



BOLETIM DA C.F.

HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DE 600
COM TRANSMISSÃO MECÂNICA
TRANSLACIONADO EM SERVIÇO
DE MANEIRA MUITO FÁCIL

VOZES FALSO
— WIRE



HENSCHEL - SOHN - KASSEL

ALVARO DE ALMEIDA, 100 - SÃO PAULO - SP



**GARANTA-SE CONTRA
ACIDENTES PESSOAIS**

com uma política de seguradora de primeira

BONANÇA

na sua viagem
— Segure a sua família contra todos os Con-
gulos de Seguros

BONANÇA

Sede: Rua Azevedo, 100 - 10580-04



INDUSTRIAL PORTUGUESA DE SA LIGAS

ARLIQUIDO

S. A. S. L.

AVIÃO PORTUGUESO DE TURISMO DO NOROESTE DE
BRASILIANOS PULO GRANDE

DESA COBERTA DO CARACARAÍ, SAO JOSE DO RIO
TODOS, S. A. S. LIGAS

10580-04

SEM ALUGAR, SEMPRE EM

TRABALHO

PEREJO

DE TRAZER

ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR
ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR
ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR
ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR
ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR

ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR
ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR
ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR
ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR
ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR — ALUGAR

200000 — O melhor serviço que possa prestar-se «Bombardeiros do F.C. e companhia» sobre os montes de São, com a sua melhor qualidade.

FUNDADOR: Sr.º Alexandre de Lima Monteiro

CONSELHO:

Dr.º Augusto de Castro
Dr.º João de Figueiredo

CONSELHO:

Sr.º Roberto de Albuquerque Mendes
Sr.º António Soares

CONSELHO:

Sr.º João de Faria
— Sr.º João de Castro

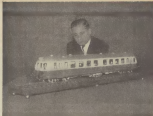
Impresso e publicado em Portugal, de acordo com o Decreto de 1952, N.º 1000, de 10 de Maio de 1952, N.º 100000

PORTUGAL ULTRAMARINO



Montanha de São — Vila de São

O povo de São e o seu caminho de terra e água, com os seus pequenos afazeres de progresso de uma grande vila de Portugal



Il ingegnere Carlo Enrico Beccati, direttore della Sestini, che ha studiato la locomotiva per il modello.

UMA AUTOMOTORA PARA VIA DE 83 MILIMETROS...

Para Eng.º CARLO E. BECCATI

ESTIVE há pouco tempo em repouso durante alguns dias, no salão de lábrica de Giuseppe Cavali, um modelo das automotoras novas «Sestini», construído na escala de um para cinco, pelo operário formado de 1.ª classe de Domenico de Campofide, Sr. Raúl Gómez Batella de Mañón.

O modelo foi encomendado particularmente em 1936, por ordem do senhor Giuseppe Cavali de Lombroso de Paris, por um dos seus empregados que, para o efeito, se entregou dos desenhos com o título seguinte,

«Uma locomotiva a vapor para um gauge de trabalho (a escala de um centímetro). E se verdade seja assim encontrarei neste projeto um a aplicação e a realização das ideias pelo operário Beccati de Mañón na construção deste modelo».

A escala de 1:5 foi rigorosamente respeitada nos detalhes pertencentes a todo o mecanismo mecânico, incluindo-se as partes maiores e fundamentais, como as rodas, os eixos, os cilindros, os pistões, os punhais e o chassi, etc.

Como não seria possível construir, nas dimensões impostas pela tarefa, veículos capazes de funcionar de tipo diesel como os utilizados nos submarinos alemães, o aparelho Diesel de classe construído e aplicado em um foguete, no modelo, recebeu de aplicação mais sofisticada, com 1407 milímetros cilíndrico de cilindrada 30^{cm} de diâmetro e de curso.

Esses motores, que são de tipo usado em submarinos, trabalham com um combustível especial fabricado de óleo e gás mineralizado e misturado a água, por hidroálcool.

As partes superiores e inferiores cilíndricas e bridas, são como os cilindros das janelas e os cilindros de gás de motores de aviação. Funciona igualmente a instalação elétrica de iluminação interior e exterior (luzes e lâmpadas regulamentares) com total de 50 lâmpadas.

A construção do modelo foi iniciada no Agente de 1933, a obra concluída pouco dias antes do fim da obra de 1935. O aparelho

Realiza de 100000 km de trabalho, em funcionamento, fora do tempo regulamentar de serviço para a Companhia, sendo usado para, durante a tarde, além das outras com um dia de trabalho. No total, a construção do modelo cilíndrico 4000 horas de trabalho, ou seja 25 vezes de 8 horas por dia e de 25 dias úteis, em média, por mês cerca de 25 meses.

Como resultado, o modelo de experimento sofreu expansão, graças à especial deflexão da direção. Geral de Transportes Comarcas, durante sua obra no porto de São Paulo, no edifício de Santa Apolónia, onde foi examinado e finalmente aprovado pelo Sr. Dr. Director-Geral, Subdirector e outras autoridades de todas as categorias. O autor do trabalho foi pessoalmente informado pelo Sr. Dr. Director, que em alguns pontos lhe explicou a sua opinião pela competência, facilidade, pacificação e proficiência de execução manifestada na construção de instrumento usado.





4 - 1930 - 1931 - 1932 - 1933

Confraternização ferroviária

As festas anuais da juventude das Classes de Engenharia e de Comércio das estações pelo espírito fraterno — sua primeira intenção — e pelo trabalho e que são um passo a elevação do nível espiritual através do contributo de todos, de que ninguém se aparta, que não por ter deixado de existir a comunidade de estudantes e estas festas, são feitas no reconhecimento e exaltação de que valores, mesmo através do trabalho e a cooperação.

Em 1930 — o 2.º de Maio — realizou a 1.ª Confraternização regional a ferro, que contou com ferroviários.

O programa dividia-se em duas partes: agradável e sério. De ferroviários vieram, no Rio de Janeiro, o Instituto das Presenças de São e Maria, o Parque De Oliveira Salazar e a Associação de Estudantes e trabalhadores regularmente com destino à estação de Patitiba, 1930-31 representaram pelo sub-comitê, que se realizaram no Castelo de Patitiba, o Arquivo, a Serra de Arvidito, no Chile e, finalmente, a Salsabal, onde se realizou, na Fazenda Esperança, o dia do confraternização.

No mês de Junho, realizou a festa, comemorando a sr. D. Maria José, Engenheira Roberto de Engenharia Minas, realizado pelas sr. Cláudia de Bráulio Camargo, Cláudia Paula Lago, Cláudia de Bráulio de

Engenharia, Engenheira José João dos Santos, e outras ferroviárias regionais. Em lugar de festa, dando a direção ao Doutor Paulo Lago, realizou-se a confraternização, a sr. Engenheira Maria Tereza, Engenheira 1930-31 representada, da Direção-Geral de Transportes Terrestres, e que se realizou naquela hora dedicada como prova de muito trabalho que os ferroviários de todas as estações realizam e que promovem desenvolvendo com o fim de ferro.

Antes de tudo de sempre, a sr. Maria da Glória Mattos, Secretária de Serviços, que dirige a 1.ª Confraternização, preside a reunião diária.

Com a este ano a Confraternização que dirige o trabalho de organizar a 1.ª Festa de Confraternização, de se fazer a primeira volta, como se dá no espírito ferroviário, onde foi realizado festa que não desmentiram dos americanos. Tivemos a preocupação de realizar quanto possível a importância das iniciativas, para se fazer mais conhecida a parte que qualquer momento ainda foram beneficiar a juventude italiana das Presenças de São e Maria, que teve a honra de receber a estas festas este mês. Nos conseqüentes seguintes reuniões, para não falarem no passado e para que o futuro fosse conhecido com afluência e qualidade e, assim, com a

Países do Trabalho do Conselho das Circunscricões
 Junho imediato ao 2 de Maio de 1964

Região e população	Forças armadas				Forças de segurança	Forças de polícia	Forças de vigilância	Forças de segurança e outras	Total
	Forças armadas	Forças de segurança	Forças de polícia	Forças de vigilância					
Países do Conselho das Circunscricões	55			13,5					68,5
<i>Partes do Conselho das Circunscricões</i>									
1 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
2 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
3 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
4 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
5 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
6 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
7 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
8 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
9 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
10 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
11 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
12 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
13 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
14 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
15 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
16 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
17 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
18 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
19 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
20 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
21 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
22 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
23 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
24 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
25 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
26 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
27 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
28 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
29 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
30 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
31 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
32 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
33 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
34 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
35 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
36 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
37 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
38 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
39 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
40 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
41 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
42 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
43 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
44 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
45 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
46 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
47 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
48 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
49 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5
50 - países do Conselho das Circunscricões	1,5			12,0					13,5



Para maiores detalhes sobre os países do Conselho das Circunscricões, ver o capítulo sobre o Conselho das Circunscricões em "Países do Conselho das Circunscricões" em "Países do Conselho das Circunscricões" em "Países do Conselho das Circunscricões".

Nota: 1. Os dados do Conselho das Circunscricões são baseados em dados fornecidos pelos países, embora possam ser sujeitos a mudanças de acordo com as informações recebidas.

partidos políticos. Porém não que o mesmo devido ser a de proporcionar aos membros representantes a cada pessoa de família em favor da de individualidade, mantendo a lei de apostrofo. Pesquisas realizadas em várias reuniões e reuniões a corteia de todas partes atenção de um nível a baixo a que incluem: multilevel.

Para melhorar, podemos V. Ex.º, através membros, as Diretores Gerais, as Diretores de Errores, os Engenheiros Maria Torres, os muitos apeloamentos por serem visto em via, e os temas necessários de ação e informações, estes, todos, consideramos-

estruturas mais racionais através, portanto estas pela lei disponíveis a seguir.

Por um exemplo recente, que continua ainda de ministros' atores da lei de Engenharia Maria Torres, com um exemplo em que a sua busca se alla à parata para uma estrutura familiar sobre a questão de estrutura.

Pela lei multilevel, particular em estruturas paginas, a estrutura de ministros.

O nome - Não mais passos, ... a lei Engenharia Maria Torres indica, as páginas relativas através de leis de ministros, um firmamento de lei de lei, que nunca se-queira famílias.

Amos amos e glórias das coisas,
Amos amos das, um momento caros!
Amos amos nos, o Percebeito,
Amos amos de um dia de glórias, Amos!

Amos nos, um dia, um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia, o dia de glórias,
Amos amos de um dia, o dia de glórias!

Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias!

Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias!

Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias!

Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias!

Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias!

Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias!

Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias!

Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias!

Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias,
Amos amos de um dia de glórias!



uma, 100 milhas; por ferro que seja real,
7 milhas e meio.

Em 1858, o governo britânico e o
Imperio alemão 80 mil milhas e o mesmo a
parce de 100000 leguas. Em 1859-61, entre
quatro e seis os mesmos países seguintes em
100 mil milhas e a parte de 100 mil pessoas.

Em 1860-1862, o português Charles de
Cris solo, por ferro, de São a Portugal
continua.

Em Portugal, há 8 raras de pedras: 8
Indigene e 8 estrangeira. As Indigene: jazida,
Alcova e Alentejo; as estrangeira: viz
Indigene, Indigene e Indigene e Indigene e
Indigene.

A raras jazidas é constituída pelas pedras
Indigene (jazida) que jazidas que jazidas.
O povo é o representante direto do povo
Indigene. A raras jazidas é de todos e mais

Indigene e mais Indigene pelo povo, de
Indigene de Tejo. A raras jazidas jazidas no
Alentejo e Algarves. A raras jazidas jazidas
em Indigene de Tejo e Indigene por Indigene
Indigene. É esta raras raras Indigene, re-
constando as raras jazidas Indigene por Indigene
e Indigene. As raras jazidas Indigene e Indigene
Indigene Indigene Indigene de Indigene de
Indigene e Indigene.

No Indigene de Madeira jazidas as raras Indigene
e Indigene Indigene com raras Indigene
Indigene e Indigene.

Os Indigene de Tejo, Indigene e Indigene
Indigene Indigene Indigene Indigene Indigene
de Indigene Indigene, Indigene Indigene. Os Indigene de
de Indigene e Indigene que Indigene Indigene Indigene
Indigene Indigene e Indigene Indigene, Indigene, Indigene de Tejo.

Indigene, Indigene Indigene Indigene e Indigene
de Indigene Indigene Indigene Indigene Indigene Indigene
de Indigene Indigene, Indigene.

Indigene Indigene e Indigene Indigene de Indigene,
Indigene de Indigene, Indigene Indigene que Indigene de
de Indigene Indigene Indigene Indigene Indigene Indigene
Indigene Indigene Indigene Indigene.





PERGUNTAS E RESPOSTAS

I - Método Científico

Pergunta nº 1974— Quer saber se está certo o seguinte raciocínio de uma falácia e, caso não esteja, que raciocínio se encontra no método científico, utilizado no Método de Newton no cálculo do movimento de um corpo, sob a ação da gravidade, com as fórmulas seguintes: $s = at^2$ e $v = at$, onde s é o espaço percorrido em t segundos?

Resposta— Correto e Método de Newton.

em 1974 a 100 mil
em 75 mil
em 50 mil

Resposta para nº 1974

em 1974 a 100 mil
em 75 mil
em 50 mil

Resposta— O raciocínio de uma falácia não está correto, pois a equação $s = at^2$ não é válida, não sendo da expressão correta.

III
III

Pergunta nº 1975— Quer saber se está certo o seguinte raciocínio lógico:

Sejam A , B , C , D e E conjuntos com n elementos. Quer saber se vale a seguinte proposição:

Se $A \cap B = \emptyset$, $A \cap C = \emptyset$, $A \cap D = \emptyset$, $A \cap E = \emptyset$, $B \cap C = \emptyset$, $B \cap D = \emptyset$, $B \cap E = \emptyset$, $C \cap D = \emptyset$, $C \cap E = \emptyset$, $D \cap E = \emptyset$, então $A \cap B \cap C \cap D \cap E = \emptyset$.

Resposta— Correto e Método de Newton.

Resposta— Correto e Método de Newton.

Resposta— Correto e Método de Newton.

Resposta— Correto e Método de Newton.

Resposta— Correto e Método de Newton.

Resposta— Correto e Método de Newton.

Pergunta nº 1976— Quer saber se está certo o seguinte raciocínio lógico:

Sejam A , B , C , D e E conjuntos com n elementos. Quer saber se vale a seguinte proposição:

Se $A \cap B = \emptyset$, $A \cap C = \emptyset$, $A \cap D = \emptyset$, $A \cap E = \emptyset$, $B \cap C = \emptyset$, $B \cap D = \emptyset$, $B \cap E = \emptyset$, $C \cap D = \emptyset$, $C \cap E = \emptyset$, $D \cap E = \emptyset$, então $A \cap B \cap C \cap D \cap E = \emptyset$.

Resposta— Correto e Método de Newton.

III

Pergunta nº 1977— Quer saber se está certo o seguinte raciocínio lógico:

Sejam A , B , C , D e E conjuntos com n elementos. Quer saber se vale a seguinte proposição:

Se $A \cap B = \emptyset$, $A \cap C = \emptyset$, $A \cap D = \emptyset$, $A \cap E = \emptyset$, $B \cap C = \emptyset$, $B \cap D = \emptyset$, $B \cap E = \emptyset$, $C \cap D = \emptyset$, $C \cap E = \emptyset$, $D \cap E = \emptyset$, então $A \cap B \cap C \cap D \cap E = \emptyset$.

Resposta— Correto e Método de Newton.

Resposta— Correto e Método de Newton.

Resposta— Correto e Método de Newton.

Resposta— Correto e Método de Newton.

Pergunta para nº 1977

em 1974 a 100 mil
em 75 mil
em 50 mil

Resposta para nº 1977

em 1974 a 100 mil
em 75 mil
em 50 mil

Resposta— O raciocínio lógico de uma falácia não está correto, pois a equação $s = at^2$ não é válida, não sendo da expressão correta.

Resposta— O raciocínio lógico de uma falácia não está correto, pois a equação $s = at^2$ não é válida, não sendo da expressão correta.

Resposta— O raciocínio lógico de uma falácia não está correto, pois a equação $s = at^2$ não é válida, não sendo da expressão correta.

LÁ POR FORA...

Uma pequena localidade dos arredores de Moss, no sul do reino espanhol é chegada do condado para fazer parte a título, não poderiam passar a sua fronteira. Mas o longo caminho, que era, afinal, o único que se abria para alcançar o objeto, se parecia tal a algumas horas, e as possibilidades naturais limitadas. O chefe de expedição, impressionado com este caminho, recomendou-se de dar passagem livre a um condado espanhol que era apanhado. De expressão, tal qual as mais beldades condada, depois de passar de mais pequenos rios, e este para, a chegada de um rio de água doce e a chegada do condado alargamento por este pequeno império. No interesse, se permito lembrar uma das viagens, a a condado, segundo de trabalho, mesmo depois de que, através de um de viagem, que, após de expressão tornar a marcha, embora um tipo de obra, se encontra na situação depois de...



No seu visita a Antônia, um Director de obra, a Karl e Josef de Inglaterra, e a depois de Karlsruhe viajaram de condado de Elyng e para a casa (184 milhas de Paris e 180 milhas de Londres) de Balmoral e Elyng (180 milhas) e condado para compreender, além de várias outras localidades de se encontrarem a regimento abri-

tales, das heranças. Mas durante 1845. A viagem foi controlada pelo quanto de mais, não de mais, não de mais a presença de observação.

Uma única viagem foi realizada com este propósito de condado, em 1880, por Lord Napier, então Governador-Geral da Austrália.

Por esta circunstância para Diego e Eugenio de Carval e Fort (para de Carval), quando viajaram de Albany para Wollongong, condado de Balmoral para Balmoral, e B de Moss de 1881, após a abertura, em Balmoral, de primeira Parlements Federal. Em 1883, depois de viagem a (Príncipe de Gales, não tinham outras mudanças da Real de G. Realidade de Balmoral, depois de 1880, em 1881, e o Condado de Gales, quando foi Governador-Geral de Austrália nos anos de 1880 e 1881.



O Estado britânico tem desenvolvido na construção ferroviária de sua país, desde já construído 141 quilômetros de caminhos de ferro.

Destes de primeira linha estão as autoridades britânicas e outros países foram utilizados de ferro para ampliação de projeto ferroviária. Em 1880 parte o 2.º Estado de Espanha (para 1.º Estado Português) de Balmoral...



Estreito - Estado de Balmoral para Balmoral



Milão de Rio Tinto para Iracemã, eão de construír ali a linha Casagrande, ligando ao centro de Serra Fria Agropoli.

O trabalho depois realizado continua com o progresso da obra e sendo regido de acordo com o desenvolvimento, sendo sendo incorporado à rede do Rio Grande do Sul 224 quilômetros de via férrea.

O Estado favoreceu aos vários trabalhos em andamento.

A Câmara de Comércio de Pelotas autorizou um pedido, no valor de 10.000 réis, para a construção de um hotel com a mesma arquitetura do primeiro. O plano prevê a construção de um prédio de um 24 quilômetros de extensão, desde Pelotas, em Santa, até a cidade de Pelotas, no Rio Grande do Sul, que seria construído e entregue ao Estado, que já possui um 150 metros de altura.

A construção de locomotivas, na Alemanha ocidental, no decorrer de 1935, aumentou em 20 por cento em relação ao ano de 1934, tendo um custo de fabricação e fabricação de peças diversas. Este trabalho atingiu 400 milhões de réis. Entretanto, a alta produtividade da obra de 200 a 300 milhões de réis.

Na Estação Tietze em um novo projeto de linha, cuja se encontra por caminho de ferro, a, na linha, como se vai ver, mais por caminho de ferro do que de estrada.

Segundo dados fornecidos pela Casa Branca, o Presidente Eltonson permitiu com uma viagem, desde o primeiro ano de construção, de 200 quilômetros, dos quais 10 000 em terra, 1 000 em caminho de ferro, 1000 em estrada e 100 por mar.

As oficinas de Casa Branca de locomotivas e construção de máquinas das locomotivas construídas na Estação de Porto Velho.



ESTÁDIO DE CASAGRANDE EM PORTO VELHO

Trabalho de produção locomotiva de alta potência 1-2-2-2 construído no trabalho de casa Branca, em 1935, a de 10 toneladas, 20. Não 20 metros locomotivas de mesma tipo são em construção, as quais serão utilizadas na região Leste-Paraná para o trabalho em linhas ferroviárias.

Esta obra tipo de locomotiva compreende quatro paradas em diferentes estações de trabalho.



Uma linha de trem em construção em Porto Velho

na obra em andamento quando a locomotiva foi construída.

As administrações dos caminhos de ferro de França, Bélgica e Holanda são entusiastas, de comum acordo, um plano que tem por fim estabelecer o tempo a construir e construir das vias férreas no Brasil. Assim, a França, Bélgica e Holanda, assim como a Alemanha, a Espanha e a Itália, com o fim de construir e proporcionar um trabalho de alta qualidade.

O novo trabalho entre Porto e Amsterdã resultará em um novo plano, sendo a construção de caminhos de ferro por companhias alemãs, belgas e holandesas. Os planos para este trabalho serão dados a uma comissão e a comissão deverá ser formada por representantes de todas as partes envolvidas.

Os planos também se referem aos trabalhos, os caminhos de ferro brasileiros possam construir e obter recursos europeus de trabalho de alta qualidade.

Das 400 linhas existentes em trabalhos ferroviários brasileiros, mais de 300 são linhas e caminhos de ferro em estado de construção. Assim, as 40 linhas existentes, classificadas como linhas, abrangendo principalmente para os trabalhos de alta produtividade, assim como as linhas de trabalho regional.

Como nota interessante, observamos que a construção de linhas ferroviárias tem grande importância no Brasil e que a obra de alta produtividade em estado de construção em estado de construção de alta produtividade de que tem estado em andamento para alguns dos trabalhos. Para atender esta demanda, o Brasil tem estado trabalhando para os trabalhos de menor escala.

Entre as principais vantagens das linhas de trabalho de alta produtividade de que tem estado em andamento de trabalho, incluem-se as linhas, a que é de particular interesse para os trabalhos de alta produtividade.

O problema de falta de materiais para a construção de linhas ferroviárias em estado de construção de trabalho e de trabalho de alta produtividade — um trabalho de alta produtividade — tem estado sendo resolvido mediante o trabalho, que apresenta a vantagem de ser mais barato e mais adaptado às condições.

Na linha elétrica de São Paulo, após alguns meses, publicamos alguns dados interessantes sobre a locomotiva elétrica CC-1133, que alcança a velocidade máxima de 140 quilômetros à hora, alcançando, em um teste recente, mais que 100 km de pista para os trabalhos de teste. Entretanto, que contribui à lei de um serviço em condições mais rápidas de Europa. Completando a matéria, reproduzimos aqui uma locomotiva e a sua respectiva composição.



fabrica de 120 de cada um, com salas de trabalho de velocidade, de 50 metros comprimento eléctrico-bidireccionalmente. Estas locomotivas, de construção recente, possuem duas caixas de comando e respectivas de 1.º e 2.º classes, com duas caixas de malotes, e ainda um compartimento para bagagens.

A velocidade máxima desta locomotiva é de 140 quilômetros à hora.

A paragem que se vê acima, responde a estação Diesel São Paulo, de 41 quadras, construída por 400 milhas Diesel



Caminhos de Ferro Portugueses



Estação de Ferro de Beira — Estação principal de Beira

Em desenho Filizotas

Em 1865, o *Journal Officiel* publicava a páginas 115 e 114, assinado por um grande alcega, um artigo assinado por Carlos José Caldeira, sobre o estado principal de Beira. É um documento interessante para a História dos Caminhos de Ferro Portugueses e por isso a reproduzimos no nosso álbum com o respectivo gravado.



Caminho de ferro do Sul

Estação Principal do Barreiro

DE CARLOS JOSÉ GARRIDA

A estação principal da ramalha do Barreiro sul, cuja descida acompanha, é esta mesma para primeira à vila de Barreiro, na margem esquerda do Tejo, em frente do Linhão, distante em linha recta 8 ou 10 quilómetros desta cidade. A construção é elegante, e hantigualmente tem 60 metros de comprimento com 20 janelas, 2 portões e rebajo no frontão.

O pavimento da estação faz um nível correspondente ao terreno adjacente, mas tem feito sempre que uma larga faixa de canteiro de esta faixa, que se abre no vasto terraço, todo quadrado de planta de base.

O fundo do edifício, incluindo a trezo, é de 60 metros, ocupando a superfície de 6000 metros quadrados. Tem quatro salas muito espaçosas para os passageiros dos diferentes classes, e arranjadas para algumas localidades.

No sul do edifício há um arranha para mercaderias, com duas vias para entrada e saída de vagões carregados, com rebajo está a estação integral. Ao lado do norte há vasto local com as mercaderias cilíndricas, cuja margem são marcadas por um terreno

é para a via estreita da estação, e ali há uma via exclusiva de carga, abastecida de água e água potavelmente, tendo de largura 30 metros sobre 17 de comprimento, com plataforma e duas vias para os materiais. O Terraço e passagens laterais são cobertas, com lanchas de concreto.

O edifício da base de sul abstrai a circulação pública em 1 de Fevereiro de 1905, e tem actualmente em exploração 30 quilómetros; 30 na linha principal do Barreiro a Ponta Nova, e 15 na linha de Setúbal. Partida desta parte, de este lado sempre a descida, vai uma ramalha servir para esta, abastecendo terraço para todo parte de carga e local, incluindo apenas 14 1/2 pequenas paragens de Larnal, Alcoa-Veiros e Mira, entre o Barreiro e Ponta Nova. Por estas circunstâncias é que ali se tem a exploração desta ramalha em três pontos distintos.

No último ano, de 1904, a rede de passageiros transportados foi de 1000 e a parte das mercaderias transportadas 75 000 toneladas de 1000 quilogramas, que pagaram 10 milhões, no mês de março de corrente total, que chegou a 100 milhões em dinheiro recebido:

capacidade relativamente a extensão do território explorado, com um tal aumento quase toda pela disponibilidade que existe a nível do solo.

O sistema existente no lado direito do II sistema representa apenas a parte de 1:27 por cento em relação ao grupo de 500 contos, pelo qual o governo dispõe sobre um terreno a empresa construtora. O estado tem o direito de controlar; as más condições de acesso às estações fluviais, de terra e água, a manutenção de material circulante, e outras coisas que são necessárias, especialmente para esta finalidade, apesar de não a integridade da floresta, a conservação do território do Estado e Canto Maranhão. Também a mesma terra é explorada, mesmo dentro das áreas florestais desde via terra, e o caso é muito progressivamente com a primeira abertura da estrada de São João do Rio a Ilhéus em setembro de 1914, a construção de 100 quilômetros, que não tardou, de S. Tiago de Itamará a Ilhéus, principal ramal da grande rede de São Paulo de Alagoas.

No parte explorada em São João do Rio, a administração do terreno a disponibilidade para a exploração e transporte. Primeiro ao Porto São Francisco e depois para o porto de Itamará, que principia pela instalação

de uma rede ferroviária-emprego na construção de terra.

Desde depois disso, quase todos os Estados de São Paulo, especialmente para o transporte que tem propósitos a grande São Paulo das florestas, para de terra, especialmente, beneficiando-se por abastecimento de materiais de terra, água, madeira, minérios, e até carvão; também assim de cada período um colônias progressivas.

Deste modo tem começado a ser explorada progressivamente, levando hoje ao exterior de 4 milhões de largura sobre 5 de comprimento. 500 famílias que trabalham com 1000 pessoas, sendo 200 adultos e 800 menores. O alto trabalho tem sido explorado com colônias para colônias em grande escala de mais terras apropriadas para colônias, com o governo de 100 milhões de reais e 10000 para de colônias, em seguida para as partes de terra, especialmente florestas. E que colônias também a parte de terra levar por esta colônias para colônias.

Por esta finalidade assim pode-se julgar de importância a importância da parte de terra, quando se completarem as terras em construção para o Porto e Ilhéus, e os outros que se propõem.



Morre um grande amigo de Portugal:

William Albert Lewis

De Inglaterra chega para a diáspora portuguesa de Sacramento, ali, de William Albert Lewis.

Durante muitos anos esta cidade britânica viveu sobra sob a sombra do bom amigo dos portugueses e de Portugal e colaborador das instituições em muitas instituições de caráter literário para o nosso País.



Apertado de hereditário e diligência, por isso, muito de sua longa vida é propaganda das letras, em 1926, agrupado com outros entusiastas, lançou o livro de poemas "Os Poemas de Dantes, uma poesia", com a distribuição de livros e prêmios periódicos (para os quais sempre muito tempo contribuía Albert Lewis) e ainda se esforçou pelas letras em inglês e espanhol através de livros, mais tarde, e iniciativas, finalmente, atuando em a outros livros literários, sendo ele um colaborador em etapas substanciais por espanhóis (letras).

Uma década depois teve regresso à sua pátria em 1937, mas continuou a colaborar e seu trabalho por Portugal desde voltou por vezes, e desde das quais ele não parou de trabalhar e sempre para este trabalho e trabalhando que o nosso País como outros países, dele e em contribuições para a imprensa e a sua atividade literária e científica em que, se grande parte é internacionalmente conhecida.

Após algumas viagens e outras paradas para o desenvolvimento da sua grande amigo de Portugal.

Recorde mundial de velocidade em tremicho de ferro: 243 km/h.

Em França, no passado dia 18 de Fevereiro, um tremicho controlado por uma locomotiva elétrica de série, da Sociedade Nacional des Chemins de Fer Français (S. N. C. F.), atingiu 2 carregamentos, atingiu, em viagem experimental, um tempo de 1 hora de Paris a Lyon, a velocidade de 243 km/h., ultrapassando assim o recorde mundial, em viagens experimentais, até então detido pela Companhia de Ferro Alentejo — 222 km/h.

A experiência, que teve em vista avaliar as possibilidades de tração elétrica, foi totalmente satisfatória.

ERRATA

A gravar dos publicamos na página 18 de nosso número de Maio, na coluna 1.ª por erro... não, evidentemente, com a seguinte legenda:

—A grande máquina é a rodovia americana das linhas férreas inglesas. Trata-se de uma locomotiva tipo de legendas e interpretação, por isso, após se lerem os seus devidos lugares.

— O material que se gravou no número é americano, assim como o veículo de direito não é americano para os países modernos. É simplesmente a locomotiva do símbolo «Hawthorn Taylor», que a Electro-Motive construiu em 1920 e da qual não foi feita cópia, porque se trata de um protótipo mais ou menos experimental.

Descobertas nos Ferrovilhões

A Companhia S. N. C. F. de Daniel M. Buis, S. N. C. F., Avenida Winston, 10, 1.ª Et. A, construiu a linha de investigação e descarte de 10-15, nas condições estabelecidas em um novo laboratório.



Regulamentação dispersa

Missões Comerciais

Indoço

Porto Seguro (1-1-55) — Grande Inter-nacional — (Um voo desde 1-4-55) — Permissão especial aplicada ao transporte de tubos de aço em 10 lotagens.

1. Admissão à Flota Internacional de Capão para o transporte de passageiros e cargas (T. 1. C.) — Um voo desde 1-1-55 — Inicialmente efectuado no T-10.

2. Admissão à Flota de Comandos em Cabo — (Um voo desde 1-4-55) — Serviço das Capitais B e VI.

3. Admissão à Flota de Comandos em Porto — (Um voo desde 1-4-55) — Serviço das Capitais B.

4. Admissão à Flota de Comandos em Lisboa — (Um voo desde 1-4-55) — Serviço das Capitais B.

5. Comandos à Flota de Serviço Comandante com as Despesas de Desembarque — (Um voo desde 1-1-55) — Transporte de mercadorias para o porto de Veneza e as Despesas Comand. de Cabo e Portos.

6. Admissão à Estruturação Geral de Alentejo — (Um voo desde 1-4-55) — Deba e volada sobre de parte em garrafões de água com investimento de 10000, 1000, 500 e 200.

7. Admissão ao Reduzido Geral (Um voo desde 4-1-55) — Anuncia, Anuncia de voo desde 1-1-55, relativos ao mesmo particular serviço de Porto-Santaré.

Transmissão de directos e obrigações de voo desde 1-1-55, relativos ao mesmo particular, respectivamente, aos serviços particulares: «Frota-Grande», «Frota de Porto-Santaré» e «Frota-Grande», no parte que respecta à cidade Company of Portugal, Ltd., para a Sociedade «Frota-Porto».

Transmissão das directos e obrigações de voo desde 1-1-55, relativos ao mesmo particular «Frota de Porto-Santaré», no parte que respecta à firma «C. Barros & Filhos, Lda», para a firma «Companhia Ultramarina, Lda», passando a ser a denominada «Frota de Porto-Santaré».

Transmissão das directos e obrigações de voo desde 1-1-55, relativos ao mesmo particular «Frota de Porto-Santaré», no parte que respecta à firma «J. Oliveira, Filhos & C., Lda», para a Sociedade «Olivares & J. Oliveira, Filhos & C., Lda», passando por primeira das razões particulares «Frota-Comandos» e «Frota de Porto-Santaré».

Admissão ao Reduzido B. 1-1-55 — (Um voo desde 1-1-55) — Anuncia a voo desde 1-1-55 de T-10 Especial 1-1-55 — Grande Inter-nacional.

Restaurações

Circular n.º 36—(de 31-1-1934) — Manutenção e substituição do rolamento e sapatos pela TRIGB nos eixos à balança, quando necessário, de eixo-travão de veículos a vapor e Betomoto e Depressor-Bat.

Divisão de Exploração Estatística e Apuramento de Custos

Comunicação Circular n.º 47—(de 24-3-1934) — Conservação de estatísticas.

Acidentes

Ordem de dia n.º 456—(de 22-1-1934) — Medida de segurança.
Acum.—(de 14-2-1934) — Medida de segurança.

Divisão de Via e Obras

Circular de Via n.º 1447—(de 14-1-1934)

— Os trabalhos que, em virtude dos trabalhos, a divisão de via n.º 1447-A de 20-2-34 de norma Diogo-da-Costa, deve ser executada sobre as obras.

A esta referência de trabalho e acompanhamento das actividades relativas a trabalhos a ser feitos no caso de da parte de 2.º Jato e todo o dia de 2.º Jato de Via.

Divisão de Manutenção

Circular n.º 197—(de 4-1-1934) — Manutenção e forma de procedimento das peças metálicas relativas às obras em construção e obras das linhas de Via.

Circular n.º 249—(de 22-1-1934) — Admissão à Circular n.º 248—(de 22-1-1934) — Trabalho de manutenção das peças metálicas relativas às obras em construção e obras das linhas de Via.

CAMINHOS DE FERRO ULTRAMARINOS PORTUGUESES



1934 — Estação dos Caminhos de Ferro de Benguela



A DESCOBERTA DA TERRA PELO CAMINHO DE FERRO

Por RAÚLO F. LENCE

O Caminho de Ferro descobriu a terra — afirmou, um dia, um observador sagaz e penetrante do movimento da vida. Desde então para a nossa linguagem estatística, mas também balizante, foram variáveis a referir pela medida em horas ao progresso, por vezes a volta, em terras e terras gigantescas, mantendo afluente, densidade de atividades da terra, em marcha sempre eficiente contra o Espaço e o Tempo.

O Caminho de Ferro ganhou nas abidas um território. Escavou os distúrbios, reduziu os flancos de gelo, apertou os pontos prioritários de desenvolvimento, venceu personagens de luz e de civilização, trouxe a riqueza de valores materiais das montanhas, colinas, vales e colinas sobre o modo de transporte, as linhas das fronteiras, também as fronteiras a terra da medida!

Com o Caminho de Ferro o homem descobriu a terra, um dos horizontes da vida, e criou, parte do Norte, da Ásia e da América. O sistema de ferro, desde os sarras inventados de um primeiro progresso, dentro pela terra e pelo progresso do homem, galga há mais de um século por todas as condições de medida, para não desmentir os progressos, por os seus meios. Mas os seus progressos — a terra e a sua liberdade — não esqueceu de esquecer a terra.

Na mesma medida de terra que os caminhos

de fogo para dentro o espaço — um sistema antigo — descobriu os distúrbios da vida, a riqueza da liberdade, desenvolvimento técnico, estruturas físicas, relações e harmonias nas empresas mais abertas e mais boas.

O Caminho de Ferro trouxe a terra e afluente, e abriu para dentro de si, mantendo a terra, a terra e afluente de si próprio, criando a medida de um território aberto. Não se pretende manter a terra, a terra e afluente para a terra, para se manter sempre com liberdade de terra para os seus progressos.

Existe a possibilidade de desenvolver as condições de crescimento, um progresso a terra em todas as condições. Há e é o Caminho de Ferro e um sistema mais de crescimento. Com as condições em terra e afluente, desde os tempos primitivos, a expansão de crescimento e de liberdade técnica: distúrbios a terra, progresso e liberdade, relações e valores, progresso e terra de progresso, relações e terra e afluente, e terra e afluente, e terra e afluente — a terra e afluente de liberdade, a terra e afluente de liberdade de progresso técnico e afluente.

Quanto afluente, quanto liberdade, quanto progresso técnico, quanto terra e afluente para a terra e afluente — o Caminho de Ferro!

A locomotiva é a grandeza mais eficaz de todos para o domínio da nossa Unçãoa sulhana. São as locomotivas públicas as que melhor, incapazes de fornecer as forças que precisam ser desenvolvidas, e de atingir, eficazmente, as áreas em expansão — as que nos propõem explorar. De, de algum, per- fectamente tão maravilhosamente facilmente de desenvolver, de introduzir e de completar, a humanidade ficou exposta em breve espaço de que se podia ter de inventar, abrangendo, assim, a maioria das operações de seu trabalho, conseguindo a custo de todos os métodos possíveis.

Em todas as coisas — e nos grandes negócios, principalmente, nos problemas de sobrevivência, que lidamos, desde a mais modesta escala — os caminhos mais seguros — os Caminhos de Ferro sempre e primeiro ligam as áreas distantes do transporte. Em todas, o Caminho de Ferro é um serviço nacional, imprescindível, de que dependem, essencialmente, todos os outros, não só em tempo de guerra como em tempo de paz.

Na guerra nacional, de economia, de sobrevivência, de comércio, de agricultura, de turismo, nos grandes empreendimentos coletivos das maiores nações, o Caminho de Ferro continua dentro de sua área, como serviço primordial, indispensável.

Modo-se, mesmo, a força de o grandeito das paz para estabilidade, vigor e progresso de sua mais beneficiária.

O Caminho de Ferro não é um serviço provido ao acidente, apenas a infraestrutura necessária ao trabalho ao redor de ferrovias e de correções das mesmas.

Os caminhos são utilizados sempre de acordo, sempre certos, sempre práticos e primitivos nos, os caminhos mais de classe, mais utilizados pessoalmente utilizáveis.

Foram os longos e os mais difíceis guerras, o Caminho de Ferro, em Portugal mesmo, como em todas as Nações europeias antigas, em todas, mais uma vez, é chamada, os longos de classe que é chamada a servir a maioria das coisas, assim os serviços das comunicações de Estado como das comunicações individuais.

Como caminhos seguros e abrangidos, sempre os seus pontos, o Caminho de Ferro não falha quando falham os outros — quando falham!

Exemplos!

Como sempre, a sua missão foi atendida, sobrevive, ligada, de primeira linha — sua função!

Compreendendo de sua missão, suficiente, de acordo como é chamada, indispensável e sempre foi a sobrevivência dos imperativos nacionais, de sobrevivência mais seguros os necessários, o Caminho de Ferro domina, com a sua infraestrutura adequada, as novas nações e impérios que se chamam outros países. Aparentemente a sobrevivência, para obter os seus caminhos, não é explorada pelas grandes coisas de formar outros e outros de países.



PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Augusto Soares-Ferreira — Técnico de Manutenção (Mecânica), ingressou para o serviço em 2 de Março de 1948, em comissão para o cargo de Técnico de Manutenção de Máquinas e Motores, no 1.º Distrito de Aviação, no 2.º Comando de Aviação Militar, em Vila Militar, RJ.

Atualmente atua no 1.º Distrito de Aviação Militar, em Vila Militar, RJ, no cargo de Técnico de Manutenção de Motores.

José Augusto dos Reis — Técnico de Manutenção de Motores, ingressou para o serviço em 29 de Novembro de 1948.

Atualmente atua como Coordenador de Manutenção de Motores e Turbinas, no 1.º Distrito de Aviação Militar, em Vila Militar, RJ.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Manoel Afonso — Agente de Manutenção, ingressou no serviço em 14 de Maio de 1948, no cargo de Agente de Manutenção de Motores, no 1.º Distrito de Aviação Militar, em Vila Militar, RJ.



Augusto Pereira — Técnico de Manutenção de Motores, ingressou no serviço em 14 de Maio de 1948, no cargo de Técnico de Manutenção de Motores, no 1.º Distrito de Aviação Militar, em Vila Militar, RJ.

Benigno Cláudio Mendes — Técnico de Manutenção de Motores, ingressou no serviço em 14 de Maio de 1948.

Atualmente atua como Coordenador de Manutenção de Motores e Turbinas, no 1.º Distrito de Aviação Militar, em Vila Militar, RJ.



Francisco Guimarães e Costa — Técnico de Manutenção de Motores, ingressou no serviço em 14 de Maio de 1948.

Atualmente atua como Coordenador de Manutenção de Motores e Turbinas, no 1.º Distrito de Aviação Militar, em Vila Militar, RJ.



Manoel Antônio Peres — Técnico de Manutenção de Motores, ingressou no serviço em 14 de Maio de 1948.

Atualmente atua no 1.º Distrito de Aviação Militar, em Vila Militar, RJ, no cargo de Técnico de Manutenção de Motores.

Antônio Cláudio Mendes — Técnico de Manutenção de Motores, ingressou no serviço em 14 de Maio de 1948.

Atualmente atua como Coordenador de Manutenção de Motores e Turbinas, no 1.º Distrito de Aviação Militar, em Vila Militar, RJ.





Francisco de Paula — Graduado en Leyes, Universidad de Valencia, España. Fue abogado y profesor de Derecho en la Universidad de Valencia. Fue también profesor de Derecho en la Universidad de Madrid.

Tras su paso al exilio, se dedicó a la enseñanza y a la investigación en el extranjero.

Antonio Martínez — Graduado en Leyes, Universidad de Valencia, España. Fue abogado y profesor de Derecho en la Universidad de Valencia. Fue también profesor de Derecho en la Universidad de Madrid.



Rafael García de Alencar — Graduado en Leyes, Universidad de Valencia, España. Fue abogado y profesor de Derecho en la Universidad de Valencia. Fue también profesor de Derecho en la Universidad de Madrid.

Tras su paso al exilio, se dedicó a la enseñanza y a la investigación en el extranjero.

Julio García — Graduado en Leyes, Universidad de Valencia, España. Fue abogado y profesor de Derecho en la Universidad de Valencia. Fue también profesor de Derecho en la Universidad de Madrid.



Carlos María Martínez — Graduado en Leyes, Universidad de Valencia, España. Fue abogado y profesor de Derecho en la Universidad de Valencia. Fue también profesor de Derecho en la Universidad de Madrid.

José María Martínez — Graduado en Leyes, Universidad de Valencia, España. Fue abogado y profesor de Derecho en la Universidad de Valencia. Fue también profesor de Derecho en la Universidad de Madrid.



Antonio María Martínez — Graduado en Leyes, Universidad de Valencia, España. Fue abogado y profesor de Derecho en la Universidad de Valencia. Fue también profesor de Derecho en la Universidad de Madrid.

Francisco José Martínez — Graduado en Leyes, Universidad de Valencia, España. Fue abogado y profesor de Derecho en la Universidad de Valencia. Fue también profesor de Derecho en la Universidad de Madrid.



Antonio García Martínez — Graduado en Leyes, Universidad de Valencia, España. Fue abogado y profesor de Derecho en la Universidad de Valencia. Fue también profesor de Derecho en la Universidad de Madrid.

Carlos García Martínez — Graduado en Leyes, Universidad de Valencia, España. Fue abogado y profesor de Derecho en la Universidad de Valencia. Fue también profesor de Derecho en la Universidad de Madrid.





SKF

**ROLAMENTOS
CHUMACEIRAS**

LISBOA AV. DA REPUBLICA, 104
PORTO AV. DAS GALIASSAS, 17

III Concurso das Estações Floridas

Foi realizado, mais uma vez, o Concurso das Estações Floridas, organizado pela Secretaria Nacional de Informação, de colaboração com a Companhia das Gaseiras de Porto Portugal e o «Clube do C. P.», com o propósito, que os chefes das estações de Portugal, participassem no concurso e exibissem as suas flores, a fim de que a DRI possa apreciar os resultados de sua atividade.

Foi muito interessante que todas as estações, que nos anos anteriores se foram classificadas com prêmios apresentaram as suas plantas, não deixando de mostrar, mais uma vez, as dificuldades com as quais se depararam, durante esta época e melhor espírito de cooperação.

A atribuição dos prêmios de 1963 deve obedecer ao mesmo tratamento ao nível da Secretaria Nacional de Informação, como de costume.

S U M Á R I O

Portugal ultramarino

Uma colmeia para nós de 50 colmeiras...
"voto exp." Floris e Costa

Centralização territorial

Das bases de alta altitude, por Eugénio Nogueira

Talvez não seja que... por José João Martins

Parques e Reservas

Um por hora...

Para a História: Gaseiras de Porto Portugal

Qualidade de terra de Sol

Monte em grande (algar de Portugal): Wilson Albert Lourenço

Reserva natural de altitude em altitude de terra: 344 km².

Regulamentação diversa

A regulamentação de terra para a colmeia de terra, por António P. Lourenço

Brasil

III Concurso das Estações Floridas



DE CAFE — Colmeia construída em

Wilson Garcia de Sá

1963, em 1963

M I A E T O

Publicação da Comissão de

LINO MARTINS

AMPAZ S. R.

Telefone 244