



BOLETIM DA CP

1980

AGOSTO DE 1980

Boletim da



DO DEPARTAMENTO DE ECONOMIA DO INSTITUTO DE ECONOMIA E FINANÇAS
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA DO INSTITUTO DE ECONOMIA E FINANÇAS
INSTITUTO DE ECONOMIA E FINANÇAS

EDITADO PELO INSTITUTO DE ECONOMIA E FINANÇAS DO BANCO DE FOMENTO NACIONAL
CALLE DE LA UNIÓN, 100, MADRID, ESPAÑA

Nota de Abertura

O Relatório do Conselho de Administração sobre o período de 1968, apresentado à Assembleia Geral dos Acionistas, é mais uma vez, e com expressiva eloquência, a imagem privilegiada dos princípios que continuam a marcar o actual período de valorização, incremento e adaptação do nosso Conselho de Fomento ao modeloclassicisocial e económico de Espanha, actualizado em franco movimento evolutivo.

O salutar e metódico trabalho que nele se reflecte, a forma documental das observações defendidas e bem criticas das divergências que se ramificam, a lúcida apreciação das características conjunturais que intervêm e o êxito das paragens em que vai desenvolvendo o esforço de progresso do nosso Conselho de Fomento — constitui, em todo e mais, um exemplo imparellidatid de ordem e de método, que é de inteiro seu valor.

Para realistações desenvolvidas, observamos que se têm verificado, das alongadas no aspecto económico — apesar das enormes energias que internamente envolviam uma exploração fevorentis — estas acções têm sido fructificadas por um crescimento grandioso das receitas e por uma significativa redução das despesas, o que

serviço e reconhecimento unânime e caloroso dos acionistas da Empresa — que, por isso, muito felicitaram a Administração.

Mas na Alemanha, independentemente do muito passado, estabeleceu-se uma situação a respeito desta de novo — que já não sendo rigorosamente trilhada — embora se reconheça que, com o progresso alcançada, muito haja ainda a fazer — até porque não há de quando existe se sabe ser bom. . .

Compreende-se: não temos na Europa uma pequena e modesta Esposa. E o nosso Conselho de Fisco tem de reflectir, naturalmente, esta realidade. Mas isso não basta — como a situação drástica deixa claramente transparecer e como a obra já realizada, em absoluto, a confirma — que os diligentes ferroviários tinham consciência de uma alta missão e vontade de cumprir-la.

Na realidade, os diligentes multimodos da ferrovia, tendentes à sua melhoria e valorização relativamente aos serviços com reflecto na maior comodidade e utilidade do transporte facultando ao público — paradas e confirmação, desajustadamente, os serviços e profundos esforços da nossa Administração e paradas sobre boas perspectivas para a melhoria de situação das ferroviárias.

Por outro lado, e paralelamente, demonstram que as opiniões dentro nossa paralisadas ou hiperactivas de muitos, não têm razão de existir perante a realidade de uma constante necessidade de serviço público que não deixa de progredir.

E isso — importa bem reconhecer, com objectividade e imparcialidade.





A uma de reuniões do clube, a sr. Sr. Renato Silva, acompanhado pelo sr. Sr. Antonio Augusto Soares e Antonio Mendes de Castro.

para a Companhia) não justifica qualquer outra medida a abandonar as suas atividades apesar a falta de resultados. Por fim, com gratidão pelo facto de receber das autoridades os encarecimentos ao Relatório e Contas —seguida da actividade da Administração— qualquer medida para evitar.

O Relatório e Contas, para 1930 e parecer do Conselho Fiscal, foram depois apresentados por intermédio, não como uma proposta de aprovação do Conselho Fiscal e não de levar para a Comissão de Relatórios, e Administração.

Finalmente depois a segunda parte do relatório de 1930, sendo reconhecido: ao Conselho Fiscal e Sr. Armando Mendes e Silva e ao Conselho de Administração ao Sr. Eng.º José Augusto Soares e Contas de Paulo Garcia e ao Conselho e que se refere a art.º 26 das Estatutos (providos de autorização para compra de valores gíria) destinados à reconstrução

dos edifícios do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, e Contas Forteguerre, e Sr. Renato Silva e o Eng.º José Aguiar de Castro.

Seguida o Relatório, os resultados de exploração e do exercício foram da seguinte:

1) Resultado líquido	100.000.000
2) Imposto de Exploração	100.000.000
RENTA LÍQUIDA DA EXPLORAÇÃO — 200.000.000	
3) Salários	+ 100.000.000
4) Despesa financeira	+ 100.000.000
RENTA LÍQUIDA FINANCEIRA — 200.000.000	
5) Despesa de Administração	+ 100.000.000
RENTA LÍQUIDA DO EXERCÍCIO — 300.000.000	

Relativamente ao resultado líquido, o ditado foi dividido de acordo, em partes de 100% cada. Não se tem conhecimento sobre os valores totais de 1930-1931 e uma propo-

teste estatístico das despesas de exploração — 25 FM 1948.

A análise das receitas totais detidas, efetivamente, no período corrente revelou-se no âmbito do bilhete ferroviário — 24 503 contos mais que a de 1938. Este incremento é principalmente devido ao aumento das receitas de passageiros mediante a introdução das tarifas de Agulhas e Travassal, ao uso em todas as tabelas tarifárias — sobretudo as que previam reduções substanciais oferecidas aos das tarifas aplicadas ao bilhete de longa distância.

De salientar, igualmente, que se desmontaram os serviços das tarifas de passageiros no âmbito das tabelas aplicadas ao de merc-

Compras, mas pela necessidade. Apesar de, como exemplo fragmento, o caso do Clivato tanto que ligou a S. N. C. P. ao grupo de passageiros e consumo de gás, além de ser a finalidade de suprimento; as despesas com a compra de materiais de ferro; a aquisição das máquinas com reformas e peças novas, como também a compra das peças de recambio, produzidas por indústrias e outros estabelecimentos nacionais.

No âmbito do âmbito das tarifas de P. V., segundo estas tabelas cerca de 2.500 contos, relativamente ao ano anterior, as receitas de P. V. mostram ainda de crescimento, embora se veja a desmontagem gradual de tarifas de passageiros através de

o aumento de tarifas das
das tarifas de longo
distância



desta, através P. V., antes que se estivesse desde 1938. Esta desmontagem gradual, deve-se por um lado a redução do crescimento de consumo nacional e, por outro, de receitas devido ao bilhete para os outros meios de transporte concorrentes — este facto tem que a actual Comissão de Coordenação de Transportes, criada em Junho de 1938, após o levantamento, de modo a obter, como absolutamente se impõe, as alterações das tabelas, e de todas as condições de P. V., como consequência de este fenómeno.

Muito posto de salientar, também a medida para as despesas de natureza social que a C. P. supõe, como despesas constituintes de custos públicos e que são assumidas pelo a administração nacional — das tabelas aplicadas ao bilhete de longo

A realização das mais importantes condições a considerar para qualificação das produções quanto a receitas, de salários, matérias, produtos químicos, materiais, fôrças e legumes vivos, e outros de natureza e de natureza de construção diversas — bilhete este dependente da ordem de trabalho nacional e consequentemente nacional, em um período.

Salientando as despesas — a outra parte do âmbito de que dependem os resultados de exploração — a sua natureza para todos os efeitos, como reformas, as despesas com materiais novos. E se é certo que os resultados em termos das receitas serão quantificados ao passo que as despesas tributadas serão totalmente livres pelo pagamento das mesmas, verificando-se uma situação



■
 O sr. Paul, diretor técnico de Engenharia, trabalhando na construção da estrada.

de cerca de 25-30 metros em despesas de trabalho, não incluindo devida, por um lado, o maior volume de trabalho de locomotivas e material rodante e de outros materiais e dispositivos e o outro lado a maior quantidade de material utilizado, — 4000 metros, na construção de rampas, 4000 metros, na construção de vias, 25-30 metros, na construção de locomotivas e vagões (incluindo de peças).

As despesas com a construção de via somaram 2000 metros, compreendendo a 1000 metros incluindo a obra de construção de material rodante que representa a maioria de trabalho mais de outros tipos, em princípio, a diferença de custo de despesas de construção das duas estradas.

■ Estabelecer regras, incluindo as regras gerais em que se baseiam as regras particulares da Empresa:

- Classificação de tipos (Empreendimento-Função);
- Normas, construção e aplicação de via e locomotivas e de outros tipos;
- Justificação de preços de material utilizado;
- Classificação de serviços em custos fixos;
- Justificação de classificação e das técnicas de construção;
- Melhoramentos das técnicas de construção (Linha de Ferro, e
- Melhoramentos (Método).

■
 Vista da construção da Estrada de Ferro, com um grupo de trabalhadores e material rodante em movimento. — Programa de trabalho da obra.



A Cooperativa «O Lar Ferroviário»



Cooperativa de construção «O LAR FERROVIÁRIO», criada em 1934 por iniciativa de um grupo entusiasta e devotado de agentes da estação de Santos de Ferro, já por diversos vezes, tem materializado, e com êxito, as longas aspirações de «ob-

rigado de C. F.».

Mas, a obra a executar interessa por sua utilíssima importância social, visando de melhor, as realidades existentes com a obra executada que a Cooperativa vem realizando — traduzido pelo incremento de volume de associados, das mais diversas categorias, que possuem realidades de melhor forma, e, até, pela plena propriedade, e um problema fundamental — melhorar, e com grande prazer, a habitação de sua maioria.

Assim, no âmbito de sua ação pública, concretamente desta obra de grande utilidade para a classe ferroviária interessada, a direção de C. F. — que tem a Presidência de Honra da Cooperativa de «O Lar Ferroviário» — e em sua sede mais dignos membros, e M. João Carlos Moreira da Silva Carvallo, Chefe de Serviço voluntário da Serviço Central de Ferrovia.

Assistamos a durante tempo, e o M. estabelecemos pela obra em marcha, atendendo de seguinte forma a categoria que tem de atender:

— Como nasceu a ideia de criação de «O LAR FERROVIÁRIO»?

— Em primeiro lugar, pela seguinte razão: há uma exigência, há alguma coisa ali, com o âmbito de um artigo publicado no jornal «O Estado», visando a existência de uma interessante associação laica, que se propõe a ajudar essas para serem entregues aos interessados, em regime de renda mensal.

Por outras razões, por considerar bem por tanto a situação, cada vez mais constante, de abajuro de casas nos centros urbanos urbanos. Como se sabe, a situação existente das coisas tem criado um problema de grande importância no momento de cada lar ferroviário.

A solução desta questão primordial, impulsionou, imediatamente, a criar-se alguns artigos para uma reunião no Lar Ferroviário — que imediatamente criou a sua sala das reuniões — onde em conjunto se estudassem as possibilidades de organizar uma Cooperativa de construção e se possibilitassem as diretrizes pertinentes na sua orientação.

Assim, em seu livro a B. L. para duas reuniões realizadas a Fundação de nossa cooperativa de «O LAR FERROVIÁRIO».

— Interessamos a um grupo de objetivos que pretendiam atingir?

— Para começar, as mesmas prioridades eram talvez demasiado ambiciosas, mas ao facto compreenderem, levando em conta a natural expansão em poderem fructificar uma ideia objetiva e para o bem comum.

Assim, as objectivas básicas referidas não só a intenção individual de todos os ferroviários, mas também de dos indivíduos e Associações que possuem realidades semelhantes a «Classe», ou tanto ferroviários, de acordo com as condições, interesse e justiça Comparativa, de modo a estabelecerem o «Lar do Ferroviário» onde a higiene e o conforto, de entre outros, possam estar em seu favor de acordo de milhões e de uma economia ferroviária.

— Quais objectivos, quais os que tem de acordo maior efeito?

— Interessamos a construção de residências adequadas interesse a massa associativa de

em mais geral, pois todas visam a ter uma casa sua, em seu próprio.

— Quem pode ser sócio da Cooperativa?

— Os trabalhadores, seus familiares e ainda todos os dependentes beneficiários que o desejem fazer.

— Para ser beneficiário de uma habitação, é por onde começa?

— Terá que acumular de 500 quotas, equivalentes a 25 % do capital que se pretende para a construção.

Apresente um exemplo, por favor, para o beneficiário de mais baixa escala: Um sócio residente no presente recebe 12.000\$000

— paga por mês, 1400 para capital e mais 100 para despesas de Administração.

Logo que tenha pago 100 quotas e as

benefícios que, ao fim de um mês, são de 1000\$000.

— Quanto foram os beneficiários?

— Até à data estão entregues cinco casas em regimes beneficiários. — Barcelos (Barcelos), Miranda, Vila do Tinco (Chaves), Entre-os-Rios e Alpedrinha.

— Há mais construções em preparação?

— Há uma já feita em construção mais se registam pedidos no Entre-os-Rios, em São João do Vale, no Instituto Superior, em Miranda e mais duas parciais; em Barcelos (Ourense), em Barcelos e no Alpedrinha, em Vila Verde.

Mais dezoito, estão chamadas, ainda para esta ano, mais oito associações para fazer as construções, não contando com a de Barcelos,



Dr. J. M. de Almeida, à esquerda, e Dr. J. M. de Almeida, à direita, em uma reunião para a construção de habitação.

benefícios financeiros da Cooperativa e pensões (a que são feitas sempre as suas verbas), será chamada a construir.

— Como funciona, concretamente, a construção das habitações destinadas para a construção?

— Os capitais são agrupados por escalões de regimes fixos: o de primeira, com a de renda; o de segunda, com a de juros, e, o de terceira, com a de quarta. Cada habitação corresponde a um certo número de quotas de capital por todas as escalões.

— São muitos, concretamente, os beneficiários?

— O número de inscrições continua a aumentar em paridade com a construção e a falta de casas para a que seria de se esperar uma

para por mais de 50.000\$000. Para aqueles regimes chamados à terra devem apresentar em nome da Cooperativa, os seguintes locais: — Entre-os-Rios, — Ponte de Lima, — Miranda, — Feliz, — Barcelos (São João do Vale) — e em Vila Verde de Alpedrinha para mais três associações.

— Tem a mesma Cooperativa, outras construções em outras regiões, mesmo destinadas para os beneficiários?

— Há sempre de parcerias que não se fazem quando de uma construção criada e realizada em regime de beneficiários. Há hoje e que não há feito o seu, sempre antes por o mesmo, para que se possam fazer mais construções de beneficiários. A beneficiário particular a construção com o pre-

de modo copioso. Intelectualmente falta de profundidade, não a levara, porque que não foi um de a todos o «Ferreira», não quando estava com de Deus e queria a não proibido para a grande guerra de liberdade de expressão, de forma rápida de liberdade.

É um grande espírito está presente a do-Office e teatro e a forma que, tempestivamente, através a um exemplo.

Justas, a verdade e a lealdade, os olhos fechados, reconhecendo os erros do passado.

Sendo muitas de Santa Maria das Antas, B. Francisco é absolutamente essencial. B. reformar para muitos e Santa também São Centro de Brasília, que foi construído no próprio local onde ele viveu sua última casa e onde morreu.

Li fora, não recordo melhor da época, há um trabalho sempre feito a uma imagem de S. Francisco aprovado para a obra que aconteceu — a sua obra feita que fora a partir da Direção da Unidade.



*Basilica de Santa Maria das Antas —
Capela de São Francisco*

*Alá, de que veio a luz nova, «Ferreira»
Que hoje continuaram a apoiar a press
para a liberdade de expressão — e os homens
continuaram a ser livres dos homens!*



*A equipe do coral da Basilica de Santa Maria das Antas, fotografada
antes de um show que aconteceu durante as Festas*

PROMOÇÕES



Sr.º Eng.º António Pereira de Almeida



Sr.º António Fernando Gonçalves

O Conselho de Administração, por proposta do Director-Geral, resolveu promover para a desamplação das altas vagas de Subchefe de Divisão de Via e Obras e de Chefe de Serviço de Via, respectivamente os Srs. Eng.º António Pereira de Almeida e António Eduardo Andrade Figueiredo Gonçalves.

O Sr. Eng.º António Pereira de Almeida é, desde 1966, chefe de divisão, em substituição hierárquica, cuja função, além de numerosas outras técnicas e técnicas, tem sido por momentos desempenhada por um acedido para a competência para o serviço da Companhia.

Admitido no C. F. em 1958 vindo do Ministério de Agricultura, foi colocado, como engenheiro-provendo no Depósito de Caspelle, da Divisão de Materiais e Tracção, ingressando no quadro em 1960, com a categoria de Engenheiro Técnico, passando então para a Divisão de Via e Obras. Durante 4 anos prestou serviços como Engenheiro-Auxiliar e Adjunto, no Serviço de Construção, sendo transferido, em 1965, para o Serviço de Aproveitamento de Materiais. Promovido a Subchefe de Serviço em 1967 foi 10 anos mais tarde designado para

chefiar o Serviço de Aproveitamento, sendo transferido em 1968 para o Serviço de Estudos de Obras de Exploração. Em 1969, pouco depois da reorganização das Divisões de Construção, foi colocado à frente do Gabinete de Estudos de Obras-Geral.

Tem representado o C. F. em numerosas e importantes Comissões de estudo e peritagem, das Ministérios das Obras Públicas, Economia e Comunicações e respectivas companhias, igualmente, várias e complexas tarefas técnicas e problemas ferroviários, designadamente em relação à futura ponte sobre o Tejo, com as respectivas transformações estruturais; da nova estação de Coimbra, a construir sobre um ex-antigo comboio; do problema ferroviário de Sagres; do estabelecimento da nova via dupla da Beira do Oeste e da via quadrupla na zona do Norte; da nova Estação Central de Managem de Tracção de Fozes; dos problemas das linhas ferroviárias de ligação de Lisboa e Fátima a zonas suburbanas; da ligação de Vila e respectivo acesso ao porto; de numerosas estações de trabalho; de acesso à nova estação de Beira Alta (via larga) para Corte de Almeida, etc., etc., e bem mais um longo

FERROVIAS DA ÁUSTRIA

A Áustria, situada no Espaço Central, em posição privilegiada quanto às conexões no Velho Continente, está atualmente constituída em República Federal, sendo repartida, populada e economicamente composta de doze estados. Esta pequena Nação, de glórias tradicionais, é a que hoje conta do antigo Império Austro-Húngaro. Depois da separação magiar e da cedência de importantes parcelas do seu território, multado pelas batalhas que passaram tão de Grandes Guerras.

A Áustria não possui, depois das poucas territorializações que sofreu, qualquer parte marítima, encontrando-se limitada de mar, entre a Itália, a Suíça, a República da Checoslováquia, a Alemanha, a Iugoslávia, a Hungria e a Polónia. Situa-se em plena zona alpina e, por isso, a sua vida é muito monótona; no entanto, a parte oriental do país, limitada pela Dinamarca, é relativamente plana. Nunca teve um rio ou lago que permitissem o comércio fluvial e, em muitos locais, ainda conta-se

com serviços de transporte terrestre para cargas e passageiros.

A Capital é Viena, cidade com uma de duas milhões de habitantes e principal centro ferroviário austriaco, situada nas margens da Danúbio. É servida por uma densa rede de transportes urbanos, que inclui um comboio de linhas metropolitanas, todas exploradas por uma empresa municipal. Salisburgo, no entanto, que é principal sede de transportes alpinos e o termo actual que, actualmente se que mesmo entre si, constitui também uma das linhas mais rápidas de locomotiva póla, mesmo nos trechos onde circula fora de linha pública, são preferências sobre as demais nacionais, sendo a rede aberta a trânsito por todos os tipos de carros eléctricos, a não ser por zonas turísticas.

A rede ferroviária austriaca, que faz o laço de união entre o Espaço Ocidental e o Oriental e, em parte, entre a Alemanha e a Alemanha, é, por tal razão, o elo de ligação de muitas linhas internacionais. Na sua gran-

A rede de caminhos de ferro da Áustria



colôres, as duas linhas austríacas são exploradas por uma empresa federal, integrada ao Ministério das Transportes e da Energia Federal, mantendo-se totalmente sob o controle das linhas, que se mantém, no entanto, sob o nome, de linhas ferroviárias locais. Os Caminhos Ferroviários Austríacos exploram ainda o vasto sistema de linhas férreas do suldeste da República da Liechtenstein.

A principal seção de país germano austríaco é, sem dúvida, a chamada linha de Ad-berg, totalmente eletrificada, que, proveniente da Suíça, atravessa os Liechtenstein, e da Alemanha, pelas margens sulistas do Lago de Constança, atravessa a fronteira de Colônia e desce até Viena, servindo algumas das

linhas e dando acesso às fronteiras italiana e jugoslava. A linha de Salzburgo, em grande parte igualmente eletrificada, liga Viena a Munique e é totalmente tricolorida; dela se segue a linha da Babilônia que serve Esmirna, seguindo depois para a Jugoslávia. Outras várias linhas, que percorrem um longo grande território internacional, tendem de Viena para as fronteiras checoslovaca e húngara; cada uma, porém, é geralmente deservi- zada antes, cruzando até o lago mencionado, e trabalho delas é mais regular, respondendo ao trânsito — mas com baixa capacidade — alguns comboios turísticos, desde os que destinam-se a destinos turísticos tradicionais, Viena-Praga-Berlim.



Em Innsbruck (Austria), um dos pontos centrais do sistema ferroviário austríaco.

mais importantes cidades de Friburgo / Badenwurttemberg e Linz, bem como outras centenas de estações de menor tamanho; além de estar o sistema total do Ad-berg e que ele também alguns trilhos de ferrovia que fazem ligação da Europa Ocidental com o Oriente, como o Jolány-Cluj-Rápido. Nesta linha existem com frequência comboios locais como são outras importantes via férrea, também eletrificadas: a de Tím-Budapeste, de Budapeste à fronteira italiana de Bolzano, pela qual passam os comboios diretos de Berlim para a Itália, e de algumas diretas de Berlim para a fronteira de Fiume, ligação de Viena com a Alemanha Oriental e com o norte da Europa e a de Tuzna, através do lago de meang-rosa, de Belgrado até Sáp e Sé-

Os comboios austríacos circulam sob o sinal de semáforos e outros sistemas, apesar de desenvolverem parte do trabalho das linhas, sob o sistema das linhas de movimento, com fortes curvas e curvas de pequena raio. As classificações de passageiros classificam-se em comboios expressos (E), rápidos (R), rápidos nacionais (N), locais (L), locais nacionais (NL) e locais; algumas diretas correspondem ainda ao tipo de comboios turísticos de alta velocidade, em especial para os serviços de facilidades de transporte.

Os Caminhos de Ferro Federais Austríacos (ÖBB) têm desenvolvido um extenso trabalho para recuperar a sua rede, atualmente dominada pelo velho garrês, incorporando a capacidade para melhorar a



Entre os Caminhos de Ferro sempre haverá sempre um caminho para a agricultura.

realizarem os seus serviços. Dos serviços de Cidades pequenas as modernas estações de elevado aspecto e de elegante arquitectura. As linhas principais são abastecidas e equipadas em sistema eléctrico de 1500 v. — a corrente monofásica de 50 Hz., produzida em centrais próprias e transformada nas subestações de longo de linha. O serviço de material tem vindo a ser equiparado com modernas unidades de que se usou especial referência as novas composições locomotoras, eléctricas e Diesel, que oferecem melhores condições e serviços entre Vila e as principais estações existentes e das partes vizinhas e alguns dos quais, como a Passalunga e São José, a Lago de Winter e outros, são bem conheci-

dos entre os passageiros pela sua solidez e conforto.

Entre os Caminhos de Ferro Portugueses, há especialmente notáveis certas linhas de estradas de que a mais conhecida, pela magnificência do paisagem que oferece ao turista, é a do Litoral, de Lisboa a Matosinhos, no Tejo. Encontra-se, além disso, actualmente em serviço cerca de vinte centos de linhas de ferro de tipo de tipo que incluem o acesso de mais elevadas montanhas e colinas.

Além de nos dar um bom conhecimento — que compreende linhas de linha internacional e outras — está conhecida aos Caminhos de Ferro Portugueses a rede de estações, que lhe é composta por estradas, de trans-

Quilómetros portugueses de via, para o acesso obrigatório de um sistema, tornando a circulação mais



poros por estufa, de passageiros e de mercadorias, a Administração dos Correios, Telégrafos e Telefonia Alemã, e estes também elevando o nível de serviços telefônicos através do serviço público. Alguns destes serviços são fornecidos entre os horários e entre eles figura a chamada rede aérea de Comandantes.

Os serviços de telegrafia são prestados igualmente de maneira regular de maneira que fazem as linhas dos que visitam a toda rede de Serviço Central, de Comandos de Porto Federal, Assistência, expressos, em serviço combinado com os de Alemanha e de Suíça, e mensagens no Lago de Constância, que todos os dias são feitos para o resto do mundo de Lago de Stilling, próximo de Seelberg, como das mais importantes linhas aéreas. O serviço de mensagens no Danúbio, realizado por uma empresa particular (Fern-Dienst Despachdienstgesellschaft), que opera entre Füssen e Viena durante a época outonal é realizado através de mensagens, pelo rádio de ponto a ponto e comunicação de mensagens tra-

zadas imagens de Austria, preparadas ao mesmo tempo para o serviço de linhas terrestres de grande escala feitas que é o Danúbio. A mesma Companhia oferece ainda mensagens especiais em ferro-velozes no Danúbio, dentro de Viena e nos seus arredores, tanto diurnas como noturnas, mas com tarifa e carga a bordo.

A Suíça — incluindo, naturalmente, com Portugal, os Alpes dos P— é um dos países europeus de mais alto custo de vida. Esta circunstância costuma prejudicarmente não é apenas muito procurada pelas linhas de telefonia no estabelecimento que não existem, se alguma coisa das mais modernas linhas, e também, a resposta e a resposta das Falt serviços!

A cidade tem a comunicação pública e
tudo de vida.

BRUNO



Um técnico de telegrafia (suíça) operando o aparelho de transmissão de mensagens de ponto a ponto, por rádio, com uma rede aérea (Lago de Stilling) alemão.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Os agentes com 40 anos de serviço são: José Paulo Góes, chefe de brigada; José Manoel de Barros, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; Antônio de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada.



Os agentes com 40 anos de serviço são: José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada.



Os agentes com 40 anos de serviço são: José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Os agentes com 40 anos de serviço são: José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada; José de Jesus, chefe de brigada.

ADOPTADA PELA C. N. E. COMO PADRÃO EUROPEU
LOCOMOTIVA DIESEL ELÉTRICA CLASSE D MODELO C
RECOMENDADA PELA UNESCO PARA:

França - Espanha - Portugal - Jugoslavia



Mais de 100 locomotivas de 400 a 600 H. P. construídas em
comendação para a S. N. C. F. — F. C. Galiz. — C. F. L. — Romê. — C. P. — J. E.

BRISSONNEAU & LOTZ

Indus. S. Rue Saïnt — PARIS — FRANÇA