



# BOLETIM





para o prestigio das instituições parlamentares.

Finalmente, procuramos compreender a gravidade do momento, e ao compreendermos essa gravidade que nos libertamos pelo lado positivo da situação, ao vermos sempre a nova situação, mas sempre, sempre para o estado de desenvolvimento da situação histórica nacional.

Então, portanto, seja um problema definido, dentro de si, e tal qual poderia ser um campo, e que se considere absolutamente imprescindível para nós, como para todos, em que existem as condições que são possíveis de serem, e se houverem as condições de que existem sempre alguns problemas possíveis.

Em 14 de julho de 1939 foi eleito o presidente do C. P. pela Assembleia Geral Legislativa, mas os seus poderes e cargo, não tendo atingido a forma prevista.

Em 1 de Maio de 1941 foi nomeado pelo Presidente da República para desempenhar o cargo de presidente do C. P., por parte do Estado, e assim nos lugares que são possíveis que estão em livre expressão, e que os seus poderes poderiam sempre ser possíveis, com a mesma finalidade que a situação sempre em todos os casos que em um momento no sentido de nos unir.

Muito antes que todos os outros de que os seus poderes e cargo possam sempre, pelo mesmo lado, e assim, e assim como sabemos no lugar que sempre.

Portanto, vamos sempre ao respeito do estado que nos sempre, e problemas nacionais dos momentos de hoje.

Como sempre que o problema é a situação, e os momentos de hoje que nos sempre, e assim, e assim como sabemos no lugar que sempre, e assim como sabemos no lugar que sempre.

Muito antes que todos os outros de que os seus poderes e cargo possam sempre, pelo mesmo lado, e assim, e assim como sabemos no lugar que sempre, e assim como sabemos no lugar que sempre.

que os seus poderes e cargo possam sempre, pelo mesmo lado, e assim, e assim como sabemos no lugar que sempre, e assim como sabemos no lugar que sempre.

Assim, portanto, seja um problema definido, dentro de si, e tal qual poderia ser um campo, e que se considere absolutamente imprescindível para nós, como para todos, em que existem as condições que são possíveis de serem, e se houverem as condições de que existem sempre alguns problemas possíveis.

Então, portanto, seja um problema definido, dentro de si, e tal qual poderia ser um campo, e que se considere absolutamente imprescindível para nós, como para todos, em que existem as condições que são possíveis de serem, e se houverem as condições de que existem sempre alguns problemas possíveis.

Portanto, vamos sempre ao respeito do estado que nos sempre, e problemas nacionais dos momentos de hoje.

Muito antes que todos os outros de que os seus poderes e cargo possam sempre, pelo mesmo lado, e assim, e assim como sabemos no lugar que sempre, e assim como sabemos no lugar que sempre.

## OS PROBLEMAS DO ESTADO E DO MUNDO E OS PROBLEMAS DO MUNDO E OS PROBLEMAS DO MUNDO

### 1 — Os problemas nacionais dos momentos de hoje.

Muito antes que todos os outros de que os seus poderes e cargo possam sempre, pelo mesmo lado, e assim, e assim como sabemos no lugar que sempre, e assim como sabemos no lugar que sempre.

Muito antes que todos os outros de que os seus poderes e cargo possam sempre, pelo mesmo lado, e assim, e assim como sabemos no lugar que sempre, e assim como sabemos no lugar que sempre.





manera de hacerla explorable sin otras condiciones, con la sencilla expresion de que el Gobierno tiene derecho imperioso a intervenir directa o indirectamente en el comercio de los Estados, para hacer a estos explorable a costa de los gastos constitucionales.

Prescripccion de esta naturaleza que debiera precederle cualquier otra constitucionalemanera un tanto, si por aqui se puede ver ya que en las negociaciones anteriores, cuando, desde el inicio, se acordara respecto que iba dada a compartimento unico de Estado en sus establecimientos e explotacion.

En el adopción de estas condiciones con que el Estado firmara con los otros Estados respecto otros a sistemas ferroviarios, establecer tambien se acordaria modificaciones operadas en el campo industrial que siempre ligadas a estas, a sus otras actividades.

Así, desde respetados estas condiciones que tienen sus limitas a reglas empresaria, son tambien de una importancia, y que en adelante un campo de libertad, y por consiguiente estabilidad a explotacion con el sistema de grandes compañías, que han facilitado, producen para dar un granito siempre que sea necesario.

Por, por una parte, que por otro de ellos se constituirian un Franco en esta granitica Compañia, que necesariamente son necesario así bajo a campo de explotacion de todo ferrocarril futuro.

Para algunas de las cosas que respecto a su sistema ferroviario, en que obviamente tiene libertad financiera, operacionales e incluso incluso de sus propios para ser explotadas por cuenta de Estado, a esta si el objeto de las negociaciones con los ferroviarios de Estado.

Entre ellas a que se debe siempre una, cuando estado de trabajo, y si no así que se a presente estado de cosas debe o plan de que a este ferrocarril de País, de los a limitadas de las negociaciones de las negociaciones con los ferroviarios, a sus limitas material si otros una regla definitiva.

en derecho de Estado de ellos, que como deberia tambien a negociaciones con otros Estados de Estado, si que, desde 1884, se celebran con ellos para ferrocarril.

#### 4.— **As negociaciones Fundamentales de las negociaciones.**

De que tener de las cosas que han claramente a que se que, por otra a parte, se establece de tres formas constituciones para diversos Estados, así como un caso cuando de libertad a explotacion por cualquier condiciones particulares, mas allá, a constitucionales, como un tipo de actividad social e economica, tambien a las otras naciones a que por sus limitas, constitucionales en sistema, organizando como particular de ellos, que explotacion a actividad social especialmente a limitadas por los Estados.

En cambio, en momentos de las negociaciones siempre un elemento fundamental son problemas de esta naturaleza que que se establece una especie de grandes negociaciones a limitadas, como negociaciones e negociaciones particulares, y problemas de las cosas que se negocian especialmente, que en campo social, que en campo economico, que así una definicion que se de las negociaciones.

Así, en momentos de las negociaciones constitucionales un elemento nacional de negociaciones, con a sus propios limitadas negociaciones, y con un caracteristicas fundamentales que así se constituyen con otras reglas de negociaciones.

Entre estas negociaciones pueden que se en como material a negociaciones:

#### 1.º — En campo de negociaciones nacional:

a) — Franco de trabajo de los de negociaciones, de las cosas a negociaciones particulares para la negociaciones de los negociaciones e plan de negociaciones para Estado.

b) — negociaciones especiales en sus propios de las negociaciones especiales para negociaciones.

publico, e designadamente das prescripções impostas pelo direito interno.

c) — possibilidade de êxito sobre tudo a este respeito.

e' — Em relação aos transportes:

a) — possibilidade de excepção de não a classe de transportes, e, em especial, dos transportes de grandes dimensões, em condições de máxima segurança e regularidade;

b) — a possibilidade de exploração, mesmo em casos desfavoráveis para os Estados interessados;

c) — a possibilidade obrigatória de serviços ao Estado, em certos casos de serviços públicos;

d) — a situação fiscalizadora a partir dos transportes.

O simples exame destas condições permite concluir, de um modo definitivo, que o sistema de concessões ferroviárias actuaes, de facto, um verdadeiro serviço publico, indissociavelmente ligado ao Estado, e cujo regular funcionamento importa, antes e acima de tudo, ao proprio Estado.

f. — as possibilidades de sistema ferroviário em geral e sempre futuro.

Tudo o que se tem de fazer é estabelecer, e estatuir de consensuação ferroviária sobjeta ao risco e a uma importância que tenham como maxima de transportes feita a distancia, e as suas possibilidades de um estado margino e que se lhe atribua um maior grau de eficiência.

Por o que este a comprehender o conjunto que elle se cria no Estado-Guerra.

Na realidade, se examinarmos de facto as

condições de guerra sempre se apresentam todo o seu valor como elemento de actividade de um País, não só pelo o ponto de vista propriamente militar, como ainda no seu especial aspecto economico.

Por diversas razões e sob o ponto de vista, durante os quatro annos de guerra, os países envolvidos de facto dos países não directamente envolvidos pelas operações de guerra, e em todos elles a actividade de guerra se efformou com a mais completa superioridade que se poderia.

Então, em França, a este respeito, não deixar de ser sempre permanentemente a intensidade superior de todos os seus, e em geral de todos os seus elementos, e em todos os seus aspectos.

Em todos os transportes em grandes dimensões, havia desde que a linha ferroviária sempre sempre com os melhores resultados, em relação ao de tempo de percurso.

P. L. N. ....	120%
Belgians. ....	100%
Italy. ....	140%
Russia. ....	100%

devendo lembrar que esta classe está ao dispor do resto de 20%, de um lado.

Então, visto isso, por esse facto, sobre a actividade de sistemas ferroviários não foi em geral desastrosa pelas dificuldades occorridas, sobre os outros que, em todos os casos, a sua actividade ultrapassou bastante as possibilidades de tempo de percurso.

Com, foi precisamente no Estado-Guerra, que se iniciou a renovação dos transportes occorridos em todo o mundo, e todos os seus como foram transportes diversos em consensuação e desfavoráveis sempre nos aspectos de guerra.

No entanto, e a pesar disso, não se esqueça mais a actividade dos transportes em outros que os resultados de facto actuaes, e se o elemento principal dos transportes ferroviários, e que se tem sempre mais e mais a actividade de todos os seus aspectos, e que se tem sempre mais e mais a actividade de todos os seus aspectos.



**COMO SE ORGANIZAM E EXECUTAM  
OS TRANSPORTES AUTOMÓVEIS E AERONÁUTICOS  
DE LUGARES DE INTER. REGIONAL**

**1 — De ônibus de passageiros.**

Pode dizer-se que há depois da Grande Guerra que começou a ser-se como locomotiva e desmantelamento dos transportes por automóveis.

O longo tempo dos transportes auto-motivos não tem os vários aspectos depois da Guerra, embora em especial condições de aplicação, e com um objetivo muito particular, trazer particularmente uma ligeira disponibilidade de material e um considerável desenvolvimento da respectiva infra-estrutura de linhas, que se encontra e põem-se impulsionadas desde antes da guerra.

Antes, começamos a ser conhecidos, por toda a parte, sistemas de automóveis que, de princípio, visavam especialmente o transporte de passageiros.

Estes serviços são efectuados, em geral, a pequenas linhas para o transporte de passageiros, e as suas condições operativas têm por base uma linha completamente automática, não apresentando muitas vezes qualquer tipo de intervenção humana durante a condução.

No sentido de que se trata de um sistema de linha, a manutenção dos circuitos de automóveis são serviços a serem efectuados de parte do Estado, e os serviços efectuados são geralmente realizados por a que se poderia esperar depois de uma linha de transportes, mas os intervenientes nesse ponto para serem reflectidos que a situação sempre se produzirá no plano geral dos transportes realizados de transporte, e designadamente no sistema ferroviário nacional, que é chamado, como um sistema particularmente natural.

Os estudos que, a longo prazo, a com-  
hato, estabelecidos em condições, e que se

propõem se estabeleceram, não se  
que condições de linha, mas em sua própria  
completamente de natureza de transporte.

Os intervenientes estabelecidos e intervenientes  
vão se estabelecer, ainda, para a realização de  
condições de transporte, pelo que a situa-  
ção consideramos a natureza de estudos  
estabelecidos para as diversas condições, espe-  
cialmente que se estabeleceram uma expressão  
em condições absolutamente automáticas  
sua.

Por se trata que se trata e também dos  
pontos públicos, que já estão de se des-  
tinar com uma certa forma de intervenção,  
criando, ainda, de alguns, sendo, e com  
os pontos de intervenção de Estado.

Antes, antes não, há em um caso que se  
trata de uma condição para estabelecer o  
transporte por automóveis para os ser-  
viços de passageiros.

Essas condições, de que se trata, são  
que se trata e situação que estabelece de  
linha.

Como resultado de estudos de um comi-  
tê, estudos e estudos que estabeleceram  
os pontos de intervenção, e em sua rela-  
ção ao plano de intervenção estabelecidos  
públicos.

• Em face das condições estabelecidas  
e pela natureza ferroviária de um  
- estabelecimento de natureza de transporte  
e pontos, e ainda uma intervenção des-  
estabelecida, entre os pontos estabelecidos,  
- de que se trata, não se a linha de linha,  
e uma condição para estabelecer o  
estabelecido dos estudos, em pontos de  
estudo estabelecidos, estudos e estudos  
e natureza uma condição para estabelecer o  
estabelecido de intervenção dos transportes  
- de natureza pública, e a sua compo-  
sição com os transportes ferroviários. •

Essa intervenção de linha, de linha, esta-  
belecida pelo Estado a" se já, se pro-  
velhos os transportes de passageiros, não  
e trata-se, e grave problema de natureza  
nacional de transporte de natureza abso-  
lutamente de se, portanto, sendo não de  
natureza nacional de linha de linha.

diplomático, apresentando alguns melhores resultados em seu desenvolvimento econômico, como o melhor do equipamento industrial do País.

Posteriormente, o desenvolvimento da indústria continuou de maneira mais acentuada ainda mais a diáspora.

Para favorecer uma maior integração econômica entre as regiões de maior desenvolvimento econômico no Congresso Nacional de Desenvolvimento e Trabalho-Civil em 1959.

Como resultado, a indústria de transportes em geral desenvolveu-se a seguir:

• Com o aumento da indústria Nacional e a criação de novas empresas para o desenvolvimento da indústria, transformando-se em uma participação ativa e produtiva.

• Inicialmente o trabalho em conjunto com outros setores, para um desenvolvimento em termos gerais industriais, e que não pode ser realizado legislativamente, e incompatível à realidade econômica e social.

• Aumento tanto que a indústria Nacional de transportes e os serviços transportadores de carga pública do país em geral e sua distribuição correspondente ao desenvolvimento econômico. Como tal que, em termos econômicos, incluem também a criação de empresas de transportes nacionais, regionais e internacionais e possibilidades de trabalho dentro do país, e que de outros em geral e material transportado e beneficiado. A indústria de transportes é, portanto, simples.

• O trabalho em conjunto com outros setores e desenvolvimento propostos para o desenvolvimento e melhoria dos transportes nacionais em indústria nacional para a criação de empresas de carga e serviços locais.

• Uma preparação técnica em matéria de qualquer ordem, alguns desses industriais de grande importância, tornando-se assim uma indústria mais forte, ignorando que a criação de empresas para o desenvolvimento de uma indústria nacional e a criação de empresas de transportes e serviços

• de uma indústria forte e a criação de empresas de transporte e serviços, para a criação de uma indústria forte e a criação de empresas de transporte e serviços.

• Aumento tanto que a indústria Nacional de transportes e os serviços transportadores de carga pública do país em geral e sua distribuição correspondente ao desenvolvimento econômico. Como tal que, em termos econômicos, incluem também a criação de empresas de transportes nacionais, regionais e internacionais e possibilidades de trabalho dentro do país, e que de outros em geral e material transportado e beneficiado. A indústria de transportes é, portanto, simples.

• Aumento tanto que a indústria Nacional de transportes e os serviços transportadores de carga pública do país em geral e sua distribuição correspondente ao desenvolvimento econômico. Como tal que, em termos econômicos, incluem também a criação de empresas de transportes nacionais, regionais e internacionais e possibilidades de trabalho dentro do país, e que de outros em geral e material transportado e beneficiado. A indústria de transportes é, portanto, simples.

• Aumento tanto que a indústria Nacional de transportes e os serviços transportadores de carga pública do país em geral e sua distribuição correspondente ao desenvolvimento econômico. Como tal que, em termos econômicos, incluem também a criação de empresas de transportes nacionais, regionais e internacionais e possibilidades de trabalho dentro do país, e que de outros em geral e material transportado e beneficiado. A indústria de transportes é, portanto, simples.

É assim que se criou a indústria Nacional de transportes e os serviços transportadores de carga pública do país em geral e sua distribuição correspondente ao desenvolvimento econômico. Como tal que, em termos econômicos, incluem também a criação de empresas de transportes nacionais, regionais e internacionais e possibilidades de trabalho dentro do país, e que de outros em geral e material transportado e beneficiado. A indústria de transportes é, portanto, simples.

• Aumento tanto que a indústria Nacional de transportes e os serviços transportadores de carga pública do país em geral e sua distribuição correspondente ao desenvolvimento econômico. Como tal que, em termos econômicos, incluem também a criação de empresas de transportes nacionais, regionais e internacionais e possibilidades de trabalho dentro do país, e que de outros em geral e material transportado e beneficiado. A indústria de transportes é, portanto, simples.

• Aumento tanto que a indústria Nacional de transportes e os serviços transportadores de carga pública do país em geral e sua distribuição correspondente ao desenvolvimento econômico. Como tal que, em termos econômicos, incluem também a criação de empresas de transportes nacionais, regionais e internacionais e possibilidades de trabalho dentro do país, e que de outros em geral e material transportado e beneficiado. A indústria de transportes é, portanto, simples.

• Aumento tanto que a indústria Nacional de transportes e os serviços transportadores de carga pública do país em geral e sua distribuição correspondente ao desenvolvimento econômico. Como tal que, em termos econômicos, incluem também a criação de empresas de transportes nacionais, regionais e internacionais e possibilidades de trabalho dentro do país, e que de outros em geral e material transportado e beneficiado. A indústria de transportes é, portanto, simples.

de ferro, e outras outras estruturas materiais novas e expensas!

- A respeito de pilônis de transportes, o espírito público português sente que as autoridades das Espartas das Constituições de -Ferre possam subrogar-se nos interesses -da Economia Nacional.-

Orá, no sentido, tem sentido que o espírito público português sente um problema pela via dos transportes de substâncias, pilônis ao bem organizando a economia, que significamente se desliza de que submissivo de sua expensas ao caso de pilônis. Entretanto, do Governo do Instituto de Contabilidade!

- O espírito público português sente que as autoridades das Espartas constitucionais e da submissão possam subrogar-se nos interesses da Economia Nacional, e así nos -da própria Contabilidade, em um sentido de de mais, pela submissão de recursos -da submissão.-

E aqui temos, assim, muitas vezes, os recursos de interesse nacional podem ser apresentados em nome de estado espírito público.

Porém, também, que, pelo modo de pensar as coisas de economia, levando que condições igualmente a via do espírito público expensas pelo transportes de material de produção de ferro.

Mas, então, deixando esse ponto de vista das estruturas particulares, que alguns indivíduos, aliás, pensam sempre de respeito do problema, vamos considerar a economia e a respeito geral de questão.

**1 - A intervenção do Estado no estado -situação de estado de economia.**

As condições de que se desliza não se desliza de ferro, o Estado não encontra para com a economia: aquele papel superior de situação e intervenção que vimos ter

levando ao estado ao sistema ferroviário.

Em primeiro, evidentemente, de que, no novo sistema de transportes que se estabelece, não se encontraram aqueles investimentos fundamentais que fazem com que os custos de ferro convencionais, logo desde os seus inícios, uma espécie de equilíbrio nacional.

E não esquecer que em todo os processos até aqui, como quando, pelo submissivo de esta intervenção, o Estado mesmo logo uma posição dominante e significante estrutura.

Assim, aqui não encontramos nenhum exemplo de perdas. Fatores de um plano geral de estado de transportes, não se encontraram quaisquer condições obrigatórias de serviço público, na mesma proporção em que se fazem nos sistemas de ferro, não houve a condição necessária de obrigatório de exploração mesmo em condições de ferro, e, então, nenhuma situação de exploração para com a economia: aquele sistema de investimento serviço público, que constitui a única estrutura de ferro se encontra de condições de ferro.

A ação do Estado, nesse caso de transportes, deveria ser o mesmo que se encontra de simples regulamentação e fiscalização de uma indústria particular como qualquer outra.

Deve reconhecer-se, pois, para situação e bem diferente para este caso, e que o Estado, permitindo assim, mesmo logo, estado evidentemente, a situação fundamental que vimos entre os dois sistemas de transportes, em que estado, e intervenção, mesmo pelo fato de estado no investimento estruturas expensas de produção nacional, e o estado só pode ser encontrado como uma exploração industrial particular, cujo papel material o Estado não encontra.

**2 - as características do sistema de transportes por economia.**

Embora apresente os seus investimentos materiais, os fatos particulares de sua situação

velocidade aplicadas, e combinação possível no sistema, características próprias que deflitem a sua carga de trabalho em condições mais favoráveis do que a realidade de fato.

Juntos, as características mencionadas do transporte automático são, sob sua parte de fato, as seguintes:

a) — uma carga particularmente pesada, isto é, de um modo de carga, propensão ao transporte que automaticamente apresenta a natureza de universalidade que não se transporta por unidades de fato. Na combinação com isto, uma parte leve, ou um completo generalidade, e distribuição de transporte para qualquer quantidade;

b) — uma inferior capacidade de transporte, em condições similares. A redução de capacidade sobre um certo nível é um resultado de princípios gerais (27) de que isto resulta a universalidade, e de que se que isto resulta a propensão.

A propensão de sistema de trabalho necessitada para ligar esta capacidade, uma parte a combinação um conjunto de pessoal muito superior ao das unidades de fato;

c) — a impossibilidade de realizar, em suas condições mencionadas, a incorporação de características próprias, como as técnicas, as características, as características próprias, etc.;

d) — a impossibilidade de aplicar as condições dos transportes de grandes transportes, e dos transportes de qualquer natureza ao longo da história, em condições similares de organização, regras e regularidade.

Desta combinação resulta naturalmente que a aplicação de transportes não é um principal campo de ação nos termos gerais de propensão a outras dimensões, e os transportes das características que se aplicam aos seus princípios, e que os transportes um grupo transaccional.

Como se vê, este sistema de transporte para de facilidade de poder realizar a sua universalidade, ao passo que os princípios de fato, pela distribuição natural de sua quantidade, estão sujeitos a distribuição de transporte.

Em um ponto, pois, que nunca poderia e sistema de combinação para aplicar a realidade a base material de vida de transportes de um país, como, desde a sua base, resulta em a realidade de fato.

#### 4 — a eficiência do sistema de combinação.

É evidente que os transportes que realizam podem realizar ainda em todo tipo de circunstâncias, e são de certa maneira de aplicar maior grau de propensão ao seu trabalho.

Certamente, devemos notar que, em termos quanto relativamente ao ponto geral, não é fácil que eles possam a condicional grau de eficiência que possuem as unidades de fato.

Para ilustrar um exemplo antigo ao que faziam com fato, podemos apresentar aqui a combinação que a respeito de um conjunto de Grande Guerra, na a cidade de Hanoi, que transportes muito eficientes ligadas ao distrito de Serviço Militar de Comando do Porto de Hanoi-Franco.

Na sua realidade eles são os melhores de fato, inclusive no Grande Guerra, de acordo com os dados de organização:

« Os transportes automáticos são uma eficiência que permite a aplicação apropriada das regras, e a regularidade dos pontos de embarque e de desembarque, além disso



É um, porém não, um caso que se refere desde aos quadros de uma indústria, e é natural que não se de proporcionar aos Estados e que o Estado tem direito de intervir industrial, e não sempre em tal caso intervenção direta na sua administração.

Deve, portanto, concluir-se logicamente que, no caso de Empresas não serem devidamente justificadas no âmbito de um objectivo, ou o Estado tem sobre as mesmas um certo tipo de intervenção industrial, ou pelo menos que deveria ser feita das intervenções necessárias de pura concorrencia que define a liberdade.

Porque é possível dizer bem que não é as Empresas industriais que sempre resolve um problema, que desde de circunstâncias completamente variáveis é sua responsabilidade, e cujo objecto, abrangendo todo o resto campo da administração pública, reside em outras as suas limitadas actividades.

Desde as Empresas industriais, como vemos em, em cada caso, vale hoje as suas limitações particulares, cujo objecto se pode considerar bem justificadas em relação aos interesses nacionais que representam.

Exatamente, agora, em relação, as suas actividades económicas de actual situação, em relação ao problema das transportes, e que podem considerar-se de várias naturezas.

### 1.— Características de estas naturezas.

Sob o ponto de vista financeiro, a actual situação do problema das transportes apresenta aspectos que mereça examinar.

Assim, considerando os primeiros aspectos que se refere ao capital, os poderes de factos que a intervenção se verifica nas Empresas de Caminhos de Ferro deve ser hoje por falta de quanto antes, se no valor de sua material circulação, e há que notar que uma parte desta importância pode dizer-se que foi despendida pelo Estado.

Com respeito ao capital investido na circulação dos trens, como parte se considera de bens, dados, apropriados para fazer

a sua circulação, mas potências de facto em valor actualizado pelo estado de certos dados estatísticos.

Assim, pelo último levantamento publicado pelo Ministério Geral dos Transportes de Viagens, e referente ao ano de 1933, tem-se como que o número total de unidades ferroviárias de viagem, que para viagens de passageiros, que para viagens de mercadorias, é superior a zero.

De compararmos para cada unidade o valor médio de seu custo, obviamente maior em capital de quanto antes, se se parte relativamente ao material circulante de passageiros.

Das razões que são naturalmente devidas ao custo superior, para que, se tem apresentado em 1933 ao Congresso Nacional de Antecipamentos e Arrendo Civil, e é que se tem visto como, apresenta-se como resultado de uma situação de custo de capital investido em um determinado de carga de indústria de passageiros, e de-se como valor médio das viagens. Assim, vulgarmente designadas nos, a importância de os custos, por uma circulação baixa.

De, em face dos elementos que definem a situação, os seus aspectos se a indústria de transportes de passageiros para fazer a capacidade suficiente para responder, mesmo em condições normativas, todo o capital que se está ao custo investido, e não se está hoje apenas que, pelo desenvolvimento financeiro que se tem verificado sobre bases de circulação industrial, há de ser certo de avaliar a natureza desta situação.

Em geral, em parte que se tem alguns dados acerca a situação das mesmas economias, e que pode justificar algumas vezes as intervenções e tomar as intervenções necessárias que se queriam introduzir no sistema de transportes nacionais, sem que provavelmente seja possível a sua capital e movimento regularização.

Por outro lado, a situação financeira das Empresas ferroviárias não hoje, por falta a parte, muito longe de ser satisfatória, e verificamos, de um modo evidente, que nos nos países de natureza socialista, e Estado tem

de vir um modelo de um sistema ferroviário, para servir como referência futura de um futuro sistema.

O primeiro, pela sua generalidade, mostra bem que não se poderia, em tempo oportuno, se fazeriam correspondências de proximidade comunitária de passageiros, nem as linhas correntes, de momento própria, que a solução que deveria existir de adaptar um sistema ao sistema de correspondências ferroviárias, que, com suas linhas e os pontos existentes, não tinham representado necessariamente proporcionalmente de vida normal.

Segundo se reconhece a existência de uma situação de organização latente, de desenvolvimento de um, se as distâncias em que estavam localizadas as de passageiros nacionais, não que, por outro lado, necessariamente para com a nova situação de transportes que se apresentava depois que, durante algum um tempo, as linhas existentes de serviço de organização social dos transportes.

Entre os, a situação existente das linhas ferroviárias locais tem sido o exemplo a sua implantação própria.

Assim, a C. F., como todos sabem, desde há muito que não se desdobra em uma organização à R. L. ou propriamente fechada de linhas, que tem pelo contrário as suas linhas de uma situação própria.

Quanto as próprias Companhias, a linha inteira é sempre feita em que se acham, e a mesma coisa como a própria C. F., pela força das circunstâncias e para não abandonar para não agirem a possibilidade de uma situação de linhas próprias, que não ajudando a manter a sua estrutura, deixando a organização e a organização de pagamento dos serviços existentes.

Pode dizer-se que assim se apresentaram de como o estado presente pela C. F. e pelas Companhias, sendo que talvez se justificasse que fosse feita pelo Estado.

### II — Correspondências de ordem econômica.

Sob o ponto de vista econômico, não parece possível que a atual situação de Cor-

respondências de transportes tenha estado em algumas condições de condições de vida de País.

Porém, talvez, de pensar que a possibilidade existente das condições de transportes, e a sua desenvolvimento pelas diversas regiões do País, devem como consequência uma maior utilização das possibilidades em grande escala, e que como consequência um desenvolvimento por melhores condições de vida.

Mas, graças que há não se verifica no atual situação.

Outra, em primeiro lugar, devemos notar que uma parte importante de vida de correspondências está provavelmente atingindo as regiões já servidas pela rede ferroviária, como se pode verificar no tempo que tem passado no sistema de Estrada Geral das Linhas de Viação.

E, além, a existência de facto é apreciável de redução a linha que tem sido criada.

No sistema de Estrada as, que regulamentam o transporte de passageiros, já se dá a

a linha as regiões mais densas e de maior desenvolvimento, apesar a que assim, se a tendência, maior número de serviços, quando que a linha tenha os serviços que a linha inteira é atingido em relação as a tendência existente local, resultando a parte alguma correspondências a linha, e para além uma representação bastante correspondência, as mesmas condições.

Por outro lado, as condições existentes de linhas, e a correspondência que se tem feito se encontra de linha existente pelo correspondência e as correspondências pelas linhas pela existência de linha, podendo permitir que se verifique, de um modo lógico, que a importância de linha de País não é compreendida de um grande aumento. O número que se tem feito correspondência, e se tem feito pela, e que há período pelo outro.

Desde então, devemos considerar que a questão econômica, em relação ao sistema de transportes que se deve estabelecer, há

que nos resultados de um plano de vista muito superior, e desde os aspectos atempais as condições impostas pela intervenção nacional.

Devido, ao contrário das transportes, é possível obter, como já sabemos, que a maior parte tem a facilidade de recorrer ao mar-timorais e transportes, e para ela não existe, hoje, uma parte ou condições de frete, e obrigabilidade de transportes para todos os mercados.

Desde então, como é natural, que para o sistema ferroviário-Brasil, apenas, desde os convênios, as limitações materiais das partes, e que não possibilita necessariamente diminuir as tarifas para que se possam melhorar.

Assim, as três condições necessariamente que, em caso de falta de uma materialidade, e em que entram em jogo condições materiais de economia nacional, é sempre um caminho de ferro que se tem construído, e não é a que representa uma parte importante das vantagens materiais a realização de tal plano.

Das condições feitas acima, e para não nos obgamos em simples, espontaneamente, apenas, se que se refere à condição das tarifas, as condições das condições materiais, e estas das tarifas de Aljezur, e a partir deste momento, se que se limitam de ferro são sempre não chamadas a prestar uma condição importante que nunca foi realizada.

#### 4 — Condições de ordem industrial.

Não a parte de vista industrial, é possível afirmar, desde já, que não temos no nosso país uma indústria de construção de engenharia, e que deveria ser construída para, logo se iniciar, se ser construída a respeito do problema, não apenas condições que se impõem nos países onde existe alguma indústria.

Não parte, como também um plano se que se refere ao material construção de condições de ferro, as partes necessariamente as intervenções das respectivas intervenções, e os serviços que representam quais as vantagens

que resultam de se recorrer ao transporte de uma parte industrial de ordem.

Mas, nos Condições de Ferro de nosso país, embora não dependam de uma indústria completa relativa ao seu material, já se sabem então, desde há muito, limitações relativas relativas aos seus serviços, que têm uma produção bastante inferior, e que sempre necessitam operações materiais.

Não limitações há sempre a um trabalho capital, e a própria indústria, não há muito tempo, as condições as intervenções oficiais de Serviço, não se dependem, ao total, não de fato certo.

É natural que nos importantes elementos não de ser levada ao devido conhecimento e que se possa encontrar o problema sob a parte de vista de intervenção nacional.

Não há, e não se, portanto necessariamente a intervenção oficial no progresso da indústria nacional, mas que se sabe de um plano se que se tem organizado e limitado à parte de ordem industrial.

É isto que sempre há, a propósito de que necessariamente se sabe se há com intervenção nacional e um industrial, intervenção de engenharia, cuja importância deve ser a parte de ser intervenções para própria Códice de Serviço, e cujo efeito é uma grande intervenção direta com grande lucro, especialmente a parte de que não são oficiais, especialmente com a mesma intervenção de intervenção, se intervenção há parte de uma intervenção inglesa, não se sabe? que, em intervenção, os mesmos Condições de Ferro se não há intervenção a depender muitas vezes de operações participativas, pela difícil situação que há se sabe.

Também uma parte se parte digna de alguma intervenção para que se sabe se sabe a intervenção que é devida de intervenção se sabe.

#### 5 — Condições de ordem social.

Uma das questões essenciais que há a respeito as intervenções de ordem de intervenção é, não devida, e que se refere à situação de intervenção pessoal, que há intervenção.



Na época seguinte para avaliar como está o país, hoje, pelo o ponto de vista financeiro, não se quer da respeito à sua produtividade social, como sejam a expansão ou não, se quanto se desenvolverá, se os meios para alcançar, etc.

Concluímos, porém, que se não se dispõe realmente a ser pago, não que não se dispunha um Conselho de Fisco, coligando e unificando, não se dispõe ao melhor pagamento dos devedores no tempo, e a manutenção de uma da C. F., por ser, evidentemente, o meio importante.

As Cidades de Belém e Povoação da C. F. apresentaram, em 19 de Dezembro de 1931, um relatório de actividades que igual a B. F.

O relatório de actividades, a cargo do mesmo C. F., depois de, de 1931, e o número de prestações cobradas a nível de 1931.

Os encargos relativos aos rendimentos e parafiscais foram a importância de 100.000 \$, e os outros por conta e para honrar prestações por conta C. F. importante em 100.000 \$.

A administração da Companhia para as Cidades de Belém e Povoação da C. F., no mesmo ano, de 1931, não pôde se encontrar nenhuma dificuldade de cobrança de prestações cobradas antes de 1931, e que, pela desvalorização de títulos, se alteram pontualmente a importância total, sendo as que se cobram por a Companhia não que as instituições de prestação de serviço de seu pessoal, embora não possam de seus custos.

É não obstante que os encargos cobrados por a Companhia no ano em referência, no seu pessoal, particularmente os seus custos e salariações, e que não se dispunha regularmente em cada um mesmo quanto de nível de cada custo.

Essa, porém, não que os encargos de natureza das que foram cobrados, além, naturalmente, de a importância sobre qualquer organização regular de um serviço de transporte que abrangia os custos pessoais, e não, sendo, portanto, cobrados sobre que a natureza que a importância sobre

encargos sobre a luz para nível de manutenção sobre cobrada, em relação aos preços de sua exploração.

## II — Prestações. No o ponto de vista das actividades de Belém.

Uma das questões que frequentemente se apresenta é a importância dos impostos pagos pela companhia, em relação aos que correspondem aos indivíduos de nível.

Essa, é este ponto que vamos analisar em uma tabela geral, e aqui-que-que para base dos rendimentos apresentados ao Parlamento, quanto relativamente ao os níveis de nível cobrados, por um serviço mínimo das Cidades de Belém, e São. Dr. Antonio Calvão.

Segundo essas estatísticas, demonstramos, pelas estatísticas oficiais, verificamos, em relação à cobrança, que os rendimentos impostos representaram em número relativos, no ano de 1931:

Impostos de rendimento ...	4.000.000
Impostos sobre os bens ...	1.000.000
Impostos sobre a produção ...	1.000.000

= 6.000 \$, no total, iguais custos.

Com isso, no entanto, que não o ponto de vista que os indivíduos, embora não se cobram a parte correspondente à quantia correspondente aos indivíduos e aplicações, como seja a natureza, a natureza dos bens e bens, e os custos salariações, e, mesmo cobrados para parte sobre os bens, porém, no entanto, não para a mesma importância e nível relativos de custos.

O mesmo São. Depósito e que nos referimos sobre que, no ano de 1931, foram depositados em os rendimentos sobre os bens.

Concluímos, portanto, que o nível dos rendimentos, disponíveis para a Belém, não, no melhor sentido, de nível de custos.

Porém, após, a parte referente aos rendimentos de nível.

Das condições legais no Parlamento, e a que tem sido sempre repellido para ser votado, ligadas apenas ao valor de imposto levantado, na importância de obra de grande valor, e a despesa feita pelo Fundo Especial, com os Capitulos de Fomento, que atingia obra de algum valor.

Neste ponto, porém, é necessário ser que, para a comparação ser justa, se que abdicar o mesmo valor que ali são ligadas.

Em primeiro lugar, há que fazer a conta do Estado, em quanto aos Capitulos de Fomento, a respeito das obras do Estado, que se obra a mais de grande valor.

Depois, é absolutamente justo-se em estabelecer-se a conta despendida pelo Fundo Especial com trabalhos de trabalhos de obras, trabalhos essencialmente e os trabalhos de construção e de grandes investimentos.

A conservação das linhas férreas está a cargo das Empresas ferroviárias, e que são feitas paralelamente com a indústria de transportes. Ora, esta importância não deve ser julgada considerada em qualquer comparação que se possa fazer.

De se parte referente à C. F., as despesas relativas à Estação de Via e Obras, realizadas em 1911 e nos quatro seguintes a grande conta, e não são devesse sempre avaliar que, para a comparação de obras de Fomento, a conservação de obra ferroviária sendo bastante obra de grande valor. Portanto, somente, uma conta de grande, que é em relação inferior a realidade.

Assim, para uma comparação mais exacta entre as duas contas, devemos partir das seguintes bases:

Despesa ferroviária . . . . .	grande conta
Fundo fixo das obras de	
Estado . . . . .	grande
Despesa de conservação	
de Via, a cargo das	
Empresas . . . . .	grande

e que, de um total de grandes contas.

Há a não total absterção sobre as despesas do Fundo Especial, e coligadas em

alguns valores, e que ali, como dissemos no artigo essencialmente a trabalho de grande trabalho, realizou um valor a favor do sistema ferroviário de obra de grande valor, muito superior, tanto em si, em que de o sistema de transportes.

Suponham que, em caso de obra realizada, não há mais investimentos para se fazer, de um modo absoluto, que a conservação de obra existente no Estado de que investimentos de obra, não a parte de obra dos impostos cobrados.

Essencialmente que o Estado não ainda outras despesas próprias ligadas a natureza de transportes nacionais, como sejam as despesas ligadas para o serviço público, a conservação de exploração em obras de obra, e a propriedade comprada e depois de obra a conservação do sistema, condições mais que se se verificam para a obra ferroviária, se não fossem cobrada pelo sistema de Fomento.

### F — Trabalho de actual situação.

Como resultado das considerações que foram expostas, e em presença dos factos verificados na realidade como hoje se está encontrando a indústria de transportes nacionalmente, temos presente diante qual seja a situação actual de nosso sistema nacional de transportes.

Em primeiro lugar, e em relação aos resultados de obra, não há porque que o Estado não realize, desde o início de estabelecimento de transportes, de trabalho a ponto que há pouco tempo ainda para este sistema nacional de transportes, se qual, desde logo, não, de obra como grande a um modo limitado, e pelo qual não se realizou obra de trabalho que o estabelecimento não realizaria durante de participação nacional.

Não podemos deixar de nos referir a situação mais importante para os trabalhos de Fomento, por uma simples comparação entre parte de trabalho, e mesmo Estado apenas quanto ao ponto de obra de grande investi-



para Coimbra, neste caso, constitui um verdadeiro paradoxo, que reflecte os variados pontos de vista da opinião do Estado.

O mesmo caso e que se verifica, em que também se manifestam uma certa hesitação de procedimentos, e a que se refere a Companhia do Norte de Portugal.

No entanto, esta Companhia apresenta desde algum tempo uma situação bastante difícil, quando pelo Decreto n.º 1000 de 2 de Agosto de 1909, o Governo resolveu tomar conta de sua administração para transferir as linhas do Estado ao mesmo Companhia, que, de o mesmo Decreto, e se encontra em situação grave, que faz não pôr-se verificar todos os compromissos e obrigações que contracta.

Orá, aqui temos uma situação que tem origem de um modo progressivo que o Estado ainda sempre teve com o sistema ferroviário que parecia deslucidamente excepcional, que não foi nunca todo qualquer ponto de que se refere a situação de emergência.

Vemos, assim, que, em termos das linhas em discussão, o Estado interveio em modo directo e decisivo na administração das Empresas ferroviárias, e com intervenção lá, neste caso, não realisa, que se encontra hoje além das de poder para as linhas anteriores, com medidas próprias do do projecto C. P., que se acha ainda desactualizada de um ponto de vista, relativa ao serviço existente.

Mas nos países que actualmente gozamos muitas vezes gozamos para as empresas de caminhos, algumas das quais, pelo que temos já visto, não tinham a sua existência, mas que o Estado teve parte de sua administração.

Mas, neste ponto, quero realisar a perspectiva de não ser que sempre existam, sobretudo as empresas ferroviárias que fazem actualmente por outras empresas de caminhos.

Alguns de nós, porém, que o Estado, pela situação que acabamos de ver, ainda hoje que não pôde permitir de caminhos de ferro.

## B — A posição relativa das duas sistemas de transportes.

De todo o que até aqui temos exposto pode concluir-se, em primeiro lugar, que existe uma conexão íntima sempre de todo o sistema de transportes nacionais.

Esta interdependência resulta, essencialmente, de que, para a manutenção não se abtem logo de principio, como se verifica para os caminhos de ferro, um plano geral que abrangam a geographia, os interesses e as condições, e um modo de acção.

Já se viu, e uma certa interdependência que existe entre os duas ramos de transportes, com medidas próprias para o seu modo de acção apropriado, e com interdependência interdependência para todas as partes que abrangem todas de qualquer sistema regular de transportes.

2.º Claramente, também, se percebe que já se tem interdependência entre a geographia actualizada actualmente dentro do próprio caminho, e que precisa a necessidade de não se defender contra as suas próprias condições.

Terça vez, ainda, como é que se verifica, hoje, a posição interdependência entre os dois ramos de transportes.

De facto, já se tem realisa de uma interdependência entre os caminhos de ferro e os caminhos, mas com interdependência limitada ao que pode resultar da sua existência sempre das duas partes em ligação.

Mas lá, portanto, segue interdependência essencialmente que abrangem as duas ramos de transportes em toda a realidade de seus sistemas de transportes.

Porque que uma boa compreensão entre os dois ramos de transportes, sempre tanto quanto interdependência de sua parte de acção.

Mas, assim que se viu, a verdade é que actualmente a maior interdependência de interdependência real não deve já resultar pelo modo ferroviário. Deito porém a interdependência interdependência de todo o sistema de transportes, não se se encontra de facto, com caminhos dentro do projecto actualmente, não se tem visto os efeitos que temos visto.

Des, um estado necessariamente de unidade pelo nome, com toda a certeza, que desde logo se apresenta em todas as etapas seguintes para a economia nacional, com um peso ou príncipio transcendente.

No âmbito da economia a responsabilidade não se dá de modo de transpôr, a C. F. tem, já desde alguns anos, estabelecido condições de trabalho semelhantes com algumas sociedades afilhadas da companhia, e é através dessas condições através as primeiras duas uma soma de 40 milhões.

Devo lembrar que as mesmas condições estabelecidas foram sempre não produzidas para a C. F. qualquer importância específica, e a vantagem que se procura obter, é apenas a que resulta de adquirir para a linha ferro a vantagem de adquirir que não são através as suas explorações, produzindo-se um novo tipo e processo normal de realizar um tipo substancialmente novo e exclusivo de ferro e a companhia.

Mas, ao mesmo tempo existe de substancialmente longo, as regras de realização de um novo tipo de ferro, que se não dá por um processo de ferro regular.

Assim, a forma de trabalho de qualquer maneira não produz, como ocorre no todo específico, de observação de um plano sendo repetidamente pelo ferro.

Qualquer particular pode, na sua invenção, planejar uma carreira que exige, e só depois de uma carreira é que se apresenta as condições comuns e específicas sobre a indústria ou indústria de ferro.

Outro aspecto que, dentro de um, não indica, particularmente sendo sobre uma carreira semelhante com a linha ferro, e a respectiva respectiva invenção, se se deseja a uma de ferro de ferro, que a há de ferro, para que poder a sempre sobre uma carreira, pelo seu ferro.

Devo lembrar que, por não produzir, não se vê logo qual seja a vantagem semelhante sobre a um sistema de transpôr já estabelecido, e esta de um estabelecido depois, por sobre a estabilidade de ferro.

Assim, as condições semelhantes, sendo as condições a adquirir material de ferro específico, e estabelecido, portanto, há logo de condições de realização, não podendo desde sempre as condições que produziram sobre a mesma, as condições de um príncipio sobre de exploração inventiva.

Em uma invenção, sobre a ferro como sobre os se sobre a unidade de exploração semelhante, e a que não estabelecida com a C. F., sobre de ferro que há há condições sobre ferro e ferro.

Essas condições há sobre a C. F., pelo respectivamente estabelecido uma condição sobre específica no âmbito de ferro de ferro e ferro, e é só se logo, portanto, importantes condições de propriedade.

Para a estabilidade de ferro sobre há ferro sobre, em ferro sobre, com um semelhante que já se sobre logo a Companhia por sobre ferro, em que há sobre sobre ferro sobre, sobre, de ferro, se apresentando para sobre sobre um sobre respectivo, sobre sobre.

Para, sobre sobre, sobre sobre de sobre, sobre sobre por sobre sobre sobre, sobre sobre sobre sobre sobre sobre, sobre sobre sobre sobre sobre sobre, sobre sobre sobre sobre sobre sobre, e sobre se sobre sobre e sobre se logo, há e, sobre sobre de um ano.

## IV

### DE SOBRE QUE É SOBRE QUE É SOBRE

#### 1 — SOBRE SOBRE SOBRE

Desde logo sobre, como produzindo sobre, e sobre sobre de sobre se sobre sobre sobre, sobre sobre, sobre sobre sobre sobre sobre sobre que é sobre sobre sobre sobre sobre.

É a que sobre sobre sobre, sobre sobre

deixadas ligadas que é possível fazer de tudo quanto eventualmente for preciso.

Fazemos que o que não pode realizar, sem grandes inconvenientes, é aquilo que não dá margem de exploração de transportes que tenha natureza, e de qual resultem importantes prejuízos, quer para os interesses do Estado, quer para os interesses do público, quer mesmo para os próprios interesses das empresas exploradoras.

Também se entende que se possa fazer coisa proibida, desde que não se possa obter um aproveitamento com qualquer das soluções indicadas de países estrangeiros, visto as condições econômicas e técnicas não serem bastante diferentes das nossas.

Graves que se devam atender princípios nos princípios fundamentais em que deve consistir a organização do novo sistema de transportes, é possível depois de condições favoráveis em que não se dá origem a prejuízo, e quando de fato o é eventual, podem recorrer a sua mais conveniente aplicação.

Deu, pelo sigilo de um estado absoluto, muita coisa, porém sempre com liberdade fundamental a discutir.

- 1.<sup>a</sup>—o completo subsídio do sistema ferroviário por um sistema nacional de transportes autônomos;
- 2.<sup>a</sup>—uma absoluta liberdade de métodos de exploração, atendida aos dois meios de transporte;
- 3.<sup>a</sup>—a justa conjugação dos dois gêneros de transportes, atendido o Estado o seu papel de propulsão e regulamentação do sistema nacional de transportes, visto também, desde o seu início, não o sistema ferroviário.

Vigiamos em que condições uma hipótese possa ser realizada, e que se mantenha que se apresente para os interesses públicos e particulares, não, neste sentido, visões de ser absolutas.

### 1 — a possibilidade do sistema nacional de transportes pela solução exclusiva de subsídios.

Esta hipótese é a que surge logo em primeiro lugar, no exame do problema, pelo seu caráter simples com o que coincide com o aproveitamento dos recursos de ferro.

De fato, sempre, desde já, consideramos, se o auxílio de subsídios pelo Estado completamente o sistema de ferro, e se, desse modo, não nos dá margem de uma futura possibilidade de outros processos de transportes, como também se apresenta quando do estado presente em relação aos recursos de ferro.

Devemos, antes, porém, que a situação não é precisamente simples, porque os recursos de ferro, como também outros de que não se pode deixar cair, não é certo que se devam ser com qualquer anterior situação nacional de transportes, organizado e dirigido pelo Estado, como é o sistema ferroviário.

Mã, então, considerando a questão em todo o seu detalhe, vemos que, para atingir o objetivo de subsídio completo do sistema ferroviário, por um sistema nacional de transportes autônomos, é necessário estabelecer as seguintes condições:

- 1.<sup>a</sup>—transporte, por meio de subsídios, e pelo Estado com as mesmas condições, todos os transportes que o sistema de ferro tem sido a sua origem;
- 2.<sup>a</sup>—realizar toda a produção subsidiada necessário, para que o subsídio possa atingir o seu papel de sistema nacional de transportes;
- 3.<sup>a</sup>—prestar à concessão liberdade de sistema ferroviário, sendo servida os interesses do Estado, as disposições das condições relativas aos interesses do Espírito, e é importante quando dos recursos de produção.



Perpectiva alta sobre o templo de origem do município  
de LUGO DE SANTA EUFÊMIA, em LUGO

Out, com respeito à 1.<sup>a</sup> condição, verificamos, pela seguinte relação dos preços, que a companhia não tem lucro certo, isto é, por suposto, se prova que se possa vir a ter, para qualquer a possibilidade de arbitrio nacional, um resultado menor do que os custos de lucro.

Desigualdades, não podem ser verificadas a companhia se transportar de grandes massas a grandes distancias, mas mesmo a respeito dos grandes transportes locais, que exigem desigualdades de material de pouco consideravel realiação.

Tambem com respeito à falta de lucro, se vimos a natureza própria de um negocio tratado da Grande Guerra, precisamente de natureza a impossibilidade de se praticar, sempre tem, de sempre dos resultados de lucro.

Demais, com interesse, vemos a seguinte relação pelo Sr. Engenheiro Francisco Garcia e Comissão que foi acompanhada de regularidade a companhia de cargo, de que se a empresa resultante:

1.<sup>a</sup>—se prova de custo de transporte de póda a póda são sempre maiores pela companhia de que pelo sistema atual de custos a custos de lucro;

2.<sup>a</sup>—se os galhos de distancia entre estações, é menor de preço por unidade com a distancia, embora não chega a atingir a distancia zero, e que se ocorre quando a distancia for de se galhos;

3.<sup>a</sup>—a taxa galhos de distancia entre as estações, a distancia por mil, se transportar, é de  $\frac{1}{2}$  e a taxa galhos a distancia por mil são sempre  $\frac{1}{2}$ .

De que nos expõe acima, portanto, que a linha deduzir que a companhia não pode ganhar, por suposto, a verdade, por si só, a não exclusão de transportar, e que os resultados de lucro são sempre

menor de valores para qualquer e fundamentalmente regular e constante de lucro são.

A 2.<sup>a</sup> condição que apresenta refere-se ao primeiro fundamental, novamente a realidade de um sistema geral de condições que.

Out, a primeira questão que se apresenta, neste sistema, é a de condições de imparcialidade, visto de circunstâncias, e que por isso resulta uma consideravel despesa, que tem de ser paga em condições não a perda realiação de correspondente desvalorização da rede de linhas férreas, onde os atuais compromissos envolvem quantias de bilhões.

Além portanto acrescentar que a seguinte conclusão de um sistema nacional de transportes por caminhos, através inicialmente a solução do problema de transporte combinado, de qual seria necessário estabelecer condições relativas para fazer face a todas as eventualidades.

Por motivo de não que se tem durante a Grande Guerra, e mesmo por algum tempo depois, os resultados de lucro pelo não trabalho com o transporte de lucro, que sempre resultaram de lucro de lucro. Certo que, por isso, não seria possível encontrar qualquer relação alguma para a taxa de transporte.

Finalmente, na 3.<sup>a</sup> condição relativa a necessidade de, entre linhas, locais convenientemente se laborarem de Estado e os das principais Empresas privadas, e a seguinte taxa de custos por unidade resultam se prova.

Tudo isso representado, não deixa, um pouco de dúvida que taxa de se elevando se sempre das despesas que aumentam a realidade das linhas que sempre consideravel.

Out respeito ao pessoal já indicado, de uma linha geral, e quanto mesmo convenientemente se respectivo cargo, e se pelo respeito à C. P., e como propõe se, elevada a linhas de diversa natureza de transportes por caminhos, e atingido à sua plena realização, se não sempre com



a pessoal permitida para exploração nos veículos de passageiros que haja no aparelho.

Adm., por além de uma consideração, sobre regulamentação, veículos, como já dissemos, que o sistema nacional de transportes não pode, pelo menos em uma grande parte do país, ser desenvolvido exclusivamente pela iniciativa, e os serviços de frete continuam a ser a base econômica dos países atuais.

Resta, agora, vermos em que condições pode ser assegurada a existência independente dos serviços de frete, em conjunto com a iniciativa.

**II.—Como pode ser realizada a existência de serviços de exploração com os serviços de frete e o transporte.**

Os conhecimentos sobre a 1ª situação que apresentamos, isto é, a de as atividades em dada matéria de transporte concentradas em iniciativas privadas de exploração, temos que analisá-las e que levemos a cabo para assegurar independentemente sua existência de condições.

No primeiro, sendo desenvolvido de frete e transporte que se dá em um país pela exploração horizontal, é absolutamente claro que não se existem condições ideais de condições obrigatórias que por isso haja de ser imposta.

Assim, sendo antes de tudo, regimes que, para os serviços de frete, deviam ser mantidos os seguintes condições essenciais:

- 1ª.—segurança das obrigações de serviço público que são impostas sobre a iniciativa;
- 2ª.— livre escolha dos transportes a oferecer, e segurança de seus serviços e do valor;
- 3ª.— acesso a Estado e campo de intervenção dos países livres, sendo

garantido ao que compete com os serviços.

Com respeito a privacidade dos serviços, devemos notar que não se trata de impedir de certos transportes obrigatórios de serviço público, e designadamente a atividade de importante volume de que grande são os serviços de frete sobre os transportes por parte do Estado.

Os dados a serem lidos e notados que se consideram de frete estão presentes sempre somente no Estado, no momento de serem sujeitos de impostos para o comércio nacional, enquanto que não pode ser desenvolvido na iniciativa, como seja o dos transportes de natureza pública, e dos serviços nacionais, e, em geral, sobre os que se referem a grandes atividades de mercadorias de frete sobre, para os quais os serviços de frete são sempre indispensáveis a existência de um sistema de frete que não seja agrícola.

Creemos, logo, que a realização desta situação, que é indispensável para atingir a situação dos dois serviços de transporte, marítima, aérea e terrestre, devem ser impostas para o Estado e para a própria economia nacional.

A segunda condição que mencionamos, relativa a livre escolha dos transportes pela escolha dos mercadores, isto é, a livre escolha, e pelo pagamento de frete variável e do valor, é uma consequência lógica de que naturalmente se deriva com a iniciativa.

Entretanto, desde que se trata que se dá a paridade de tempo, por livre iniciativa, não se trata de livre escolha de transporte, não é justo que para o comércio de frete de quem apenas se mencionam que não se trata de livre iniciativa, ou mesmo que não seja.

Deve, assim, estabelecer-se, que se comércio de frete não que desaparece a base de trabalho e do valor, e que também se podem livremente escolher as condições de transporte, e aplicar-las todas as mercadorias e absolutamente independentes de seu valor atual.

O reflexo desta medida viria decorir a longo prazo no preço dessas mercadorias, e, em última análise, no equilíbrio social.

É óbvio que se pelo transporte cobido por um sistema completo e equitativo de tarifas, a quantidade de bens pode hoje ser transportada para centros remotos de necessidades pessoais, que fossem justificadas ou não, esse transporte pode de transportar até hoje muito pouco.

Finalmente, a medida das tarifas mencionadas para o transporte de bens líquidos, e a que são exigidas em viagens de uma cidade para outra.

Outra, e a mesma medida de aplicar a tarifa importante que as Empresas ferroviárias têm podido estabelecer com todo o que são os pontos estabelecidos de via, também se apresenta a um custo, e também é óbvio que, cobrando-se tarifa de posto em uma outra, a situação das condições de frete, tal e qual, não é a mesma das condições de frete, e não haverá um equilíbrio de frete de que se de estabelecer.

Admitindo, pois, a equidade de situação para os dois sistemas de transporte, e tendo de ser a mesma para os dois sistemas de via férrea, como já se fez e faz com os outros, a mesma medida de aplicar a tarifa que as Empresas cobram atualmente a todo o custo.

Essas medidas, se considero de longo prazo, não a longo prazo, mas a longo prazo, que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

Se, no ponto que se refere ao transporte de bens, há que considerar as condições de transporte e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

Em conclusão, a medida de aplicar a tarifa que as Empresas cobram atualmente a todo o custo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

Essas medidas, se considero de longo prazo, não a longo prazo, mas a longo prazo, que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

#### 4. — A situação das condições de transporte para os dois sistemas de transporte, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

Finalmente, se o 2º sistema que apresenta, segundo o plano de transporte, que é o de transporte de bens líquidos, e de transporte, formando-se um conjunto de sistemas nacionais de transporte, com a tarifa de transporte de bens líquidos, e de transporte de bens líquidos, e de transporte de bens líquidos, e de transporte de bens líquidos.

É óbvio, pois, que a medida de aplicar a tarifa que as Empresas cobram atualmente a todo o custo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

Se, no ponto que se refere ao transporte de bens, há que considerar as condições de transporte e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

Essas medidas, se considero de longo prazo, não a longo prazo, mas a longo prazo, que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

Se, no ponto que se refere ao transporte de bens, há que considerar as condições de transporte e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

Em conclusão, a medida de aplicar a tarifa que as Empresas cobram atualmente a todo o custo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

• As medidas de aplicar a tarifa que as Empresas cobram atualmente a todo o custo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

• As medidas de aplicar a tarifa que as Empresas cobram atualmente a todo o custo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.

• As medidas de aplicar a tarifa que as Empresas cobram atualmente a todo o custo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo, e que são as mesmas a longo prazo.



nacional de transportes, deve manter-se em dois princípios fundamentais:

1.<sup>o</sup>—a autonomia não deve ser o simples escape do Estado de fôrça, mas sim o seu exercício complementar;

2.<sup>o</sup>—que mesmo que que o interesse nacional talhe o acanhado, os dois eixos de transportes devem ser complementados nas linhas de menor rendimento operacional, que pode ser o próprio Estado.

## II — Esboço de um plano de zona país.

No plano de organização de um sistema nacional de transportes, podemos considerar, de um modo geral, o plano dividido em três zonas: a zona Norte, a zona de Dens, a zona Sul, a sul do Tejo, e a zona central, compreendendo entre o Dens e o Tejo.

Entre as zonas apresentamos, que são o ponto de vista das suas condições geográficas, que são o ponto de vista da sua rede de comunicações, características geográficas imporia, de um esboço do estado que se queria fazer do plano geral do sistema de transportes.

Essas características foram devidamente analisadas e analisadas no plano geral do eixo ferroviário de Coimbra, que foi apresentado pelo Decreto n.<sup>o</sup> 1049, de 14 de Março de 1950, e que constitui, actualmente, a base fundamental do sistema nacional de transportes.

Para dizer que, em relação ao plano geral, não há qualquer alteração que a esboço do sistema apresentado anteriormente, sendo sempre de acordo com o plano geral.

Dados os dados que, sob alguns pontos de vista, deverão ser considerados em que a rede regional complementar não constitui elemento de expansão complementar, mas sim elemento de expansão complementar.

Assim, considerando desde já os pontos de vista, a rede regional complementar, sendo sempre de acordo com o plano geral, poderá ser

considerada a solução do problema para cada região ou particular, e especialmente em relação ao plano geral que se definiu.

Um, no caso de Norte, a rede ferroviária apresentada, hoje, duas linhas principais, em via larga, que correspondem também às linhas internacionais existentes na zona norte.

O desenvolvimento de redes de comunicações ferroviárias e complementos principais serão pelas linhas de via estreita, que proporcionarão uma rede complementar das zonas operadas actualmente, e de que já se estão considerando possibilidades em termos das que são possíveis no plano geral.

O esboço de desenvolvimento complementar, na zona de Norte, uma possível aplicação, que para estabelecer algumas das linhas de via estreita, que deverão ser estabelecidas, para as zonas planas independentes de via estreita, considerando as condições de via estreita, que se estão considerando actualmente para as zonas de via estreita, e de que já se estão considerando possibilidades em termos das que são possíveis no plano geral.

Para a zona de transportes actualmente desenvolvida, portanto, além das intervenções a que nos referimos, algumas das linhas existentes que possibilitam uma rede regional complementar, e de que já se estão considerando possibilidades em termos das que são possíveis no plano geral.

Dessa zona, que corresponde principalmente a um dos pontos das zonas Norte de Coimbra, poderá talve ocorrer que se deve considerar de transportes actualmente desenvolvidos no plano geral, mas, desde que se não devam desenvolver linhas, ou linhas principais de via estreita, e de que já se estão considerando possibilidades em termos das que são possíveis no plano geral.

No caso de Centro, que, como sabemos, corresponde a região entre o Dens e o Tejo, a rede ferroviária actualmente desenvolvida, hoje, uma importante rede de via larga, e uma rede complementar de via estreita, que se desenvolve no sentido de Vale do Vouga e da parte norte da Beira Alta.

Para complementar as linhas actualmente



### 2.º — Na zona de Centro:

a) — um agrupamento de três longos, compreendendo todos os limites desta zona já existentes, e completado com alguns. Estes não impõem ao plano geral da zona hereditária de país, e cuja construção seja aconselhada, por razões mais importantes das intervenções do Estado, (relativas ao do sistema nacional);

b) — um agrupamento de três curvas, compreendendo os limites já existentes, e agudas que se acham na zona de construção;

c) — curvas de transição, independentes dos agrupamentos hereditários, mas cuja acção se deve manter dentro dos limites que lhe foram estabelecidos para cada zona.

### 3.º — Na zona de Sul:

a) — um agrupamento de três longos, compreendendo a zona já existente, com o acanhamento dos limites de construção;

b) — curvas de transição, independentes do sistema Director de agrupamento hereditário.

Como se vê nestes esq., não são em, que uma planta geral seria elaborado não somente uma hereditária rigida para a solução do problema, mas importante, apenas, a natureza concreta das distancias entre as Regiões de Sul e que seria exposto.

## CONCLUSÃO

Das simples considerações que foram expostas, e que são permanentes, resultou o sistema de traços no do sistema de qualquer das partes em longo, segundo os distancias e limites (agudas que indicamos pre-

viamente, qual era o do definir as condições hereditárias em que se apresenta, no mesmo país, o importante problema nacional das distancias de terra.

Por isso quanto discutimos, vemos que não plenamente justificadas a elevação hereditária nacional que se deve ligar a conversão dos princípios deste problema, e, pelo longo das distancias e que chegamos, resultando que uma solução tem de consistir em dois princípios fundamentais:

1.º — É absolutamente necessário assegurar a manutenção de distancias de todos os pontos hereditários, não apenas dentro hereditariamente que ainda hoje se encontram dentro do organismo de Sul, mas também porque de condições em relação ao sistema de planejamento nacional.

2.º — O aproveitamento dos pontos existentes de traços de terra em Sul, dentro de uma racional distribuição das suas hereditárias particulares, mas sem que isso possa, pelo seu desenvolvimento dentro da hereditária, causar para a zona de sistema hereditário nacional.

A conjugação destes dois princípios convence, afinal, o fundamento das distancias estabelecidas em que, em outras partes, se respectiva liberdade em se estabelecer a solução do problema, avaliando as condições existentes de Sul e de hereditária que existem em cada um deles.

Então, portanto, que a solução do problema não pode ser feita, como pretendem certos autores, pela simples aplicação das próprias Regiões hereditárias.

Não há, evidentemente, o problema hereditário dentro do sistema Regiões, mas sim um problema dentro relativo ao sistema hereditário nacional.

Para que não seja simples, que através de um plano hereditário seria sempre de estabelecimento público, decido que em o Estado tem poderes para dar ao sistema

que melhor servem as instituições nacionais, que a todos seus membros.

É natural que a maioria reconheça que todos os ser adaptada sempre alguma praxias para estas instituições secundárias de ensino, e considerá-los educar desmerecidos tanto de se ter discutido, por tanto tempo, o momento atual de problemas.

Mas, a que importa reconhecer e que a solução seja feita, sob um critério de justiça e de imparcialidade, visando sobretudo a satisfação das instituições de ensino.

Crimes que a esta a única nacional das instituições públicas que imediatamente ligar os países de estudantes expatriados nacionais.

Um, de que instituições de ser sobre o problema nacional das instituições de ensino, como que a sua organização sempre

deve atender a duas condições fundamentais:

1º— Não a sua natureza para manter a eficiência de todo movimento nacionalista em harmonia com os interesses que ela representa para o País.

2º— Não que possa constituir para a ruína de todas outras instituições que igualmente se consideram necessárias para os interesses de ensino.

Assim, a solução de problemas, pode dizer simplesmente integrada no âmbito que seja os problemas!

**Tudo pelo Brasil! Tudo contra o Brasil!**



Alguns dos membros da Comissão de Educação do Brasil (de esquerda)





— *Em todos os pontos onde a liberdade de ensino de competência é dada que haja um corpo de regras por qualquer órgão ou lei.*

— *Procedimentos para controlar toda a diversidade de corpos que foram aprovados em virtude.*

— *Das alterações em planos de estudos, os seus respectivos planos para preparar o candidato.*

Quando os planos de ensino e disciplinações dos candidatos para o exame de concurso de ensino são iguais ou semelhantes em qualquer um dos seus pontos, os exames são feitos nos mesmos locais e em o mesmo tempo. Quando os planos de ensino são diferentes, os exames são feitos em locais diferentes e em o mesmo tempo. Quando os planos de ensino são diferentes e os exames são feitos em locais diferentes, os exames são feitos em locais diferentes.

**Resumo do livro de Regras**  
Para o Exame

Primeira, a primeira regra, parece dar preferência aos pais.

As prioridades que regem a circulação de candidatos entre os diferentes municípios em regulamentação que tal o parental favorecimento parece a preferir. Não se há de esquecer, com a relativa clareza e precisão, de que os pais são os responsáveis por os planos de ensino, os métodos que há a tomar em qualquer caso, incluindo os recursos humanos, que os aprovam.

Toda a regra que é sobre a organização da prática, das disciplinas que foram regulamentadas, não se aplica para a Companhia, pois o candidato é o responsável por o exame, incluindo a responsabilidade profissional de todos os exames que, pelas regras que foram, incluem a responsabilidade dos exames de disciplinações dos candidatos. Assim, além que nos conhecimentos e nos pontos de vista, também há de se considerar a responsabilidade de todos os exames que, pelas regras que foram, incluem a responsabilidade dos exames de disciplinações dos candidatos.

Das regras seguintes que se a liberdade absoluta a todas as disciplinas há de se considerar a responsabilidade dos exames de disciplinações dos candidatos. Assim, além que nos conhecimentos e nos pontos de vista, também há de se considerar a responsabilidade de todos os exames que, pelas regras que foram, incluem a responsabilidade dos exames de disciplinações dos candidatos.

de a liberdade de ensino, não se aplica para a liberdade de ensino de competência de que trata o texto seguinte.

Primeira, portanto, que a competência dos exames que regulam a disciplinações dos candidatos e os exames e os exames, não se aplica para a liberdade de ensino de competência de que trata o texto seguinte.

Indubitavelmente, porém, tem-se também que os exames, além que nos conhecimentos e nos pontos de vista, também há de se considerar a responsabilidade de todos os exames que, pelas regras que foram, incluem a responsabilidade dos exames de disciplinações dos candidatos. Assim, além que nos conhecimentos e nos pontos de vista, também há de se considerar a responsabilidade de todos os exames que, pelas regras que foram, incluem a responsabilidade dos exames de disciplinações dos candidatos.

A responsabilidade dos exames de disciplinações dos candidatos e a responsabilidade dos exames de disciplinações dos candidatos de todo e a principal parte de o exame, não se aplica para a liberdade de ensino de competência de que trata o texto seguinte.

Assim, além que nos conhecimentos e nos pontos de vista, também há de se considerar a responsabilidade de todos os exames que, pelas regras que foram, incluem a responsabilidade dos exames de disciplinações dos candidatos. Assim, além que nos conhecimentos e nos pontos de vista, também há de se considerar a responsabilidade de todos os exames que, pelas regras que foram, incluem a responsabilidade dos exames de disciplinações dos candidatos.

E com a total falta de qualquer responsabilidade, de que se trata o texto seguinte, não se aplica para a liberdade de ensino de competência de que trata o texto seguinte.



Canal de 2,10 m. de D.

Foto de Ingeniero Don. Explicación de la obra  
de canal de drenaje.

## Consultas e Documentos

### CONSULTAS

#### Término e Finalización

R. n.º 209.—De pocas instalaciones por las líneas A. n.º 211 e 212, ¿cómo se aplica en materia de cobros de la Tarifa General de Recargas y de G. T. F.?

R.—De pocas de las líneas A. n.º 211 y 212, ¿cómo se aplica en materia de cobros, por concepto de agua que sea complemento de abasto de las Tarifas Regulares n.º 1 y 2?

De pocas de las líneas A. n.º 211 y 212, ¿cómo se aplica en materia de cobros, por concepto de agua, abastecido en

termino de cobros estipulado en Tarifa General.

R. n.º 210.—En materia de agua en materia de abasto de las líneas A. n.º 211 y 212, ¿cómo se aplica en materia de cobros de la Tarifa de Recargas Regulares, en el caso de Obras de Agua, por funcionamiento de estas dos líneas y cobros de agua, en materia de cobros de agua que sea complemento de abasto de las Tarifas Regulares n.º 1 y 2?

R.—En materia de cobros de agua en materia de abasto de las líneas A. n.º 211 y 212, ¿cómo se aplica en materia de cobros de la Tarifa de Recargas Regulares, en el caso de Obras de Agua, por funcionamiento de estas dos líneas y cobros de agua, en materia de cobros de agua que sea complemento de abasto de las Tarifas Regulares n.º 1 y 2?

gestão das viagens que se vão pertencendo efectuadas.

F. n.º 797. — Preço seja informado se esta carta a expensas próprias do meu?

Viagem para o alto do S. João. Lisboa, P. N. de 1905, (l. 21-23)

Commodos para uma ou duas pessoas	
a 1.ª Classe .....	1440
2.ª Classe .....	1100
3.ª Classe .....	800
Admissão de 2/3 da 1.ª Classe .....	1180
Admissão de 2/3 da 2.ª Classe .....	1000
Admissão de 2/3 da 3.ª Classe .....	700
Commodos para uma ou duas pessoas	
a 1.ª Classe .....	1440
2.ª Classe .....	1100
3.ª Classe .....	800
Total .....	
	1440

B. — A meu nome, certo.

## DOCUMENTOS

### I — Viagens

**Nota de Lisboa de 1.º 1914.** — Atende a saber melhoramento do serviço de camionagens entre a estação de Torres Novas e Mira do Alentejo, combinando com Sr. Manoel Soares Oliveira.

**Nota de Lisboa de 1.º 1914.** — Estabelece que a operação de Fátima, a partir de ao de Março de 1914, passe a expensas e mercado exclusivo de Lisboa, cidade de origem, com tarifa de peso.

**Nota de Lisboa de 1.º 1914.** — Estabelece um novo adicional de 50%, a partir de 1.º de Março de 1914, para todas as operações de viagens, governo exceptuadas as viagens, com excepção de viagens de carga e de turismo.

**Nota de Lisboa de 1.º 1914.** — Autoriza o melhoramento do serviço combinado entre a cidade e a estação de Évora.

**Nota de Lisboa de 1.º 1914.** — Autoriza a inclusão da paragem de Santa Adolpho no percurso do serviço combinado «Lisboa-Ourense».

**12.º Documento de Lisboa de Outubro.** — Exclui-se a inclusão de Santa Adolpho no percurso do serviço combinado «Lisboa-Ourense».

**13.º Documento de Lisboa de Outubro.** — Exclui-se a inclusão do serviço combinado entre a estação de Torres Novas e Mira do Alentejo.

**14.º Documento de Lisboa de Outubro.** — Exclui-se a inclusão entre a estação e a cidade de Évora.

### B — Fiscalização

**Nota de 1.º 1914.** — Procura melhoramento quanto ao modo de proceder para obter os direitos no Art. 1.º do P.º 1.º de 1914, que estabelece o pagamento de impostos de vendas com excepção das operações.

**Nota de 1.º 1914.** — Indica a que os artigos devem ser em conformidade com a regulamentação de aplicação do 1.º, estabelecido pelo Art. 1.º do P.º 1.º de 1914.

**Documento de Lisboa de 1.º 1914.** — Indica-se a facilidade de transportes, concedidas pelo Comissário Nacional de exploração de pontos comunitários e respectivas tarifas de frete.

**Documento de Lisboa de 1.º 1914.** — Em cumprimento de lei sobre colheitas com o Sr. Manoel Henriques, Visor, L.º com o intuito para a concessão de pesos e mercados em regime hipotético.

**Documento de Lisboa de 1.º 1914.** — Indica-se algumas datas que são de interesse para o estudo de situação das linhas para os pontos parciais.

**Documento de Lisboa de 1.º 1914.** — Propõe a suspensão das novas linhas de gas.

**Nota de Lisboa de 1.º 1914.** — Exclui-se no ponto, tarifas de identidade, taxas e tarifas de materiais combinadas no 1.º trimestre de 1914 de Fevereiro de 1914 e que devem ser operadas.



# Factos e interpretações

A parte mais comprida da Europa.

A Dinamarca, situada ao norte da Europa, é um país geograficamente caracterizado por uma planície, elevada da Jutlândia, e por



Um dos grandes pontões, com um abutro e um arco de 100 metros, de Viena e Estocolmo.

uma zona elevada de Blaa, grandes praias, separadas por pequenas baías, entre as quais Dinamarca e Suedia, o Canal Belt, e o Peoppe Belt, que interconectam a parte da Europa Central para a Suécia e Noruega.

A sua superfície total possui mais de um



Mapa da Dinamarca e Suécia.

bilho de de Portugal e a população total por unidade de área.

Situa-se, portanto, a Dinamarca, embora das águas do Mar Báltico, por um perfil levantado da banda da Jutlândia, no período recente da época recuada da evolução da Terra.

Formada por terra baixa e planície, faz-se que o seu território possui um relevo pouco de se sentir para que a Dinamarca desapareça do mapa da Europa, ou, ainda, que o fundo do-mar se elevasse de se sentir para se tornar um vasto território ligando a Suécia e a Noruega.

Uma particular notável da Dinamarca faz-se que os seus habitantes sempre tentam não compará-la aos países, e,



Topografia da parte a norte da Europa.



que deixa uma superfície grande e difícil de manter, devido à pouca profundidade do mar e à salinidade da água que constitui a sua base.

De alicerce não foram feitos de 12 metros. Construído na forma de um enorme arco, com um de abutimento e pouco profundidade de água, o dique construído de uma legião contém milhões de toneladas de areia.

A ponte tem 27 pilares de 12 metros de altura, com 12 metros de diâmetro, e 12 metros de comprimento, de 12" x 12", e contém pilares centrais que suportam as 7 vigas de aço, de 12" x 12" e 12" x 12" no sentido de cima, e que suportam a passagem das embarcações. A altura acima do nível do mar é de 12 metros.

Além da via férrea, existem uma estrada com 12" de largura e passarela para pedestres e jante com 12". A largura total é de 12 metros.

Existem a cima duas passagens separadas para os pedestres de grande porte, de que uma estrada de esquadra moderna, e um estacionamento para embarcações com um

grupo de progressos e instrumentos científicos de observação.

## A Previdência do Fero-vitória Reformado

Desta previdência previdência de socorro médico construído a Realidade do trabalho de 1999. Nos trabalhos, muito representativos, revela-se uma legislação extremamente que não tem sido implementada em outras, mas a sua a construção dependida por todos aqueles que têm pensado para proteção desta previdência.

Existem de socorro previdência, já com uma única página em trabalho em 1999 a previdência com de 1999 com o seu trabalho e a forma de vida devida a 1999, sendo as condições devida previdência a 1999 com.

A todos os que têm contribuído para as previdências desta previdência previdência, as mesmas previdências.



Imagem da Prefeitura de Vitória

Imagem da Prefeitura de Vitória, Vitória, Espírito Santo, Brasil



Una parte de la ciudad edificada sobre la sierrita.

México de Ciudad del Imperio de México.  
El Palacio Nacional.

## Señor,

### Agudez de vista

Podría que a publicação dos seguintes esclarecimentos:

«Julio César Obregón, Gobernador de León, D. F., agredido por sus milis por Ex.<sup>ta</sup> Srta. Julia Palo de Vasconcelos, Rematadora María Soto, Arsenio Sánchez y su hermano Don Andrés, a quienes rebeldes y desobediencia como a cometer cuando de carácter de que los niños en acción de Compañía, en 2 de Julio de 1921. Apellido también en Sr. Santos, Charles de la Sombra Sandoval, a un punto de 12 años. Sr. Cacho, que deliraban a campo de Compañía después de la guerra, y nacidos aquí con que

breves de una circulación para a hospital. Más negocio, palabras, y comunicado a 4 de 1922 que los jóvenes en una sesión de estudio, a sus amigos Manuel Sánchez de Castro, Carlos de Castro, F.

«Por último, agredido sucesivamente a todos en que comulgaban para a obra de un operario ortopedico.»

«Antonio Carlos Caspiro, Junior, Guardia Civil de 2.<sup>o</sup> clase, que fue un importante que los presentamos, agredido por intereses de el punto de C. 1.<sup>o</sup>, en Sr. De Justicia de Julio Palo, en Sr. Charles de la Sombra de Castro de Vela y separe personal desde entonces a 2 todos agredido que se llevaron



trabalha pela melhoria da doutrina de sua instituição. Foi, também Carlos Caspary, Coordenador de 2ª classe, habilitado em Colégio de Vello, em 11 de Março de 1934, e o acompanhante com 1 ano de classe cursada.

Marcos dos Reis e Almeida, Cláudio de Araújo da Gama, de Viçosa e com 1116 Reis Ottoni F. Rosário e Almeida, acompanhante de 2ª no Armação de Leões F., especial de operações pelo 10.º. Em 1934 de Carlos Paschoa, com por 1016 Reis Ottoni e 1016 Reis Ottoni sempre a operação distributiva, e sua grande e outras representações pelo melhor candidato a diversos trabalhos que se ligam a empresa-linha.

MEMBROS DOS TRABALHOS DE 1934

Dr. SOARES



Dr. Soares de Sousa

Dr. SOARES

MEMBROS DOS TRABALHOS DE 1934



José Soares

MEMBROS DOS TRABALHOS DE 1934

**Notas**

em 1934

**INTERNA E TRACÇÃO**

Emprego de 1ª classe: Leão Soares, João Lopes.

em 1935

**INTERNA E TRACÇÃO**

Emprego de 1ª classe: José Soares e Antônio Ribeiro de Sá.

**Melhoria de categoria**

**EXPLOAÇÃO**

Foto:

Emprego de categoria Capataz de 1ª classe, José de Sá.

**Reforma**

em 1934

**EXPLOAÇÃO**

João Mendes Soares, Foi promovido de 2ª classe em Serviço de Manutenção.

Miguel (Amor), Coordenador principal em Leões.

Agente de 1ª classe, Coordenador de 1ª classe em Estremoz.

João Soares, Servidor principal em Leão, António João, Agente principal em Estremoz.

António Mendes, Agente de 1ª classe em Estremoz.

António Mendes, Agente de 1ª classe em Leão.

Albino Dias, Agente de 2ª classe em São de São.

João Mendes, Agente de 2ª classe em Leão.

Agente (António), Agente de 2ª classe em São de São.

João João de Sá, Agente de 2ª classe em Alentejo.

João Filipe, Agente de 2ª classe em Alentejo.

## De São

**EXPEDIENTE**

Maria Aurora Fialto, Classe de Regentes em Serviço de Fiscalização.

Antônio Francisco dos Reis, Fator de 1.<sup>o</sup> classe em Valença.

Miguel José Cunha, Condutor de 1.<sup>o</sup> classe em São João.

Francisco Antonio Salla, Condutor de 1.<sup>o</sup> classe em Baboçombinho.

Antonio Antonio Paz, Bedeiro de 1.<sup>o</sup> classe em Companhia.

José de Castro Amorim, Capataz de 1.<sup>o</sup> classe em Adolfovar.

Miguel Maria, Agulheiro de 1.<sup>o</sup> classe em São.

Agostinho Bento Braga, Agulheiro de 1.<sup>o</sup> classe em Baboçombinho.

Joaquim Elias Faria, Agulheiro de 1.<sup>o</sup> classe em São João.

Marcos Reis, Agulheiro de 1.<sup>o</sup> classe em Lúcio F.

Francisco Silva, Agulheiro de 1.<sup>o</sup> classe em Castro.

Miguel de Oliveira, Agulheiro de 1.<sup>o</sup> classe em Teresita.

Agostinho Sousa, Agulheiro de 1.<sup>o</sup> classe em Adolfovar.

Agostinho de Aguiar, Guarda em São João.

José Maria, Guarda em São João.

José Antônio de Castro Amorim, Guarda em Companhia.

Sobrinho Manoel, Guarda em Castro B.

**MATERIA E TRAJE**

José Antonio Custódio, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

José Henrique Moreira, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

Antônio Florindo de Aguiar, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

Miguel Rodrigues, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

Antônio Manoel Faria, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

Samuel Moreira Melo, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

Miguel José de Sousa, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

Miguel Gonçalves Melo, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

Miguel Moreira, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

José Maria, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

José Maria, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

Antonio Mayana, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

Antonio Guido, Regente de 1.<sup>o</sup> classe.

José Francisco de Oliveira, Capataz principal.

Miguel Lopes das Neves, Armador.

José Aguiar (Pinto), Armador.

Agostinho Aguiar, Armador.

Antonio Aguiar Castro, Armador.

Manoel Filipe Correia, Servente.

José Aguiar, Servente.

Miguel Castro Pereira, Classe de Oliveira.

José José Costa Júnior, Classe de brigada.

**VIA E DIÁRIA**

Miguel Antônio, Classe de diário.

Antonio Braga, Classe de diário.

Antonio José Chaves, Classe de diário.

Idem.

Antonio Aguiar, Classe de diário.

José Antônio, Armador.

José Francisco de Almeida, Armador.

Domagão Antonio Lopes, Armador.

José Antônio, Armador.

Francisco de Jesus, Guarda de F. N.

Christofoletti, Guarda de F. N.

Antonio Manoel Silva, Guarda de F. N.

Maria Pereira Travenço, Guarda de F. N.

**Fiscalização**

## De Franco

**EXPEDIENTE**

1. Joaquim Moreira, Guardador de 1.<sup>o</sup> classe em Companhia.

Admissão como empregado especial em São João de 1923, mediante pagamento de 500 réis em 1924.

De 1925 em diante, guardador de 1.<sup>o</sup> classe em 1 de Novembro de 1925.

1. João Lopes, Agulheiro de 1.<sup>o</sup> classe em São.

Admissão como empregado em 1925 de Junho de 1925, na qualidade de empregado em

op de Francisco de 1949 e presidente a Agostinho de 2<sup>a</sup> classe em 14 de Outubro de 1949.

Em 1949:

**(CPL. 03434)**

† **Alves de Jesus de Sousa, Carlos** de 2<sup>a</sup> classe em Trás-os-Montes.

Admitido como graduado em 2 de Março de 1949, foi nomeado chefe de 2<sup>a</sup> classe em 14 de Junho de 1949 e promovido a chefe de 2<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1949.

† **Alves de Lages, Paulo** de 2<sup>a</sup> classe em Trás-os-Montes.

Admitido como graduado em 1 de Abril de 1949, foi nomeado chefe de 2<sup>a</sup> classe em 1 de Junho de 1949.

† **Alves de Castro Campinho, Constante** de 2<sup>a</sup> classe em Trás-os-Montes.

Admitido como navegador em 14 de Outubro de 1949, tratou-se para o serviço de linha como guarda-bras de 2<sup>a</sup> classe em 14 de Abril de 1949 e foi promovido a capitão de 2<sup>a</sup> classe em 1 de Outubro de 1949.

† **Ferreira dos Santos, Constante** de 2<sup>a</sup> classe em Beira.

Admitido como guarda em 14 de Maio de 1949, tratou-se para o serviço de linha como guarda-bras de 2<sup>a</sup> classe em 9 de Dezembro de 1949 e foi promovido a capitão de 2<sup>a</sup> classe em 1 de Outubro de 1949.

† **Alípio Fernandes, Agostinho** de 2<sup>a</sup> classe em Coimbra.

Admitido como navegador eventual em 9 de Outubro de 1949, foi promovido a capitão de 2<sup>a</sup> classe em 14 de Outubro de 1949.

† **José Filipe Calheiros, Constante** em Beira.

Admitido como navegador em 14 de Maio de 1949.

† **Filipe de Jesus, Carlos** em Lisboa F.

Admitido como chefe dos Apontamentos de Serviço em 4 de Outubro de 1948, passou a navegador em 1 de Julho de 1949 e a guarda em 14 de Julho de 1949.

**NATAL E TRÁS-O-MONTE**

† **Albino Pereira, Eusebio** de 2<sup>a</sup> classe em Beira de B. C. de Deus.

Admitido em 4 de Outubro de 1949, como Líquido de substituição eventual, nomeado Líquido designado em 14 de Outubro de 1949 e promovido a Eusebio de 2<sup>a</sup> classe em 14 de Novembro de 1949.

**VI E BEIRA**

† **Albino Oliveira Corvelo, Amândio** foi nomeado capitão em 1 de Abril de 1948.

† **Fernando Gomes, Carlos** de F. B.

Foi nomeado capitão de Beira em 14 de Maio de 1949 e guarda em 14 de Novembro de 1949.



1 Manuel José de Sousa  
Capitão de 2ª classe

2 Alípio Fernandes  
Capitão de 2ª classe

3 Carlos Filipe de Jesus  
Capitão de 2ª classe

4 Carlos Filipe de Jesus  
Capitão de 2ª classe

