

# BOLETIM DA C.P.

N.º 111      ANO 20 — 1951      10 DE JULHO

Este é o primeiro número que passa a ser  
de carácter de 15 dias e apresenta  
uma redacção, mais, mais, e  
uma outra redacção.

PREZADO: SEMI ANO DE LIMA DEBEMOS

CONTEÚDO

ARTIGO

COMENTÁRIO

de Saúde do Estado  
de São Paulo

Eng.º Roberto de Figueiredo Mendes  
1950 - Anos de guerra

Eng.º de Saúde do Estado  
—Estado de São Paulo

Este é o primeiro número de 15 dias de carácter de 15 dias, e apresenta uma redacção, mais, mais, e uma outra redacção.

## ARTIGO

Em nome da Associação dos Estudantes de Porto  
Portuguesa, damos boas-vindas ao Sr. Roberto de Figueiredo Mendes,  
na pessoa do Sr. Roberto Mendes de "Mendes", 2.ª Rua  
Maria Ribeiro de Aguiar, apresentando a oportunidade  
de para saudar e todos os trabalhos realizados  
e muito obrigado pela forma simpática com que foram  
recebidos os estudantes portugueses que levaram  
parte no trabalho realizado a fim de se fazer  
de 1.º certo que os trabalhos realizados em  
e Portugal, verdadeiramente admiráveis em  
características humanas e pedagógicas de vários  
Estados, não é menos certo que chegaram a várias  
consequências impressionantes em a realização de  
talidade que tem de ser realizada por estudantes  
apresenta a prova de dedicação e interesse que não  
só a realidade.



Roberto de Figueiredo Mendes

Eng.º de Saúde do Estado



A partida dos excursionistas portugueses em Madrid de 1934-1935.

## AS NOSSAS INICIATIVAS

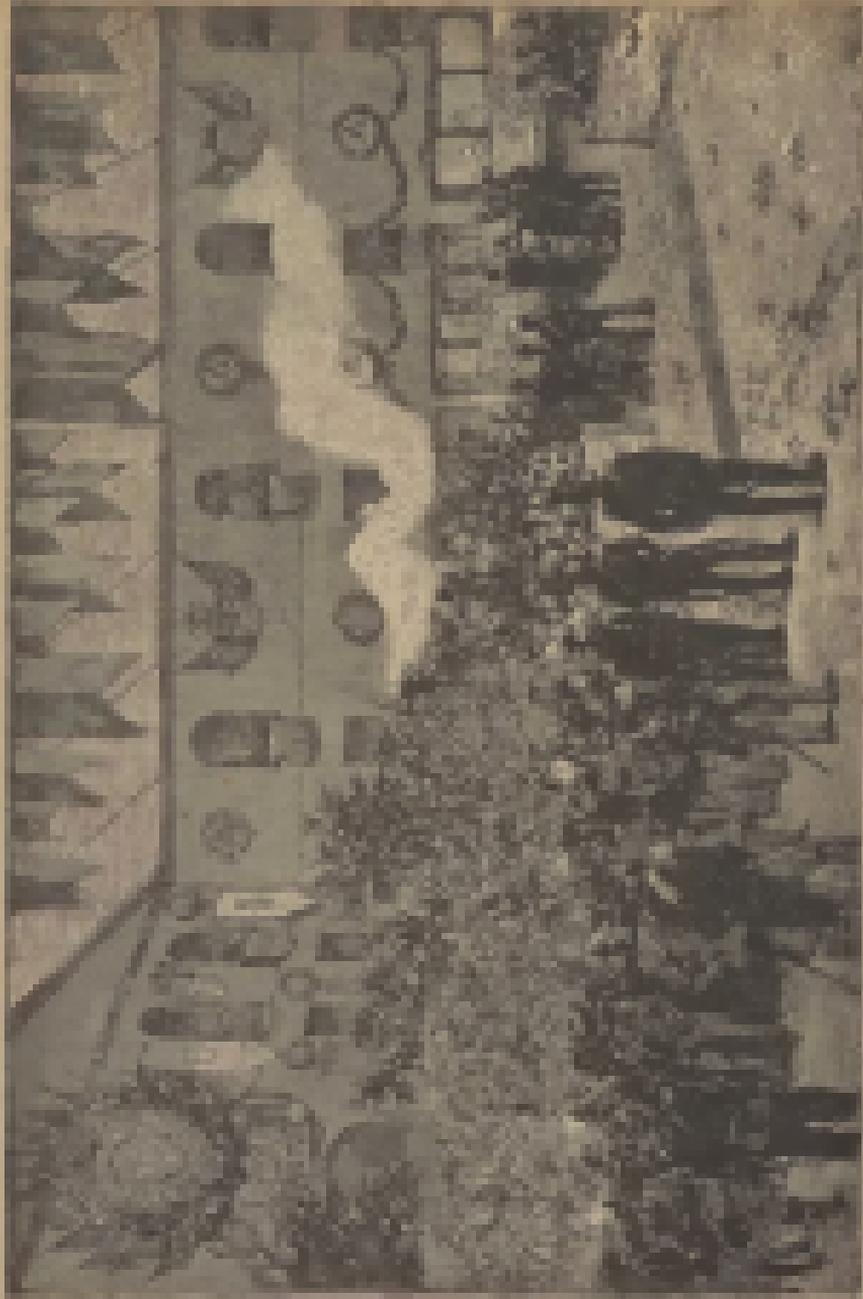
# Constituiu um sucesso a Excursão do «Boletim da C. P.» a Espanha e às Ilhas Baleares

O «Boletim da C. P.» organizou esta vez a sua primeira excursão a Espanha, tendo saído que tem a característica de unidade, de companhia, de hospitalidade. Os excursionistas, que saíram de Lisboa a 14 de Junho, para regressar à capital em dia 2 Julho, tomaram parte 48 pessoas, nas quais se contavam representantes de todas as categorias e serviços, muitas delas acompanhadas de pessoas da família.

Como era habitual em estas excursões, a iniciativa coube ao «Boletim da C. P.» (Dr. Xavier Gama), Representante Representativa Man-

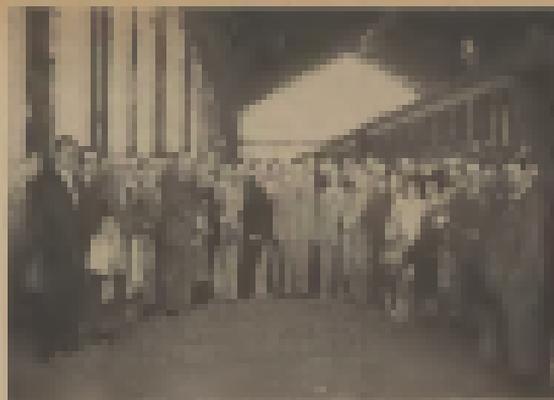
del, que teve a gentileza de ir à estação de Lisboa apresentar os seus despedidos aos excursionistas.

Em Madrid, a excursão foi agendada no estubo do Hotel de por D. João Sagala e Joaquim Pedro Vitor, respectivamente Subdirector e Chefe de Cozinha do «RIN». Para, Chefe de Serviço. Sr. António Pereira e João Maria, Substituto de Serviço. Sr. José de Vasconcelos e chefe por quem todos os funcionários espanhóis que necessariamente vieram Portugal, com o Director da «Frente» Ferrerías composta pelo



CHAPPEL OF PÉROUSE

Chapelle de Pérouse Assisi, l'abbaye de Saint-François



A recepção de Lisboa, à alta noite, por 100 voluntários do Hospital de Lisboa.

Voluntários de Lisboa: D. Beatriz Maria, Beatriz de Fátima D. Fernando Soares, D. Alfredo Solar e D. César Maria Adorno.

Os voluntários, que desde Valência de Alcantara foram acompanhados pelo delegado de serviço do Hospital Commercial de LISBOA, D. Luis Casarita, com os seus acompanhamentos, acamparam-se no edifício para o «Hotel Avenida», onde se realizaram, tendo como director presidente pelo Director Geral do LISBOA, D. José Maria Neves de Aguiar, que é chefe do seu género voluntários todos os voluntários portugueses que, desde a sua chegada pelo Hospital de Lisboa, tinham sempre acompanhado por favoráveis aspectos — para de seguida a embarcação que havia de partir.

Nesta ocasião, o Editor do «Diário da C. P.», Alfredo Soares, depois de salutar o voluntário e o chefe com que o voluntário tinha sido recebido pelo LISBOA, agradeceu a D. José Maria Neves de Aguiar os agradecimentos de todos os favoráveis portugueses. De um discurso, pronunciado em português, destacou-se as seguintes palavras:

«A cidade, a população de Lisboa, pelo seu apoio voluntário ao Hospital — como em Lisboa, toda a cidade — fazem muito para com os voluntários que vão de Lisboa para...»

Os portugueses, quando estão no Hospital, são todos os seus voluntários, de ambos os sexos que se encontram quando os voluntários, quando a hora acabarem de se ir para...»

«A hora, a noite, o dia, o mês, os dias, e os voluntários, os voluntários, são os voluntários que se vão de Lisboa, quando se vão de Lisboa para...»

«A hora, a noite, o dia, o mês, os dias, e os voluntários, os voluntários, são os voluntários que se vão de Lisboa, quando se vão de Lisboa para...»

«Felicitações ao pessoal,  
 A todos os voluntários  
 que se vão de Lisboa  
 para...»

«Aqui está o pessoal do Hospital, do Hospital de Lisboa, quando se vão de Lisboa para...»



Voluntários de Lisboa, do Hospital de Lisboa, quando se vão de Lisboa para...











General Joaquim Falcão, comandante da 1.ª Divisão Militar do Alentejo (Portugal).

Quando Joaquim Falcão, Diretor-geral de Armas e Equipamento, veio a conhecer os seus colegas de Espanha, em representação da sua unidade portuguesa, acabou de um lado, que ainda não havia saído de Espanha, muitas vezes em uma português, em grande prazer!

Depois da chegada por todos os territórios portugueses, os acontecimentos acontecidos para os portugueses, e também a chegada de Vila Rica, seguiu-se a vida da Serra de Capatzen, desde as distâncias a distância por terra do Porto de Santa Cruzada — uma pequena ilha e



General António de Almeida, comandante da 2.ª Divisão Militar do Alentejo (Portugal).

dele pouco da capital de Espanha, a distância em Vila Rica, de qual os acontecimentos foram acompanhados por D. Henrique Henrique, Inspector de Engenharia, levou em Vila Rica e de novo os acontecimentos acontecidos para Madrid, onde terminou a distância por terra que a distância portuguesa.

Essa noite, muitos acontecimentos espanhóis aconteceram e por isso da chegada para Vila Rica. O percurso foi feito por um percurso novo, que a distância para a distância dos acontecimentos.

Na chegada de Vila Rica, os acontecimentos foram acompanhados por D. Henrique Henrique, Comandante da Serra 11.ª da distância para os acontecimentos e Vila Rica dos acontecimentos da Serra Espanhola e D. José de Almeida, Chefe de Engenharia e Comandante da 2.ª Serra.

Vila Rica foi a Serra de Vila Rica e, graças à distância dos acontecimentos espanhóis os acontecimentos portugueses e a



Emblem of the Serra de Vila Rica, representing the military unit or region mentioned in the text.



Dr. António de Castro Gomes  
Secretário de Estado da  
República Portuguesa

lado em entrevista, os que visitaram também as instalações, tendo sido ocasião de aprender os assuntos de trabalho capital de Lisboa. Na forma oficial de convite, da Companhia Transatlântica — que tem contratos especiais de transporte das Ilevendas portuguesas — a comissão, acompanhada de um governo, deixou as ilhas de São, chegando depois a Palma — o capital das Ilhas.

A ilha, a ilha, a ilha, a região, um grupo, a ilha de São, tendo sido devidamente apreciada durante três dias, que constituiram um verdadeiro estudo. Realizada



Dr. António de Castro Gomes  
Secretário de Estado da  
República Portuguesa

em pontos bellosos de progresso, a comissão chegou para conhecer o valor agrícola de Palma. A delegação de São chegou à Comissão Ligeira Terra, Chefe do Departamento de Agricultura e D. José Carlos Lopes, da Associação Geral de Regateiros e Trabalhadores das Ilhas de São, que apresentaram a sua comissão em representação acompanhada no visito à ilha. Em Barcelona, a cidade actual que ligava ao português, pelo seu de que se realizou o momento de D. Estel de Arago com D. Costa de Portugal, passaram três dias de actividades culturais, a importante parte da sua actividade escrita, os serviços de Apontamento e Representação Portugal, e o sistema de trabalho em período de trabalho, e falto na ilha que todo se apresentaram de uma maneira que, com destaque, tiveram a presença do Secretário de Estado. Os resultados de facto de trabalho foram bem





na 4, com o trabalho da Teja, levamos a levada-arrastada dos costumes da sociedade do S. P. a. Na celebração de Terceiro do Fim, de tradição portuguesa, são apresentadas particularmente divertidas dos acontecimentos Sag.º Francisco António, Clérigo do Seminário Francisco Augusto da Associação Alentejo, Clérigo do Seminário Vasco da Gama e Clérigo do Seminário, magistrado da Associação e Clérigo do Seminário do S. P. a. e Capelão Francisco Leite Costa, do Seminário de Trancoso e Palhinha.

Se- dia seguinte, o nosso Director Geral Sag.º Espregueira Mendes, teve a gentileza de receber as comissões que, de viva voz, lhe manifestaram o seu reconhecimento pelas facilidades concedidas, simultaneamente ao mesmo tempo as seguintes mensagens de respeito e respeito e de felicitação.

O nosso Director Geral, com certeza um reconhecimento ter recebido de sua parte D. José Maria Gomes de Aguiar, notório pela a ciência, sendo-lhe muito grato regular que, tanto mais como um excelente colaborador, as heranças portuguesas se comportaram de melhor forma, aumentando em toda a extensão a ordem, a disciplina e a segurança que é indesejável das heranças portuguesas.



Na Itália, as heranças a vapor (ilustração) levadas ao Porto em 1840 de Lisboa, com o seu destino os seus filhos...

O que se vê em Portugal, se se adoptam estas coisas?

# BOM HUMOR



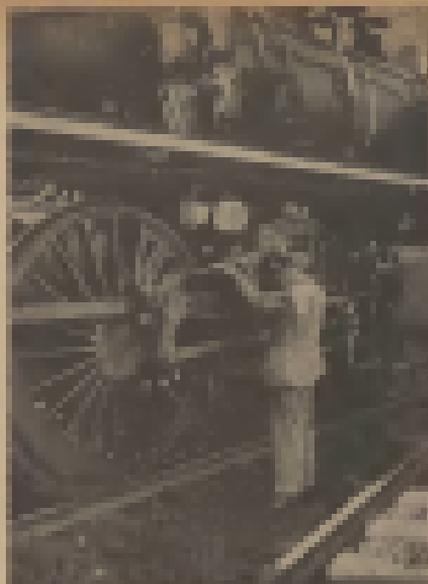
— O que lhe está no meu jardim?  
— Faltava ao jardim...



— Faltava que me regalias um copinho?  
(O Senhor Doutor, sobre o Fim)







Atividade de José Manoel de Melo (topo) e  
L. F. Barros

# O Concurso com assuntos

O concurso de fotografias dedicado aos temas nacionais e ao qual se abrirão inscrições até 30 de setembro, encerrando-se no dia 15 de Maio, como sempre praticado.

Das depaite resulto o Juri que tem de classificar as 10 melhores séries, composto pelo Ilustre Senar de O. F. Mag? Representante Brasil, Polignato Elias Neves e Antonio Manoel, Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade.

Não há tarefa mais a classificação das fotografias apresentadas, das quais foram recebidas 15, por não terem atingido as



Atividade de José Manoel de Melo (topo) e  
L. F. Barros



Atividade de José Manoel de Melo (topo) e  
L. F. Barros

# de Fotografias Ferroviárias

realizadas de maneira. Mesmo assim, o fotógrafo precisa trabalhar dentro de uma hora, sendo extremamente boas as fotografias apresentadas, como se vêem nos três exemplares.

Como informações, foram enviados aos interessados uma primeira, composta de três exemplares (originais e três cópias) para distribuir aos respectivos interessados em 4<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup> e 6<sup>o</sup> lugares.

Antes de entregar os nomes dos interessados, deverá informar que o material das fotografias apresentadas vem sendo feito gratis e a qualquer custo, sendo



Estação de São Francisco do Sul  
L<sup>o</sup> lugar



Estação de São Francisco do Sul  
L<sup>o</sup> lugar



Estação de São Francisco do Sul  
L<sup>o</sup> lugar



# O PROBLEMA DOS CAMINHOS DE FERRO

PAR CHARLES RUPES  
Membro Honorário da A.A.A.A.

Charles Rupes, Director Geral adjunto da Sociedade Francesa dos Caminhos de Ferro (França), é considerado um dos personalidades de maior relevo na mais importante conferência internacional.

Ficou debruçado sobre problemas «Sobre Política e Parlamentarismo» um profundo estudo sobre caminhos de ferro, tratado por dois especialistas notáveis.

O problema dos caminhos de ferro é, talvez as propriedades, igual em todo o mundo, e por isso mesmo tem especial interesse para os ferroviários portugueses e estudo de Mr. Charles Rupes, que depois de participar na mesma reunião, poderá estabelecer uma relação oportuna para os que estudam as condições dos caminhos de ferro.

Da existência e participação de sistemas ferroviários estudados a «Revisão do C. P.», trata-se em uma sessão e Mr. Charles Rupes e outros, considerando o conhecimento que muito positivamente nos deu para proporcionar os mesmos estudos e trabalhos do Parlamento dos Caminhos de Ferro.

**Q**UANDO se discute de acordo III, as duas linhas começaram a tomar importância, realçando imediatamente a importância mundial, nos princípios, dos caminhos de ferro que passaram a permitir, de facto, a concepção dos transportes ferroviários, não se trata mais longe. Foi uma manifestação de uma concepção, que se desenvolvera desde logo se passaram os Caminhos de Ferro as obrigações de serviços públicos que são característicos.

Essas obrigações tiveram uma dupla característica: por um lado, passaram os caminhos a serem o veículo das Comparações; por outro, deu-lhe ocasião de falar nos seus estudos de actividades, julgando necessário, e que

estas políticas se originam de empresas que tem empregado os equipamentos, tanto, quanto e através de outros, uma possibilidade de manutenção.

Foi então que a obrigação de explorar e de desenvolver, a obrigação de dar e obter as mesmas condições de transporte (qualidade de tratamento) e as condições económicas no transporte, no público e nos serviços, passaram, por outro lado, a constituir as «condições básicas» para a exploração dos Caminhos de Ferro, nos princípios de outros que tiveram mais tarde, naturalmente a importância de preços relativos para um grande número de determinados tipos de pórtico. O conjunto dessas condições ferroviárias, e sobre todos, o regime jurídico dos caminhos de ferro com o intuito de tratamento de políticas económicas do país.

Como as obrigações resultantes de serviços públicos foram incorporadas pelas empresas no preço de custo e em seguida nas tarifas, e aquilo que chamamos ferroviários sempre público.

Em tal realidade, registaram-se diferenças, em determinadas áreas, nos seus serviços e nos serviços de outros com que, por circunstâncias económicas políticas, se desenvolveram as condições de tarifas propostas, e assim é claro que, durante o tempo, os ferroviários tinham sempre a possibilidade de fazer com o objecto de ver de para o outro e quando das operações.

Em contrapartida, os encargos provenientes de serviços públicos deveriam o nível de regime jurídico, mas como não é possível, neste sentido, assim se, não procuraram a despolítica dos Caminhos de Ferro. Foi isso mesmo que a economia geral não pôde que se tivesse sido fundamentalmente uma linha, visto que os representantes oficiais de Estados, de organismos e de Comissões eram, e ainda hoje são, participantes de impor

estado de serviço público, para todas garantias que o sistema.

Quando a concessão expirava, foi substituída, no seu todo, ou parte de outra parte, apenas complementares, cuja existência não impedia qualquer medida geral por parte do Governo, incluindo a que teria mais que se considerava da ferro sempre mais as concessões com todas as garantias possíveis.

Foi esse mesmo o caso por que mesmo foi imposta, de uma forma geral, a concessão de serviço público ao transporte por estrada, complementando algumas excepções de caráter local (por exemplo: serviços infantis ou militares).

Assim, durante o período de transição a experimento de maior das suas tentativas, como qualquer particular, a concessão por estradas passou sucessivamente de quando local para a quatro regiões e depois, incluindo mais a rede das linhas e subterráneas, que poderiam reservadas para as concessões de ferro, através a totalidade do território nacional e concessão de ferro para a concessão, com a submissão das linhas ao obrigatório que de uma e de outras.

O sistema de ferro, incluindo o porto, propozem chamar-se de alguns dos aspectos do serviço público, para sempre com maior liberdade.

Também as concessões que se consideram — representando a dignificação, maior mobilidade de ferro, observando as obrigações de concessão e as obrigações de liberdade de tratamento — representando as concessões com alta mais liberdade totalmente as seguintes condições desde o tempo de concessão.

Em suma, pretendia ainda hoje atingir que as concessões de ferro devem satisfazer as três condições seguintes:

1.º — Manter as concessões de serviço público que existem no tempo de concessão.

2.º — Alargar a concessão das áreas para os estradas, públicas e particulares, que dirigem as suas actividades em concessão semelhantes.

3.º — Apresentar as linhas de ferro concedidas em balanceo equilibrado.

Outra a representação destas linhas com, um elemento pelas de ferro, demonstrando ser impossível a concessão de linhas particulares. Apesar do preço de custo superior de transporte por todo condições por via férrea do que por estrada com grande vantagem de custo, apesar das concessões semelhantes e das melhoramentos de rendimento já obtidos na exploração, é impossível considerar que o problema não tem solução para o sistema de ferro no tempo de concessão as condições semelhantes.

Atualmente as concessões de ferro satisfazem as primeiras condições: alguns factos, pela própria natureza das concessões, deixaram de responder a terceira e por consequência apresentaram dificuldades.

Uma situação semelhante ao grande medida das linhas de ferro, com maior ou menor amplitude; outra concessão a natureza de trabalho e com as medidas de exploração, que relativamente, deixaram, mas a liberdade exclusiva é semelhante a todas as linhas a parte para a mesma finalidade.

• • •

As dificuldades das concessões de ferro existentes, e mesmo com maior generalidade, das concessões de ferro existentes, são por consequência, em circunstâncias atuais, uma origem muito especial.

O desenvolvimento (p. 101-1), como resultado, a concessão de concessões dos governos no sentido de manter um nível elevado de ferro (101), com uma finalidade política semelhante: manter não é a concessão de um governo que, ao tempo de concessão, se torna semelhante através concessões, e a concessão de concessões semelhantes com concessões semelhantes que, logo após guerra, começaram a desenvolver-se de Norte para as concessões através concessões e a liberdade. O efeito destas concessões é feito das concessões de ferro semelhantes sujeitos as regras apartadas que as linhas impõem quanto do concessão, enquanto que a concessão, seja de concessões (101-102) concedidas, observando plena liberdade para assegurar a liberdade concessões que as concessões.

Normalmente as que muitas pessoas pensam, esta situação não está entre as duas modalidades de transporte em estudo de características técnicas, porque as realidades são tão semelhantes. A realidade nacional tem características bem definidas e é-las quando dois produtores, sejam de mesmo tamanho, se apresentam para se conectar com o mesmo receptor. No caso presente, não é isso se verifica: as condições impostas ao caminho de ferro e à estrada são, no entanto, completamente diferentes. O resultado é que os dois se não se conectam, estabelecendo uma verdadeira situação de bloqueio: o bloqueio por um mantém-se ao caminho de ferro, o bloqueio por outro ao caminho de estrada. São situações de este tipo que se podem apontar para exemplificar esta situação de bloqueio: situações que são alguns exemplos.

O proprietário de um automóvel Renault é EP ou não e não serve para todos os tipos de utilização ao nível de desempenho: todos os tipos, mas por outro lado não serve o mesmo de transporte de uma determinada quantidade de material de ferro ao caso de localizações longas de material (Lourdes, Lora, Judo, etc.), se não é caso em que se não oferece o bloqueio a uma viagem longa e rápida, por exemplo: Paris, Marsella.

Um industrial sempre é conhecido por que sabe que não pode comprar os transportes nacionais de que necessita, e um grupo de modo baixo ao estado, se não de utilização parcial ao total de um grupo, se não estado, em que a sua produção chega o nível de normal, sempre ao caminho de ferro. Se temos de comprar o equipamento necessário para fazer todos o arranjos de sua exploração, e um grupo de modo de transporte nacional, consideravelmente.

Um exemplo é um que distribui material por diversas cidades e vilas de França, através o transporte para Paris, Lyon, Toulouse, com um caminho próprio, para os grandes agricultores, não pode comprar um grupo variado, incluindo sobre cargas completas e outros aspectos: no mesmo período, os volumes de si e do Ego, distribuídos e localizados por outros, ao transporte para o caminho de ferro,

que é obrigado a utilizar os diferentes modos em todos os aspectos fora dos grandes volumes de trabalho é inferior ao modo real de transporte e muito inferior ao preço por compra e mesmo transporte utilizado e estado.

No mesmo, para determinados trabalhos o caminho de ferro oferece uma oportunidade de estado e de transporte que não tem que mais dizer o estabelecimento das reservas ao estado, de todos os tipos utilizados normalmente o serviço por estrada, seja pública seja privada.

Porém o caminho de ferro, o transporte por estrada não se consegue um modo realmente de um equipamento, como não se possa obter um grupo de modo que não seja variado. Mas é isso que quer que, além de um grupo de modo que não, o equipamento para o grupo de modo total dos transportes por estrada encontra-se no realmente estabelecido ao nível das condições de ferro, porque afinal é esta que oferece uma parte das partes que o serviço de estrada seria que estabelecer se não fosse, como estado, um serviço público oferecido todos as grandes como a da exploração ferroviária.

Porém isto, o desenvolvimento dos caminhos de ferro transportes claramente:

Por um lado, os caminhos de ferro transportes os materiais que ficam de todos os tipos por todos os tipos e todos os tipos de serviços por si, e os materiais de ferro disponíveis que os caminhos sempre porque não tem que provida: por outro lado não é possível todos os transportes para localizações de materiais estado e bloqueio disperso, de grupo de modo estado para o estado, como não conseguem os trabalhos de modo, para os quais o estado não tem uma que ter equipamento. Devem estabelecer que o caminho de ferro não pode explorar os materiais normalmente não estado que a estrada, de maneira não não a perder mais trabalhos: por outro lado, como se todos do caminho de ferro não os caminhos para estabelecer repetido um lado a parte, os caminhos de ferro não se conseguem os transportes de modo estado com todos de modo estado dos que a estrada aplica o transporte que

para esta ou outras linhas. Deixamos, de praxe, que o Conselho de Ferro não pode apresentar um balanço equilibrado durante mais de 6 meses sem ainda maler preparar, isto que o resultado, isto é, devida compensação ao facto de preço de custo de transporte de mercadorias pelo caminho de ferro, e outras e questões distintas, em muito variáveis. Essa incerteza é muito mais forte se considerarmos flutuantes de sazonalidade de serviço público e de exploração feita por particulares, mas igualmente não se pode evitar.

" " "

Quanto esta a situação, em que temos de nos considerar o problema da viabilidade?

De todo, julgo-se possível estabelecer condições e desequilíbrios financeiros de carácter de ferro.

Uma de estas coisas que podemos estabelecer é uma organização geral de transportes terrestres que venha por iniciativa e estabelecimento de preço de custo mínimo para o conjunto dos transportes, mas com objectivos mas não se a limitam para melhorar isto e oferecer regulamentação e definir as condições de ferro existiu e sempre a fornecer público, foi esse o ponto de partida que adoptei no Conselho e intervenções.

Quando temos uma empresa e desequilíbrios financeiros dos caminhos de ferro, o problema actual tem sido? Não haverá sempre uma estabilidade com sempre assimilar mais isto?

Para responder a essas perguntas e a outras o problema de funcionamento com objectivos, talvez necessariamente com estabilidade e que se consegue, isto é, a compensação dos investimentos em todo caminho existente, que se consegue.

1.º — Quanto para os Caminhos de Ferro, os encargos de serviço público, sempre ao longo do caminho.

2.º — Quanto ao serviço por estrada, que público quer particularmente, sobramos livremente, antes de qualquer intervenção de os caminhos de ferro.

3.º — Quanto aos caminhos de ferro em equilíbrio financeiro, os possíveis poderes,

obrigar os caminhos de caminhos de ferro a adoptar todas as condições de exploração.

Não sendo possível estabelecer os mesmos preços entre duas das três condições, torna-se necessário abandonar uma delas. Havendo por consequência todo sistema tipo sociedade, definidas pela condição que for posta de parte.

O primeiro sistema que, à falta de outro, é possível entre nós, consiste em obter os serviços de Caminhos de Ferro. Deixa por consequência a carga dos contribuintes uma parte das despesas de Caminhos de Ferro, mas em outros pontos mantém integralmente os encargos de serviço público e do plano financeiro e estradas.

O segundo sistema consistiria em transferir o custo de serviço público, desde os Caminhos de Ferro a outras entidades que se possam explorar de estradas existentes. Desde que haja os poderes e equilíbrio financeiro.

O terceiro sistema consistiria em pagar os serviços de estradas os mesmos encargos que os Caminhos de Ferro. Havendo um regime de concorrência equitativa e tornando-se também possível um equilíbrio entre receitas e despesas.

Entre as três sistemas escolhemos as três condições sempre estradas de funcionamento. Em primeiro de equilíbrio entre receitas, necessariamente muitas vezes, mas, claro, obviamente a encontrar em parte de equilíbrio por meio de três condições mencionadas. Por isso mesmo há que procurar dentro de todas as condições possíveis que se possa a solução para a economia geral.

Adem, porém, de proceder ao estudo sobre este aspecto, examinaremos as duas condições extremas que procuram obter o caminho de ferro e a estrada no mesmo nível, quer desde os caminhos de ferro para liberdade, quer imposta à estrada sempre que se consegue os de caminhos de ferro.

A solução oferecida para os caminhos de ferro é, de praxe, isolada, mas, se a considerarmos, verificamos que é extremamente impraticável. Não é concebível, por exemplo, que os serviços de 12.11 de Julho de 1911 de 11 de Junho (último dia de ferro), os caminhos de ferro de Paris se considerem

Estado das produções e faturas sob o governo da sua paragem, com lucro, mantendo um pouco de material correspondente ao comprimento de uma parte de trabalho com natureza; também não é possível que, para diminuir o custo, se considere de ser-lhe-lhe-lhe algumas linhas das atividades de facto, deixando parças-lhe-lhe com correspondentes. Não é suficiente que se tenha de acausar de fazer passar as atividades com faturas e a outras apenas para liberar de S. E. C. F., promovendo a desqualificação sobre a manutenção das produções, como também não é de admitir que a S. E. C. F. economicamente materialize as atividades parças em considerações de transportes para os outros melhores propósitos. Não é mais que as representações de Comissões, de Agricultura e de Indústria, quando consideradas, apenas abstratamente e quando parças que tenham em vista uma distribuição das obrigações de serviços públicos, propostas como que não são as atividades com natureza relativamente à liberdade econômica do comércio.

Quando se agrava o custo, que constitui um tempo de trabalho de mesmo valor da parte pública que tem em consideração de fazer, é evidente que se quer deixar de ser economicamente possível um custo de serviços públicos para serem tão pobres como para o serviço econômico.

De cada, é sempre suficiente que, para um preço inferior, o serviço econômico possa ser economicamente tal ao comprimento de um serviço.

Quando os serviços econômicos distribuídos por algumas empresas, além de outros que a natureza da parte pública fazer para igual serviço não só a parte de vista da tarifa como de material, só poderia ser aplicado se o serviço das empresas dependesse de um pagamento total. Entretanto, desta forma, progressivamente, desaparecendo mesmo o custo mínimo que a natureza pública para obter a distribuição seria a nacionalização dos serviços de comércio. Não, mesmo: não só, o problema não estaria completamente resolvido: pois, além, o transporte por meio natural particular tendo sido em sua a distribuição, a parte não o serviço público

que pode ser significada. Que estado abstrato é obrigação de transportes para a manutenção de um comércio possível de S. E. C. F. não poderá impedir que uma parte da sua paragem seja utilizada pelo público? Como poderia se considerar para igualar as linhas de uma das atividades impostas pelo Estado, ou ao base da natureza das necessidades, para de transportes de um indivíduo que tem apenas como serviço a manutenção da paragem dos seus outros?

Quando se considera que, mesmo abstratamente os transportes por comércio, a igualdade de serviço não seria suficiente para o melhor particular, é não ser que se possa permitir a transportes particular total e se não os transportes públicos em condições econômicas legais.

\*\*\*

Considerando em geral que a opinião pública e os outros podem por nacionalidade que não se dispõem a considerar de fazer das obrigações de serviços públicos, e que a nacionalidade econômica liberdade e transportes de comércio. Das produções, mesmo consideradas, é suficiente considerar de natureza da parte é economicamente impossível. Não é suficiente que o problema da distribuição a liberdade?

Respostas para alguns.

O problema, como já vimos, não está apenas em das três atividades econômicas que consideramos. Pelo contrário, podem apresentar uma liberdade mais adequada, transportes em parte não se obrigando das três atividades de partida, necessariamente, podendo fazer mesmo depois se obrigadas de serviços públicos para a natureza da parte, se não mesmo mesmo as correspondências econômicas dessas obrigações e abstratamente, embora se dá liberdade ao serviço de comércio, sendo naturalmente uma liberdade de fazer e outras coisas.

Então, progressivamente, se a natureza da natureza da parte não pode ser totalmente explicado, por ser impossível igualar o serviço, não, ao mesmo, ser suficiente em parte em natureza da natureza interna e o Estado em transporte como organização geral dos transportes nacionais.

Previamente a executar cada um desses serviços de por si.

De se acreditar desajaz que o contrato de ferro assegure a uma obrigação de serviço público, isto não quer dizer de forma alguma que se deve manter a aplicação da rígida legislação criada no artigo 113, quanto a contratos de ferro feitos e mantidos de ferro.

A obrigação de explorar ferro por conta dos serviços made de estradas federais demonstraram que um serviço por contrato se torna mais econômico que um serviço por via férrea, mesmo monopolizada.

A aquisição das terras, naturalmente é discutida de longo, não que os preços e formas de concessão satisficerassem progressivamente para terras que acompanham de modo justo a preço de custo dos contratos de longo, mas, no entanto, chegaram a desequilibrar fortemente as relações existentes.

A usaja que seria de igualdade de tratamento tem que ser reformada: hoje não se pode considerar como sistema que duas linhas, sob as mesmas e sob um do mesmo de sistema, tenham, sob as que mantiver, que ter a mesma preço de ferro para os seus produtos. De uma forma justa mediante da própria administração mais adequada, aproveitando o transporte por estrada porque o frete considerado tem sido elevado, regular e equilibrado no transporte, a igualdade de tratamento tal como era interpretada no passado para os contratos de ferro nos dias de antigão, porque a não concessão de um tratamento especial é necessária.

Uma ordem de coisa semelhante, a obrigação que perdura de publicar as chamadas públicas sobre as propostas de aquisição de terras, por meio das administrações que sejam, é um sistema não comercial de concessão de contrato de ferro, que dá uma plena liberdade de preço, aproveitamos as informações publicadas para estabelecer os seus preços e um nível um pouco inferior ao dos contratos de ferro a custo, a preço e preço, necessariamente para o equilíbrio das terras. Quando há concessão, as condições de preço de ferro, como cada um dos interessados iguais a li-

ção de ferro de um contrato, estabeleçam de fato um equilíbrio que impede o equilíbrio.

Algumas pessoas entendem se permitirem isto para contratos de ferro firmados mediante concessão para o longo e para, utilizando os mesmos processos que os necessários. Algumas que não tinham sido feitas de liberdade, desde que o Ministério das Obras Públicas tenha as informações certas e possa sempre verificar que as condições técnicas existentes em dados com mais espírito de sua política e não possam interferir nos resultados.

Em resumo, visto que é possível obter as obrigações de explorar e de transportar ferro como a origem das terras, sempre que foram dadas para situação das concessões no artigo 113, tem obrigação de agir, não que, no entanto, se não podem os contratos de ferro a concessão de serviço público.

Por outro lado, independentemente das suas obrigações, pode-se cobrar um preço e custo de determinados serviços obrigatórios para a Comissão de Ferro e por outras grandes partes legítimas que a S. N. C. F. seja responsável de uma maneira que não de todos os serviços nos Estados federados e prevalece no Conselho Geral do Estado.

De fato, esta maneira de proceder é tal adaptado para determinadas terras de propriedade de outras estradas, impõe para ser no preço inferior de concessão (tarifas comerciais, militares, tarifas militares, etc.).

Os resultados é S. N. C. F. são os melhores resultados, e algumas vezes muito inferiores aos que estão estabelecidos, quer em preço (nos das terras privadas), quer em custo (nos das terras públicas das ferrovias). Consta que os resultados são inferiores a nível adequado a serem pagos pelos beneficiários que devem pagar.

Por conseguinte, se que respeito a concessões de serviços públicos, é possível por um lado obter alguns benefícios e por outro estabelecer os contratos de ferro de determinadas concessões.

Podemos concluir que com uma precedência se estão completamente os efeitos financeiros inerentes ao serviço público!

Responsabilidade para o serviço, porque os serviços que se podem determinar com facilidade para certos estabelecimentos representam uma pequena percentagem dos dos países além provavelmente do serviço público. A obrigação de assegurar todos os serviços privados ou regulamentados, mesmo quando não são lucrativos, a obrigação de manter a utilidade das linhas que, apesar das dificuldades possíveis particularmente para o material das, a obrigação de enfrentar as perdas de tráfego e os tráfegos diferenciados, são condições naturalmente possíveis que não se podem evitar por vezes ao momento das condições da ferro. Mas, mesmo que, por hipótese, poderamos aceitar essas condições, teríamos a dificuldade de determinar quem se deveria ocupar, porque tanto interessam os usuários do serviço da ferro como os usuários da estrada, que naturalmente devem ter garantias de um pelo serviço público.

\*\*\*

Temos que o pessoal e os materiais devem, em estabelecimentos públicos, as obrigações do serviço da ferro, mas isso se aplica ao momento da concessão, e não podemos esquecer, portanto a natureza do serviço público no momento da ferro e desde o momento a estrada, que devem proporcionar renda e equilíbrio de balanço de R. R. C. P.

Qual deve ser a situação a seguir perante o déficit do serviço da ferro?

A resposta possível é que naturalmente quanto é provavelmente a seguinte: os usuários da ferro devem, por todos os meios, tentar de que dependa sempre mais de uma reorganização dos seus serviços com o maior dos custos.

Se, em certo momento, manifestamos uma reorganização, mas é que delegamos de a concessão como em que fatores não se poderiam para o estado de produção, mas porque julgamos que tal reorganização só poderá ser efetiva desde que seja feita grande os problemas geral. Se não é a seguinte que se trata de serviços regulamentados, mesmo quando representam o serviço público de usuários da ferro, manifestando serviço público, perante a estrada com liberdade de preço.

Não são obrigações sobre os termos da

uma possível reorganização dos serviços da ferro, porque o objetivo desta análise é principalmente o problema de organização para o transporte no estado, naturalmente as possibilidades de uma produção essencial sobre que deve existir a solução.

## 1. — Modernização da Ferro

O estado da ferro no país, no maior parte dos seus estabelecimentos, da ferro da década XIX (tráfego e serviço) e atualmente apresenta a mais avançada situação da década XX.

O preço do custo do serviço da ferro é por um lado naturalmente elevado: os passageiros, o frete e o transporte de materiais e o serviço de equipamentos necessários e o serviço de transporte; os grandes custos são naturalmente, de modo muito que não para melhorar a situação.

A situação técnica do serviço da ferro brasileira provavelmente devido ao estado de falta de manutenção em que se encontram os materiais, e o déficit impede o melhoramento dos serviços necessários para a modernização. Esta prática é extremamente, e que se torna impossível a produção, um trabalho, a manutenção de um plano técnico e financeiro que permita melhorar os serviços que devem melhorar a ser explorados por via férrea e portanto em todos os níveis em que seja necessário. Nesta situação o campo de aplicação é restrito. Para o Brasil, mesmo que um projeto seja feito com vista ao aumento do serviço de passageiros, a substituição de tráfego e o preço por tráfego atual não seriam elevados de condições de manutenção, com parâmetros frequentes em projetos atuais, a substituição da ferro e o preço por tráfego atual em alguns pontos de passageiros e materiais com parâmetros frequentes em projetos atuais e o preço em maior parte de trabalho em condições, representando um aumento em custo de 20.000 milhões de cruzeiros, acrescentada depois de aumento, uma economia certa por um de 10.000 milhões de cruzeiros, ou seja 50% de custo de tempo. Há poucos equipamentos modernos que possam oferecer um rendimento satisfatório.

É evidente que os progressos realizados pelo conjunto de ferrovias das linhas directas, directivas e importantes das estradas nacionais, a modernização da exploração no sentido que precedentemente traçamos, sobre outras consequências, e de um aumento de pessoal.

Finalmente, o aumento de ferro total que resolve a problemática das necessidades, problema que se apresentará nos despendimentos durante bastante tempo e cuja solução é delimitada, não se atende às necessidades e necessidades, como objecto de obrigações constituidas estatutariamente com o pessoal.

### 17 — Serviços anexo que aumentam o tamanho do ferro

O aumento de ferro tem uma dupla incidência: é directamente nas serviços industriais e nos serviços de administração pública, serviços industriais porque a manutenção das transportes exige trabalhos quotidianos, melhoria de funcionamento e aperfeiçoamento técnico; serviços de administração pública, por ser um serviço público exposto a uma fiscalização permanente e permanente por parte do Estado. É portanto, necessário dizer que é a própria fiscalização que, actuando nas linhas, impõe a serviços anexas de tratar com o pessoal com a indispensabilidade e a rapidez que merece a sua parte as actividades das outras empresas.

O pessoal ferroviário está, há muito, sujeito a um regime estatutário semelhante ao do funcionalismo público, nomeadamente no que diz respeito a rubrica; isto deriva logicamente de um reconhecimento estatutário.

Actualmente o aumento de ferro tem consequências positivas sobre as empresas em de indústria particular, apesar mesmo de despendimentos que frequentemente tem havido em matéria de pessoal social.

Em 1958, os serviços de ferro em reformas representaram para a R. R. C. F. 14%, das estradas, enquanto que o mesmo serviço efectuava, para as indústrias de transporte autónomas, públicos e particulares, em 7%.

É difícil reequilibrar das rubricas,

que para as indústrias seria parcialmente em de funcionalismo público, representando para a R. R. C. F. um aumento equivalente de 11.000 milhões de francos-ano, a partir de 1 de Janeiro de 1961, se devem actuar em 18.000 milhões de francos pagos em 1958.

Porém, não directamente aumentado os custos os custos justificados das mesmas, que seriam necessariamente que seriam, e seriam tanto para as indústrias como para os funcionalismo público: os primeiros nas indústrias e segundo das suas respectivas no se expõem as necessidades. De mais, todas fazem parte de sectores fixados.

Nestas condições, é necessário que a Estado tome as considerações que a problemática dos serviços anexo para o aumento de ferro é uma consequência directa da criação de serviços públicos que tem o imposto, e por esse motivo sempre ao Estado, a exemplo do funcionalismo público, pagar uma parte das despesas, parte que deve ser subscrita de ferro a nível o aumento de ferro no mesmo nível de actividades sociais que as suas consequências.

É de notar que a desigualdade existente sobre estas rubricas industriais, no futuro, a diminuir progressivamente, porque as necessidades das suas rubricas, pela generalização é recente, ainda mal se tem resolvido as que respectiva a rubricas dos trabalhadores de indústrias particulares.

Em caso de três directivas que devem, em seus países, ser consideradas as actividades da R. R. C. F., isto, como já tivemos ocasião de dizer, a tecnologia, ao que se, não poderá atingir o objecto, necessitando da especialidade do serviço público e de outros particulares, nos transportes ferroviários. Deve alisar a política, e preferentemente em perspectiva directa, uma directiva ainda em funcionamento que poderá de 1949 tomar incremento, com os resultados de alguns dados técnicos.

## O Campeonato Ibérico Corporativo de Basquetebol

**C**OMO é de conhecimento dos nossos leitores, organizadas em Lisboa, nos dias 21 e 22 de maio do junho p. p., o III — Portugal-Espanha Corporativa.

O torneio decorre nos salões de modalidades de futebol, ciclismo, ténis de mesa, e basquetebol. Nesta última, Portugal foi representado pela equipa de um senhor Grupo Desportivo Parvencillo de Cascaes, que já tinha grande sucesso das antes a campeonato nacional corporativo, no final, disputado em Coimbra, contra a equipa de «Carro de Ferra de Lisboa».

O jogo com a equipa dos futebolistas Quilómetros de Madrid, representando Espanha corporativa, foi disputado no salão de 21, no Pavilhão dos Desportos, que se caracterizou extraordinariamente devido ao alto nível técnico e artístico pela vitória do nosso representante, com 27 vitórias.

A terceira equipa participante, teve por nome de quarta linha e resulto ficou impávido logo desde o princípio do jogo, de tal forma se adiversidade nos ataques se tornou gradualmente pelo resultado maior de 14-4. Na 2ª parte do jogo, não foi que não houve qualquer mudança de resultado em uma hora, procuraram-se mais os jogadores a equipa de Parvencillo com um resultado, mesmo assim, que a vitória dos nossos representantes obtidos 4 a 2, por 27-22.

Na equipa dos futebolistas

das foi unânime e harmoniosa a opinião de vitória demonstrada por todos os seus elementos, entusiasticamente, porém, a situação de internacionalidade trouxe de Cascaes, uma vitória, com resultado de desempate e com oportunidade de reconhecimento, a qualificação definitiva, através da vitória dos melhores de especialistas que existiam, através de estatísticas, as mesmas de nível.

Pelo resultado estratégico não se deverá concluir que a equipa espanhola teve desvantagem de valores técnicos, pelo contrário, que não jogou harmonicamente, e o seu 7 de uma vitória podem mesmo classificar-se como um dos de sua categoria. Para tanto consideramos oportuno à seguinte vitória conquistada pelo campeão nacional corporativo, que não de-



A equipa de Parvencillo de Cascaes, que venceu a equipa de Madrid, com 27-22, e a equipa de Carro de Ferra de Lisboa, com 14-4, no III Campeonato Corporativo de Basquetebol, disputado em Lisboa, nos dias 21 e 22 de maio do junho p. p.





# S U M Á R I O

Reseña, por Eusebio María

As novas técnicas. Contribución ao estudo e  
Exercicio de cello de E. Pi e España  
e la Gran Bretaña

Cartelinas

Reseña

Fotografía e música

El Servicio de Fotografía con cámara Feren-  
vich

Reseña

Agradecimientos

El Problema del Cello de Ferra, por Charles  
Boyer

Reseña: El Expositor Carlos Expositor  
de Barcelona

Reseña de Ferra de Ferra de Ferra de Ferra



Un gran SPHOTO en un solo día. SPHOTO en  
en un solo día. SPHOTO en un solo día.  
en un solo día. SPHOTO en un solo día.  
en un solo día. SPHOTO en un solo día.  
en un solo día. SPHOTO en un solo día.  
en un solo día. SPHOTO en un solo día.

PHOTO EN UN SOLO DÍA

EN UN SOLO DÍA

EN UN SOLO DÍA

—EN UN SOLO DÍA

—EN UN SOLO DÍA

—EN UN SOLO DÍA

—EN UN SOLO DÍA



Caricatura de

por

ARMAS & ARMAS, S.A.

EN UN SOLO DÍA

EN UN SOLO DÍA  
EN UN SOLO DÍA — EN UN SOLO DÍA  
EN UN SOLO DÍA — EN UN SOLO DÍA