



Acredite ou não, mas o Titanic 2 está na fase final da sua construção. Estamos a falar de um navio real que está a ser construído como uma réplica quase exata do navio original, aquele que se afundou em 1912, pondo termo à vida de mais de 1.500 pessoas no Atlântico Norte. Enquanto o projeto teve início em 2012, mas a construção do navio só teve início em 2014, existiram vários altos e baixos, as últimas notícias da Blue Star Line (empresa australiana que detém o nome de uma empresa de navios agora extinta da Inglaterra) é que o navio está pronto para navegar em 2022.

Mas se você está a pensar: “Isto parece ser uma ideia horrível”, você certamente não está sozinho.

O Titanic 2 trará história com a sua viagem inaugural definitiva em 2022

01.

Guerra Civil Portuguesa

Contaremos aqui como foi a Guerra Civil Portuguesa, também conhecida como a Guerra Liberal Portuguesa, Guerra Miguelista ou Guerra dos Dois Irmãos que durou de 1828 a 1834

O Monstro do Mar Cáspio

O Avião que assustou os Estados Unidos e todo o Ocidente durante a Guerra Fria.

Qual é a definição de História?

Descubra já qual é a definição de História e como é feita a sua divisão.

Guerra Civil Portuguesa

A Guerra Civil Portuguesa, também conhecida como Guerra Liberal Portuguesa, Guerra Miguelista ou Guerra dos Dois Irmãos, foi a guerra civil que foi travada em Portugal entre os liberais constitucionalistas e os absolutistas sobre a sucessão real, que durou de 1828 a 1834. Tudo começou, após a revolta de 1820, que implantou o liberalismo em Portugal, o país conheceu um longo período de instabilidade política, ditado pela oposição entre as facções liberais e as absolutistas e conservadoras. A monarquia constitucional teve dificuldades em se implantar, em parte devido às mentalidades enraizadas, que se opunham vivamente às mudanças jurídicas necessárias à instituição de uma nova ordem social, política e económica. Apesar de se verificarem mudanças nas posições sociais, a mentalidade continuava presa aos antigos moldes.



Carta Constitucional portuguesa de 1826

Em causa estava o respeito pelas regras de sucessão ao trono português face à decisão tomada pelas Cortes de 1828, que aclamaram D. Miguel I como rei de Portugal. As partes envolvidas foram o partido constitucionalista progressista liderado pela rainha D. Maria II de Portugal com o apoio de seu pai, D. Pedro IV, e o partido absolutista de D. Miguel e ainda o Reino Unido, a França, a Espanha e a Igreja Católica.

A nova constituição

Na Carta Constitucional portuguesa de 1826, D. Pedro tentou reconciliar absolutistas e liberais, permitindo que ambas as facções obtivessem postos no governo. Diferente da Constituição de 1822, este novo documento estabelecia quatro poderes governativos. O poder legislativo foi dividido em duas câmaras: uma câmara alta, a Câmara dos Pares, com membros escolhidos pelo rei entre as classes nobres ou clericais, e uma câmara baixa, a Câmara dos Deputados, composta por deputados eleitos por voto indireto em assembleias locais, para um mandato de 4 anos. As Assembleias locais eram eleitas por sufrágio limitado aos homens. O poder judicial era exercido pelos tribunais e o poder executivo por ministros do governo. O rei teria um poder moderador, com direito de veto sobre qualquer lei.

Foi derrubada estátua na Virginia símbolo do passado escravagista dos EUA

O líder principal dos confederados Robert Lee lutou com os Estados do Sul contra os do Norte, que tinham abolido a escravatura. Ao fim várias décadas as tensões centralizadas no passado escravagista dos EUA, monumento mais importante apontado como um símbolo racista no país foi derrubado no dia 8 de setembro de 2021, ao fim de 130 anos. Esta estava sobre um pedestal com 12 metros de altura, a estátua de 12 toneladas. E era da altura de um edifício de 6 andares.



Publicidade

Este espaço pode ser seu.

Um evento que juntou centenas de pessoas à distância para assistir a este acontecimento. Esta foi a última estatua das várias derrubadas por todo país devido há pressão popular.

Qual é a definição de História ?

A História é a ciência que estuda o passado humano, buscando entender as suas realizações económicas, sociais, políticas e culturais. A sua importância mais evidente está em descobrir no passado esclarecimentos para o mundo atual, especialmente para as grandes questões do presente. Como disse Oliveira França, “a história lida com os defuntos não é para conhecer a morte, o passado, mas para conhecer a vida.”



Para estudar o passado, os historiadores dividem a história por necessidade didática, visando a comparar os períodos, acontecimentos, entre outros critérios, para assim desenvolver uma análise. Como o fluxo histórico é contínuo, sem interrupções, uma divisão consensual, padronizada, é muito difícil, resultando assim em divergências. Utiliza-se tradicionalmente a seguinte divisão por períodos:

- Idade Antiga: do surgimento da escrita, aproximadamente em 4000 a.C, até a queda do Império Romano, em 476 d.C.
- Idade Média: de 476 até a queda de Constantinopla, em 1453.
- Idade Moderna: de 1453 até o início da Revolução Francesa, em 1789.

- Idade Contemporânea: de 1789 até os nossos dias.

Quanto à cronologia, utiliza-se o calendário cristão, vitorioso no Ocidente desde o final da Idade Média, constituindo, entre nós, a mais tradicional divisão do tempo. O nosso calendário considera o nascimento de Jesus Cristo como o marco inicial do ano 1; os anos seguintes possuem contagem progressiva, e os anos anteriores a Cristo possuem contagem decrescente e são obrigatoriamente seguidos pela sigla a.C , que significa antes de Cristo .

A história dos abrigos Anderson?

Mesmo antes do eclodir da 2ª Guerra Mundial em 1939, o governo britânico percebera que a sua nação estava vulnerável a ataques aéreos. Então a partir de fevereiro de 1939, o governo dou cerca de um milhão e meio destes refúgios para todos os lares cujos ganhos não fossem superiores a 250 libras ao ano (equivalente a 320€ hoje). O abrigo Anderson foi concebido para proteger dos bombardeamentos até seis pessoas e era feito de chapas de aço corrugado. Primeiro, era feita a um metro de profundidade e depois as seis "paredes" de aço eram colocadas nos seus lugares e aparafusadas. No fim, o telhado desta moradia era coberta com uma espessa camada de terra, que poderiam ser decorados com flores ou hortaliças. Um resultado bastante atrativo e um espetáculo que se converteu no tema dos concursos dos melhores abrigos plantadas no bairro.

Estes refúgios antiaéreos protegeram milhões na II Guerra Mundial

Devido à ondulação das chapas, estes abrigos resistiam surpreendentemente bem a explosões de bombas nas vizinhanças. A força explosiva de uma bomba facilmente deformaria chapas lisas, mas a estrutura curva do aço corrugado absorvia esta energia sem sofrer grandes danos. Para evitar o enferrujamento, as chapas laterais eram revestidas com zinco, num processo a que chamamos de galvanização. O zinco reage mais prontamente com o oxigénio, logo enferruja em vez do ferro e as paredes do abrigo mantêm-se intactas.



Construção de um abrigo Anderson algures no Reino Unido

Ao final da guerra, as autoridades começaram a árdua tarefa de recuperar o ferro, mas muitas famílias desejavam manter a sua moradia, talvez como prêmio ao valor de proteção outorgado a sua família.



Siga-nos no Instagram

As maiores curiosidades do mundo, todas as dúvidas que você teve um dia finalmente solucionadas

@portalactivare

A História e a Lenda do Basto

A estátua representa um Guerreiro Lusitano que é uma das várias estátuas jacentes que apareceram na Galiza e que eram colocadas sobre as sepulturas de alguns desses guerreiros heróis e endeusados. Estes monumentos datam da época anterior à vinda dos romanos presumivelmente do Séc. I a.c. A estátua talhada em granito de arte rude e de forte compleição física, á semelhança de todas as outras, veste uma túnica ou sagun, cingida por um cinturão de onde pendem embainhados o punhal e a espada. O pequeno escudo é redondo, centrado no abdómen.

A estátua do Basto não se encontra hoje como primitivamente. Foi modificada em 1612 e posteriormente em 1892. Acrescentaram-lhe uma cabeça com barretina e fartos bigodes (era uma estátua acéfala como a maioria das existentes), calçaram-na com meias e botas, pintaram-na, no peito e no escudo gravaram-lhe uma legenda:

“PONTE DE S. MIGUEL DE REFOYOS 1612”.

Atualmente “O Basto” perdeu muito da sua simbologia primitiva, personificando a raça das gentes da região, a sua alma e as suas tradições. É nele que os Cabeceirenses reveem a sua coragem e a sua honradez.

A Lenda do Basto

O Império Visigodo não resistiu aos ataques dos Mouros comandados por Tarik. Espalhando o terror, este avançaram “ávidos de gloria”, através da Galiza. Os ecos dos seus ataques chegaram ao Mosteiro de S. Miguel de Refojos. Prepararam-se para a defesa com uma centúria de servos e homens de armas, comandados por D.Gelmiro, o venerado abade do Mosteiro. Hermígio Romarigues, parente do fundador do Mosteiro, era o guerreiro-monge que mais se destacava pelo seu porte avantajado de grandes e possantes membros e com o rosto retalhado por mil golpes das escaramuças passadas. Postado junto à ponte que dava acesso ao Mosteiro, ao aproximar das tropas de Tarik estendeu a mão possante, assegurando:

” Até ali, por S. Miguel, até ali, basto eu!”

E bastou! Três vezes arremeteram os mouros contra as débeis defesas do Mosteiro. Mas por três vezes foram repelidos com Mafu com ajuda da espada de Hermígio Romarigues. A ponte sobre a ribeira ficou atulhada de corpos e os chefes infiéis tiveram de tratar com D. Gelmiro de igual para igual, gorando-se, deste modo, a suposta intenção de arrasarem o Mosteiro e decapitarem os monges.



Posteriormente o monge-guerreiro ter-se-á integrado no reduto cristão situado nas Astúrias, de onde irradiava já a Reconquista a partir de Covadonga, sob o comando de Pelágio.

Hermígio Romarigues “O Basto” foi imortalizado através da estátua que erigiram em sua homenagem, como reconhecimento pelos serviços prestados a El-Rei Pelágio.

TiPARTE
TIPOGRAFIA - PUBLICIDADE

253 666 400
969 267 238
tiparte@gmail.com

Rua Adelina Amaro da Costa
n.º 82 - REFOJOS
4860-360 Cabeceiras de Basto

Terraformação, será uma ideia viável?

Terraformação é o processo que transforma planetas mortos e inóspitos como Marte em lugares em que, as plantas, os animais e os humanos podem viver e respirar livremente. No final de um projeto de Terraformação, os humanos conseguiriam viver sem nenhum auxílio num mundo alienígena como se fosse na superfície da Terra.

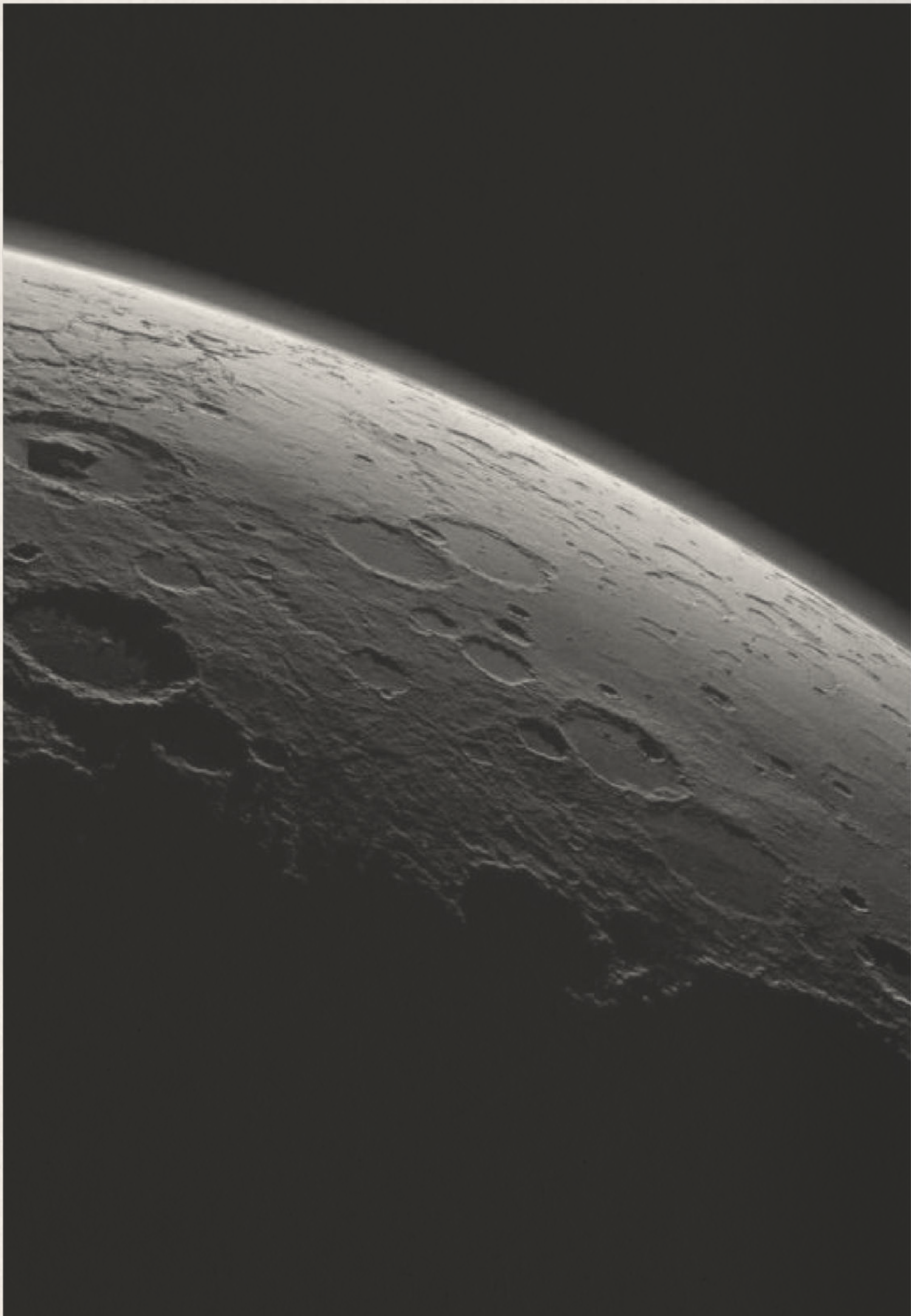
Naturalmente, esta tarefa é hercúlea. As nossas próprias alterações da Terra, apesar de possivelmente desastrosas, não são nada em comparação aos incríveis esforços necessários para refazer todo um planeta à imagem da Terra. Sem duvida, seria o maior e mais custoso empreendimento da história humana. Porém, acredite: é possível. Algumas pessoas ou entidades contestarão, outras não.

O Processo

Os planetas são muito grandes, para alterá-los é preciso um enorme esforço, mas os processos envolvidos são bem simples. Muitas técnicas surgiram na ciência e na química básica do século XIX. Cada planeta apresenta as suas próprias dificuldades, mas é possível reduzir todos os esforços da terraformação em cinco prioridades: temperatura global, pressão atmosférica,

composição atmosférica, água e biosfera. Existem inúmeras formas de abordar cada prioridade e elas inevitavelmente se sobreporão. O aumento do dióxido de carbono da atmosfera do planeta o aquecerá, mas a conversão dele em oxigénio respirável o resfriará novamente,

e assim por diante. Equilibrar estes diferentes objetivos, avançando numa direção que a cada meta simultaneamente sem prejudicar nenhuma prioridade às custas das outras, será o verdadeiro desafio da terraformação.



— *Big* —
SALE

Siga-nos no Instagram

As maiores curiosidades do mundo, todas as dúvidas que você teve um dia finalmente solucionadas

@portalactivare

Tempo necessário para a Terraformação

Terraformar um planeta é um processo muito demorado, que poderia demorar décadas ou muito provavelmente séculos. Os planetas são corpos muito grandes e o esforço para alterá-los significativamente seria enorme. Certamente, a terraformação é um investimento a longo prazo. Mesmo assim, isto não impede a ideia de terraformação, nem fazem dela um processo impraticável. Várias empresas espaciais já têm os seus projetos para colonizar e terraformar, vários planetas, o mais famoso é Marte, o planeta vermelho.



Marte, o planeta vermelho principal candidato ao processo de Terraformação

Qualquer discussão sobre os planetas mais adequados para terraformação começam todos com Marte. Apesar de ser significativamente menor que a Terra e não ter a proteção contra a radiação solar devido á falta de uma forte magnetosfera (campo magnético que faz com que as bússolas funcionem na Terra), Marte continua a ser o melhor candidato para um processo de Terraformação. Com água na superfície, uma atmosfera preexistente (embora perigosamente rarefeita),

a mesma quantidade de terra seca da Terra, dois satélites naturais (Phobos e Deimos) utilizáveis e uma orbita próxima da nossa, Marte parece ideal para a execução da Terraformação. De facto, muitos astrofísicos e geólogos sugeriram que Marte deve ter sido muito parecido com a Terra no passado, mesmo sem os nossos esforços. Entretanto perdeu a sua atmosfera quase por completo, devido a um evento ainda incerto.



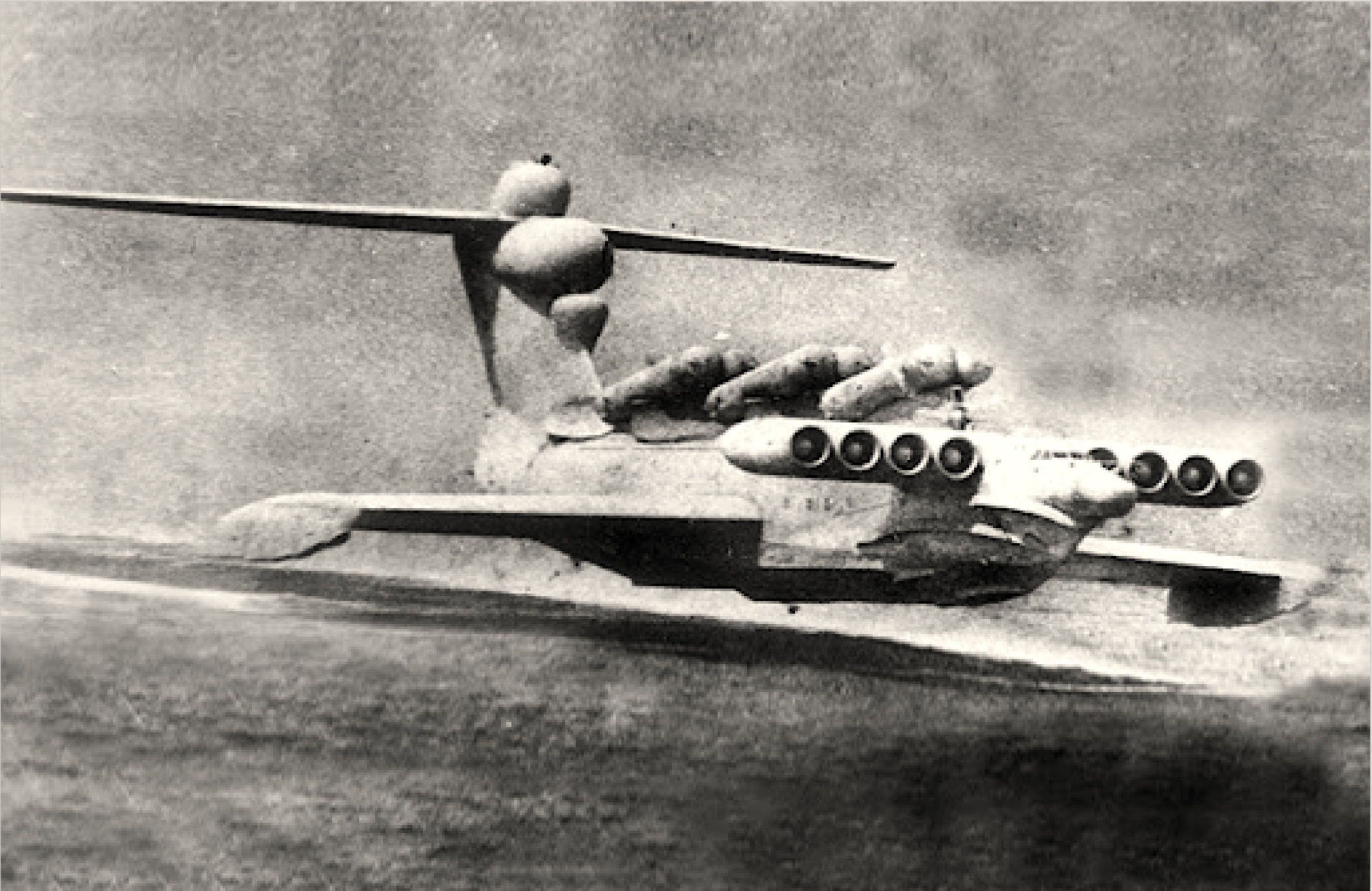
Vénus, devido as altas temperaturas, poderá ser inviável para o processo de Terraformação.

Além de Marte , as coisas ficam um pouco mais difíceis. Vénus é o planeta mais próximo da Terra e tem praticamente o mesmo tamanho (e, portanto, uma gravidade muito semelhante), mas a superfície é uma paisagem infernal e aterrorizante, com um ar mais denso que a água do mar e temperaturas altas o bastante para derreter chumbo. O que poderá tornar quase impossível o processo de Terraformação. Mercúrio, outro planeta rochoso do nosso sistema solar, está perto demais do sol para que a terraformação seja possível. Nas Luas de Saturno e Jupiter existem algumas opções de colonização, mas o tamanho reduzido e o grande distanciamento do sol representam ainda vários desafios.

Além disto, a rápida descoberta de centenas de exoplanetas (planetas que orbitam outras estrelas além do nosso sol) nos últimos anos certamente abrirão inúmeras novas possibilidades de colonização e terraformação, sendo assim aparecerão imensas possibilidades de colonização e terraformação, assim que tivermos superado os desafios das viagens interestelares. Um problema que já vem sendo estudado há vários anos, por diversos países e empresas privadas.

O Monstro do Mar Cáspio

O Avião que assustou os Estados Unidos e todo o Ocidente durante a Guerra Fria.



Construído para proteger o território marítimo da União Soviética durante a Guerra Fria, este ekranoplano (uma mistura de avião e barco) russo de 92 metros de comprimento, foi detetado pela CIA, um órgão de inteligência dos EUA , que o apelidou de "Caspian Sea Monster", ou “Monstro do Mar Cáspio”, em tradução literal. Este deixou o Ocidente perplexo com a sua forma estranha o seu tamanho

intimidador, já que não parecia muito adequado ao voo tradicional do mar para o ar. A verdadeira função deste "monstro marinho" era voar muito perto da água ou do chão, produzindo uma almofada de ar conhecido por Efeito Solo. Assim permitindo o veiculo voar suficientemente baixo para não ser detetado pelos radares inimigos transportando centenas de soldados e veículos armados via marítima.

Este avião também podia atacar alvos inimigos, voando a uma velocidade máxima de 500 quilómetros por hora e uma distância de até 4 metros acima do nível do mar. Desta forma, conseguia lançar os seus mísseis supersônicos bem perto do alvo desejado, com enorme precisão. O último modelo do Monstro do Mar Cáspio despenhou-se em 1980 devido a uma falha do piloto. Durante a década de 1980 e 1990 existiram planos para construir cem aviões semelhantes, mas o fim da Guerra Fria e a dissolução da União Soviética em 1991 terminou com esta proposta.



Alojamento Web a partir de ...

3,00€ /MÊS

Disponível em : inovehost.pt

SALE

Sabia que pode pedir uma indemnização, por mau estado da estrada?

Em Portugal são, infelizmente, vários os exemplos de estradas em mau estado. A segurança rodoviária parece que nem sempre é prioridade e tal cenário pode levar a acidentes que podem custar vidas

Conheça quais os procedimentos. De acordo com informações da agência LUSA, após declarações da DECO, “Acidentes por buracos na estrada ou outras situações de má conservação do piso, que podem ser imputadas às autarquias ou outras entidades”. Segundo Ana Ferreira, jurista da associação de defesa do consumidor, a DECO.

“Aquilo que os consumidores devem fazer quando confrontados com uma situação destas é chamar a autoridade policial ao local para que possa ser feito um auto daquela situação. O auto vai ser fundamental para que o consumidor depois possa apresentar reclamação junto da autarquia ou da entidade que tiver a competência para a manutenção daquela estrada, provando que esteve naquele local, que ocorreu aquele sinistro, a data e os motivos que estiveram na origem daquele sinistro”

Segundo a jurista, muitas vezes acontece que o condutor continua a sua viagem e só depois apresenta uma reclamação, mas, sem o auto da polícia, “a primeira resposta que o consumidor poderá ter é de que não existem provas de que esteve naquele local, que o sinistro ocorreu e que os danos reclamados tiveram origem no que descreve”. Isto leva a que “só nas situações em que se consegue comprovar que houve a falta de diligência, uma responsabilidade por parte da entidade, é que o consumidor tem direito a ser indemnizado pelos danos que sofreu”. Se for o caso de uma estrada com buracos que causam danos aos veículos, e que até já foi alvo reclamações, perante as quais as entidades já deveriam ter adotado diligências e não o fizeram, as hipóteses aumentam de ser indemnizado.

O BOLO MAIS SIMPLES
E BARATO DO MUNDO!

SALE

INGREDIENTES:

- 1 lata ou 395 gramas de leite condensado
- 3 colheres de sopa de chocolate em pó
- 1 colher de sopa de manteiga
- 1 pacote de chocolate granulado

Modo de Preparação:

1º Numa panela funda, misture o leite condensado, chocolate em pó e manteiga.

2º Agite para dissolver o chocolate em pó.

3º Coloque sobre fogo baixo e mexa constantemente de 10 a 12 minutos.

4º Deixe ficar frio.

5º Misture as mãos com manteiga e faça bolinhas pequenas, com cerca de 2 centímetros de diâmetro.

6º Envolve as bolinhas com o chocolate granulado.

7º Deguste com prazer.

O processo pode ser demorado e quase sempre tem de ser o consumidor a reparar o veículo.“

Nesta situação deve guardar todos os elementos comprovativos: deve colocar o veículo numa oficina que faça um orçamento onde descreva como é que o veículo se encontrava, o que é necessário para reparar e uma fatura o mais discriminada possível, com o valor total, que vai ser no fundo a indemnização que o consumidor vai pedir e precisa de prova”

Toda a informação possível (incluindo fotos à estrada e aos estragos do veículos que podem ser tiradas no local usando o smartphone), para anexar ao processo, é fundamental no caso de um acidente ter ocorrido devido ao estado da via de circulação estar em mau estado. Ana Ferreira aconselha que seja feito um dossiê completo com dados que podem facilitar a análise do processo, contendo o auto da polícia, relatórios de peritos de oficinas e até fotos da viatura e da situação ocorrida.

A era de ouro da aviação comercial

A Aviação nos anos 50 e 60 era um charme! Voar num avião na década de 1950 e 1960 era como viajar num cruzeiro de luxo nos dias atuais.



Imagens promocionais da companhia aérea americana Pan American World Airways (Pan Am) nos anos 50 e 60.

Viajar de avião nas décadas de 50 e 60 era um evento para poucos. Visto que poderiam chegar a custar cerca de 50% mais do que se paga hoje na 1ª e 2ª classe. A rotina dos aeroportos e os aviões de hoje em nada lembram a era de ouro da aviação comercial. Mesmo assim o serviço de bordo e o conforto dos aviões não deixavam nada a desejar. Os passageiros podiam esperar de tudo, desde música ao vivo até carne assada na hora, independentemente de onde estivessem sentados no avião. Os passageiros podiam sair dos seus assentos espaçosos para irem comer, fumar ou ir à casa de banho. Nas viagens de longa distância as empresas ofereciam refeições como lagosta, bife, caviar

entre outras imensas refeições, sempre completas e servidas em porcelana fina e bebidas como vinho e uísque. Até 1996 fumar dentro dos aviões era permitido, hoje em dia já não é mais. Tudo porque a fumaça do cigarro não tem rotas de fuga, devido à pressurização do avião, que permanece no ar, ficando assim um ambiente pouco saudável para respirar durante toda a viagem. A classe econômica começou a dar as suas caras em meados da década de 80 e 90. O luxo foi substituído pelo preço baixo, por tecnologia e agilidade no serviço. A mudança começou nos Estados Unidos e se espalhou por vários países ao redor do mundo.

Entretanto muitas mudanças aconteceram desde a Era de Ouro da aviação comercial e os especialistas as vêem como uma grande evolução. Visto que é seguro dizer que a maioria das pessoas hoje em dia, prefere trocar um bilhete de avião caríssimo, com poucas opções de horários e com um banquete a bordo, para poderem voar para qualquer destino sem gastar muito, com mais segurança, tecnologia e opções variadas de horários. Mesmo que pareçam sardinhas enlatadas dentro do avião e só com direito à viagem na maioria das companhias aéreas.



Passageiros posam ao lado do avião nos anos 50



Passageiros embarcam no Douglas da TAP



Inauguração do aeroporto de S. Catarina, na Ilha da Madeira, em 1964. Ao fundo está o avião Super Constellation

Breve História

Criada a 14 de março de 1945 por Ordem de Serviço de Humberto Delgado, então diretor do Secretariado da Aeronáutica Civil, a TAP (Transportes Aéreos Portugueses) representou desde sempre uma companhia de bandeira nacional e orgulho de todos os portugueses.

O Titanic 2 trará história com sua viagem inaugural definitiva em 2022



Imagem promocional do Titanic II - Blue Star Line

Acredite ou não, mas o Titanic 2 está na fase final da sua construção. Estamos a falar de um navio real que está a ser construído como uma réplica quase exata do navio original, aquele que se afundou em 1912, pondo termo à vida de mais de 1.500 pessoas no Atlântico Norte. Enquanto o projeto teve início em 2012, mas a construção do navio só teve início em 2014, a empresa australiana Blue Star Line, de acordo com as últimas notícias, esta apontou 2022 como ano de inauguração deste navio histórico. Apesar de já ter tido vários adiamentos começando em 2016, pulando para 2018 e por último tendo sido adiada para 2022. A ideia foi projetada pelo bilionário australiano Clive Palmer, apesar do trágico final do navio original, muitas pessoas estão entusiasmadas por fazer parte da viagem inaugural do navio mais famoso da história. O Titanic original partiu na sua viagem inaugural de Southampton, Inglaterra, em abril de 1912, com destino a Nova York. Levava mais de 2.000 passageiros.

Hoje, Clive Palmer pensou que seria uma boa ideia recriar o navio o mais próximo possível para os viajantes modernos. Contudo, com algumas diferenças em vez de navegar de Inglaterra para Nova York (USA), o Titanic II irá de Jiansu, China, para Dubai nos Emirados Árabes Unidos. Mesmo tendo em conta a diferença no plano de

viagem, o design do Titanic II foi cuidadosamente criado para imitar o navio original o mais próximo possível. Assim como no seu antecessor, a Blue Star Line está a procurar obter a maior atenção possível. Fiel ao formulário de 1912, o Titanic II também contará com bilhetes e acomodações de primeira, segunda e terceira classe. As diferenças de classe entre os passageiros podem ser claramente vistas onde estes podiam ir ou não no navio.

Não há indícios de que a mistura de classes seja mal interpretada no modo como era em 1912, mas o navio maciço apresentará vários níveis de acomodação. Isto inclui também as salas de jantar da 1ª, 2ª e 3ª classe. Os viajantes modernos poderão visitar e usufruir dos serviços do emblemático Café Parisien. Embora o histórico navio carregue várias réplicas históricas, algumas serão puramente decorativas, como a direção e os equipamentos de navegação na ponte. Em vez disso, o Titanic II virá com equipamentos de navegação mais recentes até ao momento. Também será construído de acordo com as normas de segurança em vigor atualmente. O mesmo será consideravelmente mais pesado do que o original visto que terá motores diesel-elétricos, em vez de carvão e vapor como o original. Os painéis de madeira que cobriram a maioria dos corredores internos também estarão ausentes, visto que hoje é considerado um risco de incêndio.

E por fim, existirão mais botes salva-vidas devido às normas de segurança em vigor atualmente. As diretrizes de segurança que o Titanic II tem, deverá aderir as todas as normas de segurança da navegação marítima, para evitar perdas de vidas como aconteceu no Titanic original. Não gostaríamos de ver esta notícia novamente nas manchetes dos jornais.



A emblemática escadaria a bordo do Titanic II.



A sala de jantar da 3ª classe do Titanic II.



A sala de jantar da 1ª classe do Titanic II.



A sala de fumo do Titanic II.



A ponte do Titanic II com os mais recentes instrumentos de navegação.



A Piscina do Titanic II no caso de o oceano não oferecer água salgada suficiente.

A ÚLTIMA EXECUÇÃO NA GUILHOTINA NA FRANÇA ACONTECEU HÁ MENOS DE 40 ANOS, EM 1977.

7,2M SUBIDA GLOBAL DO NÍVEL DO MAR SE TODO O GELO DA GRONELÂNDIA DERRETESSE.

<u>828.000 KM/H</u> Velocidade Média do Sistema Solar ao deslocar-se através da via Láctea	No Ano de 1929 não foi registado uma única gota de chuva no vale da morte!
---	---

FACTOS RÁPIDOS

O TERMO "GALÁXIA" DERIVA DA PALAVRA GREGA GALAXÍAS, QUE SIGNIFICA "DE LEITE"

SE FOSSE ESTENDIDA, A SUA REDE DE VASOS SANGUÍNEOS ESTA PODIA DAR À VOLTA A TERRA 2 VEZES

High Quality

Atenção

Este espaço pode ser seu.



PUBLICIDADE

Este espaço pode ser seu.

**FACTOS
RÁPIDOS**

SE AS NOSSAS TENDÊNCIAS ATUAIS SE MANTIVEREM, 75% DAS ESPÉCIES ESTARÃO EXTINTAS NOS PRÓXIMOS SÉCULOS.

Existe um Pinheiro na Califórnia (USA) que se acredita ter cinco mil anos

Um urso-pardo pode abrir um crânio humano com apenas uma patada.

8,8KM DISTÂNCIA PERCORRIDA PELO PRIMEIRO BALÃO DE AR QUENTE.

AS CELEBRAÇÕES DO "DIA DE LOS MUERTOS" DURAM 48 HORAS

80-90 ANOS ESPERANÇA DE VIDA DE UMA BALEIA-AZUL!

No Sermão de St.º António aos Peixes, o peixe-voador simboliza a ambição humana, por agir como uma ave!



*Abraham Lincoln criou o serviço
Secreto poucas horas antes de ser
Assassinado*

Estou sempre ansioso por novas ideias!

As maiores curiosidades do mundo, todas
as dúvidas que você teve um dia
finalmente solucionadas

@portalactivare



*ATENAS É UMA DAS CIDADES MAIS
ANTIGAS DO MUNDO AINDA HABITADA
REGISTOS HISTÓRICOS REMONTAM
A 5000 A.C.*

Activare
Atitude que faz a diferença!



*Sabia que durante a 1ª Guerra
Mundial, a França construiu
uma réplica da cidade de Paris,
para enganar os bombardeios alemães*

Se você quiser contribuir para o nosso
jornal, basta escrever um e-mail para:

jornal@activare.pt



André Pires

ACTIVARE

Distribuição Gratuita - Jornal Mensal

EDIÇÃO 10 FEVEREIRO

Contacte-nos

Jornal@activare.pt / activare.pt / +351 964 402 267