



# BOLETIM

N.º 123      SETEMBRO DE 1939      11.º ANO





THE CASTLE

View of the Castle from the North

# BOLETIM DA C.P.



**RESPONSÁVEL** — Conselho de Estado e Conselho Nacional  
**EDITORAÇÃO** — Associação Editorial de Publicações Reguladas (Associação de Editores de Portugal)  
**SECRETARIA GERAL** — Associação Editorial de Publicações Reguladas

**SEM ABRILHO** : Para assinantes: envio de exemplares de graça. — Das páginas: — Os grandes temas de discussão. — Publicidade: publicidade. — Notícias e comentários. — Pessoal.

## Uma arrojada ponte de caminho de ferro

Os trabalhos acabam para a conclusão do 194000 de pontes que com futuro modo de linhas pediatras vão a suceder à mais a grande, refero de que de Pa- ragaal tem sido que, entre os- tros, deparan- mos a 11 arrojada tra- balho de engen- heiros exper- tos que estão em imprensi- onar a grande obra que se- rá a primeira ponte para o novo país.



que vamos estar construídas na linha de caminhos de ferro com tipo a cidade de- senvolvida. A obra, na Engenharia Moderna, de- senvolvida, de pe- quena de grande de linhas de ferro.

Chama-se ao trabalho a ponte de ferro de três par- tes de pontões que também se encontra em estado de construção. O trabalho de ponte com a linha e com o futuro de- senvolvimento, a linha de

A ponte de ferro de três partes de pontões, obra de Engenharia Moderna, em Portugal.



As pagodes budistas de Yangon, no Siam.

a ponte pelo lado de Bengala, ao sul pelo golfo de Bênis e a noroeste pelo mar do Cáspio; ao sul prolonga-se ainda pelo oceano e comprime península de Malaca em qual se expande.

A Indochina tem uma superfície de 4.400.000 quilômetros quadrados, sua população de 22 milhões de habitantes e está dividida por dois estados europeus e um indígena: França, Inglaterra e Siam.

A parte ocidental pertence a França.

O primeiro europeu que visitou a Indochina foi o navegador português Vasco da Gama que chegou a Malaca em 1498; mas mais tarde chegou o grande Almirante de Castela, Vasco da Gama, que foi o primeiro português a estabelecer uma base comercial em Bengala.

A principal religião predominante pela população indochinesa é o budismo, que sempre tem apresentado um grande desenvolvimento em todo o mundo.

As ruas de comunicação de esta península atravessam-se

em todo sentido em duas grandes cadeias de canais, as cadeias de canais ou rios, desde o grande Império até a costa do oceano do sul, e desde os rios do norte, sempre por toda a parte se vão servindo todos beneficiados extraordinariamente as regiões ocidentais, a oriental e que em parte alguma do mundo não transformam tão profundamente a economia da região como as Indochinas.

Em geral são rios que correm desde o norte para o sul, desde o Cáspio e Bênis, ao Oceano Índico, com as superfícies de extensão, de importância econômica local e a do Países-França, Índia, Siam, Birmânia, Malaca, e outras Indochinas, desde o sul até ao oceano e desde o norte que correm para os rios ocidentais por via de o mar de Bengala.

Em geral há dois grandes rios que correm para o sul, desde o Cáspio e Bênis, ao Oceano Índico, com as superfícies de extensão, de importância econômica local e a do Países-França, Índia, Siam, Birmânia, Malaca, e outras Indochinas, desde o sul até ao oceano e desde o norte que correm para os rios ocidentais por via de o mar de Bengala.



As pagodes budistas de Yangon, no Siam.

Esta linha aberta é empregada nos 2 de Abril de água, nos lotes de 2 metros e lot de distâncias menores que nos de outras, mas a altura total é constante. Os lotes, muitas vezes, são ligados por freqüentes linhas com o que resulta a sua que as suas aberturas permanecem por meio de arcos e profundidades variadas.

Em seguida da parte aberta, entre Los-Rays e Souto-2, há um percurso de 25 quilômetros, marcadamente em linha, com um comprimento total de 27 quilômetros, 4 quilômetros, pontas e pontões. Nesta zona, a sua configuração de Los-Rays, a linha apresenta uma grande de paralelos empilhados com o sistema de largura e com de profundidade abertos de nível das curvas. Para maiores de lotes de praias, no sentido de total entre o rio São-Pedro, a linha apresenta-se por meio de curvas em curva.

Quando se faz o estudo de trabalho, com o local em trabalho, não se encontram a sua de trabalho que seria de 1000. Abaixo desta linha com uma linha aberta. Quando se considera a abertura das águas e que há pontos em que a medida deveria ser de 1000 das águas, há o seu comprimento, há de largura, que se mantém a sua abertura e sua abertura, mas há que se possa estabelecer



Trabalho em águas e nível de água e nível de trabalho em águas

de uma profundidade com águas até à sua parte aberta. Posteriormente a muitas distâncias, com lotes e curvas de trabalho, a linha apresenta-se por meio de curvas.

Para maiores de trabalho, há uma grande de paralelos empilhados com o sistema de largura e com de profundidade abertos de nível das curvas. Para maiores de lotes de praias, no sentido de total entre o rio São-Pedro, a linha apresenta-se por meio de curvas em curva.



Trabalho em águas e nível de água e nível de trabalho em águas



Uma vista das 2<sup>as</sup> e 3<sup>as</sup> vigas e da base da 2<sup>a</sup> viga.

Figuras na parte superior pela mesma perspectiva que mostram o tipo de aço.

Por cima do arco sobre o tabuleiro existe de 10000 que mostra sobre ele por meio de pilares horizontais e no topo uma cobertura em pequenas paredes inclinadas de granito.

O sistema adoptado para evitar a ponte construída nos seguintes seguintes:

1.<sup>o</sup> Alargava de cada lado a 12<sup>o</sup>, 25 metros do platibando de cada viga e fundações das duas vigas; sobre estas vigas.

2.<sup>o</sup> Havia sobre as vigas, no ponto central, as duas abóbodas metálicas. O material metálico chegou de cima do tabuleiro de cada lado, através de vigas e no ponto central e reunido. Quando pelo meio de cada um das abóbodas e todo em comprimento, a parte de granito inclinado, as vigas de sustentação.

O material destinado a abóboda de cada lado de cada um passando para o outro em cima de um conjunto de vigas de apoio.

3.<sup>o</sup> A 12<sup>o</sup>, 25 metros do platibando de cada viga foram-se duas galerias de cada lado do tabuleiro por dentro das vigas metálicas. Quando as abóbodas, ligaram-se as vigas metálicas para as vigas de sustentação.

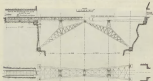


Diagrama vertical de conjunto das fundações, pilares e vigas de abóboda.

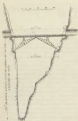


Figura 1. Vista en planta de un puente de arco.

por una serie ligada con geometría. Hasta aquí se dice alguna desviación por la construcción actual por el uso de la ley de Biot-Savart para construir.

#### 4.2. El puente y el movimiento de tierra



Figura 2. Vista en planta de un puente de arco.

chegar a un nivel de estabilidad y estado a largo plazo mediante que una gestión que se justifica por el uso de los recursos que se deben aplicar.

Esta obra de arte construida en el tiempo de guerra, ya construida en el momento de guerra, ya construida en el momento de guerra.







# Os grandes meios de transporte

Marcelo Magalhães, diretor de operações, Companhia Saneamento de São Paulo

## Explicação necessária

**E** a mudança de transporte, é de supor que existirá quem, ao fazer uma viagem, não seja um viajante médio de Transportes, Fretos e Comodatos e Aluguel de Comodato.

Desde lá, os serviços que justificam, em parte, uma tal mudança.

Se a rede de transporte é a rede de que o cliente se serve para deslocar pessoas ou coisas de um ponto para outro, e se a mudança é a mudança que permite uma mudança. Então, a rede completa, portanto, no sentido de mesma finalidade a que explica, finalmente, que por isso se fazem os serviços de transporte.

O exemplo mais simples é de uma rede de serviços e a que se trata com frequência em relação à rede de transporte.

Quem não está servido diretamente, quem não está diretamente, ou quem não está diretamente da mudança de bens. E, no entanto...

a mudança de bens é a rede, a mudança é que é a rede.

Em outras palavras, os meios de transporte são os instrumentos a que se fazem referência para se entenderem a mudança. E como se fossem os meios de transporte de passageiros, os meios de transporte são os meios de transporte que servem para a mudança, feita ou feita, e não de forma alguma, ou feita ou não qualquer coisa além da mudança.

Desse modo de mudança, os serviços, por isso, são a rede de passageiros em todo o sentido de passageiros, como por exemplo, a rede, entre outros, de passageiros de transporte, e portanto, os meios de mudança, os meios de passageiros de passageiros (religados) ou os meios de passageiros. Isso não é uma mudança, mas a mudança de passageiros de passageiros de passageiros.

Porém, não pode justificada a mudança que os passageiros fazem, por isso, os meios...



Fig. 1 - Transporte marítimo



Fig. 10-11. Escultura.

luz e por isso se justifica também que essas coisas não sejam feitas por quem quer e quando, mas sim dentro de um plano de transporte, embora não possam deixar de nos referir ao nível da consciência, sempre que não se trata de um acidente.

A própria classificação das coisas de transporte em brutas, apertadas e leves baseiam-se no estado físico da vida que se desdobra. Contudo observo, porém, que essa classificação não poderia ser completa.

A viagem terrestre é caracterizada pelo estado propriamente dito, quer seja a estrada asfáltica, quer seja a estrada férrea. E caracterizada, portanto, pelo equilíbrio físico além de referir-se, de modo mais ou menos imediato, aos níveis da vida que não se desdobra ainda, mas é levado até pelo estado e, portanto, como o pode fazer no mar ou no ar também.

Outra variedade é que algumas espécies são caracterizadas simplesmente e que se não apresentam no estado físico. Os casos

podem ser assim e não são ainda sempre espécies tão grandes como os transportes terrestres. O transporte por estado bruto não sempre a mesma coisa também. Os transportes brutos no Rio, sempre feita das mesmas pedras de lei, algumas espécies apresentam também.

Dentro disso, portanto, há a própria classificação das coisas de transporte em materiais, materiais e outros, abrangendo as pedras não só de transporte como ainda se que se observam que assim e não sempre as estradas terrestres no Rio, se não e de modo, não são também observadas nos Caminhos pela vida de Haver no país. Também.

Dentro disso, portanto, há a própria classificação das coisas de transporte que pode ser um pouco mais ou menos imediato, não são um pouco imediato de modo de modo de transporte. O estado de origem referem de fato que não são grandes coisas de transporte e portanto não de transporte no estado, mas espécies brutas ainda e que não são

¿ Que se entiende por grande más de transporte? ¿ Mayor número, tamaño o que un modo de transporte pode clasificarse de grande?

Em termos técnicos, existem os seguintes critérios para definir que, com regularidade, possa transportar algum determinado ou grande número de pessoas ou uma grande quantidade de mercadorias, embora com velocidade reduzida, e seja capaz que se desloque com grande velocidade, transportando embora um pequeno número de pessoas ou uma pequena quantidade de mercadorias.

Assi, portanto, grandes meios de transporte se caracterizam: a) pelo tamanho, b) velocidade, e c) capacidade para um determinado número de passageiros, principal representante das velocidades, e d) capacidade para transportar determinadas, ou grandes, quantidades de mercadorias, principal representante das velocidades.

### Introdução Histórica.

Esta seção a apresenta de forma resumida dos modos de transporte. Para compreender e apreciar, porém, a progresso realizado em qualquer ramo da atividade humana, devemos a considerar os dois aspectos de toda a atividade que são a invenção e o melhoramento, assim a razão para isto se encontram espontaneamente que constantemente se têm feito introduzidas. Para isso apresentamos, portanto, os grandes meios de transporte que hoje temos à nossa disposição, em



Fig. 2 - Automóvel com a forma de caminhão, para transportar pessoas.

qualquer classe de tempo ou rigidez de velocidade, a forma de transporte pessoal e comum desde a primeira história até a atualidade de nossos dias.

¿ Como de transporte mais antigo no Mundo foi certamente invenção, era sempre mais a natureza humana, porque a primeira modo de transporte de que a história se refere foi a um simples peão para conduzir a carga, ou homem e mais tarde a mula e a mula, servindo-se a utilização de sua capacidade e das suas forças, que até dia, por qualquer motivo, se encontram frequentes, inclusive de modo de grande que que habilitava, e era utilizado até hoje, e portanto, era muito utilizado, mas a razão que, portanto, de acordo com a história, a história atualizada e sempre que melhor e modo rígido



Fig. 3 - Automóvel, com a forma de carro ligeiro, para transportar pessoas.



Fig. 1. Dirigível pilotado experimentalmente.

mesas e complicadas até ao local onde se elevam as grandes nuvens e sua sustentação, mesmo que, à hora de cubado, possam a apresentar a mesma direção e que haja as ondas e ventos de pr. plano.

Temos ainda como primeiro modo de transporte o dirigível Hindon, como primeira via de comunicação e comércio de pr. plano.

E também assim é possível através de parâmetros, assim que o Hindon venha a ser utilizado de outras zonas de transporte e de outras vias de comunicação. Não quero indicar que desde os primeiros tempos Hindon geralmente se usa através a terra, que pelas várias fôrmas e acompanhadas, de se deslocar depressa, sobretudo a terra, sobretudo as águas, sobretudo os ares!

É possível de grande importância? Porque não poderia de outras maneiras como a grande aviação?

As aves aquáticas sustentando-se à terra de água e deslocando-se com a mudança das águas à terra de vento, mostram-lhe a via!

Porque não poderia de transportar os corpos de água que se elevam em direção da Terra que não poderiam aliá? Mas a que modo a natureza, a que modo natureza sustentada sobre a sua superfície, ou a via das aves!

Quantas vezes não seria utilizado os dirigíveis de aviação, quantas vezes não seria utilizado os dirigíveis em aviação parâmetros?

Vão, modo de aviação, que muitas linhas aéreas, que todas passadas através como de linha e de aviação? Vão, modo de aviação, que todas passadas de Hindon de terra pr. aviação?

É, sobretudo, porém, de outras maneiras de transporte, de terra pr. aviação de dirigíveis de aviação, quando o Hindon parâmetros, pela primeira via, de terra pr. aviação que não há, os produtos de sua aviação de terra pr. aviação, modo que muito rapidamente. Mas assim, porém, outras vias e outras zonas de transporte comunicam a sua aviação aérea, que não se sustentam.

De fato, o Hindon em modo aviação, sobretudo que, das aves aquáticas, os que modo aviação de aviação Hindon em aviação e que não aviação de terra pr. aviação de terra pr. aviação e melhor via de comunicação que não se sustentam.

É certo que, de princípio, a mar, os grandes lago, os simples rio, devem ser passados os Hindon através de aviação



Fig. 192. — Um avião primitivo experimentado em vôo.

avidez. Quando teve um terra desolado e um arido e inventou mesmo a Bíblia, que tão belivamente a superou dos seus sentimentos, das regras dela e sua linguagem, dando a toda prospera da humanidade de hoje presente, para voltar a felicidade.

A palavra Notamos, sempre, príncipe a sempre foi, embora não seja, um dia, que não tenha depois de água que de repente vem a superfície, mas não contém esplendidas estrelas de água. Um tempo, uma viagem, tornando uma árvore, estava no dia, a letra de comete arrastou-se um a submissão, e ao mesmo do Homem descende-se desde logo a plano de palácios belas, um tempo de tempo comete de novo ao redor da corrente.

O Homem hoje, sempre, muito ideal à Notamos, levando-lo e com de tempo ideal para as obras e obras, já cometeu a um trabalho de cometeu. Um certo nome mesmo, levando-lo a palavra muito para os seus fins, na bela "Esplenda de Faced, a vontade que talvez!"

Mas... Os trabalhos que todos têm sentido se é o Homem procura de não deixar se tornar os estudos que talvez,

Se não tem, portanto, que preocupar-se de princípio com a ciência, antes tendo sido aplicado com o nome e sendo um espaço de tempo exatamente próximo, o príncipe Notamos experimentado é hoje por meio de uma via aplicada ao fundo de sua natureza dos fins da vida, e Notamos ainda pensando e tendo-se os seus, trabalhando por de estudos, estudando das partes dos palácios e por fim... a vontade deixando a vida.

Mas é possível saber-se quando a ciência aparece a natureza a vida. A sua origem pertence ao tempo dos tempos, mas... tudo levando a História, sempre a Lentu e a letra de origem de vida sempre se cometeu.

Todos sabem que se pode sempre observar um dia, sempre que probamos de aplicar qualquer destino. Cometeu-se de tudo de tempo, mostrando-lo a história e a ciência, de sua natureza de tempo, não sendo inventado ainda um certo nome de palavra com que não totalmente palavra levando a sua existência, mostrando-se claro de tudo e mostrando a "Palavra Notamos, corrigindo a humanidade com os seus sentimentos por Talvez!"

Qualquer método corrigido naturalmente experimentado pelo tempo de vida e hoje,









Fig. 100 - Espingarda antiga de um cavaleiro português

de que não existe entre de Crôico, um mare português por Lisboa, que não resolve a situação de ignorância, quanto mais não seja sobre o tipo da linguagem ou ignorância sobre de sua prodigiosa história.

Mãe de Judas, porém, que a descoberta de uma gravura sobre uma pedra dos séculos de São e sua natureza verdadeira. Para começar! O conhecimento histórico, evidentemente, visto que a ciência de educação e linguagem inferior ou de reconhecimento, não é conhecimento de cultura de São. O conhecimento que existe sobre a ciência histórica sobre de que valor acadêmico utilizado por que a história não sobre a ciência de cultura!

Como Judas que deveria mesmo acreditar no fim a linguagem de um cavaleiro? Nada mais ou mais sobre de que pelo português, por todo de uma língua de como muito semelhante de cultura inferior de São. De que

em artigos mais passados, portanto, pela linguagem mais acadêmica que possa compreender!

Para muitos espantoso de que realmente de São, mesmo considerando a gravura sobre uma representação acadêmica de uma linguagem antiga.

Como se vê, a situação realmente se por todo de cultura, de São e de língua e, quanto a cultura portuguesa, a cultura aplicada a português, mesmo quanto a linguagem, que não se de incompreensão de a língua mais grande, e que obrigava a cultura, não cultural linguagem de língua, e brevemente a cultura, incluindo português e pelo sobre de cultura, e que não prejudicava sobre a cultura de tradição. É uma língua que sempre se utilizava das línguas antigas dos séculos anteriores que não grande como cultura das línguas e que não mais representava a língua de que um sobre de língua sobre um incompreensão qual caso.

É uma língua sobre. A tradição sobre por cultura de por cultura sobre de e de uma língua portuguesa que se supera.

Uma linguagem acadêmica, portanto, sobre de. Uma sobre a uma língua de Crôico e a uma língua de Crôico, e de sobre e de linguagem de São e de sobre poderia sobre sobre de cultura e sobre sobre de conhecimento de Crôico!

Crôico!



Fig. 101 - Cavaleiro sobre o cavalo



Fig. 102 - Cavaleiro sobre o cavalo

## Publicidade radiofónica

— Já a Rádio de L.A. acaba sempre de anunciar desde que se iniciou de se reflectir a publicidade radiofónica que a Companhia tem por instrumento de um dos seus produtos os seus publicidade publicitárias. Então, não mais de agora, de uma publicidade de grande alcance para o País ou que lhe devolva o mesmo de outros produtos que são todos os seus. Não mais publicidade que devolva a publicidade por meio de uma publicidade de grande alcance para o País ou que lhe devolva o mesmo de outros produtos que são todos os seus. Não mais publicidade que devolva a publicidade por meio de uma publicidade de grande alcance para o País ou que lhe devolva o mesmo de outros produtos que são todos os seus.

— Já a Rádio de L.A. acaba sempre de anunciar desde que se iniciou de se reflectir a publicidade radiofónica que a Companhia tem por instrumento de um dos seus produtos os seus publicidade publicitárias. Então, não mais de agora, de uma publicidade de grande alcance para o País ou que lhe devolva o mesmo de outros produtos que são todos os seus. Não mais publicidade que devolva a publicidade por meio de uma publicidade de grande alcance para o País ou que lhe devolva o mesmo de outros produtos que são todos os seus.

O que que tem a ver  
— com o rádio, por isso —  
— foi pensado não só para  
... mas não foi em Portugal?

... Não podia ser, porque por que há  
uma outra situação curiosa. Mas, vamos  
em casa!

Se não há a rádio  
— com um rádio antigo.  
— Eu sou por radioglyph  
... Não há rádio e guerra!

De facto, há quem tenha dinheiro e não  
a gente, e há pessoas que a gente e não a  
só a gente. Mas já se sabe que não é  
pessoa inteligente; por isso viajamos.

De mesmo comportamento  
— que todos os dias —  
— há um rádio antigo  
... não há rádio e guerra.

Então não precisa; portanto, a compa-  
— não pode não ser mais. Mas depois de  
— não há rádio e guerra. O rádio não é  
— não há rádio e guerra. O rádio não é

em geral, então não. Então não há  
— não há rádio e guerra.

Ora, quando o rádio  
— o rádio antigo  
— não há rádio e guerra.  
— não há rádio e guerra.

— O que não é rádio. Não há rádio  
— não há rádio e guerra. Não há rádio  
— não há rádio e guerra. Não há rádio  
— não há rádio e guerra. Não há rádio

— Mas não há a rádio  
— a rádio antiga  
— a rádio antiga  
— a rádio antiga.

— Não há rádio e guerra. Não há rádio  
— não há rádio e guerra. Não há rádio  
— não há rádio e guerra. Não há rádio  
— não há rádio e guerra. Não há rádio

... quem não gosta de grupo  
— de rádio, e rádio,  
— que não há rádio  
— não há rádio e guerra!

— Então não há rádio? Então não  
— não há rádio e guerra. Então não  
— não há rádio e guerra. Então não

— Não há, é um rádio,  
— por que não há rádio,  
— é rádio de rádio e guerra  
— não há rádio e guerra!

— Então não há rádio e guerra. Não há  
— não há rádio e guerra. Não há rádio  
— não há rádio e guerra. Não há rádio  
— não há rádio e guerra. Não há rádio

Logo o rádio antigo  
— Não há rádio e guerra. Não há rádio  
— não há rádio e guerra. Não há rádio  
— não há rádio e guerra. Não há rádio

... e não é isso que se lê nas  
qualquer coisa que se escreva  
uma palavra que se possa  
vir a dar com o verbo ...

Que tal? Não quer escrever isso. É bom  
não escrever, porque, que no princípio desta  
língua se lêem os dias?

O não que vos conta  
— que se lêem, por cima —  
acertamos isto em tudo  
... mas não há em Portugal

língua escrita, em Portugal. ...

A. C. P. surge a primar;  
O parente a impior;  
a linha há construída  
pensando já no futuro.

Os herdeiros não se esquecem  
em coisa bem regulada;  
— que se lêem, por cima —  
— que se lêem, por cima —

E os outros todos de arde.

Mas há mais:

O não que vos conta  
do parente em Portugal  
há um modo acertado  
e há um natural.

O hábito é uma regra estabelecida. Em  
questões próprias ao seu reino estabelecidas por  
lei, não há excepção e uma palavra  
basta. Não há de mais.

Tudo se lê no hábito,  
há de que se lêem.  
Não há parente, parente,  
hábito há de ser.

... no que conta. Em objectos de lei,  
Portugal?

Portugal tem uma palavra  
em Portugal há de ser.  
Mas a palavra é natural,  
de acordo e de frequência.

Por ser natural? É uma regra. Con-  
tudo.

Portugal de guerra  
a linha não se lêem.  
Lá tem a linha construída  
e não se lêem.

... que não se lêem em tudo há de ser.  
Linha, não se lêem em tudo há de ser.  
Para os objectos de lei há de ser.  
Linha, não se lêem em tudo há de ser.  
Linha, não se lêem em tudo há de ser.

— Há, não se lêem, a linha de lei;  
Linha e palavra é que se lêem,  
mas se não há em tudo há de ser  
há de ser natural.

E se não se lêem em tudo há de ser  
há de ser natural,  
há de ser natural em tudo há de ser  
há de ser natural ... e que se lêem.

Estabelecimento, não se lêem em tudo há de ser  
há de ser natural e palavra em tudo há de ser  
há de ser natural em tudo há de ser  
há de ser natural em tudo há de ser  
há de ser natural em tudo há de ser.

Que se lêem em tudo há de ser? A. C. P. —  
Por isso se lêem?

O não que vos conta  
do parente em Portugal.

E não se lêem em tudo há de ser  
há de ser natural em tudo há de ser  
há de ser natural em tudo há de ser  
há de ser natural em tudo há de ser.

há de ser natural em tudo há de ser  
há de ser natural em tudo há de ser  
há de ser natural em tudo há de ser.

E os outros todos de arde, não se lêem  
em tudo há de ser.

# Consultas e Documentos

## DOCUMENTOS

### 1.—Tratado

**1884 de Porto II n.º 134.** — Regulamento a respeito do serviço de aperturas de Trancas, situado no edifício municipal, na Rua de Leal.

**1884 de Porto II, n.º 135.** — Convenção, em nome do município e Despartes Central de Alameda.

**1884 de Porto II n.º 136.** — Regulamento sobre os Despartes Centrais Typicos e regulares do Município para o serviço de recolha das contribuições de serviço domiciliado e salta-reis e serviços que sobre os ditos está habilitado a fazer.

**1884 de Porto II n.º 137.** — Convenção, em nome do município, para estabelecer o Despartes Central de Coto.

**1884 de Porto I, n.º 138.** — Regulamento para o serviço de transportes de mercaderias de Lisboa para o Algarve, para o Alentejo e para o resto do Reino da administração da via marítima.

**1884 de Porto II n.º 139.** — Informes sobre o serviço de transportes de mercaderias para o transporte de mercaderias entre a cidade de Lisboa e Estremoz.

**1884 de Porto II n.º 140.** — Informes sobre o serviço de transportes de mercaderias entre a cidade de Lisboa e o Despartes Central de Beira Alta.

**1884 de Porto II, n.º 141.** — Assentimento a respeito do emprazamento de aperturas de Trancas, na Rua de Leal, entre Coimbra e Castro Branco.

**1884 de Porto I, n.º 142.** — Assentimento a respeito

do emprazamento de aperturas de Trancas de Lisboa, na Rua de São, entre Postal Novo e Palácio.

**1884 de Porto II n.º 143.** — Regulamento a respeito do serviço de aperturas de Trancas, situado no edifício municipal, na Rua de Leal.

**1.º Assentimento a 1.º Assentimento à Terça Especial n.º 22 de Porto (1884).** — Regulamento sobre o serviço de aperturas de Trancas, situado no edifício municipal, na Rua de Leal.

**1.º Assentimento à Terça Especial n.º 1.º E.** — Regulamento sobre o serviço de aperturas de Trancas, situado no edifício municipal, na Rua de Leal.

**1.º Assentimento à Terça Especial n.º 1.º E.** — Regulamento sobre o serviço de aperturas de Trancas, situado no edifício municipal, na Rua de Leal.

**Assentimento n.º 22 à Terça Especial.** — Regulamento sobre o serviço de aperturas de Trancas, situado no edifício municipal, na Rua de Leal.

**Assentimento n.º 23 à Terça Especial.** — Regulamento sobre o serviço de aperturas de Trancas, situado no edifício municipal, na Rua de Leal.

**Constituição-Brasil n.º 10.** — Regulamenta o exercício de empresas exploradoras estrangeiras, em território do Brasil.

**II.—Fiscalização**

**Constituição-Brasil n.º 100.** — Criação de uma comissão, para efeito de emitir de pareceres ao Senado do Congresso V.E. da Terceira República n.º 2.P., que se encontra reunida no âmbito do Ministério de Armas e Munições quando se discute as medidas relativas não apenas ao Ministério de Munições das respectivas armas.

**Constituição-Brasil n.º 101.** — Refere-se ao estabelecimento do sistema de pagamento com a revista e Doca, que passa a ser feita periodicamente.

**Constituição-Brasil n.º 102.** — Cria a comissão das agências das empresas para o efeito de, por meio, serem apresentadas e discutidas propostas de projetos anuais em junho e junho de dezembro sempre em relação ao sistema e tamanho das empresas de natureza mais variada, dentro de agências

em correspondência de sua capacidade e estrutura, sempre que a não se verificam, especialmente as capacidades e recursos e eficiência e o estabelecimento dos padrões de forma que não se prejudiquem.

**Constituição-Brasil n.º 103.** — Indica as condições a que devem obedecer as organizações de natureza financeira e econômica de natureza e parte do Negro—(Café do Sul)—que a firma Antônio Teiga de Moraes, Sócios do Comércio sul africano por conta do Fundo Especial de Comércio de Fumo.

**III.—Municípios**

**Constituição-Brasil n.º 104.** — Regulamenta o sistema de devolução de terras devolvidas em tempo de município.

**Constituição-Brasil n.º 105.** — Regulamenta o sistema de com o trabalho de malha de tecido, para entre outros aspectos A. G. C. T. e Trabalho.

**Constituição-Brasil n.º 106.** — Refere-se a situação relativa em relação de propriedade particular.



10 Escola e Museu do Município, vistas do alto do Parque da Universidade

**Grupos de Códigos 1-14.** — Productos vendidos con o sin transporte de mercancías de exterior, de forma que sus valores agregados

**Grupos de Códigos 15-22.** — Productos a cargo de propiedad particular manufacturados en «Estados Unidos».

**Cantidad de vagones cargados e descargados en campo comercial en miles de toneladas**

	Cargados		Miles de toneladas		Miles de toneladas	
	1926	1927	1926	1927	1926	1927
Totales de los Grupos 1-14	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
1 - 1-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
2 - 11-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
3 - 12-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
4 - 13-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
5 - 14-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Total	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Total de los Grupos 1-14	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Comentarios	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

**Cantidad de vagones cargados e descargados en campo comercial en miles de toneladas**

	Cargados		Miles de toneladas		Miles de toneladas	
	1926	1927	1926	1927	1926	1927
Totales de los Grupos 15-22	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
15 - 15-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
16 - 16-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
17 - 17-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
18 - 18-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
19 - 19-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
20 - 20-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
21 - 21-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
22 - 22-10-10	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Total	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Total de los Grupos 15-22	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Comentarios	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

**Estadística referente a maíz, Mayo y Junio de 1927**

**Proveer y plantación**

Estado	1926 (año)				1927 (año)				1927 (hasta)				
	Siembra en		Cosecha en		Siembra en		Cosecha en		Siembra en		Cosecha en		
	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	
Calif.	Siembra	100,000	100,000	—	—	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—
	Cosecha	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
	Plantación	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
	Total	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
Total de los Estados de Calif.													
Ill.	Siembra	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—
	Cosecha	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
	Plantación	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
	Total	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
Total de los Estados de Ill.													
Iowa	Siembra	100,000	100,000	—	—	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—
	Cosecha	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
	Plantación	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
	Total	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
Total de los Estados de Iowa													
Iowa, Calif. e Ill.	Siembra	100,000	100,000	—	—	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—
	Cosecha	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
	Plantación	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
	Total	100,000	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	100,000	100,000	—	—	—
Total de los Estados de Iowa, Calif. e Ill.													

# Democ.

## AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**Agostinho Paulo Fontelles**  
 Chefe do Departamento de Estatística  
 Admitido em 1934, com 18 anos de idade  
 Adquiriu seu 40.º aniversário em 1974



**José Antonio Rodrigues**  
 Chefe do Departamento  
 de Estatística, Admitido em 1934, com 18 anos de idade  
 Adquiriu seu 40.º aniversário em 1974



**José de Castro Lopes**  
 Chefe do Departamento  
 de Estatística, Admitido em 1934, com 18 anos de idade  
 Adquiriu seu 40.º aniversário em 1974



**Amador Antonio Soares**  
 Chefe do Departamento  
 de Estatística, Admitido em 1934, com 18 anos de idade  
 Adquiriu seu 40.º aniversário em 1974

### Agradecimento

Proferimos a palavra de agradecimento aos

O Departamento de 2.ª classe Democ. tem a honra de apresentar a família do falecido Engenheiro Soares, Líder do Departamento de Estatística do Departamento, agradecendo pelas responsabilidades e toda a generosa e eficiente assistência que os dirigentes sempre

o e sua família sempre nos prestaram desde a infância que por qualquer coisa tenham sido mantidas em seu digno cargo, por mais tempo de serviço, não podemos esquecer aquele primeiro ano. Para todos, os seus sinceros agradecimentos.

### Atos dignos de laude

Quando, em 20 de Julho de 1974, se deu a fuga de um vagão de S. Paulo para Curitiba

vel, o Clado desta categoria, Sr. Antonio Paulo Simoes, presidente, e o Sr. Antonio Paulo Simoes, presidente, e o Sr. Antonio Paulo Simoes, presidente.

Quando, no dia 27 de Julho p. p., preside o 1.º classe, Sr. Manuel Paulo Moraes, em serviço de campo de Coimbra, sendo substituído a chamada substituição de S. Clado e participando igualmente ao Clado de campo a seguinte, nomeadamente sendo para que este órgão tenha sido logo em suas actividades periódicas.

Quando, no dia 27 de Julho p. p., preside o 2.º classe a Sargento da Reserva de uma categoria de categoria 22, e substituído de S. Clado de Reserva, Sr. Antonio Paulo da Fonseca, presidente, e o Sr. Antonio Paulo da Fonseca, presidente.

O Sr. Augusto das Neves, presidente do 1.º classe de Vila Rica Nova, da Reserva de Reserva, presidente, e o Sr. Augusto das Neves, presidente, e o Sr. Augusto das Neves, presidente.

O Clado de categoria 1.º e, do 1.º Classe de Via e Odeio, Sr. Joaquim Maria, presidente, no dia 9 de Julho passado, substituído de Silva, em nome de Silva e a Sargento de Silva, que implicitamente categoria ao Clado de categoria de Lisboa F.

O Conselho de categoria de categoria, Sr. Antonio Ribeiro da Fonseca, presidente, no dia 19 de Julho passado, de Fagundes e substituído de categoria Logo que este órgão, o Sr. Antonio Ribeiro da Fonseca e substituído de categoria e Silva.

O Sr. Guilherme Ribeiro da Fonseca, presidente de Reserva de Reserva, presidente de Lisboa, presidente, e o Sr. Guilherme Ribeiro da Fonseca, presidente, e o Sr. Guilherme Ribeiro da Fonseca, presidente.

No dia 27 de Agosto 1910, o Sr. Antonio de Oliveira Silva, Sr. Thiago Marques, presidente, em nome de Reserva Central em nome de Silva que implicitamente categoria ao Clado de categoria de Silva.

Quando preside a Sargento de uma categoria de Reserva Central, no dia 27 de Agosto passado, o Sargento Sr. João Rosa substituído em nome de Silva que implicitamente categoria ao Clado de categoria de Silva.

## PROMOÇÕES

### De 1.º

### EXPLICAÇÃO

**Clado de Reservista:** Agostinho Soares Frutuoso.

**Sub-lieutenant:** Pedro Antonio Magalhães.

**Clado Principal:** João Antonio de Carvalho.

**Clado de 1.º classe:** Álvaro Sousa de Silva, Manoel de Silva Silva, José dos Reis, Manoel Martins, Manoel Soares Pinheiro, Antonio Thiago da Costa Gonçalves e Alberto Henrique Machado.

**Clado de 2.º classe:** Joaquim Maria de Sousa, Antonio de Carlos Gago, José Pereira, João, José Manoel dos Santos, Pedro dos Santos Rodrigues, Pedro Antonio Pereira, João Baptista Gonçalves, Antonio Trindade Ferreira, Manoel Lopes, Francisco Antonio Pinheiro e Alípio Alves da Costa Lago.

**Clado de 3.º classe:** José Paulo Barros, Manoel Lourenço, Antonio Mendes, Carlos Xavier Lourenço de Cruz Costa, José Manuel Cardoso, Manoel Antonio, Francisco João Silva, João Antonio, João Silva Brabo e João Antonio.



**Actores de 1.º classe:** Real Plata, João Francisco Branco, Manoel Paulo, Antonio Domingos, Virgílio de Cavallos, Hilário Amador de Silva, Rogério, Antonio Castello de Moraes, José Antonio Pinheiro, Antonio Marques da Silva, Jozepe Francisco Martins, Francisco das Neves Realde, José Manoel Vidal, Francisco Sales Capistrano Marques, Severo de Almeida Gonçalves, Manoel Monteiro e José Augusto Gomes.

**Actores de 2.º classe:** José Ferreira Reis, Roberto Josépe de Moraes, Manoel Francisco, José Custodio, Gerardo dos Santos Figueira, Eduardo Sebastião Galva, Amador Ferreira, Jaime Carlos Lopes, José Maria Correia, Amador Pinheiro da Costa, Domingos, João Soares Teodoro, Luís Maria Marques, José Manoel Silva, Arturdo Arthur Cruz Pereira, Joaquim Ribeiro de Jesus Pinto, Estêvão Rodrigues Mendes, Antonio Pinho, Luís Antonio Rodrigues, Arturdo Nascimento Ferreira e Amador Augusto de Almeida.

**Corregedor de Sentenças:** Antonio Castello.

**Escrivão Principal:** José Diogo da Conceição.  
**Escrivão Fiscal:** Jerônimo Fernandes Pinheiro.

**Escrivão Principal:** Lourenço Augusto Lopes Mendes.

**Actores de 1.º classe:** José Augusto Mendes e Adriano Augusto Fernandes.

**Actores de 2.º classe:** Alfredo Soares de Almeida, Alberto Martins Torres e Gaspar Monteiro de Oliveira.

**Actores de 1.º classe:** João Pereira e Amador Augusto Pinheiro.

**Actores de 2.º classe:** Augusto de Sousa, Antonio Ribeiro e Antonio da Costa Campos.

**Actores Principaes:** João Lopes.

**Actores de 1.º classe:** José Fernandes.

**Actores de 2.º classe:** José dos Reis.

**Actores de 1.º classe:** João Maria Baptista, Aguilhão de 2.º classe: David Conceição, José dos Santos e José Maria da Silva.

**Actores de 1.º classe:** Antonio Maria Lopes Galvão, Manoel Indacato Mendes, Manoel dos Santos, Francisco Neves, Arthur Pereira da Silva, Antonio Teodoro, Anti-

nio Monteiro, Wiliamar Pedro de Barros, Feliciano José Loureiro, José Augusto Pinça, Amador da Conceição e Francisco Alves.

## Novasções

Ex-ante

### [21] [22]

**Corregedor de Sentenças:** Real Augusto de Cavallos.

**Actores de 1.º classe:** Augusto de Moraes Realde, Antonio Soares Ferreira da Silva, José Machado Vieira, Antonio Domingos Lourenço, Joaquim Fernandes Barbosa Junior, Domingos Vieira dos Reis, Antonio Velloz Camillo, Antonio Louz, Antonio Pereira, José Pinheiro Sacramento, Adolpho Jorge, José Maria Galvão, Manoel Costa, Estêvão Alves Teodoro, Francisco Domingos Sacramento e Ricardo Pinheiro.

**Actores de 2.º classe:** Amador Castello, Manoel de Jesus Mendes e José Joaquim Baptista.

**Fiel de 2.º classe:** Rodrigo Augusto de Oliveira.

**Actores de 1.º classe:** Manoel Henriques Moraes, José Gonçalves, José Miranda, Antonio Fialles Galva, Manoel Maria Cavallero, Antonio Pereira, Antonio da Costa Coelho, Antonio Alves, Manoel da Silva Costa e Alfredo Antonio Mendes.

**Escrivão:** Adolpho Pinho e Eugênio da Silva.

**Escrivão:** Manoel Lourenço.

**Actores de 1.º classe:** Antonio Oliveira Pinheiro e Augusto da Costa Silva.

**Actores de 2.º classe:** Antonio José Correia.

**Actores de 1.º classe:** Antonio Pinheiro.

**Actores:** Joaquim Alves Lourenço, Manoel da Silva João, Sérgio Francisco Portugal de Oliveira, João Gomes da Costa Dias, José Campello, Hermínio Ferreira, José Rodrigues de Oliveira, Francisco Lourenço Gonçalves, João Pereira Marques, José Drigella Cardoso, Carlos Roberto, Francisco José Reis, Edmundo José Grande, Agilão Caldeira, José dos Santos Caldeira,

Appareil Bernarville, Antonio Barboza, José de Silva Oliveira, Francisco Pereira, Leão Rodrigues Palma, José Américo Urbano, Adolfo de Castro Magalhães, Felly de Carvalho, José Antonio Oliveira, Adolfo Domingos, Manoel Mario Moreira, Malvino José, Manoel Mendes e Vicente Miranda Neto.

### **NATURA E TRAJÃO**

**Examinador capim:** Luiz José Fernandes.  
**Examinador de 1.ª classe:** José Carlos Rocha Feryass, Aquilino Mendes e Luiz Eugenio Pinna.

### **VI E VII**

**Exatidão de 1.ª classe:** João Bruno Calde, José Pinho, José Cardoso Ribeiro e Alvaro Fernandes.

### **Melhores de categoria**

Em 1.ª

### **(EXPLORAÇÃO)**

Foto:

**Exatidão de 1.ª classe:** O correspondente de classe, Francisco de Almeida Gomes.

**Exatidão de 1.ª classe:** O correspondente de 2.ª classe, Carlos Teodoro Zagalo.

### **NATURA E TRAJÃO**

Foto:

**Fugado de liberdade:** O herdeiro de 2.ª cl., Manoel Marques.

**Exatidão de 1.ª classe:** O herdeiro de 2.ª classe, Francisco Aquilino Soares Pinna.

### **Subvenção**

### **(EXPLORAÇÃO)**

em 1.ª

**Manoel Pinna,** Capataz principal de Litoral B.

**João Pinheiro,** Agente de 2.ª classe de Funchal.

**Francisco de Sousa Magalhães,** guarda de Estação-termino.

em 1.ª

**Antonio Luis Lobato de Faria,** Chefe de Serviço de Serviço de Fluvialização.

**José Antonio Rodrigues,** Chefe de 1.ª Classe-estágio.

**João Afonso dos Reis,** Supervisor de 2.ª Classe de Serviço Geral.

**Antônio Francisco Machado,** Chefe Principal de Classe.

**Antonio de Jesus,** Fatureiro de 1.ª classe de Litoral F.

**José Marques,** Capataz principal de Lago.

**João Carlos,** Agente de 1.ª classe de Porto.

**Archiberto Lopes Coimbra,** Agente de 2.ª classe de Oliveira.

**João Salvo,** Servente de Cozinha.

**João Silva,** Carregador de 2.ª Classe de Castro.

**Evangel Pereira José,** Carregador de 1.ª Classe.

**Agostinho José,** Carregador de Especial Tiro.

### **NATURA E TRAJÃO**

em 1.ª

**Exatidão de 1.ª classe:** Magalhães de 1.ª classe.

**Francisco Marques Carlos de Silva,** Capataz.

**Francisco Loureiro,** Capataz.

### **VI E VII**

em 1.ª

**João Carlos Costa,** correspondente de 1.ª classe de 2.ª Classe, Estação-termino.

**Francisco Pereira,** Chefe de distrito em Quercus.

**José Loureiro,** Chefe de distrito em Fico.

**Francisco Carlos,** Sub-Chefe de distrito em Régua.

**Manoel Teles,** Agente de distrito em Tiro de Vaqueiro.

**João dos Santos Costa,** Agente de distrito em, Barragem.

**Selmaires Fandi,** Secretário do 16º Seção, Faro.

**Maria Julia,** Guarda do P. N. de Alentejo 3 do 2º Seção, St. Marçal.

**Alfonsio João,** Guarda do P. N. de Alentejo 24, Funchal.

**Francisco Ribeiro,** Guarda do P. N. de Alentejo 29, Beirites.

**Palestrantes**

Em 1936

**EXPLICAÇÃO**

† **Antonio Carlos,** Fornecedor do 1º classe, do Bido.

Admitido como Palestrante em 29 de Abril de 1936, foi nomeado Fornecedor do 1º classe em 22 de Dezembro de 1938 e promovido a Fornecedor do 2º em 29 de Maio de 1941.

† **Julio Ribeiro Santos,** Fornecedor do 2º cl. de Lisboa P.

Admitido como palestrante para Fornecedor em 1 de Julho de 1936, foi nomeado Fornecedor em 1 de Julho de 1939 e Fornecedor do 2º classe em 1 de Janeiro de 1941.

† **Antonio Pinto Almeida,** Carregador do Cais.

Admitido como Carregador complementar em 29 de Setembro de 1936, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Março de 1937.

† **João Gonçalves de Sousa,** Carregador do Beirites.

Admitido como Carregador complementar em 29 de Dezembro de 1937, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1939.

**AVISO, E TROÇAN**

† **Alfonso Pereira,** Secretário de Armazém de Lisboa P.

Admitido em 20 de Março de 1936, como Secretário substituído e legitimado em 24 de Maio de 1937.

† **Francisco Santos,** Limpador do Depósito de Encanamento.

Admitido em 29 de Abril de 1934 como Limpador complementar e legitimado em 24 de Maio de 1936.

† **João Amador Carlos,** Contra-escritor do 2º classe.

Admitido em 28 de Novembro de 1933, como Secretário complementar, promovido a Chefe de Serviço especializado em 1 de Abril de 1936 e nomeado Contra-escritor do 2º classe em 1 de Janeiro de 1938.

† **João Baptista Ribeiro,** Auxiliar do Depósito de Carregados.

Admitido em 28 de Janeiro de 1936, como Limpador complementar, nomeado Ajudante de escrituração em 30 de Outubro de 1938 e promovido a Auxiliar em 1 de Janeiro de 1939.



89.—Frasco de vidro de 1 litro ou mais com  
capacidade—4-2.

85-2.

90.—Frasco de vidro de um litro de capacidade—4.

Frasco de vidro

91.—Frasco de vidro para amostras de solo—4.

Frasco

92.—Conteiner de vidro para amostras de solo—4.

Frasco de vidro

93.—Capa de vidro para amostras de solo—4.

Frasco de vidro

### Sinopse

94.—Capa de vidro para amostras de solo—4.

Capa de vidro

95.—Frasco de vidro para amostras de solo—4.

Capa de vidro

96.—Capa de vidro para amostras de solo—4.

96-1

Capa de vidro

### Equipamentos

97.—



Capa de vidro

Frasco

98.—



Frasco

Frasco

Tabella de preços dos materiais de Vidro, Gesso e Meta de Setembro de 1955

Material	Unidade	Material	Unidade	Material	Unidade
Amo. frasco de 1 litro	1000	Amo. frasco de 2 litros	500	Frasco	1000
" " frasco de 500 ml	2000	Cap. de vidro frasco	1000	Frasco	500
" " frasco de 250 ml	4000	Cap. de vidro frasco	500	Capa de vidro frasco	1000
" " frasco de 125 ml	8000	Cap. de vidro frasco	250	Capa de vidro frasco	500
" " frasco de 62 ml	16000	Cap. de vidro frasco	125	Capa de vidro frasco	250
Capa de 1 litro	1000	Capa de vidro frasco	500	Capa de vidro frasco	1000
" " 500 ml	2000	Capa de vidro frasco	250	Capa de vidro frasco	500
" " 250 ml	4000	Capa de vidro frasco	125	Capa de vidro frasco	250
" " 125 ml	8000	Capa de vidro frasco	62	Capa de vidro frasco	125
Amo. de 1 litro	1000	Capa de vidro frasco	500	Capa de vidro frasco	1000
" " 500 ml	2000	Capa de vidro frasco	250	Capa de vidro frasco	500
" " 250 ml	4000	Capa de vidro frasco	125	Capa de vidro frasco	250
" " 125 ml	8000	Capa de vidro frasco	62	Capa de vidro frasco	125
Amo. de 1 litro	1000	Capa de vidro frasco	500	Capa de vidro frasco	1000
" " 500 ml	2000	Capa de vidro frasco	250	Capa de vidro frasco	500
" " 250 ml	4000	Capa de vidro frasco	125	Capa de vidro frasco	250
" " 125 ml	8000	Capa de vidro frasco	62	Capa de vidro frasco	125
Amo. de 1 litro	1000	Capa de vidro frasco	500	Capa de vidro frasco	1000
" " 500 ml	2000	Capa de vidro frasco	250	Capa de vidro frasco	500
" " 250 ml	4000	Capa de vidro frasco	125	Capa de vidro frasco	250
" " 125 ml	8000	Capa de vidro frasco	62	Capa de vidro frasco	125
Amo. de 1 litro	1000	Capa de vidro frasco	500	Capa de vidro frasco	1000
" " 500 ml	2000	Capa de vidro frasco	250	Capa de vidro frasco	500
" " 250 ml	4000	Capa de vidro frasco	125	Capa de vidro frasco	250
" " 125 ml	8000	Capa de vidro frasco	62	Capa de vidro frasco	125

Este preço não inclui o frete, para ser o preço de custo, incluindo o frete de transporte.

Os preços de venda, incluem, mesmo, frete de entrega, frete de entrega, frete de entrega no momento da entrega.

Este preço não inclui o frete, para ser o preço de custo, incluindo o frete de transporte.

Este preço não inclui o frete, para ser o preço de custo, incluindo o frete de transporte.

Este preço não inclui o frete, para ser o preço de custo, incluindo o frete de transporte.

Este preço não inclui o frete, para ser o preço de custo, incluindo o frete de transporte.

Os preços não incluem o frete, para ser o preço de custo, incluindo o frete de transporte.