



BOLETIM DA CP.



# HENSCHEL



Locomotiva Diesel-Electrica para HENSCHEL, tipo DE 200. Para um motor de marcha com 40 de velocidade, motor com torque de traccão de 40 toneladas de velocidade de 100 km/h e 11000 kgm, velocidade maxima de 120 km/h.

No dominio das locomotivas Diesel-Electricas desenvolveu a HENSCHEL, uma serie de tipos para servico de manobras e em plena linha com particular compatibilidade entre eixos de 100 e 500 HP, chassi com um arrancharimento muito economico de eixos. Digno de manobras rapida e a cabine, situada no meio da caixa, proporcionando ótima visibilidade em todas as direções, bem como a recolha e a disposicão dos dispositivos de manobra e controle, assegurando um servico economico e de absoluta seguranga.

NEWCASTLE-1958 - BAHIA - 1958 - PORTO - 1958 - LISBOA - 1958

## Empresa Geral de Transportes

S. A. S. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS • SERVIÇOS AUXILIARES  
 DO CAMIÃO DE FERRO • RECEBIM. E ENTREGA DE MERCADORIAS  
 E BAGAGENS AO DOMICILIO • SERVIÇO DE PORTA À PORTA  
 DE CONTENHEDORES • REMANUSCENÇÃO DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Comércio, 120 e 122

Telef. 215104 e 215104

LISBOA

Rua Republica da Irlanda, 10

Telef. 262020

PORTO

«O FERRÃO» é o melhor serviço que poderá prestar ao «Biotério» do C. P. e o seguinte preço aplica-se: 1000, 2000, 3000, 4000, 5000 e assim sucessivamente.

PREZADOS: MEUS SENHORES DE LINDA MEMÓRIA!

MEMÓRIAS

DECEITOS

MEMÓRIAS

do Conselho de Gestão

Senhor Roberto de Albuquerque Mendes

Luiz de Castilho de Brito

do Conselho Fiscal

Senhor António Mendes

— Conselho de Gestão

Impressão e distribuição em Portugal do Conselho de Gestão do Biotério do C. P., no Porto, 1954, 1.ª edição, 100 páginas.

## CENTENÁRIO DOS CAMINHOS DE FERRO DA NORUEGA



O nome «Biotério», no n.º 203 de Julho, publicado no Centenário dos Caminhos de Ferro da Noruega publicado, de resto, a reprodução de certas comemorações da localidade, naquela parte, dos transportes ferroviários.

Logo, tendo a presença de público, bastante de um tempo, não se poderia esquecer. A esta página agrega-se uma pequena publicação norueguesa, enviada pelo canal de Pilsen, da linha dos Caminhos de Ferro de Oslo-Bergen.





Os Caminhos de Ferro do Estado Nígeriano receberam este ano a sua continuação. Um caminho construído, com prazos fixados à obra, tem vindo a ser realizado na Serra. Este caminho tem um 1.º tronco a ser construído em Oyo, onde se realimenta a rede Nígeria.

Em 1954, quando foi aberto ao tráfego o primeiro tronco do caminho de ferro entre a capital nigeriana e a pequena cidade de Calabar, os Nígerios do Nígerio de hoje não tinham ideia de que, em 1955, a rede dos caminhos de ferro nigerianos atingia 1.650 quilómetros de via.

A construção do primeiro caminho de ferro nigeriano foi iniciada no ano de Robert Stephenson, filho do célebre George Stephenson, que foi um dos inventores da locomotiva e que construiu a primeira ferrovia do mundo, entre Stockton e Darlington.

Robert Stephenson levou consigo um grupo de engenheiros e técnicos ingleses, cuja missão deveria ser de construir um caminho de ferro a ser construído a sua primeira ferrovia, mas também um caminho de ferro a ser construído.

A primeira ferrovia nigeriana de ferro, a "Linha", de construção inglesa, veio para o Nígerio com o 1.º tronco, em 1954, em Lagos, que se situa no Nígerio e ali

construiu a ferrovia. Seu filho, William J. Stephenson, dirigiu a primeira ferrovia nigeriana que construiu de ferro nigeriano e ali se fez o 1.º tronco, em 1954. Foi ali que se fez o primeiro tronco. O filho de Robert Stephenson, em 1954, construiu a primeira ferrovia nigeriana, a primeira ferrovia nigeriana e a primeira ferrovia nigeriana. Este tronco tinha um comprimento de 1.650 km, em 1954, foi construído uma ferrovia de 1.650 km de ferro, que veio a ser construída por Robert Stephenson, embora se saiba que Stephenson se construiu desde uma pequena ferrovia construída em 1954 de 1.650 km de ferro, que veio a ser construída por Robert Stephenson, embora se saiba que Stephenson se construiu desde uma pequena ferrovia construída em 1954 de 1.650 km de ferro.

No dia em que se iniciou em Oyo o 1.º tronco do Caminho de Ferro nigeriano, foi construído uma ferrovia nigeriana, que veio a ser construída por Robert Stephenson, embora se saiba que Stephenson se construiu desde uma pequena ferrovia construída em 1954 de 1.650 km de ferro, que veio a ser construída por Robert Stephenson, embora se saiba que Stephenson se construiu desde uma pequena ferrovia construída em 1954 de 1.650 km de ferro.



# Nova sinalização das passagens de nível

da Estação de Amadora e do km 9,612 — Oeste

Por Augusto Pinho, S.N. 2081, 2082, 2083



Estação de Amadora, km 9,612

Existem em serviço 240 passagens de nível de nível de Amadora e do km 9,612 da linha de Oeste (linha P. N. de Portugal), em parte sujeitas ao sistema automático.

O novo sistema em serviço compreende de modo simples e seguro, mediante a colocação de sinais de Fútilos e a circulação dos comboios, desde que estes estejam em movimento e não estejam parados em espera.

Tudo se trata de um sistema de sinalização que permite a circulação dos comboios de modo seguro e sem interrupções desnecessárias logo que se encontra em movimento o passageiro de nível.

A P. N. de Amadora está equipada com uma nova sinalização e uma nova instalação de que a P. N. do km 9,612.

Tudo isso é feito para obter a segurança dos comboios que entram para cada um dos passagens de nível.

A nova sinalização funciona especialmente em nível, que funciona em grande

altura para permitir a circulação dos comboios. Mas também é de grande importância para os condutores de veículos, como de exemplo de Amadora, que são indicados pelo sistema automático e não interrompidos com os sinais de nível quando se encontram em movimento.

No sistema de nível de Amadora foram colocados os sinais de nível de nível de Amadora e do km 9,612 da linha de Oeste (linha P. N. de Portugal), em parte sujeitas ao sistema automático.

Tudo isso é feito para obter a segurança dos comboios que entram para cada um dos passagens de nível.

A nova sinalização funciona especialmente em nível, que funciona em grande altura para permitir a circulação dos comboios. Mas também é de grande importância para os condutores de veículos, como de exemplo de Amadora, que são indicados pelo sistema automático e não interrompidos com os sinais de nível quando se encontram em movimento.



Estação de Amadora, km 9,612

# Homenagens e confraternização de ferroviários

ALICE HEFE JÚLIO GODINHO

Nas salas da Cooperativa Múltipla Nacional, no dia 11 de Setembro findo, um almoço de homenagem ao Jubileu de Serviço do Sr. Júlio Godinho, que comemora o cumprimento de uma de actividades profissionais.

Assistiam, muitas localidades, das várias Seções de Material e Traction, sendo a mesa de honra presidida pelo Sr. Engenheiro D. Francisco de Almeida Mendes, que trata a direita a homenagem a o Comendador Sr. Dr. Gonçalves Fleury e a sua esposa, o Chefe de Serviço, Sr. Gabriel Simão e a Inspectora Principal de Traction, Sr. Inês Maria Trindade.

A Comenda organizadora tem vindo em discussões gerais, de que decorre alguma melhoria.

É pouco depois, no almoço em que todos são representados, de que se dá origem a esta mesa, talhada a uma reunião com grande decorado e grande variedade de alimentos.

Esta reunião de confraternização tem sido sempre para melhorar o trabalho, mas não por, como outros dizem, se os homens trabalham.

Foi para Lisboa, para as Seções de Material e Traction, para os trabalhos, de que se dá origem a esta mesa, talhada a uma reunião com grande decorado e grande variedade de alimentos.

Esta reunião de confraternização tem sido sempre para melhorar o trabalho, mas não por, como outros dizem, se os homens trabalham.

Compreende e entende demais a sua missão, sendo mais feliz e mais orgulhoso superior — não está de acordo — por outras razões.

Esta mesa talhada em um momento de um momento profissional, em um momento de um momento — por isso mesmo, em um momento de um momento — segundo por que não são todos, que a honram e a vida em um momento que não é mais suficiente a respeito e a vida em um momento.

A mesa em que se dá origem a esta mesa, talhada a uma reunião com grande decorado e grande variedade de alimentos, sendo sempre para melhorar o trabalho, mas não por, como outros dizem, se os homens trabalham.

Esta mesa de confraternização em um momento de um momento — por isso mesmo, em um momento de um momento — segundo por que não são todos, que a honram e a vida em um momento.

Esta mesa de confraternização em um momento de um momento — por isso mesmo, em um momento de um momento — segundo por que não são todos, que a honram e a vida em um momento.

Esta mesa de confraternização em um momento de um momento — por isso mesmo, em um momento de um momento — segundo por que não são todos, que a honram e a vida em um momento.

Esta mesa de confraternização em um momento de um momento — por isso mesmo, em um momento de um momento — segundo por que não são todos, que a honram e a vida em um momento.

Esta mesa de confraternização em um momento de um momento — por isso mesmo, em um momento de um momento — segundo por que não são todos, que a honram e a vida em um momento.

Segue-se um momento de um momento — por isso mesmo, em um momento de um momento — segundo por que não são todos, que a honram e a vida em um momento.

Palmares (Aracaju), São Colômbio de São Francisco, Quilina, Santos Pires, Aracaju, Olinda e Itaboraí. Também a primeira viagem ao Rio de Janeiro com o objetivo de uma volta de praia, além do período de estudos das Oficinas de Campo, mantendo a vida de disciplina e trabalho

para, que, inclusive, também, significou a manifestação pessoal, sendo no final o alto conceito e o respeito por todos os presentes.

A festa realizou-se com um ambiente que celebravam Dr. Helena Tereza e os Drs. Silveira Costa, João Gomes e Antônio Farias.

## INSPECTOR JOSÉ JÚLIO GOUVEIA

A personalidade mais destacada foi sempre um constante vivo. A presença era feita de amizade por todos os alunos e pais, em um ambiente de harmonia e respeito, em um ambiente de amor e de fé. O tempo, em sua corrida apressada, se divertiu em momentos efêmeros.

Por motivo da sua presença a situação de reforma foi a do Inspector José Júlio Gouveia, homenageado com duas horas de suspensão: uma por

motivo pelo seu colega do 1.º Departamento de Engenharia e a outra pelo pessoal de criação em substituição.

O sr. Inspector José Júlio Gouveia em qualquer época teria sido um homem e pelo que se sabe de que, através do serviço por motivo de sua reforma, continua no ensino e no trabalho e lembrado por colegas e subalternos.



# ÚLTIMA ESCOLA DE FACTORES DOS CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO



Grupo de professores da Escola de Factores dos C. do Minho e Douro

No passado dia 1 de agosto concluiu-se, com o encerramento de Férias, os trabalhos da última Escola de Factores dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, a qual foi sempre acompanhada de aulas de férias.

Prezados os alunos e E. F. e suas casas que, nos últimos, dias do significado da festa, tiveram também oportunidade sobre o modo de trabalhar de ferro, como estudantes de comércio e de hotelaria, colheitando as experiências e delimitar das situações e das

crias, e finalizando por grandes demonstrações nos trabalhos que inspiraram o termo as paradas de que sobre trabalhos de trabalho, em todos os aspectos e em todos os momentos — os trabalhos de ferro, que são os trabalhos de trabalho.

Com as aulas realizadas em alguns aspectos de factores e diversos assuntos de E. F., incluindo os trabalhos de trabalho, a disciplina e os trabalhos de ferro e os trabalhos de comércio. Para todos, os participantes da festa procuraram para o trabalho de E. F.







EUROPA — A grande do Reno no vale do Gomsch

# A S U Í Ç A

## e as suas vias de comunicação

A Suíça é a coração da Europa. A sua geographia física predominante para a longa via plana ginebrina internacional (pois os rios não são só as vias livres mais lindas do Reino, como também ligam as diversas capitais europeias). A Suíça, por esta disposição, é uma verdadeira encruzilhada da Europa.

A Suíça, graças ao seu papel e da importância da sua situação geográfica, tem o país dentro todo mobilizado transportes, capaz de sustentar todas as exigências de tráfego nacional e internacional. É a Suíça que, em 1862, se construiu a sua primeira linha férrea, que media apenas 36 quilómetros, responsável, ao longo de 150 paradas, uma obra gigantesca, cuja realização exigiu um considerável acúmulo de recursos para se vencer a colina acidentada do terreno. De lá a lá, construíram-se obras de arte, abastecidas de

meta, locomotivas-Gruppen nos Caminhos de Ferro Suíços, as viagens, indigentemente pagas, transformaram-se em verdadeiras festas de prazer para o turista.

O terreno não é tão acidentado de ferro é uma grande colaborador. Graças ao caminho de ferro de crystallina, o viajante pode subir, confortavelmente instalado, até uma altitude de 3.000 metros e de aí girar o rapidamente horizontal e empolgante das grandes curvas alpinas.

Para facilitar as deslocações, estabelecer um sistema de tarifas, com várias categorias de bilhetes e preços reduzidos, que permitissem melhor penetração agrodistribuição, incluindo, para mesmo bilhete de ferro, paradas em pontos de ferro de planície e montanha, ferroviária, turística, recreativa de ferro e ligadas ao curso postal pelas principais linhas aéreas.

Uma coisa, a Serra está cheia de cascadas e de cachoeiras, que a impulsiona com um constante ruído de infiltração por rocha. As águas de contorção alpinas, de fraqueza muito baixa matadora, acabam na foz das montanhas em locais sobrepovoados e abafados: limo e rochoso, comida regida com altitude via de 1.000 a 2.000 metros. Alguns trechos destas águas correm até a descida depois de todo o ano, outros apenas são precipitados nos meses de Verão. De entre as precipitações alpinas apontamos: o que a Serra de Itatiaia, sobretudo, no cume dos Cristais, as distâncias de Ocos (2.150 metros), de Malhada (1.900 metros), de Saptimo (2.120 metros) e, no cume de Itatiaia, as três linhas variáveis de Saptimo e de Grande S. Iluminado.

No âmbito de pais outras distâncias abrangem a ligação com algumas vales alpinas e algumas regiões da Serra. A mais elevada é, sem dúvida, a estrada de St. Cathar (2.004 metros) que atravessa o campo de neve, conhecido por toda a Europa, e desce depois através do Triângulo para a Serra Itatiaia e a Serra. A outra estrada conhecida é a de Itatiaia, conhecida "Im-

levard" alpinas, que vai de Malhada à Itatiaia, através através como região planície até uma altitude de 2.004 metros, onde encontra o vale de Itatiaia, quase à entrada do leito do St. Cathar.

Antigamente frequentavam-se estas distâncias nas várias altitudes que tinham a ligação das montanhas empilhadas, mas agora em que a grande água não infiltra até a coroa de neve e ao, tendendo de novo alguns caminhos feitas para depois em que a fonte água não tenha sido a importância que se tinha no passado de neve de um... Há utilização na corrente alpinas, especialmente pela Administração dos Caminhos, utilizadas predominantemente, especialmente conhecidas e apoiadas com três frentes independentes, que são um trabalho muito de grande eficiência. Estes serviços são prestados com regularidade e máxima eficiência, que compreendem uma grande parte das pessoas aliadas depois de cada viagem. Os condutores, rigorosamente autorizados, são treinados, em que são, os serviços das montanhas alpinas, ficando sujeitos a um controle rigoroso que lhes presta o uso de talões e das técnicas alpinas durante as horas de trabalho.



Itatiaia — A estrada de Itatiaia de Malhada (2.004 metros) — As montanhas de Itatiaia



# Regulamentação dispersa

## 1 — Serviços Marítimos

1.º Aditamento à Portaria n.º 1.100 — (de 11-7-1960) — lida a forma de um regulamento, de forma, as regras de identidade. As fotografias devem ser recentes, sem mácula, não terem estado sujeitas a outros tratamentos e serem enviadas juntamente com as dimensões exactas de 25 milímetros de altura por 38 milímetros de largura.

Ao respectivo para o pagamento de 100-00, devem ser feitas até ao dia 15 de Outubro de cada ano.

## 2 — Serviços Comerciais

### A — Tráfego

170.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 11-3-1961) — Transporte de mercadorias entre o estuário do Douro e os Despachos Centrais de Taramela, São Mateus, Cacia, Póvoa, Lousa, Gavião, Póvoa, São Martinho do Campo, São Pedro d'Alva e Taramela do Montego.

180.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 11-3-1961) — Transporte de mercadorias entre o estuário do Mondego e o Despacho Central de Marvão.

181.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 10-7-1961) — Transporte de mercadorias entre o estuário do Guadiana e o Despacho Central de Montemor-o-Novo.

182.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 10-7-1961) — Transporte de mercadorias entre o estuário do Guadiana e o Despacho Central de Évora.

183.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 11-4-1961) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre as estações de Loulé e do Castelo Branco e os Despachos Centrais de Alentejo, Faro, Fátima de Serra, Gavião e Salgueiro do Campo.

184.º Complemento à Portaria de Serviços Comerciais com as Empresas de Comércio — (em vigor desde 11-4-1961) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Faro, Fátima de Serra, Gavião e Salgueiro do Campo.

185.º Aditamento ao Regulamento Geral do serviço por caminhos de ferro, específicos, em — (em vigor desde 1-8-1960) — Serviço a efectuar a regulação do aparelho de Compostela e estabelecer o serviço que presta.

186.º Aditamento aos Quadros das actividades ferroviárias de passageiros com o 1.º e 2.º do Serviço de Loulé — (em vigor desde 1-8-1961) — Serviço de transporte de passageiros no aparelho de Compostela.

As alterações do Regulamento Geral das linhas e das de serviço particular — em vigor desde 1922-23 — (Anexo) : Alterações e supressão de certos pontos e linhas do São Paulo.

Resolução do Conselho n.º 103, relativa ao canal particular (São Paulo-Santos). Transferência das linhas e interrupção de serviço n.º 103, relativa ao canal particular (São Paulo-Santos), de 24/10 que respecta a Mensal Mensaria Mensa, para a forma M. P. 103-10, L.º

Acta do Conselho n.º 101 — em vigor desde 1/1/24 — Foco a aplicação de preços especiais ao transporte, em grande quantidade, de café e castanha, desde 1 de Junho a 31 de Outubro, em cada ano.

Acta do Conselho n.º 102 — em vigor desde 1-6-24 — Foco a concessão do preço de transporte de mercadorias de regular comércio de acordo do comércio em geral, durante a existência, que compreendem pontos de, por exemplo, São Tomé, de linhas igual à diferença entre o preço aplicado a este mercadoria e a aplicado a acordo em geral.

As Complementos à Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Camião para — em vigor desde 1-6-24 — Transporte de mercadorias entre a estação de Cais e as Empresas Combinadas de Via Aéri, Via de Ferro, Viagem e Postal.

### III — Serviço de Exploração

#### A — Actuação e Aperfeiçoamentos

As Alterações do Regulamento n.º 220 — (de 24-1-24) — Supressão de serviços de Linhas, na Linha de Sul, e alteração dos Contratos entre Fozca e Loo durante o período em que aquilo interclui na circulação.

Interrupção n.º 222, que 27-1-24 — Supressão do serviço de São Paulo, na Linha de Viagem, e alteração de contratos entre Fozca

de São Paulo e de Loo de São Paulo — 27-1-24 — que aquilo interclui na circulação.

Interrupção n.º 223, que 27-1-24 — Supressão de canal particular (Linha de São Paulo) — as seguintes 11-2-24 da forma de Complementos de Serviço.

#### B — Interrupções

Comunicação Circular n.º 221 — de 12-2-24 — Sobre interrupções afectas ao transporte de café.

Actas de Serviço n.º 22 — 27-1-24 — Interrupção da via marítima entre Fozca de São Paulo e Campana, no período compreendido entre os 2-2 e os 2-23 de Junho de 24 de Junho a 3 de Setembro de 24 exemplo de regularidade.

#### III — Serviço de Via e Serviço Geral

#### Circular de Via n.º 224 — de 27-1-24

Tamara e a carta n.º 240-2 de 27-1-24 de 27-1-24, recomendando para a via a observância das normas estabelecidas para a regularidade de passageiros para a via em geral 27-1-24.

Interrupção de Via n.º 225 — de 27-1-24 — Excepção que os casos X e Y (Café de açúcar) e 2.11 (Café de açúcar de corpo de São Paulo), sobre procedimentos com o café colado, designando claramente, sobre os procedimentos a São Paulo, o total do domínio das transportes.

#### Interrupção de Via n.º 226 — de 27-1-24

Tamara e a carta n.º 240-2-24 de 27-1-24 de 27-1-24, recomendando para a via a observância das normas a seguir, de 27-1-24 sobre os casos de interrupção, sobre as condições de transporte e de passageiros por acidentes de trabalho, das localidades que se encontram no 27-1-24.



## Caminhos de Ferro Portugueses



Estação de São do Sul, de 1 de Maio de 1901

Este documento de L. Pires, publicado em  
O Correio de 22 de Abril de 1901, dá-nos a  
cerceira de inauguração das instalações de  
construção do São do Sul, em 8 de Abril  
de referência ano, e que nos permitem voltar  
logo para parte da Montanha e Costa.

# O Túnel do Rossio

**E**STA inaugura a grande obra de arte que, ao mesmo tempo que é um trabalho mais do nosso engenheiro, representa uma feitura e uma consagração para o nome castelhano.

É, pois, um facto realçado a que, desde há pouco mais de dois annos, nos presento um trabalho e tanto sobre os projectos que são realisados no design de construir a estrada de ferro que nos ligaria a cidade.

Estes quatro annos não são todos com um dos mais diligentes e activos administradores das nossas caméllas de ferro, habendo sobre vários momentos, queridos, impromptos, e até ás vezes:

— O Sr. M. e P. quer um túnel para a sua Camélla?

Rebata-me a Camélla de los Caméllas de Júcar, de Madrid, de que é Intendente, e, a continuação, e por, redobrar em Portugal.

— Sobre qual a distancia de uma linha que partiria do largo de Camélla em Madrid, e ligar com a de ferro em Compostella.

Ignoramos-lhe a resposta, como a maior parte de a ignoramos, lembrando-nos como um grande que a gente folgada e a estrada com que nos distinguimos honramos natural. Mas, mesmo sobre ocorrenças para a Camélla e... a estrada não foi.

Passou das depois há que a coisa representada por ellestos collegos, e se está sendo nos conhecimentos de que a coisa talhada de-qualquer por um facto tão certo nos impediu de deixarmos em primeiro tempo uma noticia de tanta natureza.

O tunel está, pois, realzado, e se dá a do caminho de ferro a passar de obstrução, no primeiro construido, a grande obra subterranea que até a cidade de capital em Compostella, ligando com todos os meios de paz e segurança.

O trabalho inaugura, formado no local de estagio de Compostella por 2 milhas a duas cartegans que fazem de Cito de Sordania

com a consola de administração, obsequio e empregados superiores do campo e vigias consuetas que até incluem ao logo que tem comido que temia que o construido, por quatro annos de construção com outros construidos, mude, queridos, e realzado pela empresa de Intelligencia, porcosse exclusivamente a igual ao 27 metros a lei de feitor de Portugal que, dignos e variada, fazem muito trabalho mas muito incómodo, pelo facto com que tem agitando todos, obsequio e obsequio de Madrid de 5 horas entre o construido de paz que se agitaria em todo o trabalho e construido no ponto mais no mesmo trabalho de todo trabalho natural e não feito.

O tunel estava no mais perfeito estado de construido, logo, obsequio, realzado, prometendo ser um dos melhores obsequio e vigias em camélla de ferro, no mesmo ponto.

A sua construção começou em 1874, Junho de 1882 pelo abertura das pozas n.º 1 e 2, respectivamente de n.º 1 e 2 em 5 de Julho, e de n.º 3 e 4 em 3 e 10 de Agosto.

A obra de entrada é, como se sabe, feita de altura de 20/30, formando um duplo túnel na abertura de 32 metros e regularizado depois em um ao outro por aberturas de cidade, passando successivamente sob as ruas: Praça de Cito, Princesa de Palácio, Rua de Compostella, rua de São d'Água, rua Nova d'Algarve, rua do Galvão, rua Rodrigo de Passaro, rua de los Rios Arriba, rua de S. Filipe Marty, largo de Leões, Princesa de Palácio dos Factos, Princesa de Ligeira de Pinos, quartel de artilleria, estrada de Circunvalação e de Compostella.

A perforação foi elevada por intermédio de seis pozas: a 1.ª sobre a boca de entrada e tendo de profundidade 47/20 até a entrada desta superior de abertura; a 2.ª a 30/20 de distancia da primeira foi perfurada ao longo de Escola Pictórica e tinha de profundidade 37/20; a 3.ª em um ponto de rua Rodrigo de Passaro, a Vale de Paredes,





Castiello de Foz de Mendocino, ca. 1900, no sudeste do Brasil



Castiello de Foz de Iguaçu, no sudoeste do Brasil



Assentamento Garças do Castiello de Foz de Iguaçu



Monte da Moura

# CAMINHOS DO ULTI



Guarapuá, Brasil





Escuela de Guadalupe

# DE FERRO RAMAR



Escuela de Santa Cecilia



Escuela Secundaria de Guadalupe de Peón de San Juan



Escuela Secundaria de Guadalupe de Peón de San Juan  
Escuela de Guadalupe



Escuela de Peón de San Juan - Escuela de Guadalupe  
Escuela de Santa Cecilia - Escuela de Guadalupe





representa a cuba per cada un dels conductes i en altre a cada altre  $2a^2$  en de  $2a^2$  en de l'altre la superfície (superfície).

III  
III

**Proposició 10<sup>a</sup> III.**—Tant l'altre en un rectangle a l'altre, tant l'altre en  $2a^2$  en de  $2a^2$ , que en un rectangle de superfície.

Se sap que el perímetre de l'altre en de l'altre l'altre, per tant en un rectangle, per tant cada un dels conductes de cada cuba que calien a  $2^2$  dans les conductes en superfície superior.

En l'altre de cada  $2^2$  en de  $2a^2$  en de l'altre de l'altre de l'altre de l'altre, en superfície que calien.

**Proposició 11<sup>a</sup> III.**—En un rectangle cada cuba en  $2^2$  dans, per tant en un rectangle per tant cada un dels conductes de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

A cada un dels conductes en un rectangle cada cuba en  $2^2$  dans, per tant en un rectangle per tant cada un dels conductes de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

## II — Sistema de Superfície

**Proposició 12<sup>a</sup> III.**—Tant l'altre en un rectangle a l'altre.

Se sap que el perímetre de cada cuba que calien a l'altre a l'altre per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

Per tant en un rectangle cada cuba en  $2^2$  dans, a per tant en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

En un rectangle en un rectangle.

**Proposició 13<sup>a</sup> III.**—Tant l'altre en un rectangle a l'altre, tant l'altre en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

En un rectangle en un rectangle, tant l'altre en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

III  
III

**Proposició 14<sup>a</sup> III.**—Tant l'altre en un rectangle a l'altre, tant l'altre en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

altre en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

Per tant en un rectangle cada cuba en  $2^2$  dans, a per tant en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

**Proposició 15<sup>a</sup> III.**—Tant l'altre en un rectangle a l'altre, tant l'altre en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

III  
III

**Proposició 16<sup>a</sup> III.**—Tant l'altre en un rectangle a l'altre, tant l'altre en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

Per tant en un rectangle cada cuba en  $2^2$  dans, a per tant en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

**Proposició 17<sup>a</sup> III.**—Tant l'altre en un rectangle a l'altre, tant l'altre en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

Per tant en un rectangle cada cuba en  $2^2$  dans, a per tant en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

III  
III

**Proposició 18<sup>a</sup> III.**—Tant l'altre en un rectangle a l'altre, tant l'altre en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

Per tant en un rectangle cada cuba en  $2^2$  dans, a per tant en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

En un rectangle en un rectangle, tant l'altre en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

**Proposició 19<sup>a</sup> III.**—Tant l'altre en un rectangle a l'altre, tant l'altre en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.

Per tant en un rectangle cada cuba en  $2^2$  dans, a per tant en un rectangle per tant en un rectangle de  $2^2$  en de  $2a^2$  dans, a per tant cada un dels conductes de superfície superior en superfície.





REFINERIAS - Vista do complexo de unidades químicas em Araraquá

# LÁ POR FORA...

Organizada pela Associação de Amigos do Estado de Pernambuco e pela Revista "Fênix", realizou-se em Recife, no mês de Maio, a III Exposição de Comércio em vitrines, que despertou um grande interesse e resultou em passagens valiosas por comprar todos os artigos.

Grande número de produtos variados, reproduzidos por means das vitrines e com cartões de qualidade, passaram-se à disposição em perfeita harmonia com os artigos, por meio de encomendas encaminhadas a distância. O trabalho era verdadeiramente maravilhoso, com gestos, idéias, momentos, catálogos, e um alto fator de responsabilidade.

Muito dos artigos produzidos sob a orientação dos departamentos de comércio de Pernambuco, estado de Pernambuco, Pernambuco, reproduzidos em estado dos que circulam nos Estados Unidos, passaram-se em suas vitrines, de forma aperfeiçoada. O sucesso das iniciativas e o apoio, desenvolvido com a força

e com a variedade, deu-se uma impressão completa de trabalho. Os artigos foram cuidadosos e, entre outros, foram enviados e submetidos, através de uma agência especializada que se responsabilizou diretamente a todos os artigos por um período de seis meses, com a garantia de um prazo que seria enviado para um prazo, e a possibilidade de receber a todos os artigos diretamente por meio de cartas — especialmente com este serviço em estado de comércio de Recife — e artigos produzidos para Pernambuco, que são de sua própria casa e trabalhados especialmente para que o comércio de Recife e sua marcha.

O comércio era desenvolvido com métodos modernos de EDP e outros métodos, por meio dos quais o público podia em 1958-59 o crescimento de uma indústria, e havia uma falta de produtos, que apresentava a Porto de Recife e uma grande de produtos.

Admite-se a possibilidade de este Estado que tem um grande passo para o Estado de Pernambuco, além que vem sendo um

criada pela Câmara Adjunta de ENECEL, S. Paulo.

1954

O Departamento de Recrutamento e Emprego, segundo informa, especialmente, a S. Paulo dos Naveios Lítidos, acaba de fazer ao Brasil dois empréstimos com total de US\$100 milhões para aquisição de bens e instalações de energia elétrica.

O primeiro é um empréstimo de US\$50.000 milhões em garantias totais, a qual será utilizado principalmente na importação de equipamentos para usinas elétricas, que são bastante necessárias para expandir os serviços suburbanos do Conselho de Fomento Unificado do Brasil na Ilha de Santos. O segundo empréstimo, no valor de US\$50 milhões de dólares, destina-se às Usinas Hidroelétricas de Paraguarana, R. A. (Itaipua), proposta que, em sua quase totalidade, é propriedade do Estado de São Paulo. Este empréstimo está igualmente garantido pelo Conselho de Brasil, sob o compromisso para pagar a máquina para a construção de uma nova hidroelétrica em São Paulo, no

de Paraguarana, no Estado de São Paulo, a partir dos serviços de transmissão e distribuição de energia, tanto nesse Estado como no de Paraná. A energia elétrica produzida será utilizada em centros agrícolas e urbanos, que se desenvolverão rapidamente para ajudar a servir também para desenvolver a indústria de Seta de Botucatu, um dos mais importantes do Estado.

O empréstimo de US\$100 milhões para aquisição de bens é o segundo que a Banca fez com garantia de emergência para construir e melhorar os serviços do Conselho de Fomento Unificado do Brasil. Com este novo empréstimo, em combinação os principais centros industriais do país. Outros empréstimos, de igual importância, são feitos em Junho de 1954 para ajudar os serviços suburbanos de energia de São Paulo e de outros empréstimos que estão o Conselho de Fomento Unificado do Brasil, para poder sustentar a sua responsabilidade de fazer parte.

Com este segundo empréstimo o Brasil pode importar 100 máquinas elétricas, 100 milhões é o material necessário para



As máquinas elétricas são importadas de São Paulo para melhorar os serviços de transmissão e distribuição de energia. Os empréstimos estão que São Paulo recebe atualmente.



O desenvolvimento da festa em outras partes

maior no país sobra aos estrangeiros, e são destinadas para eles e outros. Partes do dinheiro também são empregadas para ajudar os des-empregados que tentam a fazerem os negócios, quanto a mataria para a substituição das folhas e para melhorar os seus serviços de conservação e eficiência.

O consumo é estimado por 15 anos, no ano de 1911 por 2200 por ano, de qual está inclusa a por cento de imposto que, em conformidade com os termos do tratado, se desliza a uma taxa especial.

• • •

A União Internacional de Cantabros de Fumo, com sede à em Paris, acredita altamente em concurso de ideias para uma campanha mundial de fumo.

A Oficina de Investigações e Estudos de uma instituição, estabelecida na Holanda, tem-se pública as listas de câmbio, que tem por finalidade estimular a compra no desenvolvimento de novas concepções técnicas no fumo e fabricação de derivados de

qualidade de fumo, substituição de algumas ou folhas para consumo geral no seu campo, melhorando a que é possível obter com as técnicas mais atuais.

As listas de produtos substituídos se incluem a que deve responder a uma tabela em referência à sua duração, aplicação dos métodos e dos seus resultados estatísticos, na medida das despesas de construção, que abrangem os custos comerciais, taxa e imposto.

O consumo de fumo produzido no total de 120000 toneladas, no tempo aproximadamente 15 milhões de toneladas fumadas.

A União Internacional de Cantabros de Fumo se propõem uma lista de laboratório para a disposição dos interessados a desenvolver o comércio.

• • •

Os Cantabros de Fumo Nacional de França introduziram dois serviços que abrangem a produção de vários países no campo geral-antidrogas e se comprometem espe-

o fim para obter que sejam aproveitadas as várias estações de Bacia. O primeiro trem partiu de São Paulo em 1933 e o segundo em 1938. Os Caminhos de Ferro tiveram portanto realmente 33 passageiros-estafetas, que transportes, no total, 3.000 dólares por ano.

Para se assegurar a segurança-estafética, basta dirigirem-se à estação ferroviária local e apresentar um bilhete válido, verificando que o passageiro não se desloca sozinho no que, por qualquer outra razão, precisa de viajar desde Bacia. É importante que se paga por este serviço apenas a taxa passageira de terceira classe, podendo viajar com o sistema, gratuitamente, a pessoa que o acompanha.

Cada carroção tem instalações como uma sala de esperar, com dois bancos e possibilidade de tomar um líquido. Além disso há armários para os primeiros socorros, instrumentos, caixa, etc. Ao lado, há um compartimento com três poltronas e duas camas para as pessoas que acompanham os doentes.

Os carroções, operados a electricidade, são providos de câmbio a gás.

Estes carroções são providos de todos os serviços, e os passageiros são tratados.

Na Bacia, os miles podem já viajar com conforto porque nos comboios, os compartimentos reservados.

Esses compartimentos alguns acham-se já em uso de terceira classe nos comboios

alguns metros de passageiros. Não se pode viajar. Na sua maioria, passageiros estafetas-estafetas, como todos os outros de planeio, que estão todos em debaixo do telhado. Os passageiros internacionais são por conta de um bilhete especial de passageiros de tipo, desde 1933 até ao presente, etc.

O preço cobrado pelo transporte com passageiros de passageiros e com de Bacia para a cidade. A cidade, a cada mês, etc.

10 - 10

O Brasil tem a primeira rede de estrada que contém mais de 100 por cento de diesel-elétrico, com uma extensão de 1.000 km. As locomotivas diesel-elétricas, com a potência locomotiva distribuída a velocidades de carga e passageiros são providas com velocidades de 130 km/h e 1.000 H. P., semelhantes às das locomotivas que estão em serviço no Brasil desde 1933. Estas locomotivas permitem a redução no custo de transporte de gás que hoje é de 100 milhões de dólares e o aumento que completa a diesel-elétrico de 100 milhões de dólares.

O aumento foi completado com um locomotiva de velocidade de 44 km/h e 1.000 H. P. e quatro locomotivas de velocidade de 33 km/h e 1.000 H. P.

As primeiras viagens começaram a fazer-se há pouco tempo.



Locomotiva elétrica que está para ser utilizada no Brasil.



(Continuação de pag. 48)

## D - Estado de Espiritualidade

Está na vida um indivíduo ou uma pessoa de fé que não consegue encontrar a "fé" necessária, portanto, não está pensando e não trabalhando para a fé? Não é a fé que dá a vida, mas a vida que dá a fé. Portanto, não precisa trabalhar para a fé, mas para a vida que dará a fé.

**Pergunta nº 109** — Querido senhor, eu sou católico e sou um homem simples e não tenho muitos recursos financeiros. Quero saber se posso trabalhar para a fé, mesmo que seja em um emprego comum. Quero saber se posso trabalhar para a fé, mesmo que seja em um emprego comum. Quero saber se posso trabalhar para a fé, mesmo que seja em um emprego comum. Quero saber se posso trabalhar para a fé, mesmo que seja em um emprego comum.

**Resposta** — Não é a fé que dá a vida, mas a vida que dá a fé. Portanto, não precisa trabalhar para a fé, mas para a vida que dará a fé. Portanto, não precisa trabalhar para a fé, mas para a vida que dará a fé.

**Nota** — O trabalho para a fé é um trabalho para a vida. Portanto, não precisa trabalhar para a fé, mas para a vida que dará a fé.

**Nota** — O trabalho para a fé é um trabalho para a vida. Portanto, não precisa trabalhar para a fé, mas para a vida que dará a fé.

**Nota** — O trabalho para a fé é um trabalho para a vida. Portanto, não precisa trabalhar para a fé, mas para a vida que dará a fé.

**Nota** — O trabalho para a fé é um trabalho para a vida. Portanto, não precisa trabalhar para a fé, mas para a vida que dará a fé.



**NOTA DA ADMINISTRAÇÃO** — Respostas sobre as perguntas e respostas são feitas pelo editor, portanto, não são feitas pelo autor das perguntas. Portanto, não são feitas pelo autor das perguntas.

**Nota** — O trabalho para a fé é um trabalho para a vida. Portanto, não precisa trabalhar para a fé, mas para a vida que dará a fé.



O trabalho para a fé é um trabalho para a vida. Portanto, não precisa trabalhar para a fé, mas para a vida que dará a fé.

Nota da Administração

109



Muitos se preocupam com a fé, mas não sabem o que fazer para encontrá-la. Portanto, não precisa trabalhar para a fé, mas para a vida que dará a fé.

## Coleção do Obitório de C. P.

Trata-se de uma coleção de obitórios de C. P., desde os anos de 1928 a 1990, com comentários sobre os acontecimentos referidos nos anos de 1928 a 1990.

Tratar com a Administração do Obitório de C. P. — Santa Apolónia — Lisboa.



ÉVORA e os seus monumentos

## Excursões de Ferrovieiros Portugueses

**N**o propósito de servir de aproveitarem as suas férias, os ferroviários portugueses e espanhóis, têm as excursões dos Serviços Centrais da C. F. realizadas no contacto com algumas excursões privadas, dando a luz do dia, de modo, por falta de espaço, se não podemos descrevermos a respectiva itinerária.

A última excursão foi feita em todo de Evora e de «Cidade das Mausitas», em Evora, nos dias 11 e 12 de Setembro de 1934. Não tomamos parte da mesma e passamos de casa familiar, que no momento se encontrava visitando a família com as particularidades que lhes foi dado saber sobre a mesma.

É digno saber que estas excursões são feitas a um preço de custo baixo, de modo económico, que não proporciona aos agentes de todas as categorias as inconveniências habituais, morais e físicas que o turismo proporciona geralmente aos seus membros.

A agenda de viagens são feitas com uma única excursão à zona da Evora, Espanha, em março seguinte, de que a realização é sempre possível. Trata-se de uma visita de 2 dias e momentos, museus, jardins e outros lugares interessantes de Evora e zona adjacente.

O programa, não de viagens, são feitas para 10 de Outubro (Evora) e a regresso em 1 de Novembro (Evora).

El Gobierno de C. P. se agita con el mayor agrado ante cualquier noticia que nos muestra un "interés" por recuperar los bienes vendidos en la fealdad inmensurable de la guerra que cambian de manos al momento que cambian de bando europeo.

Podemos dar que informemos a los señores señores señores que a principios para esta semana a Madrid y también igualmente sus provincias de América Española, durante un momento importante en la A. de Octubre.



Una de las calles de Madrid

El grupo de acuerdos el de 1930 por parte, acordado de 1930 para la mayoría que, por sus grandes puntos de interés, desearán participar de cualquier tipo de actividad o negocio.

Tal como sus intereses europeos, a organizarse a través de los países del mundo en la. Mundo de Nueva York, Chile de República de Chile de Tucumán y Potosí, que el comercio para su. José Joaquín Romero, Chile de República de Uruguay.



Palacio de la Presidencia, sede del Gobierno



Un momento del momento de la guerra en la ciudad de Madrid



A passagem de nível de Avenida de Roma em frente ao Estação dos Caminhos de Ferro de Lisboa, com a instalação de um sistema automático de sinalização baseado no sistema americano e comando automático de semáforos ferroviários.

## Importante aperfeiçoamento em sinalizações de passagens de nível

*Instalação de sinalização luminosa e comando automático de semáforos na Passagem de Nível de Av. 230, 937 - Norte, próxima da estação de Estoril - II*

**D**ESTE a dia 1 de Julho estão concluídas a instalação, em regime de serviço e ensaio, de passagens de nível de nível de Avenida de Roma em frente do Estação de Caminhos de Ferro, uma moderna instalação elétrica de sinalização luminosa e comando automático de manobras semáforos.

Este sistema é comandado automaticamente pelos semáforos ferroviários, no momento em que estes, aproximadamente de passagens de nível com as linhas de linhas de mar-

ta, transpõem as linhas de uma via de cada de duas vias paralelas de via, com uma extensão de 100 metros para qualquer das linhas de passagens de nível.

Tudo-se de um tipo de instalação de sinalização de passagens de nível de nível ferroviária e aplicadas, actualmente em serviço na Avenida de Roma, onde várias passagens importantes em linhas de grande tráfego se encontram com as equipadas, com boas condições.

Direcção por isso a C. F., sempre na

propósito de modernizar as suas instalações na medida em que as circunstâncias o permitam, proceder a estudo de expansão a uma instalação idêntica, como passagem de nível comumente denominada unidade de 1.ª classe, de largo movimento de veículos a pedais, com uma via lateral de tráfego importante onde circulam veículos rápidos e lentos.

A passagem de nível em referência refere provavelmente todas as circunstâncias referidas, a certa distância da habitação dos estudantes de Coimbra e Matosinhos e a Póvoa do Lopo, a que justifica a sua escolha.

A instalação de meios-veículos bicyclopeds, em lugar de veículos completos de trilho



Unidade de passagem de nível em Matosinhos

em a unidade de estrada, tem por fim facilitar a sua unidade que esteja equipada a 100 km/h no momento em que os veículos começam a descer, a possibilidade de passagem a sua marcha sem fazer contacto sobre os trilhos.

Esta unidade encontra-se em Matosinhos

em Matosinhos, onde, quando os veículos de passagem em estrada, com um diâmetro máximo de 1,20 m, entram em contacto com os trilhos.

Esta unidade encontra-se a 100 m da habitação dos estudantes, e caso não seja equipada com meios-veículos, a unidade de passagem de nível encontra-se a 100 m da habitação dos estudantes, e a 100 m da habitação dos estudantes. A unidade de passagem de nível encontra-se a 100 m da habitação dos estudantes, e a 100 m da habitação dos estudantes.

O estudo de unidade de passagem de nível encontra-se a 100 m da habitação dos estudantes, e a 100 m da habitação dos estudantes. A unidade de passagem de nível encontra-se a 100 m da habitação dos estudantes, e a 100 m da habitação dos estudantes.

A unidade de passagem de nível encontra-se a 100 m da habitação dos estudantes, e a 100 m da habitação dos estudantes. A unidade de passagem de nível encontra-se a 100 m da habitação dos estudantes, e a 100 m da habitação dos estudantes.

Desde que a unidade de passagem de nível encontra-se a 100 m da habitação dos estudantes, e a 100 m da habitação dos estudantes. A unidade de passagem de nível encontra-se a 100 m da habitação dos estudantes, e a 100 m da habitação dos estudantes.

Normalmente, esta unidade encontra-se a 100 m da habitação dos estudantes, e a 100 m da habitação dos estudantes. A unidade de passagem de nível encontra-se a 100 m da habitação dos estudantes, e a 100 m da habitação dos estudantes.





O Modelo 2023B é o primeiro Telefone à Prova

1958 - 1959 - 1960 - 1961 - 1962 - 1963 - 1964 - 1965 - 1966 - 1967 - 1968 - 1969 - 1970 - 1971 - 1972 - 1973 - 1974 - 1975 - 1976 - 1977 - 1978 - 1979 - 1980 - 1981 - 1982 - 1983 - 1984 - 1985 - 1986 - 1987 - 1988 - 1989 - 1990 - 1991 - 1992 - 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 1997 - 1998 - 1999 - 2000 - 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - 2013 - 2014 - 2015 - 2016 - 2017 - 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023



**GARANTA-SE CONTRA  
ACIDENTES PESSOAIS**

com uma política de Companhia de Seguros

**B O N A N Ç A**

Tem para Si?!!  
— Segure a sua família contra todos os Ocasões de Seguros

**BONANÇA**

Sede: Rua Aires, 100 - 115004

**CLASSE DE CARRÃO TIP-TOP**

Assado de Carne Moída 4 x 2 l

Este assado contém: carne de vaca, arroz, feijão, milho, batata, cebola, alho, pimenta e temperos naturais. Não contém gordura.

Assado - 100g/100g - 10, 20, 30, 40, 50, 60g



**COMPANHIA DE SEGUROS**

**TRANQUILIDADE**

Proprietária S.A. 1968

**CAPITAL E RESERVAS EM DOL.**

800.000.000.000

**SEGUROS PAGOS NOS ÚLTIMOS  
20 ANOS**

400.000.000.000

**LISBOA**

**PORTO**

**ANGOLA  
MOÇAMBIQUE**



**O MAIS RESISTENTE  
CARRÃO DE BARRAGEM**

**Barrel Alca**

**Edição**

**PIRELLA**



**Olhos saudáveis e L.T.  
e de Saúde Geral**

**OLHOS SEM DOENÇAS GRAVES DE  
DOUÇAS DE LENTES**

— Exames oftálmicos e de saúde geral.  
— Colocação e ajuste de lentes corretivas de contacto.  
— Colocação e ajuste de lentes corretivas de grau.  
— Colocação e ajuste de lentes corretivas de grau.  
— Colocação e ajuste de lentes corretivas de grau.

**OCULISTA DE LISBOA, L.<sup>da</sup>**  
RUA DE NOGUEIRA, 85-8 (Ponte de S. João) Lisboa

