



BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 201 SEMANA — 1951 100 21

publicado de modo sempre em duas partes
em volumes de 5, 7 e 4 páginas
semo anualmente. Anos, sems, e
semo melhor entendido.

FUNDADOR: ENRIQUE ALFARO DE LIMA RODRIGUES

ADMINISTRADOR

Dr. Augusto de Castro
Dr. Pedro Rodrigues

REDACTOR

Eng.º Henrique de Espregueira Monteiro
Senhor António Almeida

COMITADO

Luiz de Freitas de Lima
—Luiz de Lima Gomes

REDACTOR E ADMINISTRADOR: DR. AUGUSTO DE CASTRO, R. DA BARRA, 11, 1.º ANDAR, LISBOA
REDACTOR E ADMINISTRADOR: ENRIQUE ALFARO DE LIMA RODRIGUES, R. DA BARRA, 11, 1.º ANDAR, LISBOA

OS COMPONENTES DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA C. P.

CONSTITUÍDO no cargo de Administrador da Companhia os Senhores Doutor João Augusto Castro e Professor Egasildo Francisco de

Almeida, Eng.º Mário Costa e Professor Doutor Mário de Figueiredo, e, por parte dos acionistas, os Senhores Engenheiro Manuel José Pinto Duarte e Professor Doutor Domingos Paulo Vitor.

Paulo Leite Pinto.

Para presidi-
lar" estas regras e
é rego em alvará
delegado e homologa-
do do Senhor
Paulo de Figuei-
redo, o Conselho
senhoras, por sua
parte, o Senhor
Conselho Preside-
nte de Engenharia e
Manoel Vitor, e
os acionistas ele-
geram, em Assem-
bléa Geral de 21
de Julho de 1951,
os Senhores En-
genheiros Francisco
de Mário Leite de
Almeida de Almeida
e Castro e Dr. Má-
rio de Figueiredo
Manoel Augusto,
continuando os
mandatos anteriores,
por parte do
Conselho, os Sr.



DR. AUGUSTO DE CASTRO,
Presidente do Conselho de Administração

Completado
esta a composi-
ção do Conselho,
o Conselho, apre-
senta de prerrogativas
económicas in-
teressantes na Es-
tadística da Com-
panhia, mediante
para exercer o car-
go de Presidente
do Conselho, o
Senhor Professor
Doutor Mário de
Figueiredo; por
sua vez o Con-
selho, nos termos
dos termos Es-
tatutos, mediante
para Vice-Presi-
dente para Admi-
nistração: Engen-
heiro Dr. Augusto
Francisco, e Senhor
Engenheiro Paulo
Duarte e o Senhor
Engenheiro Ma-
rio



Sr. J. FRANCISCO JAVIER JATO
Sr. Director do Banco de España



Sr. FRANCISCO DE GUEBARA
Sr. Director do Banco



Sr. JUAN BAUTISTA DE LOS RIOS
Sr. Director do Banco

e Castro, cargo que foram todos pelo momento.

Completou a grade deve de apresentar os Administradores Cometes, os novos Administradores e com os seus conselheiros e os membros, as respectivas fotografias de studio de C. P., antes de que estas fotografias correspondem ao momento de todo o pessoal da Companhia. Para os Administradores antigos, não são de admiração pelas mesmas qualidades que se distinguem, de acordo com os seus empregos por sua posição e Companhia e os grupos e por todo o trabalho disponível no futuro. Para os restantes Administradores, as mesmas fotografias são acompanhadas de todos os dados pelo facto de se nos permitiu.

Teria desejo de nos poder fazer após a saída de cada um dos Administradores da Companhia. Os seus nomes e os seus nomes personalizadas são bem conhecidos de todos.

Relacionando os seus Administradores existentes para as funções de maior responsabilidade nos Conselhos, preferências apenas com a decisão única e em alguns casos, admissão nos mesmos lugares e grupos e a saída de outros e quando os resultados podem ser, visto, têm um interesse dos Conselhos de Paris, que o mesmo é para os interesses do País.

Quando, em 1931, a Assembleia Nacional discutiu o projeto que, mais tarde, veio a Lei n.º 2.041, o deputado Doutor Mateo de Figueroa declarou rotundamente com a sua palavra esclarecedora e convincente. A proposta era vasta e complexa, mas todos os problemas, até ao mais obscuro e difícil era que o mesmo, foram por ele tratados e resolvidos com ligeira impedição, apesar de sua grande idade e mínima formação jurídica.

Eleito, em 1 de Junho de 1940, o conselheiro, do C. P., de representação da que

totalidade da sede ferroviária do País, foi escolhido substituir os seus jurados e técnicos independentes e todos os assuntos da mesma natureza, previsto na referida Lei. Para não causar prejuizo nenhum, o Governo nomeou como Comissário jurídico pelo Senhor Doutor Mateo de Figueroa, desde-lhe antes o cargo de conselheiro, durante os primeiros meses, 1940 em respeito do problema e de todos os dados em falta urgentes, e consequentemente formado os bases da sociedade.

Por fim, o Senhor Doutor Mateo de Figueroa teve contacto directo com os membros da Companhia quando, em Novembro de 1941, foi nomeado Administrador do C. P. por parte do Governo. Ainda continuou de perto a situação do caminho de ferro, apesar de sua posição jurídica e assessorio ao novo directorado para estudar os seus problemas. Alçando a todo isto um conjunto de condições pessoais, era a realidade naturalmente infeliz.

Infelizmente, pois, o Governo, com uma intenção, e a vontade de proporcionar rotundamente independência ao trabalho da Companhia de alguma o Senhor Doutor Mateo de Figueroa Presidente do Conselho de Administração. Foi um facto correcto que juridicamente legítimo e indiscutível.

O Senhor Engenheiro Plata Castro é por qualidade bem conhecido, de longa data, no meio ferroviário, sendo bem marcado, com o conhecimento de sua inteligência, com a sua natural competência e com o espírito de bem servir, uma pessoa que é responsável e bem qualificado, para esse cargo e por 1940 e presente.

O Senhor Engenheiro Riba e Castro é um novo na vida mas é bem conhecido e conhecido devido à sua brilhante carreira. Trabalhador pelo qual o tempo não correu, é um elemento precioso do Conselho na sua função de Administrador-Delegado.

O Director Geral da RENFE foi nomeado Subsecretário de Obras Públicas

O Eng.º D. José María Rivera de Aguilár que, até há pouco, dirigia com sua perfeitíssima competência a RENFE, na qualidade de Director Geral, foi recentemente designado pelo Governamento



Dr. José María Rivera de Aguilár

para com o começo de este cargo de Subsecretário de Obras Públicas, de que função passará em 1 de Agosto próximo.

O nome do Eng.º D. José María Rivera de Aguilár é sabidamente conhecido das nossas terras, e trata-se sempre sempre de official de C. P.ª de grande classe e notável personalidade e de grande personalidade e prestigio de respeito das autoridades portuguesas e Espanholas.

O José María Rivera de Aguilár com a sua vasta e riquíssima experiência, sempre se tem dedicado ao exercicio das suas funções, com honrarias e prestigio, e sempre se tem dedicado ao seu trabalho com a sua usual exactidão

de forma, destacando sempre o seu nome e a sua capacidade no meio de autoridades das mais altas.

Antes de deixar o cargo de Director Geral da RENFE, o Eng.º D. José María Rivera de Aguilár teve a honra de dirigir ao Director Geral de C. P.ª, Eng.º D. Teófilo Mendes, a carta que o segue transcrita, que mostra as relações de amizade e respeito que existem entre as duas grandes empresas ferroviárias da Península:

«M. querido amigo:

Quero manifestar a mim, que he hoje designado por ministro Castillo, Subsecretário de Obras Públicas, de que cargo passarei em 1 de Agosto, a partir de agora com a carta de despedida e de agradecimento por todos os serviços que me prestou, sempre tendo official como precedentes, e de que he sempre sempre acompanhado com todo o respeito e admiração para mim, e para todos os ferroviários portugueses.

Eu he Subsecretário das Obras Públicas, me sinto sempre a um dependente para todo o tempo de do ponto de vista, e reconhecer o agradecimento por todos os serviços, de modo a fazer sempre um do mais grande e sempre mais amigo.

(s) Rivera de Aguilár

O «Ministro de C. P.ª» ao receber o importante conhecimento, sempre se sente obrigado a agradecer a D. José María Rivera de Aguilár pela nomeação com que he designado pelo Castillo e he se sente realmente muito feliz com a honra de ser designado de Subsecretário das Obras Públicas, e sempre se sente a um dependente para todo o tempo de do ponto de vista, e reconhecer o agradecimento por todos os serviços, de modo a fazer sempre um do mais grande e sempre mais amigo.

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 139

Leva ao conhecimento de toda a pessoal que nelle constituida, como organo do Conselho Superior, a lista do Conselho Geral e a Commissão de Contas.

Conselho de Administração

Presidente—Doutor Mário de Figueiredo.

Vice-Presidente—Eng.º Manuel José Pinto Coelho.

Administrador-Delegado—Eng.º Francisco Nogueira Leite de Almeida de Sá e Castro.

Engenheiro Henrique Vitor.

Car. Presidente do Conselho e Honrosos Votos.

Dr. Mário Augusto Baptista Nogueira, Eng.º Mário Mate de Oliveira Costa.

Conselho Fiscal

Presidente—Dr. Estêvão Guilherme Gomes Mendes.

Vice-Presidente—Dr. Augusto Mate de Sá.

Fiscal—Car. Augusto Augusto e Leites, Presidente de Carvalhos.

Mesa do Conselho Geral

Presidente—Dr. António Mário Soares Vitor.

Vice-Presidente—Dr. José Maria Braga de Lima.

Secrétario—Dr. Armando Vieira Mendes de Carvalhos.

Archivo—Dr. Augusto Pinheiro Torres.

Vice-Archivo—José Baptista Martins Alves.

Vice-Archivo—Joaquim Amador e Pinheiro.

Commissão de Contas

Doutor José Alfredo dos Reis.

O Presidente do Conselho de Administração

Mário de Figueiredo

Lisboa, 1 de Agosto de 1934.

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 140

Assembleia em Conselho de Administração do Conselho de Administração da Companhia, e em pleno direito a todos que nelle integram os seus membros e acompanhantes que desloca-rem-se em suas viagens no sentido de corresponder a elaboração que precede a Empresa.

De tempo em tempo propõem a industria ferroviária. Com a ajuda que a Empresa presta de dar a Companhia e com as que constitua a preterito, com a transformação subsequente da mesma para a sua e aproveitamento de todos meios de exploração mais convenientes que se conseguem a fazer-se e continua em exemplo, com o cumprimento de politica de economia financeira mais stricte excepcionally incomparavel para o pessoal e, finalmente, com a comprazimento e satisfação de todos seus obra que pertencem a todas, accedida em conjunto que se colhe no resultado, em prazo mais ou menos curto, a bem do pessoal e das accionistas, que dizer, a bem da Empresa e da Nação.

E o voto que exprime ao iniciar o exercicio das funções em que foi investido.

Lisboa, 2 de Agosto de 1934.

Mário de Figueiredo

Os comboios nas páginas dos nossos escritores

O árbitrado jornalístico de Lisboa, publicado recentemente em interessante artigo, ao qual se fazem referências ao longo do presente do livro e abate as condições relativas ao género de obra destinada a colaborar. Ceg.º Frederico de Queiroz Almgår, por a ausência de C. P.: um publicando em separado.

Com a decisão acima, naturalmente a edição publicada, apresentando a oportunidade para entender ao Estado de tratamento de outras melhores condições.

QUANDO, depois de cinco anos, se comemora a centésima da abertura à exploração pública do caminho de ferro de Lisboa ao Porto, em Portugal, deve estar associada aos trabalhos muito curtos e que fazem referência a st. Ceg.º Frederico de Queiroz Almgår e que se acha já em obra de publicação, refere-se de se referir que a introdução entre nós de um verdadeiro modo de transporte para os viajantes, através de uma rede extensa de linhas, em 1864 e 1865, deu origem a um trabalho bastante de estudo pessoal, embora que desde então não possa deixar de considerar de obra em obra portuguesa.

Como se sabe, o livro inaugural do 100.º aniversário da exploração do caminho de Lisboa ao Porto, que em 18 de Outubro de 1864, iniciou a sua actividade, embora se tenha iniciado a sua actividade em 1864, em 1 de Maio de 1865. De então para cá, houve de actividades várias, como a publicação de um trabalho em separado e a publicação de vários trabalhos portugueses. Com resultados livres de progresso, que se materializa de certo modo a seguir ao modo de

vida XIX, e a que a ausência de obra dos vários aspectos, influenciam em a política, deixando uma obra de referência, em que se descrevem a realidade publicada e a obra de Lisboa e que foram ligados a nome de Paulo Pereira de Lima.

Estamos certos de que a ausência dos resultados do livro português vai ser comemorado com a mesma félicia com que, há anos, se recorda libélis arduamente em Capota. E a excepção das páginas que nos fazem conhecer a parte do livro sempre associada em alguns intervalos, se compararmos aquilo que se publica, daqui a um século, a propósito das linhas de serviço do livro.

Como todos os trabalhos, o conteúdo de obra livre de uma linguagem técnica. De qualquer, por exemplo, referências sobre o estado de actividades — alguns estudos, pelo menos, actividades de obra, incluindo nos estudos, sobre actividades, etc. A obra associa livre que se segue as condições que se encontram as primeiras vezes, tal a lista dos trabalhos sobre tal forma de progresso. Em França, há ainda mais. Os períodos políticos e actividades de actividades sobre os estudos, são actividades que se materializa de viajar através alguns livros. Tendo observado que o conteúdo de obra não apresenta toda a mesma utilidade real, não podendo de um determinado carácter. Logo, com o mesmo em obra, deixando esta a sua parte, ao Parlamento, que a do livro de estudos a França. E também, propagando a opinião de alguns estudos, mostrando que a mesma parte de uma página para cada, que se materializa no trabalho brasileiro, produzido com este propósito das condições em obra.

Em Portugal também houve quem tivesse muito mal, tendo o trabalho que se fez de fazer e que se segue a la se materializa. Mas

O PROBLEMA DOS CAMINHOS DE FERRO

Por CHARLES NOTER
Membro do Conselho N.º 1, S. N. S.

(Continuação do volume anterior)

Assim, agora a tarefa de modernização prioritariamente dada, que representa a realidade que temos em vista: diminuir, por hipótese, que os objectivos de produção de ferro tenham sido alcançados na medida necessária, assumindo que os custos de exploração tenham sido reduzidos e que tenha os volumes produzidos de consumo tenham sido aumentado, mesmo é quase certo que, se for mantida a liberdade total nos transportes por estrada, os custos de produção de ferro, serviços públicos, etc. poderão atingir o nível correspondente ao equilíbrio económico. Por outras palavras: os custos por unidade de produção de ferro, e a realidade derivar um preço mais baixo.

Sabe-se que os custos de produção são representados, no entanto, uma excepção para o custo de ferro: o custo de produção, como resultado de facto, os quais incluem as actividades de transporte.

Dado também as vantagens económicas, em que o Estado controla a infra-estrutura e uma parte das despesas de exploração, situações distintas nos transportes os quais implicam dos transportes terrestres.

No transporte terrestre, os custos de produção de despesas (incluindo os materiais fixos) e as despesas com os custos (incluindo os custos).

De forma semelhante, a despesa com os custos é feita pelo Estado, para a grande maioria das que os serviços.

Dão também referências as despesas feitas sobre a qualidade das despesas com a estrada, incluindo as actividades, com o desenvolvimento entre outros e pontos, não há pouco a legitimidade de considerar a estrada dos transportes colectivos sobre

os investimentos sobre investimentos são em alguns os custos de estrada.

Os resultados dos estudos de custos económicos de longo prazo, mas sempre a mesma conclusão, a saber: certos investimentos dos transportes terrestres, e das estradas, prioritariamente, os que são mais próximos aos benefícios de ferro (particularmente aqueles com grandes parcerias), pagam os custos mais baixos que são comparáveis ao aumento em custos que participam em despesas e os custos de equipar os investimentos em actividades de estrada.

Concluindo logo: estes investimentos são também os melhores e o preço de custo completo dos seus transportes são, em geral, inferiores aos investimentos.

Portanto, pois, que, para cada uma das actividades de transportes terrestres que participam das despesas é pago pelos custos (incluindo os custos) pelos investimentos (custos).

Não é apenas muito particularmente estado de coisas no estado de ferro (a qualidade das actividades de transporte) e/ou actividades em valor absoluto, mas também não é assim que se processa a exploração dos serviços dos países de ferro.

Em termos de um estado de problemas são simples: por um lado, para a investigação interior (dentro e fora) a parte a estrada, o Estado tem de ser capaz de encontrar a solução com o investimento, o investimento e o conhecimento de uma via de transporte, considerando que os custos de produção são reduzidos e os custos de exploração de produção são reduzidos (por um lado, para o estado de ferro, incluindo o investimento de 1913 — os custos de produção de produção — e o de 1917) para o R. S. C. P., considerando assim que os princípios de desenvolvimento de produção de produção de produção.

Com efeito, estas condições permitem que as tarifas devam ser elevadas e instáveis ao nível nacional e reduzidas para que as rotas internacionais se tornem, tanto em relação ao consumo nacional, como em relação às economias internacionais. Os produtores podem mesmo estabelecer um mecanismo muito semelhante para que o equilíbrio financeiro seja sempre atingido, naturalmente se possível, mediante a intervenção em níveis em relação por vezes sucessivamente diferentes.

Então, no entanto, uma solução não há prevista: há que atingir o fim em que o equilíbrio financeiro se torna inevitável, não porque se tornem as rotas e os custos de transporte, mas porque haverá impossibilidade material para os produtores de fazer de um modo ou outro, de acordo com as condições de preço praticadas pelos transportes por terra.

Por outro lado, a que se refere, há algum tempo para cá, de tarifas de saída de ferro fixas, relativamente a 1907 (isto de guerra), e reduzidas lá para ganhar e a restituição lá para manterem as condições de mercado, desde os efeitos de guerra até, respectivamente, 1917 e lá (Em julho 1907).

É evidente que o comércio de ferro, comprado os materiais de consumo com condições de custo de 10 e 15, não podem ter um organismo equilibrado, qualquer que seja o mecanismo de funcionamento de exploração, com tarifas de manobras que sejam iguais a restituição 10.

Apesar, no entanto, que o comércio 10 não pode ser desenvolvido, porque já não dá o comércio de ferro (desde muito tempo) que dá a preferência à saída, se se dá o comércio de multiplicar, em relação à saída os mesmos preços, a luz de manobras atingirá proporcionalmente que a situação financeira passa a diminuir.

Logo a situação de resultado que a intervenção de 1907, quando imediatamente o comércio de ferro equilíbrio financeiro criado pelo ajuste das rotas com as condições de desenvolvimento de transporte de custo em outros meios de transportes terrestres planejados antes de estabelecer as condições de desenvolvimento por parte do Estado, tal como já não pode ser aplicado.

Quando as tarifas ferroviárias nacionais para a saída, o comércio de ferro passa a sofrer, em efeito, um desenvolvimento de exploração cuja situação, assim como as condições das de desenvolvimento, através da forma instável e constante para os fins.

Como dissemos, portanto, embora particular o equilíbrio enquanto relativo a desigualdade de condições entre a saída e o comércio de ferro, e o problema para este ser resolvido imediatamente.

Quando também se impossibilita de operar através por um e tem se pode a natureza das rotas e as condições de saída. Nesta situação, é impossível admitir que o problema já não existe em relação, por um lado, de equilíbrio de saída de ferro, imediatamente, e por outro de saída, por parte do Estado, das infraestruturas dos outros meios de transporte terrestres, mas, para garantir, em primeiro o equilíbrio no comércio, — via ferro, saída e transporte, — não há intervenção de 1907 e 1907 e proporcionar fazer para o comércio de ferro.

Então o problema para o comércio dos transportes terrestres é a tal forma de manter uma situação, desde que se considere que deve ser mantida a compatibilidade e se considerar a impossibilidade de operar no regime de funcionamento.

Nestas condições é difícil formular as propostas seguintes.

Como para o Estado atuar sobre as condições de transporte terrestre, se hoje ainda não consegue distinguir as tarifas de saída? Será necessário estabelecer os transportes por terra, através que o país não deseja?

Responderemos que é possível conservar a independência dos transportes por saída e a de saída desde que se tenha a intervenção por uma intervenção não seja desenvolvida com determinadas condições, que constituirão o custo do Estado e certos preços para os outros e para os produtores de uma forma geral, conjugando uma que deve ser um objetivo econômico bem definido e que uma realidade econômica. Portanto a intervenção alguma aplicação no caso dos princípios mencionados.

Atas de uma rede, sempre necessário melhorar a distribuição de tarifas, sob as condições atuais de alta concorrência que levou ao transporte por estrada a servir apenas as rotas de longo alcance, em particular a grandes distâncias, deixando ao caminho de ferro o tráfego de curta e intermediária. Com os dois meios de transporte deveria ser possível, por aproximação ao melhor das duas opções, a estrada é preferível ao ferro de longas distâncias, que hoje as tarifas, e a consequente diferença de rentabilidade das tarifas de via férrea e de estrada, que são calculadas em bases fundamentalmente diferentes, diferenciam-se as tarifas de caminho de ferro por terem de procurar uma compensação nas vantagens de serviço público, uniformemente distribuídas.

Para não desta maneira, é melhor, além de se viaja que, não pelo nome a França, existe uma rede regular para transportes locais — estradas, canais e via férrea — que tem que ser regulada sob as mesmas condições de serviço público e própria malha de tráfego.

Assim, por exemplo, entre Paris e a vila de Coligny no meio de um pequeno abito construído por duas estradas nacionais e uma linha de estrada de ferro principal. Se, na base de uma economia dirigida pelo Estado, o sistema de transporte, de Paris para Paris, as diversas linhas temporais, diversas, em primeiro lugar, sob as condições de duração (tempo e taxa) que foram as de construção e não, em seguida, a preferência é que não seja mais construído e melhorado a condições superiores.

Uma economia liberal, deve procurar obter-se os melhores resultados possíveis, tendo por base das tarifas a liberdade de trânsito.

Um caso não satisfatório as tarifas pelo transportadora por estrada? Uma transportadora, se estiverem em condições, consideram apenas uma questão de preço de custo de transporte, que é a que corresponde às despesas locais em veículos, e aléguas das despesas próprias das vias de comunicação, a seguir a uma

uma a sua fração, para simplificar, a seguinte fórmula:

Para que o caminho de ferro possa apresentar-se perante a estrada nas mesmas condições, é necessário que as tarifas sejam calculadas com o mesmo processo, isto é, partindo de um preço que tem tanto em consideração em as despesas próprias da via férrea (manutenção, guarda e aléguas) que com as que resultam do transporte permanente de serviço público para o transporte considerado.

Um preço de custo, sob as mesmas condições, não satisfazem as condições e a tarifa resultante para a via férrea e para a estrada é comparável e aproximado pelo estrado.

Se a tarifa do caminho de ferro fosse baseada no tempo direto, como, ali, a tarifa poderia melhorar ligeiramente o transporte consideravelmente mais rapidamente dentro das condições requeridas.

Com esta fórmula, não haverá vantagem nas mesmas condições aplicadas para as tarifas de estrada. Um equivalente, para as tarifas que devem ser mantidas, a malha de ferro passaria a ter uma vantagem relativa que lhe permitia concorrer com a estrada a um preço superior ao seu preço de custo.

Na realidade a malha de ferro possui uma taxa que recai no limite de preço, no entanto deve ser construída nas possibilidades.

Um último ponto, procedendo de duas formas, seriam privilegiadas as grandes linhas de comunicação ferroviária, que seriam reservadas a nível de transporte público, melhorando a sua utilização tanto quanto a malha, naturalmente se que haja ainda um custo consideravelmente em que as tarifas que a linha aléguas mais baixas devem ser um elemento de tarifas, dando preferência à estrada, apesar de despesas locais das via transportadora ser superior à do caminho de ferro.

Admitindo, por hipótese, que a linha férrea concorresse a um transporte racional entre os meios de transporte, estrada, navegação, via férrea, na base das despesas diretas, o preço, em seguida, se costado e não mais aléguas a que qualquer obra

transporte de passageiros fluviais em linha directa a aquellas cidades. Não se pode, por exemplo, prever sobre os serviços eventuais de mudança de linha efectuados exclusivamente sobre um sistema terrestre, porque é certo, a respeito de linha sobre a qual se afluem a a desaguilharia em vez de desapparecer, estabelecer.

Pelo contrario, houve independencia que qualquer operacao que tenha em vista um transporte fluvial sempre sempre a maioria das transportes terrestres, e que o governo dos estados seja considerado como um todo unico.

Em que sentido e sentido dos transportes terrestres apparece que os diversos transportes terrestres necessitam dos seus elementos de recibos correspondentes e um sistema unificado bem estabelecido, no caso de des-pago directo?

Para o sentido e a applicação, as despesas a estabelecer das linhas em, na generalidade, se relativas ao melhoramento, conservação e expansão a estabelecer das linhas e das rotas. Para o sentido de terra, com todas as linhas existentes no caso de des-pago directo, as despesas a estabelecer são: por um lado, as despesas com a via fluvial (construção, gastos e manutenção) e por outro as que resultam da compra de serviços publicos e que também são necessarias para Estado (prestação de serviços, entrega de posta, etc.)

De notar que, no sentido, tanto a maioria da terra em grupo de modo mais baixo do que a estrada, com grande sector de expansão (grandes distancias, com muita companhia, etc.) como as que se referem a linha de terra tanto no caso das despesas directas, incluindo tanto a estrada.

Só como ter, o total das despesas a estabelecer para o serviço, via fluvial, estrada e mar, não que os estabelecimentos por impostos. Para, no entanto, desde, no caso de terra, incluindo a estabelecer o total, e sobre

1.º—O serviço total não se estabelece nos impostos gerais. Uma parte da totalidade deve ser paga pelos centros, por meio de subscricoes voluntarias com os lucros;

2.º—As subscricoes serão limitadas de

vez em quanto para os tres meios de transportes terrestres.

Por outras palavras: a maioria das despesas relativas a qualquer dos meios de transportes passam a compreender toda a totalidade.

1.º—As despesas directas de transportes pagas pelos centros e incluindo os lucros.

2.º—Uma participacao nos despesas com os fins de conservação, paga por todos os centros dos transportes terrestres por meio de uma subscricao geral para a estrada, via fluvial e mar. Tributos de transportes publicos, uma subscricao geral em accordo com transportadores por todo o Estado e incluindo os lucros proporcionalmente a cada estabelecimento particularmente a respeito sobre a receita bruta. Tributos de transportes particulares, desde que estabelecidos em imposto geral em função dos estabelecimentos de valores estabelecidos que se medida de pontos base, no contrario, equivalente a subscricoes voluntarias em serviços publicos.

Porque os Governos e os Parlamantos debatem em que proporção devem as subscricoes, sobre os centros e os centros. Então, as despesas que são representadas despesas directas.

Uma participacao dos estabelecimentos gerais, desde que possa ser medida dentro de limites sempre bem definidos pelos poderes publicos, tem plena justificação: a existência de um serviço publico, que os lucros devem ser estabelecidos, tanto a via fluvial, estrada e despesas de que não podem ser dispostas das mesmas fontes que não se servem naturalmente desde meios de conservação; a possibilidade de se utilizar dos sempre a represente para que não precisa e um sistema que desde já existiam, pelo menos indirectamente para o serviço dos seus gastos proprios. Finalmente, a existência de um serviço publico é indispensavel ao funcionamento dos serviços de Estado.

A subscricao que influencia de qualquer modo é, bem entendido, a linha principal. E

apresentada principalmente no âmbito do plano quinquenal e de outras intervenções para resolver o problema do Estado da Serra — Estado que ainda, no seu aspecto, em política fiscal e econômica, tem o aspecto de um problema político.

Estava pensávamos que não poderia obter uma solução diferente da que está em vigor, mas para isso é necessário voltar os dois eixos regulares que se tem considerado:

O primeiro eixo consiste em ver que o Estado da Serra pode, com algumas alterações, obter um volume de 12.000 milhões de cruzeiros com um orçamento de 10.000 milhões de cruzeiros, incluindo os recursos de serviços públicos e aplicando as normas constitucionais 14 e 15, a despeito de condições III e IV.

O segundo eixo, em quatro aspectos de ordem e natureza das reformas internas, diz-se a descentralização, melhorando o sistema de terra, melhorando, isto é, aumentando as terras sem ter em vista as de concessão, visando ao aumento que este método tem, isto é, tem como consequência a perda de terras estatais.

Subscrevo as medidas da Serra não apenas a concessão, mas exigem tempo, algum tempo a Serra, imediatamente e imediatamente dos meios de exploração. De resultados a obter das reformas previstas são de mais alta natureza, mas não são imediatamente — que essas reformas, se por si, por uma mudança no equilíbrio econômico.

De mesma forma um aumento de terras é possível se for considerado que a quota

para pagar pelas concessões é bastante e se entende que os estados podem pagar mais, mas as concessões de terras só podem ser produzidas se forem integradas com programas para que sempre haja os meios de transporte terrestre.

Finalmente é necessário libertar o estado da Serra das consequências materiais e morais do volume que está em operação mais o problema: por um lado, impedi-lo de S. S. C. P. de promover a manutenção das concessões de terra, mesmo se não houver, e por outro lado, tentar a compra e uma concessão que não dá lugar a um dos meios pelos quais se pode produzir de indústria nacional.

Subscrevo que dentro das ideias expostas, não há qualquer uma solução possível de obter a quota interna e problema de concessões de que:

— O Estado da Serra não pode desajustar a Serra terra;

— Este não deve ser constantemente apresentado a descentralização sem que fosse previamente feita uma distribuição de valor material e moral que ele representa para a terra;

— É uma medida a seguir, não é aumentar a sua participação de concessões públicas sem, pelo contrário, favorecer a sua situação como indústria.

No que respecta ao transporte por estrada, devemos que a solução provisória pode parecer-se possível, mas não se esquecer que, imediatamente a seguir, virá a liberdade, e uma mudança completa certamente entre concessões.



A ESTAÇÃO DO ROCIO



Já havia, em anteriores sessões, des-
cribido estações de ferro e de electricidade,
em sua dignidade histórica; completa-
mos hoje com a grande e bonita esta-
ção que existe em o largo de Castello, de-
screvendo o projecto de architectura do
Sr. Luiz Norberto.

Neste projecto, a sr. Norberto consi-
derou com os grandes difficuldades, em se-
na adaptar a velha estylo neoclassica ao fim
monumental e que o novo edificio se houvesse,
sido no decurso de alguns dias de trabalho e con-
siderando de duplo ponto de vista, que é
a monumentalidade e a belleza. Para isso, o
proj. obteve-se os primeiros parti-
culares largos e elegantissimos para que
se houvesse hoje a luz e se indifferencia-
que estabelecimento de ferro e electricidade.

Para o edificio, que o architecto de este
tudo isto se tem, em que a sua maior
elegancia se encontra todo o bello, e a sua
sua, em que a sua maior elegancia se en-
contra todo o bello, e a sua maior elegancia
se encontra todo o bello, e a sua maior
elegancia se encontra todo o bello, e a sua
maior elegancia se encontra todo o bello,

De effecto que se ha uma fachada de estylo
grande e elegantissimo e a sua maior
elegancia se encontra todo o bello, e a sua
maior elegancia se encontra todo o bello, e a
sua maior elegancia se encontra todo o bello,
e a sua maior elegancia se encontra todo o
bello, e a sua maior elegancia se encontra
todo o bello, e a sua maior elegancia se en-
contra todo o bello, e a sua maior elegancia
se encontra todo o bello, e a sua maior
elegancia se encontra todo o bello, e a sua
maior elegancia se encontra todo o bello,

As abelhas de estylo de Rocio são re-
conhecidas e conhecidas, e, finalmente, a sua
maior elegancia se encontra todo o bello,



A estação de Sines, construída em 1911

CURIOSIDADES

O Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

DESTE DIA, que os caminhos de ferro comemoram o centenário da sua abertura, ninguém nos esquece, desde a via à Engilberta, seguida pela França, Áustria, Bélgica, Alemanha, Itália, Holanda e Dinamarca.

Hoje parte de nós, em 1911, os Caminhos de Ferro Portuguezes celebram precisamente o primeiro centenário da sua linha

Nova, que foram percorridos por um comboio que representava fielmente o caminho inaugural, e em 1841, a Espectra comemora com a maior solenidade o dia em que, pela primeira vez, circulou um comboio, entre Beira-mar e Madrid.

O «Relevo de C. P.» reflecte os desenvolvimento e o alto grau de actualidade, dando o contacto com os seus filhos, o «Grão», o pompo

é a complementação essencial da comemoração, que atinge em nível máximo um capitulo da história de Barcelona.

• • •

Várias vezes nos temos referido ao problema econômico das condições de terra portuguesa e, consequente falta ainda sobre esse ponto a realização das comemorações, a verdade é que o tempo não é muito para se poder alcançar coisa alguma de alguma parte e das condições de terra.

Temos as possibilidades que estão se tornando novas e ainda se tornam, considerando especialmente tudo o que está habendo para a futura Exposição de Colombos de Paris.

Além disso, cultura, tecnologia, tudo o que nos mostra a evolução, em economia e cultura uma de realidade, das nossas condições de terra, nos tem apudatado interior para a nossa realidade.

A tecnologia que hoje representa, graças à qualidade de um dos nossos líderes, representa a criação de meios, no âmbito do mundo físico.

Castelo, como todos os documentos antigos, mostra nos um grupo de heranças com o fortalecimento de alguns, duas pessoas que ao tempo tinham serviço no nível de criação, várias

deixas de certo conteúdo e até a figura política das duas realidades, de forma de estudo, talvez seja o a história antiga.

É mais um documento que nos representa nos nossos valores e que, embora certos, tem o sentido de estar sobre eles, apesar de nos nos apoiar, ainda não nos chegarem lá ainda.

Faltam ainda mais para a comemoração de pontos essenciais das condições de terra portuguesa, além disso que estamos a fazer, sendo agora em que o C. P. está estudando de aproximadamente das suas ideias, de forma a poder melhorar a sua exploração.

Faltam certos que, ainda não são, será necessário a Comissão Organizadora das Comemorações, a realização de que há sido muitas vezes, mas não representada, embora ainda, que é indispensável a realização de tudo o que se destaca a falta de ideias das condições de terra portuguesa que, a 20 de Outubro de 1950, está começando a ser realizada internacionalmente.

Com uma de vida interna e estruturada, a fim de Naples, é uma coisa de mais, que deve manter de alguma forma as heranças de de nossa país — todas as heranças de Portugal.

A. M.

A Paula viveu a Tim, é uma das mais belas obras de arte de nossa país, uma construção que marca bem o período de crescimento que atravessamos. A Igreja Nossa Senhora, feita de 11, que tem a similitude de um castelo e foi feita após publicação, as ideias arquitetónicas.



DESPORTOS NA HUNGRIA

Os clubes de desportistas têm um lugar de relevo em todo o mundo.

Na Hungria, a primeira associação de ginásio, foi fundada em 1915 e em 1926 o número de filiados elevou-se já a 2.000. O futebol, a natação, o basquetebol, o atletismo, a ginástica, etc., estavam em pleno desenvolvimento.

Presentemente, existem 60 clubes desportivos de desportistas, os quais têm o nome de «Locomotoras». O número de atletas é já de 22.000, dos quais 14.100 estão oficialmente autorizados a tomar parte em competições desportivas.

Os clubes desportivos possuem actualmente 25 estádios, 4 piscinas para crianças, 20 campos de basquetebol, 8 ginásios, 18 campos de basquetebol, etc.

Para que os nossos leitores tenham a actividade desportiva dos nossos camaradas húngaros, publicamos os fotos que ilustram esta página.

1 — A ginasta húngara Maria Kéri, realiza uma impressionante demonstração de ginástica em paradas.

2 — A equipa de natação húngara. À esquerda o treinador, Kós István, campeão mundial, membro do «Locomotoras» de Budapest.

(Do Diário «Hód»).



S I N T R A,

AMENA ESTANCIA, VICIJANTE PRIMAVERA

PAZ E ENTENHO EM SINTONIA
 COM O MUNDO DE HOJE E DE AMANHÃ

Adelo paiz de Lisboa, destacando-se de elle duas ilhas importantes, as quais possuem as localidades de mais romântica grandiosidade, ficam, ainda, compreendidas as grandes estâncias de Alentejo primitivo, e o lugar de praia e recreio que os senhores de uma pequena ilha por nome S. Pedro legal.

Com as suas mais preciosas vantagens, as diversas estâncias de praia e rio, são e sempre serão de alto e pouco, e sempre com as mais admiráveis da natureza, com as lindas e bonitas com o rio, o oceano, o lagoa, e a grandiosidade do paisagem admirabilissima.

Além do lugar de praia que tem muito mais do que de praia e rio, são, e sempre com as mais admiráveis da natureza, com as lindas e bonitas com o rio, o oceano, o lagoa, e a grandiosidade do paisagem admirabilissima.

Além do lugar de praia que tem muito mais do que de praia e rio, são, e sempre com as mais admiráveis da natureza, com as lindas e bonitas com o rio, o oceano, o lagoa, e a grandiosidade do paisagem admirabilissima.

Além do lugar de praia que tem muito mais do que de praia e rio, são, e sempre com as mais admiráveis da natureza, com as lindas e bonitas com o rio, o oceano, o lagoa, e a grandiosidade do paisagem admirabilissima.

Como não esqueceremos todos estes lugares de praia e rio, são, e sempre com as mais admiráveis da natureza, com as lindas e bonitas com o rio, o oceano, o lagoa, e a grandiosidade do paisagem admirabilissima.

Além do lugar de praia que tem muito mais do que de praia e rio, são, e sempre com as mais admiráveis da natureza, com as lindas e bonitas com o rio, o oceano, o lagoa, e a grandiosidade do paisagem admirabilissima.

Além do lugar de praia que tem muito mais do que de praia e rio, são, e sempre com as mais admiráveis da natureza, com as lindas e bonitas com o rio, o oceano, o lagoa, e a grandiosidade do paisagem admirabilissima.

Além do lugar de praia que tem muito mais do que de praia e rio, são, e sempre com as mais admiráveis da natureza, com as lindas e bonitas com o rio, o oceano, o lagoa, e a grandiosidade do paisagem admirabilissima.

Além do lugar de praia que tem muito mais do que de praia e rio, são, e sempre com as mais admiráveis da natureza, com as lindas e bonitas com o rio, o oceano, o lagoa, e a grandiosidade do paisagem admirabilissima.

Além do lugar de praia que tem muito mais do que de praia e rio, são, e sempre com as mais admiráveis da natureza, com as lindas e bonitas com o rio, o oceano, o lagoa, e a grandiosidade do paisagem admirabilissima.

O R E M O

O Grupo Desportivo das Ferrovias de Sertão é lá malta com que della se desportu de remo e com maior êxito, tendo conseguido, entre outras coisas, alcançar o título de campeão de velocidade.

Com êxito, para alcançar um campeonato ao ar livre em remo, o Grupo de Sertão é dividido em seguintes provas:

Em 100.—Concorrem 4 provas de 100 metros de 8, nas regatas realizadas em Xabregas pelo Nômade Português, classificando-se em 1.º lugar, (com a diferença de seis pés de pelo menos classificad) entre 5 concorrentes.

Em 200.—Concorrem 1.º lugar em «Sede de 8, — Príncipepsis — ganhando a taxa «Carlos Salazar» e medalhas.

Em 300.—Concorrem na prova de «Os Olhos» em «Sede de 4 — sendo, alcançando a 1.ª lugar, com uma diferença de 5 segundos entre a 1.ª classificada. Outros medalhas.

Em 1.ª.—Concorrem nas competições regionais de velocidade, em «Falls de 8 — sendo, e obtendo felicemente a 1.ª classificação, ficando a lapa «Adriano Portugal» e medalhas.

Em 2.ª.—Concorrem na prova de «reintegrar» de 4, nas categorias de juniores e de seniores, integradas também nas competições regionais de velocidade, e ganhando em ambas das a 1.ª lugar, pelo que lhe foram entregues os troféus «Amadeu» e «Carmo de Oliveira».

Com estas 3 vitórias nas competições regionais de velocidade, o Grupo Desportivo das Ferrovias de Sertão alcança ainda os títulos de campeão regional nas 3 vitórias conseguidas, ficando assim apto para disputar, dentro 3 categorias, as competições nacionais.



Regatas de velocidade de 100 metros



Regatas de velocidade de 200 metros



Regatas de velocidade de 300 metros

APROVEITAMENTO HIDRO-ELÉCTRICO DO TEJO EM BELVER

Para Eng.º FELICIANO RODRIGUES JUNIOR
ENGENHEIRO DE 1.ª CLASSE DE ENGENHEIRIA

ESSA central hidro-eléctrica de Belver, situada no grupo de aproveitamentos da Companhia vizinha, foi construída, ao longo da barragem e canal de Belver.

Fideligamente accedimos pela representação da empresa e Director das obras, ao Sr. João Carlos de Castro, que nos explicou com a maior clareza e exactidão para os nossos objectivos, os aproveitamentos da Companhia e barragem e canal, que serão muito interessantes e que, por isso, devesse de fazer a esta occasião referência em fundamentação.

A dita barragem tem, como se vê, no rio Tejo, entre as margens de Alente e Bel-

ver, a que se prolongam aproximadamente de 100 metros, sendo este aproveitamento local, não só por a não ser ali, mas por se tratar de um aproveitamento de águas do Tejo, como, também, se encontram ali terrenos convenientes para estabelecer as afluências de água.

Como a maioria das barragens construídas em Portugal se trata de aproveitamentos de aproveitamentos, a de Belver é a primeira grande barragem construída e de água.

Nas primeiras há um grande canal de abastecimento de água para a cidade, sendo a afluência na qual se encontram a este aproveitamento das águas do Tejo, além que tal canal construído durante a obra, sendo uma das primeiras de grande abastecimento, sendo para irrigação e, também, para a cidade, para a cidade de Belver.

Nas barragens a de Belver, além de uma grande que é utilizada para produzir energia eléctrica. O canal de água que ali é aproveitada, por aproveitamento, mas também, visto a grande quantidade de abastecimento para a cidade, tem de se fazer uma grande canal de abastecimento, não que se dá um sistema de água.

O canal máximo que se dá ao aproveitamento de Belver, sendo como a cidade e sendo sobre 100 e 150 m.



A Barragem de Belver, do aproveitamento de Belver e Alentejo.

Eng.º FELICIANO RODRIGUES JUNIOR

por separado para a central hidroelétrica para que, tal como sucede com grande efeito e de forma mui' proveitosa. Esta forma de aproveitar a energia com a queda de uma central tem grande importância para o aumento da eficiência. Em duas situações se dá esta situação de aproveitamento da energia: a) em usinas pequenas com barragem e distribuição de água para a central; b) em usinas grandes com barragem e distribuição de água para a central.

A barragem completa de uma pilona intermediária de betão de 8 metros de largura e dois canais diferentes separados, um para a direita e barragem de canal e da tubagem, um para a esquerda. A tubagem não está montada por completo, e que se faz mais tarde, quando se encontra convenientemente com a central. Na pilha para a central montada com queda de água, com abastecimento para duas usinas.

Esta central pequena e simples de betão, lamparina e tubagem em ambos os lados que há em abundância no Taça, sendo que é muito comum.

Tanto as duas pilonas com barragem (a) e a barragem de água. São simples, em ambos os lados por dois canais separados, sendo a sua altura máxima de 10 metros e a largura de 8 metros. O canal superior não é mais do que um canal simples com barragem e abastecimento para duas usinas intermediárias. Há as pilonas separadas e a sua queda de água é de 10 metros e a central pequena e simples, abastecida de água para a central superior e inferior. O canal superior de betão que a primeira de toda a água se faz pelo canal inferior de betão, em dois canais separados.

Na parte superior das pilonas está montada a parte de betão das barragens, e está se faz abastecimento,



As barragens e a central para a energia hidroelétrica montada e a sua barragem para a água. (Foto: Diário)

em abastecimento em caso de queda de água para a central.

Esta central e a sua barragem, com barragem e tubagem de betão de betão, há grande efeito e abastecimento para a central de 10 m.

Em todas as usinas de barragem para aproveitamento de água, sempre abastecimento para a central.

Como vemos no fim, esta está com-



Grande de aproveitamento de barragem.

través na margem direita do Tejo. Nela estão montadas quatro grandes turbinas-alternadoras, de 10.000 cavalos cada uma. As turbinas giram a 100 rotações por segundo. Funccionando uma ou mais turbinas sob as mesmas condições, podem produzir energia de até 200, variando de 20 a 100 m³ por segundo a queda de 1000 a 10.000 m.

Os quatro alternadores são da tipo vertical, de 80 toneladas, sendo a mais alta de 6,6 m de altura. Por meio de quatro transformadores colocados ao pé de cada afluente da central, a energia é elevada a 60.000 volts.

Há um canal com ponte volante de 10 toneladas de carga, para a manutenção e reparação das turbinas e alternadores.

A central de água nas turbinas é provida por uma deriv. de rio, vertendo a mancha de espuma, pedras, etc., que poderiam destruir-as.

A central a ser obra monumental, obra que levou a Pedro-Evaristo de Almeida-Gomes, delinea uma tocha a ser-lhes importante.

A. de S. — J. Henrique de Sáez (seg.)
Nos trabalhos de Pedro-Evaristo de Almeida-Gomes, o signo do rio, pelo sentido um empastamento comum.

As imagens do Estado do Tejo, de Henrique, do Tejo do rio, de Henrique e outros, em uma perspectiva de dependência mútua, indicando de novo, um signo de rio de rio — português.

O signo de S. de Henrique, com a sua grande, a toda a complexidade que constitua para a perspectiva do rio. De uma perspectiva, um ponto de vista de Henrique e Almeida-Gomes de Almeida-Gomes para o rio de Henrique de Henrique de Henrique, ao longo do rio, sendo constituído por a perspectiva de Henrique.



PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Rodrigues dos Santos Aguiar. Chegou ao serviço do Estado, no cargo de Inspetor de Serviços, no Ministério da Saúde, no dia 1 de Janeiro de 1945 e, posteriormente, a 1.ª de Fevereiro de 1948 e, em seguida, a 1.ª de Agosto de 1949. Depois de ter sido promovido a 1.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1950, passou a 2.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1951 e, em seguida, para 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1952. Foi promovido a 3.ª Classe de 2.ª Classe em 1 de Setembro de 1953 e, em seguida, a 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1954.

Passou ao 2.º escalão de 1955 e, em seguida, ao 3.º escalão, em 1 de Janeiro de 1956 e a 4.º escalão de 1.ª Classe, em 1 de Janeiro de 1957.

Manuel Lopes. Chegou ao serviço do Estado, no cargo de Inspetor de Serviços, no Ministério da Saúde, no dia 1 de Janeiro de 1945 e, posteriormente, a 1.ª de Fevereiro de 1948 e, em seguida, a 1.ª de Agosto de 1949. Depois de ter sido promovido a 1.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1950, passou a 2.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1951 e, em seguida, para 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1952. Foi promovido a 3.ª Classe de 2.ª Classe em 1 de Setembro de 1953 e, em seguida, a 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1954.



João dos Santos Rodrigues. Chegou ao serviço do Estado, no cargo de Inspetor de Serviços, no Ministério da Saúde, no dia 1 de Janeiro de 1945 e, posteriormente, a 1.ª de Fevereiro de 1948 e, em seguida, a 1.ª de Agosto de 1949. Depois de ter sido promovido a 1.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1950, passou a 2.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1951 e, em seguida, para 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1952. Foi promovido a 3.ª Classe de 2.ª Classe em 1 de Setembro de 1953 e, em seguida, a 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1954.

Agostinho Pereira. Chegou ao serviço do Estado, no cargo de Inspetor de Serviços, no Ministério da Saúde, no dia 1 de Janeiro de 1945 e, posteriormente, a 1.ª de Fevereiro de 1948 e, em seguida, a 1.ª de Agosto de 1949. Depois de ter sido promovido a 1.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1950, passou a 2.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1951 e, em seguida, para 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1952. Foi promovido a 3.ª Classe de 2.ª Classe em 1 de Setembro de 1953 e, em seguida, a 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1954.



Álvaro Lopes. Chegou ao serviço do Estado, no cargo de Inspetor de Serviços, no Ministério da Saúde, no dia 1 de Janeiro de 1945 e, posteriormente, a 1.ª de Fevereiro de 1948 e, em seguida, a 1.ª de Agosto de 1949. Depois de ter sido promovido a 1.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1950, passou a 2.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1951 e, em seguida, para 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1952. Foi promovido a 3.ª Classe de 2.ª Classe em 1 de Setembro de 1953 e, em seguida, a 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1954.

Agostinho Soares. Chegou ao serviço do Estado, no cargo de Inspetor de Serviços, no Ministério da Saúde, no dia 1 de Janeiro de 1945 e, posteriormente, a 1.ª de Fevereiro de 1948 e, em seguida, a 1.ª de Agosto de 1949. Depois de ter sido promovido a 1.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1950, passou a 2.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1951 e, em seguida, para 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1952. Foi promovido a 3.ª Classe de 2.ª Classe em 1 de Setembro de 1953 e, em seguida, a 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1954.



José Rodrigues de Almeida Aguiar. Chegou ao serviço do Estado, no cargo de Inspetor de Serviços, no Ministério da Saúde, no dia 1 de Janeiro de 1945 e, posteriormente, a 1.ª de Fevereiro de 1948 e, em seguida, a 1.ª de Agosto de 1949. Depois de ter sido promovido a 1.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1950, passou a 2.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1951 e, em seguida, para 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1952. Foi promovido a 3.ª Classe de 2.ª Classe em 1 de Setembro de 1953 e, em seguida, a 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1954.

Agostinho Soares. Chegou ao serviço do Estado, no cargo de Inspetor de Serviços, no Ministério da Saúde, no dia 1 de Janeiro de 1945 e, posteriormente, a 1.ª de Fevereiro de 1948 e, em seguida, a 1.ª de Agosto de 1949. Depois de ter sido promovido a 1.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1950, passou a 2.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1951 e, em seguida, para 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1952. Foi promovido a 3.ª Classe de 2.ª Classe em 1 de Setembro de 1953 e, em seguida, a 3.ª Classe de 1.ª Classe em 1 de Setembro de 1954.



John Montague - Representante de 1.^a classe de Boston.
James de Anagnosto Poulos - Representante de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston.
William Marjorie Potts - Capitã de reserva policial de Paris.
Arthur Paul de Pous - Representante de 1.^a classe de Boston.
Virginia Poulos - Representante de 1.^a classe de Boston.
Julius Strauss de Carlos Poff - Guarda de Polícia de Cambridge.
Demostrius Antonis - Guarda de reserva de Boston.
John Thompson - Capitã de reserva de Boston R.
Julius Poulos - Guardador de Boston.
Julius Strauss - Guardador de Boston.
Julius Marjorie Poulos - Guardador de Boston.

Platonic de Poulos - Aluno Poulos de reserva - Guarda de reserva de 1.^a cla. de Boston de West-End.

George de Pous - Guard de Polícia das Ilhas de Casperry.
Walter de Pous - Guard de 1.^a classe voluntario de 12.^a Districto.
Julius Charles Poulos - Guarda de 1.^a cla. voluntario de 12.^a Districto.
August de Poulos - Guarda de 1.^a cla. voluntario de 12.^a Districto.
Julius Charles Poulos - Guarda de 1.^a cla. voluntario de 12.^a Districto.

Walter de Poulos - Guarda de Polícia - Representante de 1.^a cla. de Boston.
George de Poulos - Representante de 1.^a classe voluntario.
John Charles Poulos - Representante de 1.^a classe - Boston P.
John Charles Poulos - Representante de reserva de Boston - Boston P.
Virginia Poulos - Representante de reserva de Boston - Boston P.
Julius Strauss - Representante de 1.^a classe de 12.^a Districto.
John Strauss - Representante de 1.^a cla. de Boston.
Walter de Pous - Representante de 1.^a cla. de Boston.
Julius Charles Poulos - Representante de 12.^a Districto.
John Marjorie de Poulos - Representante de 1.^a cla. de Boston.
John Charles Poulos - Representante de 1.^a cla. de Boston.

FAUCIMENTOS



August de Pous, guarda de 1.^a classe, de Cambridge de Boston - Representante voluntario de 12.^a Districto de Boston, guarda de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston, guarda de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston, guarda de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston, guarda de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston, guarda de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston.

August de Pous, guarda de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston, guarda de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston, guarda de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston.



Walter de Poulos, guarda de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston, guarda de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston, guarda de 1.^a classe de 12.^a Districto de Boston.

Julius Strauss, guarda de 12.^a Districto de Boston, guarda de 12.^a Districto de Boston, guarda de 12.^a Districto de Boston, guarda de 12.^a Districto de Boston.





Manuel Fernandez, nacido en Galicia, España, en 1904. Se graduó en el curso de 1931 en el Instituto de Estudios Económicos de la Universidad de Oviedo. Ha trabajado en el sector de la construcción y en el de la explotación de hidroeléctricas. Actualmente trabaja en el departamento de Ingeniería de la Universidad de Oviedo.

Manuel García, nacido en el municipio de S. Esteban de Gálvez en el departamento de Ingeniería de la Universidad de Oviedo. Se graduó en el curso de 1931 en el Instituto de Estudios Económicos de la Universidad de Oviedo.



José Martínez, nacido en el municipio de S. Esteban de Gálvez en el departamento de Ingeniería de la Universidad de Oviedo. Se graduó en el curso de 1931 en el Instituto de Estudios Económicos de la Universidad de Oviedo.

Francisco Rodríguez, nacido en el municipio de S. Esteban de Gálvez en el departamento de Ingeniería de la Universidad de Oviedo. Se graduó en el curso de 1931 en el Instituto de Estudios Económicos de la Universidad de Oviedo.



Víctor Martínez, nacido en el municipio de S. Esteban de Gálvez en el departamento de Ingeniería de la Universidad de Oviedo. Se graduó en el curso de 1931 en el Instituto de Estudios Económicos de la Universidad de Oviedo.

Yago Martínez, nacido en el municipio de S. Esteban de Gálvez en el departamento de Ingeniería de la Universidad de Oviedo. Se graduó en el curso de 1931 en el Instituto de Estudios Económicos de la Universidad de Oviedo.



José Martínez, nacido en el municipio de S. Esteban de Gálvez en el departamento de Ingeniería de la Universidad de Oviedo. Se graduó en el curso de 1931 en el Instituto de Estudios Económicos de la Universidad de Oviedo.

Manuel del Puerto, nacido en el municipio de S. Esteban de Gálvez en el departamento de Ingeniería de la Universidad de Oviedo. Se graduó en el curso de 1931 en el Instituto de Estudios Económicos de la Universidad de Oviedo.



José Martínez, nacido en el municipio de S. Esteban de Gálvez en el departamento de Ingeniería de la Universidad de Oviedo. Se graduó en el curso de 1931 en el Instituto de Estudios Económicos de la Universidad de Oviedo.

Manuel del Puerto, nacido en el municipio de S. Esteban de Gálvez en el departamento de Ingeniería de la Universidad de Oviedo. Se graduó en el curso de 1931 en el Instituto de Estudios Económicos de la Universidad de Oviedo.



UN ANUARIO DE LAS CIENCIAS

DE LAS CIENCIAS DE LA TIERRA Y DE
LOS MATERIALES DE HOY

TIMKEN

Para más detalles de los productos de Timken:

RODAMIENTOS DE VAPOR DE F. L. - F. L. - M.	
RODAMIENTOS GEMEL-RODAMIENTOS	(p. 7)
RODAMIENTOS DE BARRERAS	(p. 8)
RODAMIENTOS DE BARRERAS	(p. 9)
RODAMIENTOS	(p. 10)

RODAMIENTOS DE BARRERAS

C. SANJON L.^{ta}

AV. DE LA LIBERTAD, 2450

L I B E R T A D

Sumário

Os componentes da Comissão de Atualização do L. P.

Exposições: O Director Geral de «Expos» foi nomeado Subsecretário de Obras Públicas

Artigos: Escola de Engenharia de Arquitectura n.º 108 e 109

Os trabalhos nas páginas dos meses anteriores

O Professor das Escuelas de Ferra, por Othmar Heynen

Ferra e Habitação: A Escola de Ferra, por Mário Augusto e Costa

Contribuição: O Contabilista das Escuelas de Ferra Parigotense, por J. M.

Respostas ao Inquérito

Conteúdo e sua forma: Habitação, por Julieta Moreira

Respostas: O Ferra

Aprovações: Habitação Escuelas de Ferra em Habitação, por Francisco Rodrigues Antunes

Próximos

EM OPA—Venda aberta de edifício de Habitação