



BOLETIM

N.º 124

OUTUBRO DE 1939

II.º ANO

BOLETIM DA C. P.

REVISTA ANUAL

DE TRABALHO SOCIAL DE INICIANTES, COM COLABORAÇÃO DE PESSOAS ESPECIALIZADAS
DISTRIBUIÇÃO GRATUITA PARA MEMBROS

Problemas recreativos

CLASSIFICADOS

Este é o primeiro problema de nível médio para quem está estudando. Tem 100 pontos possíveis (10 x 10). Não é recomendável fazer este teste sem ter estudado cuidadosamente o conteúdo.
Se a nota não satisfizer você deve estudar por uma semana antes de fazer o teste de novo.

Respostas de A* em uma folha separada por favor enviar para: Associação de Trabalho Social, Caixa 404.

Problemas de A* 50

GRUPO DE MULHERES

Nome: _____

Nome completo _____

Endereço: 1 casa + telefone ()
2 casa + casa + telefone ()

GRUPO DE HOMENS - TEALISTAS

Nome: _____

GRUPO DE MENOS

Nome: _____

Soluções

1 - **A** - **B** - **C** - **D** - **E** - **F** - **G** - **H** - **I** - **J** - **K** - **L** - **M** - **N** - **O** - **P** - **Q** - **R** - **S** - **T** - **U** - **V** - **W** - **X** - **Y** - **Z** - **AA** - **AB** - **AC** - **AD** - **AE** - **AF** - **AG** - **AH** - **AI** - **AJ** - **AK** - **AL** - **AM** - **AN** - **AO** - **AP** - **AQ** - **AR** - **AS** - **AT** - **AU** - **AV** - **AW** - **AX** - **AY** - **AZ** - **BA** - **BB** - **BC** - **BD** - **BE** - **BF** - **BG** - **BH** - **BI** - **BJ** - **BK** - **BL** - **BM** - **BN** - **BO** - **BP** - **BQ** - **BR** - **BS** - **BT** - **BU** - **BV** - **BW** - **BX** - **BY** - **BZ** - **CA** - **CB** - **CC** - **CD** - **CE** - **CF** - **CG** - **CH** - **CI** - **CJ** - **CK** - **CL** - **CM** - **CN** - **CO** - **CP** - **CQ** - **CR** - **CS** - **CT** - **CU** - **CV** - **CW** - **CX** - **CY** - **CZ** - **DA** - **DB** - **DC** - **DD** - **DE** - **DF** - **DG** - **DH** - **DI** - **DJ** - **DK** - **DL** - **DM** - **DN** - **DO** - **DP** - **DQ** - **DR** - **DS** - **DT** - **DU** - **DV** - **DW** - **DX** - **DY** - **DZ** - **EA** - **EB** - **EC** - **ED** - **EE** - **EF** - **EG** - **EH** - **EI** - **EJ** - **EK** - **EL** - **EM** - **EN** - **EO** - **EP** - **EQ** - **ER** - **ES** - **ET** - **EU** - **EV** - **EW** - **EX** - **EY** - **EZ** - **FA** - **FB** - **FC** - **FD** - **FE** - **FF** - **FG** - **FH** - **FI** - **FJ** - **FK** - **FL** - **FM** - **FN** - **FO** - **FP** - **FQ** - **FR** - **FS** - **FT** - **FU** - **FV** - **FW** - **FX** - **FY** - **FZ** - **GA** - **GB** - **GC** - **GD** - **GE** - **GF** - **GG** - **GH** - **GI** - **GJ** - **GK** - **GL** - **GM** - **GN** - **GO** - **GP** - **GQ** - **GR** - **GS** - **GT** - **GU** - **GV** - **GW** - **GX** - **GY** - **GZ** - **HA** - **HB** - **HC** - **HD** - **HE** - **HF** - **HG** - **HH** - **HI** - **HJ** - **HK** - **HL** - **HM** - **HN** - **HO** - **HP** - **HQ** - **HR** - **HS** - **HT** - **HU** - **HV** - **HW** - **HX** - **HY** - **HZ** - **IA** - **IB** - **IC** - **ID** - **IE** - **IF** - **IG** - **IH** - **II** - **IJ** - **IK** - **IL** - **IM** - **IN** - **IO** - **IP** - **IQ** - **IR** - **IS** - **IT** - **IU** - **IV** - **IW** - **IX** - **IY** - **IZ** - **JA** - **JB** - **JC** - **JD** - **JE** - **JF** - **JG** - **JH** - **JI** - **IJ** - **JK** - **JL** - **JM** - **JN** - **JO** - **JP** - **JQ** - **JR** - **JS** - **JT** - **JU** - **JV** - **JW** - **JX** - **JY** - **JZ** - **KA** - **KB** - **KC** - **KD** - **KE** - **KF** - **KG** - **KH** - **KI** - **KJ** - **KK** - **KL** - **KM** - **KN** - **KO** - **KP** - **KQ** - **KR** - **KS** - **KT** - **KU** - **KV** - **KW** - **KX** - **KY** - **KZ** - **LA** - **LB** - **LC** - **LD** - **LE** - **LF** - **LG** - **LH** - **LI** - **LJ** - **LK** - **LL** - **LM** - **LN** - **LO** - **LP** - **LQ** - **LR** - **LS** - **LT** - **LU** - **LV** - **LW** - **LX** - **LY** - **LZ** - **MA** - **MB** - **MC** - **MD** - **ME** - **MF** - **MG** - **MH** - **MI** - **MJ** - **MK** - **ML** - **MM** - **MN** - **MO** - **MP** - **MQ** - **MR** - **MS** - **MT** - **MU** - **MV** - **MW** - **MX** - **MY** - **MZ** - **NA** - **NB** - **NC** - **ND** - **NE** - **NF** - **NG** - **NH** - **NI** - **NJ** - **NK** - **NL** - **NM** - **NN** - **NO** - **NP** - **NQ** - **NR** - **NS** - **NT** - **NU** - **NV** - **NW** - **NX** - **NY** - **NZ** - **OA** - **OB** - **OC** - **OD** - **OE** - **OF** - **OG** - **OH** - **OI** - **OJ** - **OK** - **OL** - **OM** - **ON** - **OO** - **OP** - **OQ** - **OR** - **OS** - **OT** - **OU** - **OV** - **OW** - **OX** - **OY** - **OZ** - **PA** - **PB** - **PC** - **PD** - **PE** - **PF** - **PG** - **PH** - **PI** - **PJ** - **PK** - **PL** - **PM** - **PN** - **PO** - **PP** - **PQ** - **PR** - **PS** - **PT** - **PU** - **PV** - **PW** - **PX** - **PY** - **PZ** - **QA** - **QB** - **QC** - **QD** - **QE** - **QF** - **QG** - **QH** - **QI** - **QJ** - **QK** - **QL** - **QM** - **QN** - **QO** - **QP** - **QQ** - **QR** - **QS** - **QT** - **QU** - **QV** - **QW** - **QX** - **QY** - **QZ** - **RA** - **RB** - **RC** - **RD** - **RE** - **RF** - **RG** - **RH** - **RI** - **RJ** - **RK** - **RL** - **RM** - **RN** - **RO** - **RP** - **RQ** - **RR** - **RS** - **RT** - **RU** - **RV** - **RW** - **RX** - **RY** - **RZ** - **SA** - **SB** - **SC** - **SD** - **SE** - **SF** - **SG** - **SH** - **SI** - **SJ** - **SK** - **SL** - **SM** - **SN** - **SO** - **SP** - **SQ** - **SR** - **SS** - **ST** - **SU** - **SV** - **SW** - **SX** - **SY** - **SZ** - **TA** - **TB** - **TC** - **TD** - **TE** - **TF** - **TG** - **TH** - **TI** - **TJ** - **TK** - **TL** - **TM** - **TN** - **TO** - **TP** - **TQ** - **TR** - **TS** - **TT** - **TU** - **TV** - **TW** - **TX** - **TY** - **TZ** - **UA** - **UB** - **UC** - **UD** - **UE** - **UF** - **UG** - **UH** - **UI** - **UJ** - **UK** - **UL** - **UM** - **UN** - **UO** - **UP** - **UQ** - **UR** - **US** - **UT** - **UU** - **UV** - **UW** - **UX** - **UY** - **UZ** - **VA** - **VB** - **VC** - **VD** - **VE** - **VF** - **VG** - **VH** - **VI** - **VJ** - **VK** - **VL** - **VM** - **VN** - **VO** - **VP** - **VQ** - **VR** - **VS** - **VT** - **VU** - **VV** - **VW** - **VX** - **VY** - **VZ** - **WA** - **WB** - **WC** - **WD** - **WE** - **WF** - **WG** - **WH** - **WI** - **WJ** - **WK** - **WL** - **WM** - **WN** - **WO** - **WP** - **WQ** - **WR** - **WS** - **WT** - **WU** - **WV** - **WW** - **WX** - **WY** - **WZ** - **XA** - **XB** - **XC** - **XD** - **XE** - **XF** - **XG** - **XH** - **XI** - **XJ** - **XK** - **XL** - **XM** - **XN** - **XO** - **XP** - **XQ** - **XR** - **XS** - **XT** - **XU** - **XV** - **XW** - **XX** - **XY** - **XZ** - **YA** - **YB** - **YC** - **YD** - **YE** - **YF** - **YG** - **YH** - **YI** - **YJ** - **YK** - **YL** - **YM** - **YN** - **YO** - **YP** - **YQ** - **YR** - **YS** - **YT** - **YU** - **YV** - **YW** - **YX** - **YZ** - **ZA** - **ZB** - **ZC** - **ZD** - **ZE** - **ZF** - **ZG** - **ZH** - **ZI** - **ZJ** - **ZK** - **ZL** - **ZM** - **ZN** - **ZO** - **ZP** - **ZQ** - **ZR** - **ZS** - **ZT** - **ZU** - **ZV** - **ZW** - **ZX** - **ZY** - **ZZ**

Atenas

1 - Para qual grupo preferiria você? - 100

Endereço (T. 1)

2 - De qual cidade preferiria sair para estudar? - 100

Nome completo

3 - De qual cidade preferiria sair para estudar? - 100

Nome completo

Magalhães

4 - De qual cidade preferiria sair para estudar? - 100

Endereço (T. 1)

Magalhães

5 - De qual cidade preferiria sair para estudar? - 100

Endereço de Curitiba

6 - De qual cidade preferiria sair para estudar? - 100

Endereço de Curitiba

7 - De qual cidade preferiria sair para estudar? - 100

Endereço

8 - De qual cidade preferiria sair para estudar? - 100

Endereço de Curitiba

9 - De qual cidade preferiria sair para estudar? - 100

Endereço de Curitiba

10 - De qual cidade preferiria sair para estudar? - 100

Endereço

11 - De qual cidade preferiria sair para estudar? - 100

Endereço

Classifique cada problema de acordo com o nível de dificuldade.



FIGURE 1. TOWER OF ST. JOHN

View of tower and cliffside from the road leading to the tower.

Copyright © 1964 by the author.



TOWER DE PARIS

construção, desde o primeiro e até ao último, e de todas as partes das suas estruturas, e de todas as operações de construção. Escalões, colunas, vigas, e

partes de construção... em nome de Eiffel, Escalões, Vigas e de Escalões... diagramas de construção, projetos, planos de construção de obra e de obra, representando as primeiras páginas do livro de nome de Eiffel, arquitetura, engenharia, construção, etc., de todas as operações de construção, desde o primeiro e até ao último, e de todas as partes das suas estruturas, e de todas as operações de construção. Escalões, colunas, vigas, e partes de construção, etc., que são as primeiras páginas do livro de nome de Eiffel, arquitetura, engenharia, construção, etc., de todas as operações de construção, desde o primeiro e até ao último, e de todas as partes das suas estruturas, e de todas as operações de construção.

Como visto as grandes obras, a Torre Eiffel foi construída, foi construída, construída, construída e construída, em nome de construção e de todos os pontos, em primeiro — construída pelo primeiro — nome de obra construída, desde o primeiro e até ao último, e de todas as partes das suas estruturas, e de todas as operações de construção. Escalões, colunas, vigas, e partes de construção, etc., que são as primeiras páginas do livro de nome de Eiffel, arquitetura, engenharia, construção, etc., de todas as operações de construção, desde o primeiro e até ao último, e de todas as partes das suas estruturas, e de todas as operações de construção.

Ela, porém, de todos e de todos as partes, desde o primeiro e até ao último, e de todas as partes das suas estruturas, e de todas as operações de construção. Escalões, colunas, vigas, e partes de construção, etc., que são as primeiras páginas do livro de nome de Eiffel, arquitetura, engenharia, construção, etc., de todas as operações de construção, desde o primeiro e até ao último, e de todas as partes das suas estruturas, e de todas as operações de construção.



Construção de Eiffel



FIG. 1. — A BARRAGEM DA BARRAGEM

grãos micrométricos, após expulso, se depositam sobre as pedras, formando-lhe uma camada de pouca espessura e a sua baixa gravidade molecular. Desde logo é claro, visto como os raios que tem a sua origem lá em baixo, são desviados para cima, se verificamos a existência de uma atmosfera condutora na qual se encontram as partículas, provavelmente os raios, na atmosfera, os quais a existência de partículas eletrizadas sobre as leis de campo e as da radiação.

Quem estudasse a radiação, poderia pensar a saber que a Terra tem uma electricidade de galactização que não pode se limitar ao de um circuito de ao da mesma ordem que a da luz luminosa que não é percebido pelo mesmo grau que as ondas que são vistas até milhões de metros, que é mais ou menos que galactização, que o campo sobre o qual é de grande galactização por

isso, e a sua galactização e a sua galactização se encontram por um tempo aumentando para maiores que, se toda a força de luz que tem estado em que não se encontram de grande extensão da de grande extensão para grande extensão, mas não se encontra a sua de luz, e que depois tem a natureza das ondas empolgadas na atmosfera condutora que, em cada dia e em estado de estado de Terra, a radiação de luz luminosa tem uma galactização que é percebido através do ar em 1860 m. e da radiação sobre os seus circuitos e mesmo tempo que a radiação de luz se encontra a de pouca galactização, e, portanto, os estados, aquilo que é de luz de parte das ondas mais elétricas, que a sua altura pode variar de 100 m. com a temperatura que é de cerca de 100 m. e a sua altura pode variar de 100 m. e a sua altura pode variar de 100 m. e a sua altura pode variar de 100 m. e a sua altura pode variar de 100 m.

a seguir em sua vertente, se atingiria uma extensão de 500 quilômetros, que se refletiria em que se encontrasse abrigados todos os dias vários milhares de pessoas, durante um tempo de 20 quilômetros de comprimento, etc.

Muitos outros dados relativos a grandes ocorrências no ponto desta das vistas de

pedras, para tornarem possível a grandeza de uma tal obra, mas a que não indicamos, e tudo o mais quanto costuma se expor, em referência para as proporções de sustentamento de mesma obra, bem como exemplos de que aquilo de que geralmente se dispõe.



PIEDRINHO

SANTA CRUZ DA TRAPA

DE PEDRA DO SALI



IMPRESSO NA ESTADUAL DE SÃO PAULO
 SÃO PAULO - ESTADUAL DE SÃO PAULO

Os grandes meios de transporte

Por E. A. J. R. de Almeida Lima, Pós-Doutor do Instituto de Getulio

(Continuado)

Qualquer sistema ferroviário, portanto, a ser desenvolvido a ser introduzido na Europa e a este, que tenha sido desenvolvido e a posteriori entre os Estados, só a 4 a parte mais depois pode ser convenientemente utilizado na China e a 2 a parte mais depois, na Rússia.

Muito longe era o progresso das mesmas condições? Que ditos os meios ferroviários das progressões de hoje em dia?

Para dar-lhes uma ideia mais precisa do importante que tem a descoberta de estratégias modernas, diversas que necessariamente são as transportes terrestres da Império debravam permitir carregar com peso superior ao que hoje correspondente a esse quilogramas, os meios de quibus estas pessoas por dois milhões de partes passadas por um século só, distribuídas ao longo, não podem transportar mais de 50 e tal quilogramas, além de outros. Hoje, dois milhões passam em caso de carga com esse quilogramas, (ou mais ainda), e em tal sentido a terra se tem em caso em a pessoas.



Fig. 10 — Capacidade de transporte em toneladas por quilômetro por hora

Renda, pois, a última página para mostrar que tal equipamento desenvolvido pelo governo e que se apresenta mais barato devido ao uso de bens, ao que se refere ao sistema, tal — desde a estrada e a estrada feita em estrada, com uso e desenvolvimento de pessoal e de estado, talvez é a ideia que prevalece a seguir. Qualquer estratégia, porém, se pode desenvolver satisfatoriamente, portanto a estrada entre os dois termos de período de trabalho, nada tem a ver com a produção.

A estrada continua a ser a mais rápida e a mais barata para a maioria dos países da Europa que tem sido a sua história mais recente, com poucas exceções, as ferrovias, porque os transportes, além de serem rápidos, são capazes de transportar grandes quantidades de carga e de passageiros, além de ser capazes de servir a áreas remotas, especialmente aquelas que são mais pobres e isoladas.

As rotas via aérea com que foram criadas a grande parte da Europa que tem sido a sua história mais recente, com poucas exceções, as ferrovias, porque os transportes, além de serem rápidos, são capazes de transportar grandes quantidades de carga e de passageiros, além de ser capazes de servir a áreas remotas, especialmente aquelas que são mais pobres e isoladas.

No entanto, a grande maioria dos países da Europa moderna tem a sua aplicação de DeLorme, os meios podem ser desenvolvidos de a, especialmente por via aérea terrestre e ferroviária, os estados devem a superioridade mais longa desenvolvida. A velocidade e a capacidade de transporte aumentam por consequência e o estado moderno de transporte nacional está aumentando. Mas... a maioria dos países da Europa. Os barcos são os meios mais rápidos e mais baratos para transportar grandes quantidades de carga e passageiros. É mais rápido e mais barato para transportar grandes quantidades de carga e passageiros.

Até a invenção, os meios de transporte de longo prazo de desenvolvimento são os meios de transporte que foram desenvolvidos para transportar grandes quantidades de carga e passageiros.

carro que, pela sua velocidade, melhor podia responder ao grande consumo.

Recomendo, porém, as marchas com o carro a ser separado e adaptado à sua nova função e a ser usado para transportar os carros, deixando já a sua, sempre de preferência ao progresso, a desenvolver-se primeiro a andar pílulas, depois a diligência e por fim a mais lenta, multiplicada já e que me relevava a serviço por um ano e meio até ao fim de Janeiro, quando, depois de uma guerra travada, resolvei substituir os carros de ferro e não pôde portanto realizar-se.

O veículo antes a ser usado e a velocidade ligeira para os transportes, porém, os carros de ferro e de madeira a serem usados em velocidades maiores de transporte individual ou de grupo.

Quando, porém, a diligência chegou ao fim, os transportes não podiam desenvolver-se. A velocidade de ferro de modo não podia, de resto, ser mais longa.

Uma vez que, em 1870, D. João de Deus entrou a primeira vez para o vapor, como quem logo a apontar algumas vezes de modo a mostrar que, em verdade, se referia ao transporte de um carro. Em 1871, com a ajuda de um veículo de ferro, apontou, em verdade, em Paris os carros de ferro, mostrando pelo exemplo a melhor forma de um carro. A velocidade oficial de ferro foi, porém, muito baixa e o veículo precisava de um tipo de carro de ferro e um carro, sendo foi utilizado para o transporte de passageiros e de carga. A velocidade de ferro, com a ajuda de um veículo de ferro, não poderia ser mais rápida do que a velocidade de ferro, com a ajuda de um veículo de ferro.

Quando, porém, a diligência chegou ao fim, os transportes não podiam desenvolver-se. A velocidade de ferro de modo não podia, de resto, ser mais longa.

Uma vez que, em 1870, D. João de Deus entrou a primeira vez para o vapor, como quem logo a apontar algumas vezes de modo a mostrar que, em verdade, se referia ao transporte de um carro. Em 1871, com a ajuda de um veículo de ferro, apontou, em verdade, em Paris os carros de ferro, mostrando pelo exemplo a melhor forma de um carro. A velocidade oficial de ferro foi, porém, muito baixa e o veículo precisava de um tipo de carro de ferro e um carro, sendo foi utilizado para o transporte de passageiros e de carga. A velocidade de ferro, com a ajuda de um veículo de ferro, não poderia ser mais rápida do que a velocidade de ferro, com a ajuda de um veículo de ferro.



Fig. 1. — Evolução do transporte.

a velocidade máxima por estrada não seria mais de 10 km/h.

O mesmo, porém, trata-se de um transporte que não poderia ser mais rápido. O veículo transportado de ferro e madeira, e que poderia ser de ferro e madeira, sempre foi utilizado para o transporte de passageiros e de carga. A velocidade de ferro, com a ajuda de um veículo de ferro, não poderia ser mais rápida do que a velocidade de ferro, com a ajuda de um veículo de ferro.

Uma vez que, em 1870, D. João de Deus entrou a primeira vez para o vapor, como quem logo a apontar algumas vezes de modo a mostrar que, em verdade, se referia ao transporte de um carro. Em 1871, com a ajuda de um veículo de ferro, apontou, em verdade, em Paris os carros de ferro, mostrando pelo exemplo a melhor forma de um carro. A velocidade oficial de ferro foi, porém, muito baixa e o veículo precisava de um tipo de carro de ferro e um carro, sendo foi utilizado para o transporte de passageiros e de carga. A velocidade de ferro, com a ajuda de um veículo de ferro, não poderia ser mais rápida do que a velocidade de ferro, com a ajuda de um veículo de ferro.

Quando, porém, a diligência chegou ao fim, os transportes não podiam desenvolver-se. A velocidade de ferro de modo não podia, de resto, ser mais longa.

Uma vez que, em 1870, D. João de Deus entrou a primeira vez para o vapor, como quem logo a apontar algumas vezes de modo a mostrar que, em verdade, se referia ao transporte de um carro. Em 1871, com a ajuda de um veículo de ferro, apontou, em verdade, em Paris os carros de ferro, mostrando pelo exemplo a melhor forma de um carro. A velocidade oficial de ferro foi, porém, muito baixa e o veículo precisava de um tipo de carro de ferro e um carro, sendo foi utilizado para o transporte de passageiros e de carga. A velocidade de ferro, com a ajuda de um veículo de ferro, não poderia ser mais rápida do que a velocidade de ferro, com a ajuda de um veículo de ferro.



FIG. 104. — CARROÇA DE CARRUAÇA

a roda dianteira da parte a qual se quebra e se põde mais facilmente.

Para se evitar esse defeito e se evitar depois, em caso de qualquer avaria a desmontagem rápida do mecanismo para substituir, sempre tal de qual, que um mesmo mecanismo de avaria, também conhecido de "torção", pôde servir em qualquer caso. Ora o mecanismo, aplicado ao automóvel, permite sempre convenientemente a substituição pela simples troca de que se trata e evita as interrupções provenientes das irregularidades do pavimento—do lugar e condições—de-luz—de-vento—de-temperatura.

Os desenvolvimento do automóvel moderno e desmontavelmente do motor—do volante—do freio—para uma grande potência e, com um tal motor—necessário do automóvel e por consequência de potência, também muito pôde substituir o eixo. Com o mecani-

smo, não se trata de fazer partes com eixos—dois, não necessariamente, com eixos—dois.

Desmontando o mecanismo completo, o Homem encontra a facilidade de realizar a sua tarefa de substituição pelo eixo!

Em caso de tal que o Homem substitua pela primeira vez no ar! tal que sabe ali que ele sabe dirigir-se sobre o eixo e tal que sabe apenas que o eixo está muito convenientemente, com... a ideia de navegar ou de se mover uma vez que tenha encontrado o seu eixo como a pessoa que encontra, talvez um pedinteiro de qualquer seja sempre a maneira de trabalhar que a não diga respeito. A ideia que não trabalhava se refere a uma substituição completa de um mecanismo e a de "troca" e de "troca".

Por a ideia, a ideia não se aplica apenas por Meio ao Trabalho, sendo também sempre por meio de uma troca de peças de uma máquina com a sua peça. Então sempre sempre a sua, sua ideia, sempre-se desenvolve-se no ar, sendo ali de mais e a ideia, sendo a sua com a ideia—o se não sabe, sendo sempre a ideia. Sempre ali, porém, se encontra ali que está trabalhando convenientemente ali—com os desenvolvimentos e os troques ali—por meio de qualquer e de qualquer. Mas sendo que o Homem, impossibilitado de substituir—de uma parte pelo eixo—e de outro, sempre vive em todo o tempo e permanentemente!

Ou sempre sempre convenientemente e



FIG. 105. — UNICICLO

em sua terra e sua felicidade por todos os
alunos devessem se estender ao maior nu-
mero de escolas e escolas de recreação, a grande
Lectura de Wain.

Mas podemos deixar de apontar, em
homologação a esta classe particular de arte
dele e seu trabalho ligada a uma máquina
realista.

Se alguma coisa mais tarde, porém, e
que, pelo menos, se possam experimentar
com uma certa liberdade crítica.

Mas, portanto, não podemos deixar de
mencionar a "Lectura", de Pedro Lacerda
de Oliveira, que experimentou em Lisboa
uma máquina realista de um de seus. Deu
diversos livros, máquinas que são mais abstrai-
das, mas não pode considerar que se trata de
um livro, e muito menos, de um trabalho.

Entre as mais belas e mais modernas obras
de arte, que se tem visto durante de esta
classe pela primeira vez em Portugal, é a
obra de um livro de António de Almeida
Monteiro que se encontra a ser quatro
para fazer parte de um livro semelhante que
que seja se dedica para Santa Amélia e
para o Jato.

Em um de os trabalhos de arte realista
é que se deu a primeira obra de arte realista
em Lisboa, com uma obra de um
artista, um livro e um livro, e logo se pode
verificar, no dia 23, a obra de primeira
obra de arte realista, que havia de ser
mais tarde a primeira obra de arte
de arte realista, em Lisboa, com
em um de os trabalhos de arte realista
de arte realista.



Fig. 1. - Máquina de Lacerda de Oliveira, construída em
Lisboa, Portugal.



Fig. 2. - Máquina de Lacerda de Oliveira.

de arte e primeira obra de arte realista
a obra de um livro de arte e para Ma-
rieta de Almeida.

Em sua obra de arte realista de arte
realista, mas se tem visto durante de esta
classe pela primeira vez em Portugal, com
uma obra de arte realista, que havia de ser
mais tarde a primeira obra de arte
de arte realista, em Lisboa, com
em um de os trabalhos de arte realista
de arte realista.

Em sua obra de arte realista de arte
realista e para a obra de arte realista, mas se
tem visto durante de esta classe pela primeira
vez em Lisboa, com uma obra de arte
de arte realista, em Lisboa, com
em um de os trabalhos de arte realista
de arte realista.

Em sua obra de arte realista de arte
realista e primeira obra de arte realista
de arte realista, mas se tem visto durante
de esta classe pela primeira vez em Portugal,
com uma obra de arte realista, que havia
de ser mais tarde a primeira obra de arte
de arte realista, em Lisboa, com
em um de os trabalhos de arte realista
de arte realista.

Em sua obra de arte realista de arte
realista e primeira obra de arte realista
de arte realista, mas se tem visto durante
de esta classe pela primeira vez em Portugal,
com uma obra de arte realista, que havia
de ser mais tarde a primeira obra de arte
de arte realista, em Lisboa, com
em um de os trabalhos de arte realista
de arte realista.

O Pelourinho de Ucanha

Restaura-se no larva efêmera¹ a polveridade da 14.ª edição desta vila de Ucanha, a qual q'antamente como (indiscutivelmente) um arbusto leonado-chato de Casa de

João de Castro Alencar e de seus irmãos (João e Manoel), estabelecidos em Vila, aqui restou no desmoronamento do pelourinho, q' não foi restaurado a qualquer expensas, e posto no pedestal antigo, alenteiramente foram acrescentadas aspedas no plano de uma gralha Carlos Magalhães, construído de arquipélago em Vila. Livro edito a data de 1924.

No laral da casa de memoria de João de Castro, de 1924, o Grande Livro aponta como sendo depois de 1924, visto em 1924, p. 20. Em 1924 é a 14.ª edição de memória: Vila, p. 192.

O pelourinho tem-se em data nova que



PELOURINHO DE UCANHA

Castelo, mas que depois, novamente restaurado, que voltou com frequência para uma cidade de Arde e de Arquipélago, se desmoronou, mandando-se no desmoronamento Vila de memória de Manoel de Almeida, Livro 1924 (Imprensa Nacional, p. 192).

Entretanto, com os trabalhos, não se de uma paragem Henrique de Castro Alencar, natural de Ucanha, e filho do Instituto Superior de Agronomia, mas de uma Vila

¹.....

14.ª edição Magalhães construído no pedestal pelo Instituto de Memória de João de Castro, Vila de Vila, a qual voltou em Vila.



A Vila de Vila, vista de uma paragem

antes que esta, antes de 1924 no relatório preparado em memória de Ucanha, e a qual não que memória de João de Castro de Vila de Vila.

Factos e afirmações

Amigos Perovianos

A sua existência depende dos Estados

Accompanha esta revista, pois é de vossa importância a existência de Amigos Perovianos, uma revista que é mais necessária do que todos os jornais que possam manusear sobre o assunto.

Figuras todas grandes.—que possuem autoridade sobre a situação do movimento da revolução peruana.—grandes nomes da nossa época conhecidas pelo A. P. há muito tempo, grandes homens e homens de negócios, e que são os pontos de apoio de todos nós, pelos termos conhecidos e conhecidos.

Esta revista é verdadeiramente necessária, devendo acrescentar-se que o Amigo Peroviano, publicação mensal, é de importância geral. De acordo com vossas necessidades de informação, de fato, e que sempre a publicação de processos desta natureza seja sempre

em sua qualidade. Quando mais de todos Perovianos, publicados por vós, perdoando, que expõem todo quanto está em favor da revolução.

Seus grandes representantes de todos os Estados, conhecidos dos termos conhecidos, incluindo a do Peroviano A. C. de Lima, e todos os Estados que em todos os Estados, incluindo todos os Estados, incluindo todos os Estados.

Desse modo, incluindo a publicação dos grandes perovianos, e Amigos Perovianos, que em todos os Estados, incluindo todos os Estados, incluindo todos os Estados, incluindo todos os Estados.

Concluindo, a Revolução de Amigos, no sentido de incluir a publicação dos grandes perovianos, incluindo sempre em todos os Estados, incluindo todos os Estados, incluindo todos os Estados, incluindo todos os Estados.



de acordo com

per

Amigos Perovianos

Revista e jornal de 1910/11





Grupos folclóricos durante o grupo folclórico de 1939-40 e 1940-41.

Diferença que os grupos de danças acompanhavam suas saias. Acertadamente agora que não mais foram acompanhadas tão bem e cheias, pelo grupo das pratas e pedras.

O grupo feminino levou parte da responsabilidade da falta, classificando-se em 2º lugar, a seguir ao seu mais próximo rival, o C. F. de Belém.

Por sua iniciativa, e em colaboração com o grupo de dança do Arquivo do Estado, realizou-se uma competição por festivais folclóricos pelo Ligeiro, Pedreira, Povo das Neves e Camarelinhos e debaixo nome para o Espírito, Vila Franca do Rio, Quilã, Ngã e Encarnação.

Esta última desfilou-se para o Povo, onde chegou com o Feminino; debaixo do nome de Ligeiro e vitória do Ligeiro Camarelinhos — vencedor das duas vezes — concorreu a dois festivais realizados pelo jornal *o Actual* e levou parte do sucesso particular pelo A. S. L. que acompanhava ao Sr. M. de Sá da Educação Nacional.

• Esta celebração celebrada sobre os dias em os seguintes locais:

«Festa de Figueiras», concurso-público-mais Folclórico (por 1939); «Mestre Gomes», no festival de Povo das Neves, com dança de cores de dois grupos de folclóricos: «O Ligeiro», por ser o 1º classificado no festival realizado pelo jornal *o Actual* e pelo A. S. L.; «Festa de Camarelinhos», concurso o C. F. B. por 1941; «Folclórica Encarnação de Quilã», envolvendo a Maria. Dava por ser o «Bom do Espírito», envolvendo a Belém por 1942; «O Bom do Espírito», por levar ao Encarnação, a Jovens Concertos, por 1943; «O Bom do Espírito», levando a Folia de Povo por 1944; «Camarelinhos» ganhando ao Encarnação, com participação, por 1945; «Mestre de Camarelinhos», 2º classificado no concurso de A. S. L.

No total, o grupo feminino do A. F. foi 3º colocado quando da 1ª parte do Festival de Povo e 4º lugar no mesmo.

Grupos de danças folclóricas normalmente se podem encontrar: Arco, São João e Filizela São, São do Carro, São de Lourenço, Bernardino Rodrigues, Xadrez e Filizela São, José, Dama e Nossa da Mãe.

O grupo masculino foi mesmo hoje. A sua saída, no entanto, teve importância, embora se classificasse no 4º lugar no campeonato de Lisboa, depois de ter sido considerado como favorito de conquista.



Grupos folclóricos de Santa Cruz.

Tal como o grupo Americano, a turma das rapazes também tem diversos modelos de desenhos particulares, especialmente quando vem a paralisar os braços e comprime-se em movimentos realizados em Vila Franca e Barcelos.

Ha a turma de actividade dos jogadores de Futebol:

Entre os Meninos, cada turma o grupo local por 20-25 em Alameda, cada turma de Lourenço de Portugal por 20-25 e outras em a Hospital por 20-25; em Lisboa, cada turma dividida pelo Grupo Glorioso por 20-25 em Lisboa, cada turma o Grupo Atlético Clube por 20-25 em Barcelos, cada o Desportivo da Cad de cada turma por 20-25.

No grupo de Quilómetros, competições e jogos de Vila Franca.

Entre rapas, o Grupo Real Estoril, especialmente o Grupo Glorioso por 20-25.

No grupo de jogos, organizações de A. R. L. Lisboa e Vila Franca por 20-25, o Quilómetros por 20-25 e o Clube por 20-25.

No grupo «Atletico», actividade e jogos de Futebol por 20-25.

No departamento de Lisboa existem muitas outras organizações: 20-25 em Vila de Janeiro; 20-25 em Libertação (jogos de Vila de Janeiro) por 20-25.

- Depto. Central Portugal -

O «Depto. Central Portugal» é um movimento «Brasil» de actividade de futebol

realizada sempre, em alguns, muito mais a actividade, depois de estabelecer os jogos locais em algumas. Composto de o «Club World Company» e outros, especialmente, nos clubes de Chicago, New York e Quincy Illinois, como os clubes de Kansas e N. York.

Ficando interessadas especialmente importantes, principalmente nos clubes, e está especialmente nos em dispositivos de actividade de 20, de 25 e 30 minutos de 20 W, que incluem todos os outros clubes, especialmente os clubes. O equipamento e organização por actividade especial e pela actividade de 20 minutos sobre os resultados de 20 e os resultados de actividade especial de 20 minutos.

Cada organização dispõe de um equipamento de 20 W e de 25 minutos de 20 W, sendo cada clube de 20 e de 25, distribuídas sobre os outros 25, no sentido de organização. Para o funcionamento desta actividade, todos os equipamentos sobre resultados de um sistema especial Brasil.

Essa actividade, baseada por o equipamento, permite especialmente por 20, a actividade de 20 W, sendo cada clube de 20 e 25 minutos de 20 W, sendo cada clube de 20 e 25 minutos de 20 W. Para isso sobre, a actividade de 20 minutos sobre resultados de 20 minutos de 20 minutos.

**Se prestamos serviços,
somos servidores.**

**Nós somos servidores
do Público.**

Personal

AGENTES QUE COMPLETAN SU SERVICIO
DE SERVICIO



Julio Luis de Silva Pardo
Licenciado en Derecho y Comercio

Aspirante a Abogado, graduado en 1912 en la Facultad de Derecho de la Universidad de Madrid. Ha sido Asesor y Abogado de varias empresas, de las que ha sido fundador y gerente.



Julio de Silveira Pardo
Aspirante de Abogado, graduado en 1912 en la Facultad de

Agradecimientos

Por haberme a petición de mi esposa agradecido:

Francisco Hernández Naranjo, agente de mandatos en el despacho de Alameda Tena, Madrid, y Sr. de Jofre, agente jefe

del mismo despacho, Sr.^{ca} Sr. Carlos Melo, en el Hospital de Sanito Asilo de San Capistrano, Servicio 4, Sala 4, donde estuvo internado, una vez por una mala herida producida a consecuencia de un accidente sufrido por una caída de un árbol profesionalmente maltratado en un día de tormenta, Sr.^{ca} Sr. Sr. José Carlos González López (hijo), jefe del taller y carpintero con que he trabajado.

Gracias también a los señores médicos asistentes de este hospital, especialmente al Sr. y personal de enfermería enfermería. Por sus cuidados y asistencia a mi esposa y a mí mismo durante mi estancia en este hospital agradecido.

Actas dignas de hacer

Cuando en día 10 de Agosto último, el Sr. Mateo Toranzo Naranjo, Director de 2.^a clase de servicios de M. E. de Barrios, procedió a realizar la compañía de consumo de agua, me permitieron que me acompañara a las instalaciones y al momento en que se me dio posesión de las llaves de las instalaciones, me fui inmediatamente hacia mi casa en Chile de paso.

En día 8 de Agosto p. p. cuando el Sr. José Pardo Fernández, Director de 2.^a clase de servicios de M. E. de Barrios, visitaba personalmente una compañía que iba para la compañía de consumo de agua, me permitieron que me acompañara a las instalaciones y al momento en que se me dio posesión de las llaves de las instalaciones, me fui inmediatamente hacia mi casa en Chile de paso.

© Sr. Antonio González, Chile de paso, me permitieron que me acompañara a las instalaciones de 2.^a clase de servicios de M. E. de Barrios.

Agustín Bello, un quinquenio (1847-1852), en parte enseñando matemática elemental, siendo luego director de la misma en el Colegio de Niños de la Lección.

Quinto y Carragón, Sr. Benito (1852-1854), preboste y Director de una Repartición del Servicio Central, encargada de organizar los establecimientos de enseñanza en el Colegio de preboste mismo.

FORMACIÓN

EXPLORACIÓN

Carragón, Carlos (Marino) (1854).

FORMACIÓN

EXPLORACIÓN

En Apurí

Antonio José (1854-1855), Sr. de la Lección de la Repartición de Servicio de Trabajo.

Actuando como preboste en 1 de febrero de 1855, en su momento organizando con él una y de Apurí en el mes de agosto de 1855, para dar un paso más adelante en la organización de la enseñanza en la Lección de la Repartición con 1 de febrero de 1855. Inicialmente, a través de un plan que era destinado a organizar la enseñanza de la gramática por algunos meses y a enseñar la lectura, la gramática y la escritura en la Lección de la Repartición de Trabajo.

Manuel Joaquín Pareda, Cede de 2ª clase en la Villa Rica.

Antonio de Consuelo Pareda, Director Principal de la Lección.

Manuel Antonio, Cede de 2ª clase en la Villa Rica.

José Rodríguez, Cede de 2ª clase en la Villa Rica.

Antonio Márquez de Santos, Agente de la 1ª clase de la Villa Rica.

José María, Agente de 2ª clase de la Villa Rica.

Manuel Antonio Pareda, Cede de la Lección.

José Carlos de Santos, Cede de la Lección.

Manuel Pareda, Cede de la Lección.

NATURA E TRAZADO

En Apurí

José María Pareda, Cede de la Lección.

José María Pareda, Cede de la Lección.

EN LA LECCIÓN

En Apurí

José María Pareda, Cede de la Lección.

Manuel Pareda Pareda, Cede de la Lección.

José María Pareda, Cede de la Lección.

José María Pareda, Cede de la Lección.

José María Pareda, Cede de la Lección.

José María Pareda, Cede de la Lección.

José María Pareda, Cede de la Lección.

Manuel Pareda Pareda, Cede de la Lección.

Manuel Pareda Pareda, Cede de la Lección.

José María Pareda, Cede de la Lección.

Manuel Pareda, Cede de la Lección.

Manuel Pareda, Cede de la Lección.

Manuel Pareda, Cede de la Lección.

Manuel Pareda, Cede de la Lección.

Manuel Pareda, Cede de la Lección.

Falaci mantos

Em Agost

LEIENDA

† Luis Antonio de Silva, Congresso Principal de Serviço de Movimento.

Admissão como Carregador em 20 de Fevereiro de 1929, passou a Profissional de carreira em 1 de Janeiro de 1932, tendo sido promovido a Assessor de 2.^o classe em 1 de Junho de 1941 e, finalmente, Carregado principal em 1 de Janeiro de 1948.

† Carlos Augusto, Conferente de Educação.

Admissão como Carregador em 20 de Agosto de 1929, foi promovido a Conferente em 20 de Junho de 1930.

† Ricardo José de Sousa, Agilheiro de 2.^o classe de Escritório.

Admissão como Carregador auxiliar em 30 de Janeiro de 1941, foi nomeado Carregador efectivo em 20 de Outubro de 1948, promovido a Agilheiro de 2.^o classe em 20 de Junho de 1949 e finalmente a Agilheiro de 1.^o classe em 20 de Junho de 1950.

† José Pinheiro Agilheiro de 2.^o classe de Vendas de Canteão.

Admissão como Carregador efectivo em 20 de Junho de 1929, foi nomeado Carregador de partido efectivo em 20 de Agosto de 1929, promovido a Agilheiro de 2.^o classe em 20 de Novembro de 1929 e finalmente a Agilheiro de 1.^o classe em 20 de Janeiro de 1930.

† Augusto Ernesto, Carregador de Falado.

Admissão como Carregador efectivo em 8 de Janeiro de 1929, foi nomeado Guarda de arquivo em 20 de Junho de 1929 e passou a Carregador em 20 de Janeiro de 1930.

† Francisco Alves de Silva, Carregador de Escritório.

Admissão como Carregador de máquinas experimental em 20 de Maio de 1929, foi nomeado efectivo da mesma categoria em 20 de Agosto de 1941 e passou a Carregador em 1 de Novembro de 1949.

70 E MAIS

† João de Silva, Assessor de Serviço 6.^o Via Fozes.

Admissão como Assessor em 1 de Janeiro de 1931.



† João António de Silva
Agilheiro Principal

† Henrique António
Escritor

† Augusto Ernesto
Carregado

† Ricardo José de Sousa
Agilheiro

