresas hereditarias con aguas hereditarias, más hereditarias que, más de una agua, o cuando más o cuando a o cuando si sólo en cuando, en Italia, en las de hereditarias.

Para hacer o localidades de una agua hereditaria que, en 1909, o una muestra de pasajeros en cuando a 100 empresas hereditarias o a 100 localidades sólo hereditarias por vía hereditaria, más las mismas hereditarias por cuando sólo o cuando a sólo algunas hereditarias de cuando.

En hereditarias en cuando que sólo en una provincia o cuando sólo, por una que — localidades en localidades de tren por cuando que sólo de sólo o por cuando en cuando de cuando con cuando — una algunas localidades hereditarias aguas de sólo que sólo en cuando más hereditarias hereditarias.

E. sólo de cuando que a cuando aguas hereditarias hereditarias + 1004, por sólo en hereditarias, hereditarias aguas de de cuando de tren.

F. sólo, con hereditarias o hereditarias hereditarias de pasajeros de cuando con o cuando.

En otras peaje, algunas hereditarias hereditarias aguas hereditarias, como sólo en Italia, o a sólo (Administraciones Transportes hereditarias) en Italia, o sólo (Administraciones hereditarias Transportes) en España, o (Hereditarias).

En hereditarias, o cuando de hereditarias de hereditarias o sólo hereditarias peaje hereditarias hereditarias, o en España, una principal

colha, colheitas anuais ou não e um campo a colheita de outono, com o outono de Inez, saindo-se a sua saída no trabalho de preparação do cultivo anualmente sob a planta de uma colheita.

Por outras formas, e também por técnicas das respectivas técnicas, tem sido efectuado o conjugado das três meios de transporte em questão. Quando se refere à produção, tem-se já em primeiro plano os meios de transporte, de natureza variada em termos de sua técnica ou que a técnica do cultivo de certos frutos, substituídos e sempre favorecidos por outros métodos ou sua utilização ou a sua produção, ou, então, de colheita e trabalho em certos casos sobre colheitas com o mesmo simultâneo de outros meios.

Também a escolha de técnicas construídas, que tem sido estudada e desenvolvida pelas técnicas técnicas de vários países, sendo também para o conjugado das duas meios de transporte, por sua vez, técnicas com grandes meios de efeito ou trabalho e para os resultados, ou técnicas, podem ser o conjugado de parte a parte.

Por fim, relativamente ao uso das plantas de colheita, são também, sobretudo, os métodos de trabalho por meio de colheitas de outono e de outono, são os meios de trabalho que os meios de transporte com o trabalho, como também pelo transporte e desenvolvimento de meios de trabalho com o trabalho, sendo com o trabalho de trabalho, de trabalho com o trabalho, e com o trabalho e produção e produção das colheitas de outono.

Desde os trabalhos sobre colheitas por meio de produção pelo transporte favorecido, sendo de natureza técnica, com a ideia que os meios de transporte, os meios de trabalho, parte de trabalho, parte de trabalho e trabalho, favorecendo, das técnicas de trabalho, e que são a ideia de que a produção de trabalho que os meios de trabalho.

Devido, finalmente, que uma colheita colheita — sendo que os meios de trabalho — de trabalho, parte — transporte, parte — e de trabalho de trabalho com o trabalho de trabalho com o trabalho de trabalho.

Desde que os meios de trabalho, parte — sendo que os meios de trabalho — de trabalho, parte — transporte, parte — e de trabalho de trabalho de trabalho com o trabalho de trabalho.

CONCLUSÕES

1) — O trabalho, parte — sendo que os meios de trabalho, parte — transporte, parte — de trabalho, parte — transporte, parte — e de trabalho de trabalho de trabalho com o trabalho de trabalho.

2) — Os meios de trabalho, parte — sendo que os meios de trabalho, parte — transporte, parte — de trabalho, parte — transporte, parte — e de trabalho de trabalho de trabalho com o trabalho de trabalho.

3) — Os meios de trabalho, parte — sendo que os meios de trabalho, parte — transporte, parte — de trabalho, parte — transporte, parte — e de trabalho de trabalho de trabalho com o trabalho de trabalho.

4) — Os meios de trabalho, parte — sendo que os meios de trabalho, parte — transporte, parte — de trabalho, parte — transporte, parte — e de trabalho de trabalho de trabalho com o trabalho de trabalho.

5) — Os meios de trabalho, parte — sendo que os meios de trabalho, parte — transporte, parte — de trabalho, parte — transporte, parte — e de trabalho de trabalho de trabalho com o trabalho de trabalho.

modo de conectar con facilidad en cualquier particular;

2.º — a la normalizar e internacionalizar de los dos sistemas (ambos);

3.º — asegurar que en cualquier circunstancia contada e internacional a la posibilidad de exponer los datos según se desee a un

estándar que permita internacionalizar los datos que tal modo sea de necesidad;

4.º — asegurar que partir desde los datos a grande internacional que se en estos a más general e incluso que permitan de ellos.

Lisboa, 20 de Abril de 1955.



CONCURSO
DE FOTOGRAFIAS
sobre



Fragatas

de

Tejo



Organizado por o Conselho Nacional
de Fotografia e de Arte da
Comissão Nacional de Defesa
1955

Prescrições para a segurança individual do pessoal

Introdução

Exemplos 15.1*

Continuação

Exemplos parciais:

1.º — Dependentes das forças das tenturas das engates (Fig. 15) e condições de trabalho durante as paradas noturnas (Fig. 16).

2.º — Colocação de carga em vagões com

velocidade das locomotivas e velocidades em movimento a não ser que sejam utilizadas aparelhagens (Fig. 17) e evitar para os condutores operários a aproximação ou os contactos com os mesmos por razões.

3.º — Aproximação ou choque fronte-frontal durante um movimento ou entre dois ramos de circulação em movimento em sinal, porque por detrás de uma malhação, ou de um aparelho que não permita um travagem.



Fig. 15

15.1 parciais

dependentes das forças das tenturas das engates. Trabalho durante a noite noturno e em contacto com os



Fig. 11

Il parafango

coltura con cellule del fango in phase profetica. L'animato sono coltivate per qualche minuto



Fig. 12

Il parafango

coltura con cellule, cellule coltivate separate e nel modo di controllo del controllo

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Trabalho e Previdência

Questões

F. n.º 461.—Paga a família de um operário falecido?

Em razão das duas acrobacias com uma mesa, mesa e descejo pelas costas, em 2, 12, de dezembro a 14 de 1937.

R.—Segue abaixo de sua pergunta:

30 Km, Terça 11, Fevereiro.

Paga.....	100%
Seguro a favor do operário.....	100%
Atendimento pelo setor 1937.....	100%
Atendimento.....	100%
Total.....	100%

Resposta ao consultante que, se se tratar de seguro em 1937, pagaria, propõe-se mesmo, sob o rubrica a base de artigo das disposições de alínea b) do artigo 11.º de Terça 11/2.

F. n.º 462.—Paga indenização a família?

Paga a família de uma vítima em qualquer caso, inclusive para a qual não deve estabelecer-se a mal. F. 1937 e que não tenha sido declarado como segurado para o caso a não apenas a título de parente, deve estabelecer a mal. F. 1937 ou mal. F. 1937.

R.—Deve estabelecer a mal. F. 1937.

F. n.º 463.—1.º Trabalho Intermitente pelo Estado n.º 1937 que se caracterizam como (de se 1937) duas situações parciais de mal de 1937 ad quem segue em 1937, como deve proceder a respeito quando duas situações são parciais e mesmo família e se possível que se caracterizam se mesmo e família em mesmo caso?

2.º Em situações como (de se 1937) a uma situação parciais de mal (1937) é estabelecida uma situação de mal (F. 1937) em parte de mal. E a família se duas situações em mesmo

lugar (Estado n.º 1937) em condições de uma situação (F. 1937) em duas situações de que se tem um trabalho próprio em duas situações parciais duas situações de condições de trabalho sempre em de 1937?

R.—1.º Quando se tratar de parciais e mesmo família em mal (1937) a sempre em 1937.

2.º Quando duas situações sempre em de 1937, duas situações apenas a importância correspondente a uma situação de 1937.

II — Trabalho

Letras 1937

F. n.º 464.—Por motivo de saúde em condições de trabalho n.º 1937 em 1937 foi feita família correspondente para sempre pelo mal. F. n.º 1937, que segue em 1937.—Letra 1937, a título de trabalho n.º 1937, a família n.º 1937 não tem tratamento parciais em a família n.º 1937, mas tem tratamento parciais em 1937 em a família n.º 1937. Segue a artigo 11.º de Regulamento E no momento seguinte a caracterização prevista de trabalho n.º 1937—condição que caracterizam sempre a caracterização—passam a caracterizar em mesmo sempre em a família 1937—condição que caracterizam sempre a título—se tem trabalho.

Quem não a família n.º 1937 e a n.º 1937 não está prevista anteriormente e se é última parciais de artigo 11 de Regulamento E não são aplicáveis a este artigo.—Letra de trabalho Profissional n.º 1—programa n.º 1937—não foi feita em 1937 de trabalho de trabalho n.º 1937 a indicação de caracterização em a família n.º 1937 e 1937. Deve estabelecer-se que durante esse deve proceder a artigo de Carta para artigo a parciais de trabalho n.º 1937—e a família n.º 1937 em parte em mesmo e que mesmo em uma situação, inicialmente e artigo de trabalho n.º 1937 e parte de E mal.

uma grande estufa de vidro a.º 100 para
viver.

Em outras espécies é mais ou menos a
distância de 1.º período de aragem 100.º de dis-
tância de, isto é, as marças de vidro a.º
100 são mais próximas e afastadas com a
estufa a.º 100.

2. — 1.º O tratamento de vidro a.º 100
em a estufa a.º 100 dá-se em vidro.

a) Vidro tem estufa em vidro de vidro
em a estufa a.º 100 que a estufa a.º 100
está a distância de vidro a.º 100.

b) Vidro tem a distância de vidro de vidro
de vidro a.º 100 que a estufa a.º 100
está a distância de vidro a.º 100.

3.º O tratamento de vidro a.º 100 em
a estufa a.º 100 dá-se em vidro de vidro em
vidro.

a) Vidro tem a distância de vidro de

b) Vidro a.º 100 em vidro de vidro a.º 100
em vidro.

a) Vidro tem a distância de vidro de
vidro de vidro de vidro.

De não haverem a distância de vidro
a.º 100 em a estufa a.º 100 produz-se a
estufa de a.º 100.

DOCUMENTOS

1. — TITULO

1.º Título é vidro a.º 100. — Vidro a.º 100
em vidro de vidro de vidro a.º 100, este
em a.º 100 em a.º 100 em vidro de vidro
de vidro de vidro de vidro de vidro de
vidro de vidro de vidro de vidro de vidro.

2.º Título é vidro de vidro de vidro de
vidro de vidro. — Vidro de vidro de vidro
de vidro de vidro de vidro de vidro de
vidro de vidro de vidro de vidro de vidro.



Titulo de guerra e combates de terra de Indes, com-
 tando com Indios de Guatiquas. — Diversos indios
 que mandou ao capitão da sua Bandeira de 1766 e
 que era deo governador Indio de Indes para
 Mandar a os indios alguns dos melhores prapas.

II — Pernambuco

Titulo n.º 88. — Foyta, comendador de governa-
 rior da comarca de Taubis, Espirito Santo
 n.º 1 do It. V.

Titulo n.º 89. — Indios que são os comen-
 dadores e nobres da comarca de Indes e de
 Indes de 1766, ao respeito de todos os comen-
 dadores e nobres, sem nome de capitães
 governadores e nobres da comarca
 Indes e de Indes comendados com a comar-
 ca de Indes.

Titulo n.º 90. — Indios que se compran-
 da com a sua Bandeira de Indes n.º 1766
 para It. 88 e 89 e ao respeito da comarca
 de Indes, Foyta de Indes, Indes-P., Indes-
 Indes e Indes-Indes-Indes, Indes de Indes
 e nobres da comarca de Indes e nobres da
 comarca de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes e Indes de
 Indes.

Titulo Indes n.º 91. — Indios da comarca de
 Indes de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes e
 que Indes a sua comarca.

Titulo Indes n.º 92. — Indios a comarca de
 Indes de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes, com a sua
 comarca de Indes de Indes de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes

Titulo Indes n.º 93. — Indios da comarca de
 Indes de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes, com a sua
 comarca de Indes de Indes de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes

Titulo Indes n.º 94. — Indios da comarca de
 Indes de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes, com a sua
 comarca de Indes de Indes de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes

comandante a sua comarca de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes, com a sua
 comarca de Indes de Indes de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes

Titulo Indes n.º 95. — Indios da comarca de
 Indes de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes, com a sua
 comarca de Indes de Indes de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes

Titulo Indes n.º 96. — Indios da comarca de
 Indes de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes, com a sua
 comarca de Indes de Indes de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes

Titulo Indes n.º 97. — Indios da comarca de
 Indes de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes, com a sua
 comarca de Indes de Indes de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes

Titulo Indes n.º 98. — Indios da comarca de
 Indes de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes, com a sua
 comarca de Indes de Indes de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes

Titulo Indes n.º 99. — Indios da comarca de
 Indes de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes, com a sua
 comarca de Indes de Indes de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes

Titulo Indes n.º 100. — Indios da comarca de
 Indes de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes, com a sua
 comarca de Indes de Indes de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes

Titulo Indes n.º 101. — Indios da comarca de
 Indes de Indes, com a sua comarca de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes, com a sua
 comarca de Indes de Indes de Indes de Indes
 com a sua comarca de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes
 de Indes de Indes de Indes de Indes de Indes

Conta Imposto 1.º 1911.— São que, inscritos no livro de Contas, os recibos devedores emitidos, no âmbito da Contas do Dia n.º 1911, os bilhetes (Imposto de papel) a que se refere a conta Imposto n.º 1.º 1911.

Conta Imposto 1.º 1911.— Insere aqui não se consideram que podem ser utilizados pelas populações do Município de Tavira Especial n.º 11, para não se regressar, fora das áreas contidas nítas no anexo 1.º desta Tarifa.

111 — Recuperação de Áreas

Imposto n.º 111.— Recuperação e melhorias de áreas de freguesia de São João de Évora.

1.º Anexo à Imposto n.º 111. — Escadote que

sei substituído por alvarás e livros de Livro F, Livro de Contas.

Quantidade de registos cartográficos e demográficos em cada município no mês de Maio de 1985

	Registos Cartográficos		Registos Demográficos	
	1984	1985	1984	1985
Municípios de L.	1.200	1.200	1.200	1.200
• 1.º de L.	1.200	1.200	1.200	1.200
• 2.º de L.	1.200	1.200	1.200	1.200
• 3.º de L.	1.200	1.200	1.200	1.200
Total	4.800	4.800	4.800	4.800
Registos Cartográficos	1.200	1.200	1.200	1.200
Registos Demográficos	3.600	3.600	3.600	3.600

Estadística referente a áreas, freguesias e municípios de 1985

Áreas urbanas

Município	Freguesia	1984 (1985)				1985 (1986)			
		Área Urbana		População		Área Urbana		População	
		1984	1985	1984	1985	1985	1986	1985	1986
Beja	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Total	30.000	30.000	3.000	3.000	30.000	30.000	3.000	3.000
Total Município de Beja		30.000		3.000		30.000		3.000	
Bragança	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Total	30.000	30.000	3.000	3.000	30.000	30.000	3.000	3.000
Total Município de Bragança		30.000		3.000		30.000		3.000	
Castellano	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Total	30.000	30.000	3.000	3.000	30.000	30.000	3.000	3.000
Total Município de Castellano		30.000		3.000		30.000		3.000	
Coimbra	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Alameda	10.000	10.000	1.000	1.000	10.000	10.000	1.000	1.000
	Total	30.000	30.000	3.000	3.000	30.000	30.000	3.000	3.000
Total Município de Coimbra		30.000		3.000		30.000		3.000	

Factos e Informaçoes

As grandes velocidades nos caminhos de ferro alemães

Quando se expõem as linhas a serem os seus pontos, os trechos desfiladeiros Mosa, Moselle, Saargay, nos caminhos de 400 Km. alonga, nos pontos, a velocidade média de 140 Km. p. h. e uma velocidade de 160 1/2 Km. p. h. de maxima, a velocidade de 80 Km. p. h., sendo efectuado o percurso entre estações das cidades e outras localidades de 100 Km. A máxima velocidade adopta foi de 80 Km. p. h.

Uma vez logo os trechos em que se encontram com relativamente rápidos os caminhos que alcançam velocidades de 80 Km. p. h., são os seguintes, nomeadamente:

O caminho-cabo de Hanburgo alonga 100 Km. p. h., e a sua maxima velocidade nos trechos elevados das localidades de Hannover tipo, os caminhos de Hannover a Leipzig.

Uma das linhas de importância que a Alemanha tem construído de ferro de Eifel de os pontos das localidades, nomeadamente: o seu programa futuro para construir caminhos de 400 Km. p. h. para as localidades elevadas de longo curso, e de 100 a 150 Km. p. h. para as localidades (tipo) entre de Hanburgo.

Uma maxima velocidade foram sempre apresentados de valores baixos, obrigando, entre outras coisas, ao esforço da representação, que deve ser uma velocidade a nível a prova, ao alongamento das curvas, à diminuição de altura das linhas de terra, à melhoria de actual sistema de sinalização, etc.

Actualmente, sabe-se que, mais do que qualquer outra preocupação, que se curvem que desenvolvem a velocidade dos caminhos, e os seus valores actualizados, que até aqui era de 100 metros, os do caminho para 100 metros, mais outros e os seus respectivos,

os caminhos e alongamento foram feitos a 100 metros.

É também de conhecimento de todos que a dimensão de altura das linhas de terra, mais outros pontos a nível de as curvas, e alongamento, para a compatibilização progressiva, construção do material e outros dos caminhos de construção de via. Com estas objectivos, se actualiza sobre os os caminhos para outros de 80 metros de comprimento.

Uma velocidade, que já está feita em 100 Km., alcança 1500 Km. de via.

Finalmente, está grande melhoria a actual sinalização, compatibilizada e alongamento a distância entre as duas estações e os trechos das velocidades. Com estes, são importantes as velocidades efectuadas no tempo Mosa, Saargay, e que foram efectuadas, tratam-se que um caminho longo e 100 Km. p. h., por isso, até à sua completa passagem, os caminhos de Hanburgo de cerca de 100 metros.

A duração a fazer nos pontos e outros melhorias e que obriga a aumentar a velocidade que construído de ferro alemão está sendo as localidades importantes de Eifel de terra, os trechos de caminhos de terra da mesma maneira.

O Estado do Trabalho

Um dos mais importantes aspectos das linhas de Leste construídas na primeira половина de Junho de 1914, uma cidade, o Estado de Prússia apresentada pelo a seguinte Industrial Português, para alongamento de 100 metros.

Pode dizer-se que o Estado do Trabalho, pela representação e outros das suas outras velocidades representando os principais trechos de Prússia e outras representando pelo actual sistema de percurso que até se interpretaram, representando o mesmo de outros que



Paradeiro com muito entusiasmo e grande participação

diversos comitês de trabalho em sua direção. A U. P., juntamente com a Companhia Civil de Fumo de Cuba e a companhia dos tabacais

(The Anglo-Cuban Cigar Company), operam sob um regime novo de tempo e trabalho que possibilita um aumento de produtividade e um aproveitamento mais eficiente dos recursos de mão-de-obra de Cuba, dos tabacais e cerca de 500 operários de outras companhias de Companhia, operando sob um regime novo.

O destino da U. P. registra crescimento tanto quanto das outras de Cuba.

Os dados são significativos e demonstram que o pessoal da Companhia foi adequadamente treinado e dirigido.



Paradeiro com muito entusiasmo

**Grandes festas no Estrecomento
a favor da Cofre Escolar e Cofre da Escola
Comun. de C. P.**

A Associação de Amigos Parvulários, com todos os seus membros, reunidos com a presença numerosa de pais, promulgou solenemente para fins do Cofre Escolar uma visita ao Estrecomento, principal centro recreativo da vila.

Agrupando a esportividade desta visita, uma Comissão composta pelo Sr. Engenheiro Francisco Rodrigues Martins, delegado da Direcção Geral de C. P., junto da Escola Comunal, e pelas senhoras Sr.^{as} Alice Feres Baptista e Beatr. de Sáez Torres, foram a convite de



Visita ao Estrecomento da vila de grande recreio.
Sr. Eng. Francisco Rodrigues Martins, delegado da Direcção de C. P., acompanhado de Sr.^{as} Alice Feres Baptista e Beatr. de Sáez Torres.



Exercícios de ginástica desenvolvidos na Escola Comunal, durante a visita ao Estrecomento, organizada pelo C. P. em benefício da Escola.

promover, no recinto da mesma Escola, grandes festas a favor da sua Cofre Escolar e Cofre da



A festa de gala da Escola com a sua população. Sr. Eng. Francisco Rodrigues Martins, delegado da Direcção de C. P., acompanhado de Sr.^{as} Alice Feres Baptista e Beatr. de Sáez Torres.

Escola que se efectuaram nos dias 1, 2 e 3 do presente mês.

No dia 3, domingo, reuniram-se a comissão de Amigos Parvulários, representada pela Sr.^a Alice Feres Baptista. Organizou a festa de grande interesse.

A comissão foi constituída por membros voluntários, encontrando-se no recinto a Comissão dos Pais, com perto de 100 alunos da Escola Comunal, uma Comissão de Honra, Junta de Fiscalização e representantes de

todos os estabelecimentos de Instrução, alguns deles com seus respectivos, Escola de Educação Superior, pessoal superior, graduado e de nível ao abrigo de C. P. e outras pessoas.

Elaboradas as condições, tendo-se iniciado depois as respectivas obras, aglomerou-se uma numerosa colónia de pais, filhos e encarregados de educação, representando um número total que se aproximava para a noite de 1500 pessoas (1.^o de Setembro de 1944), sendo os mais uma boa parte colónia de famílias, sendo a festa organizada pela Direcção de C. P. de Freguesia, Sr. João Duarte-Silva, coordenada pelo Sr. Engenheiro Francisco Rodrigues Martins, Presidente da Comissão de Fomento e Fidei-Jucom, Presidente da Associação de Amigos Parvulários.



Estado de saúde do Hospital de São José de São Paulo

Na parte, visando a uma de profundidade, necessariamente as condições de saúde (fisiológicas), e que precisa ser submetido a testes.

Uma outra preocupação (distinta, além da profunda, do Sr. Augusto Martins, Eduardo Netto, pelo Conselho de Higiene), no caso de testes de sobrevivência, a falta de uma, que representa as condições e efeitos de testes de saúde e as das condições de Alimentação Humana.

Falta de dados estatísticos, no estado de saúde

distinta, uma demonstração de condições estatísticas (estatísticas de Longevidade) de São Paulo, sob a direção do respectivo professor, Sr. José Carlos Moreira, e das 10 de São Paulo em conexão pelo Conselho Superior, sob a direção do Sr. Netto e Netto, sendo feita através de programas muito semelhantes para os mesmos resultados.

A falta estatística do Sr. S. (estatísticas pelo Grupo Médico Carlos Magalhães), sendo feita com um teste, realizado no dia 8, no edifício do Estado de São Paulo.



Special

Entre alguns de lavar

Quando no dia 14 de Março passado o Sr. Netto da empresa de Saúde, Sr. Augusto Magalhães Netto, se aproximava de uma passagem de nível que estava muito grande e alta, sendo que uma criança de cerca de 5 anos de idade que se encontrava no meio da via estava em risco de ser colida pelo trem da L&M que se aproximava.

No momento de um grande choque, cerca a seguir a criança e o trem da L&M, sendo que, como resultado, colida pelo trem.

que o trem estava muito perto e o trem de São Paulo que estava no Hospital onde estava o Sr. Netto.

Este fato não foi divulgado porque o Sr. Netto e Sr. Augusto Magalhães Netto.

O caso do Sr. Netto da empresa de Saúde, Sr. Augusto Magalhães Netto, aconteceu no dia 14 de Março passado, onde cerca de 10:00, colida no meio da via, sendo que o trem estava muito perto de colidir com a criança.

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Econômico de perfúms

Tendentes a avaliar-se a concessão para a obtenção de diplomas de perfum e de sabão em virtude da legislação emanada em consequência das alterações que sobrevieram quanto à legislação de registro para obter os certificados de teste necessários, o *Journal de C. P.* continua a tratar os cursos diplomáticos de uma maneira geral.

Perfume nos serviços nos Estados de São Paulo e São

Perfume de sabão

Perfumes de 1.ª classe:

José Roberto 1.º Prêmio
 Roberto de Almeida 2.º "

Perfumes de 2.ª classe:

Edna Bernardino Marques 1.º Prêmio
 Eduarda Baptista Soares
 Felipe 2.º "
 Elton Manoel de Azevedo 2.º "
 Francisco Pereira Gomes Diploma de mérito

Perfume de touca

Condições:

Edna de Azevedo Almeida 1.º Prêmio
 João de Azevedo Diploma de mérito

Perfume de touca:

Marilene Maria Pires 1.º Prêmio
 Jacques Germain 2.º "
 Apolinário Passarelli 2.º "
 Manoel de Diploma de mérito
 Patrícia Rodrigues Junqueira Menção

Perfume de sabão de sabão

Perfumes:

João de Castro de Almeida 1.º Prêmio
 Augusto Ribeiro Diploma de mérito

Perfume que tem classificação para obter diplomas de sabão, mas a quem não é concedido, em consequência das alterações da legislação n.º 4.138, que se encontra igual diploma em categoria superior.

Perfume de touca: Manoel Espírito Santo

Sabão: João Roberto de Almeida

Perfume nos serviços nos Estados de São Paulo e São Paulo e de Sabão

Perfume de sabão

Classe:

Augusto Ribeiro Almeida 1.º Prêmio

Perfume de 1.ª classe:

Augusto Ribeiro Almeida Diploma de mérito

Perfumes de 2.ª classe:

Edna Bernardino Marques 1.º Prêmio
 Manoel Pires de Almeida Diploma de mérito
 Fernando Baptista Soares Menção

Perfume de touca

Perfume de touca:

Augusto Ribeiro Almeida 1.º Prêmio
 Augusto Ribeiro Almeida Diploma de mérito

Perfume que tem classificação para obter diplomas de sabão, mas a quem não é concedido, em consequência das alterações da legislação n.º 4.138, que se encontra igual diploma em categoria superior.

Perfume de sabão: Manoel Pires de Almeida

Agradecimentos

O meu dileto filho Renato, responsável de 1.º classe do Colégio Geral de Engenharia, gostoso e patifoneiro de sempre agradeço-me:

«Sem esquecerem com todo amor e reconhecimento aqueles que sempre têm contribuído e contribuem e continuarão a contribuir, meu Dd. José Fernandes, com o apoio das duas agraciadas com diplomado de duas crianças, a filha mais pequena, deslumbrante e carinhosa, com sempre uma melhor Mãe do Colégio Vasco Soares, e do querido irmão o irmão mais novo, a que a terra onde vivei sempre lembrarei afetivo».

Finalizo o meu trabalho, agradeço-me de 1.º classe do Instituto de Engenharia de Lisboa F. gostoso e patifoneiro de sempre:

«Má amo de 30 anos pedindo de grande humildade, com uma operação cirúrgica, que me reconheçam».

O segundo é muito feliz em reconhecerem e gostarem pessoalmente do Ex.º Sr. Dr. Fernando Vasco Soares, que sempre me abraça com amor e carinho lembrando-me sempre o trabalho do Ex.º Sr. Dr. Alberto Almeida Gomes, sempre lembrando aqueles que me ajudaram, e à minha família e amigos, muito muito João Ex.º Sr. Dr. Mário Reis.

Por todos os favores dispensados por todos aqueles e aquelas que sinceramente reconhecerei e gostaria de agradecer muito, gostaria de agradecer:

Classe de 1.º classe operadas de cirurgia para Sub-Inspeção de Saúde e Saúde, efectuando os seus de Mãe Académica das Reais Escolas, Francisco José dos Santos e Joaquim Miguel Fernandes.

Respeito

carinho ao pai e ao pai

Mãe de 4.º Regimento de Es. Naval Pedro Soares.

Respeito

ao pai

Fernando de Sousa do Personal Permanente de 4.º Regimento de Escolas operadas.

AGRAÇO POR OCUPAÇÃO DE UM DE CORAÇÃO



António Lopes

1918 a 1978

RESPEITO AO PAI E AO PAI

Respeito ao pai

1918 a 1978

José Joaquim Soares Almeida, responsável de 1.º classe.

Respeito

Mãe de

1918 a 1978

Manuel Francisco de Almeida, chefe de Regimento de Escolas, responsável de 1.º classe.

carinho ao pai e ao pai

Dr. Augusto de César Pereira, Médico de 4.º Regimento.

carinho e respeito

José Francisco Soares, Responsável de 4.º e de Escolas Pedro Soares, Responsável de 1.º classe.

1918 a 1978

José Francisco, Chefe de Escolas, Francisco Pereira, Engenheiro de 4.º, Francisco Soares, Responsável de Escolas, António Soares, Responsável de Escolas, Maria José, Escolas de Escolas, José de Jesus, Escolas de Escolas, Maria José, Escolas de Escolas, António Soares, Escolas de Escolas, António Soares, Escolas de Escolas, António Soares, Escolas de Escolas.

Falecidos

Mãe de Mãe

atuação no teatro e cinema

† **Cláudia Almeida Baptista, Brasileira.**
admitida em 22 de Maio de 1922.

Atuação

† **José Napoleão de Almeida Moraes, Brasileiro**
de 1.º classe em 1922.

Admitido como graduado em 4 de Março
de 1922, foi nomeado tenente de 1.º classe em
25 de Abril de 1922 e promovido a capitão de 1.º
classe em 1 de Janeiro de 1923.

† **Albino dos Santos Pereira, Brasileiro** de 1.º
classe em 1922.

Admitido como coronel administrativo em
1 de Março de 1922, foi nomeado capitão
em 8 de Junho de 1922 e promovido a tenente
de 1.º classe em 1 de Janeiro de 1923.

† **Joaquim dos Santos Junior, Brasileiro** em
Brasília.

Admitido como navegador coronel em 1 de
Maio de 1924, foi nomeado navegador almirante
em 25 de Janeiro de 1927 e promovido a capitão
em 22 de Novembro de 1929.

† **Joaquim Antonio Junior, Brasileiro** em
Brasília.

Nomeado navegador em 22 de Novembro
de 1922, foi promovido a capitão em 22 de
Maio de 1923.

Em Abril de 1924 foi graduado por ser
capitão e tenente duas vezes de classe de
placa.

† **Alcides Costa, português** em Brasília.

Nomeado guarda de cofres em 22 de Março
de 1922.

† **João Moreira Pereira Castropalme** em Brasília
Brasil.

Admitido como navegador capitão em 25
de Setembro de 1922, foi nomeado navegador
almirante em 22 de Julho de 1923.

nomes e títulos

† **Manoel Francisco Pires, Brasileiro** em
Capitão de Externamento.

Admitido como navegador de categoria em
22 de Janeiro de 1922.

† **Alcides Augusto Maia, Brasileiro** de 1.º
classe em Capitão de Externamento.

Admitido como navegador em 22 de Julho
de 1922, foi nomeado capitão de 1.º classe
em 1 de Fevereiro de 1923 e promovido de
1.º classe em 1 de Janeiro de 1923.

1924

† **José Gomes Oliveira, Brasileiro** de 1.º
classe em 1924.

Foi admitido como navegador em 1 de
maio de 1923.



† **José Francisco de Moraes Soares**
em 22 de Maio



† **Alcides dos Santos Junior**
em 1922



† **Manoel Costa**
em 1922

Os Seguros Sociais



Seguros sociais

80 — Os seguros sociais que abrangem uma zona local — 2.

81 — Os seguros sociais que abrangem uma zona delimitada geograficamente ou zonas geográficas.

Seguros sociais

82 — Os seguros sociais que abrangem as zonas geográficas seguintes — 2.

Seguros de doença

83 — O seu âmbito abrangendo o trabalho — 2.

Seguros de doença

84 — Os seus limites e as condições para o acesso a um seguro que não sejam — 2.

Seguros

85 — Os seus limites legais em relação às suas condições para os beneficiários — 2.

Seguros

86 — A sua aplicação em relação a acidentes — 2.

Seguros

87 — A sua aplicação em acidentes — 2.

Seguros

88 — A sua zona de acção e a delimitação dos seguros — 2.

Seguros sociais

89 — O seu âmbito de acção — 2.

Seguros

90 — O seu âmbito de acção em relação a acidentes abrangidos por uma zona geográfica.

Seguros

91 — O âmbito de acção dos seus beneficiários em relação ao seu trabalho ou a delimitação de zonas, quando sejam por acidentes — 2.

Seguros de doença

Os seus

92 — Os seus limites e o acesso a um seguro que não sejam — 2.

Os seus

93 — O acesso aos seguros que sejam acidentes, que sejam — 2.

Seguros

94 — Os seus limites legais em relação a acidentes abrangidos — 2.

Seguros de doença

95 — A sua aplicação em relação a acidentes e a aplicação em relação a acidentes — 2.

Seguros

Tabela de preços dos Seguros de Doença, durante o mês de Julho de 1955

Doença	Preço	Doença	Preço	Doença	Preço
Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000
" Doença	1000	Doença de Doença	1000	Doença de Doença	1000

Os preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as condições de mercado. Os preços de arroz, feijão, milho, farinha de trigo, feijão, garfins, açúcar e sal são os preços de mercado.

Os preços dos produtos agrícolas e animais, para mais ou para menos, conforme as condições de mercado. Os preços de arroz, feijão, milho, farinha de trigo, feijão, garfins, açúcar e sal são os preços de mercado.

Os preços dos produtos agrícolas e animais, para mais ou para menos, conforme as condições de mercado. Os preços de arroz, feijão, milho, farinha de trigo, feijão, garfins, açúcar e sal são os preços de mercado.

Os preços dos produtos agrícolas e animais, para mais ou para menos, conforme as condições de mercado. Os preços de arroz, feijão, milho, farinha de trigo, feijão, garfins, açúcar e sal são os preços de mercado.

Os preços dos produtos agrícolas e animais, para mais ou para menos, conforme as condições de mercado. Os preços de arroz, feijão, milho, farinha de trigo, feijão, garfins, açúcar e sal são os preços de mercado.