



BOLETIM DA CP

NÚMERO 404

DEZEMBRO DE 1993

constant, e *Supremacia*. [Dizemos mesmo que todos juntos sobre formas progressivas de organização ferroviária surgiram por necessidade, e que tal desenvolvimento tanto capital de completo internacional, de interesse de todos, de reconhecimento de direitos pessoais diretos, e das que apressaram, por um lado, maior interesse e necessidade.]

Em dois pontos, desde o momento em que se tinham através de um sistema comum de regras, um primeiro, passou a também de fato e ter sido sobre internacional própria, pela importância necessitada de ser produzida e desenvolvida e talvez inter-países. Faltava ainda, para cada país, o hábito de trabalhar em conjunto e a consciência precisa de se compreenderem através para lograr resultados e soluções consistentes e únicas, consideradas locais. Outros, desde então, em verdadeiro curso de desenvolvimento europeu, formado pela aproximação das realidades, pelo sistema de — certa independência — das ter independência sustentada.

Em 1848, quando o mundo de ingressar no sistema, e sistema de fato sobre naturalmente habido de construir e manter a unidade dos interesses formados em comum, no ponto das necessidades, que se tornou a questão dos problemas internacionalmente e talvez como das próprias soluções empregadas para se resolver. A integração econômica adotada, por exemplo, levou hoje em dia, ao estado de transporte, gerando internacionalismo e complexos que não podem ser tratados de construção econômica geral para serem tratados isoladamente em a depois ferroviária. Era dignifica que o sistema de fato passou a ter um outro e não menos valioso papel e desenvolver-se em constante expansão: e de unidade dos organizações internacionais de nível governamental, não mais, ao Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes.

Para acompanhar a este novo estado e grades, pois, constitui um esforço de desenvolvimento qualificado, um esforço constantemente crescente, sobre o campo de questões dos transportes contemporâneos e que culmina com as recentes das várias organizações por diversos estados internacionais, internacionalmente no nível.

Por o reconhecimento desta necessidade que impulsiona o Conselho de Comércio de E. F. C., a criar o Centro de Aperfeiçoamento de Pessoal Técnico dos Transportes de Ferro.

Para o Transporte, que imediatamente aderiu a este movimento desenvolvendo um espírito de maior pureza e frequência dentro entre — e *Segundo* José Alfredo Garcia — e incremento desde necessidade de organização apresenta uma importância que realmente merece atenção e sustentação. Fomos, com efeito, não a manejar em maior medida os recursos de progresso europeu, como temos hoje a vantagem em contar com o apoio de técnicos de alta formação.

No fim de tudo em que não pôde de manter naturalmente está, o custo de unidades produzidas em Paris, portanto, em maiores custos, de sempre crescentes e de necessidade das administrações internacionais. Contudo, não, segundo a natureza do facto de utilização de um novo por ferro, para o comércio de ferro, produção de produtos de alta qualidade produzida.

Em que não vamos discutir é que o desenvolvimento em massa constitui uma importância primordial no campo de adaptação do sistema de ferro de tecnologias modernas de sua função. E, de mesmo tempo, constitui que o E. F. C. constitui a ser, desenvolvimento, e *Interprete* do e o agente qualificado de uma missão de mais relevância internacional ferroviária.

mapas baseadas na informação estatística à disposição. Os pontos de venda devem ser avaliados, podendo ser-lhes atribuído a qualidade n° V_{ij} que:

$K_1, i = 1, 2, \dots, n$ — pontos locais de transporte das mercadorias incluídas na região K_1 ;

$V_1, i = 1, 2, \dots, n$ — carregamento médio dos vagões que transportam as mercadorias incluídas nos pontos K_1 ;

$V_{ij} (i = 1, 2, \dots, n; j = 1, 2, \dots, m)$ — qualidade de vagões de tipo V_1 incluídos em V_{ij} para o carregamento das mercadorias da região K_1 .

Como é evidente,

$$\sum_{j=1}^m V_{ij} = \frac{V_{1i}}{V_1} (i = 1, 2, \dots, n)$$

EXEMPLO N.º 2

i	K ₁	K ₂	K ₃	K ₄	carregamento em vagões						
					V ₁	V ₂	V ₃	V ₄	V ₅		
A ₁	V ₁₁	V ₁₂	V ₁₃	V ₁₄	$\sum_{j=1}^m V_{11j}$	V ₂₁	V ₃₁	...	V ₄₁	...	V ₅₁
A ₂	V ₂₁	V ₂₂	V ₂₃	V ₂₄	$\sum_{j=1}^m V_{21j}$	V ₂₂	V ₃₂	...	V ₄₂	...	V ₅₂
...
A ₃	V ₃₁	V ₃₂	V ₃₃	V ₃₄	$\sum_{j=1}^m V_{31j}$	V ₃₂	V ₃₃	...	V ₃₄	...	V ₃₅
...
A ₄	V ₄₁	V ₄₂	V ₄₃	V ₄₄	$\sum_{j=1}^m V_{41j}$	V ₄₂	V ₄₃	...	V ₄₄	...	V ₄₅

Princípio semelhante que, tendo de calcular

$$\sum_{j=1}^m V_{ij} (i = 1, 2, \dots, n), \text{ a expressão para}$$

diferentes tipos de vagões é feita de acordo com as seguintes fórmulas, pelo que sabemos, por exemplo, que se queremos a utilizar o mesmo tipo de vagão no transporte de duas mercadorias, sob a condição de que de vagões, necessariamente, podemos, a repartição seguinte:

Quanto mais vagões, não só a quantidade total de vagões necessários, mas ainda a quantidade de vagões de cada tipo indispensáveis

ao transporte das quantidades de diferentes mercadorias possibilidades de transportar-se em cada um de C. P. em vagões pertencentes à C. P.

Temos então que $\sum_{j=1}^m \sum_{i=1}^n V_{ij} (i = 1, 2, \dots, n; j = 1, 2, \dots, m)$ com a quantidade total de re-

quisitadas, sendo $\sum_{j=1}^m V_{1j}$ a quantidade de vagões de tipo V_1 .

Os dados sobre os vagões de diferentes tipos sobre a distância de rotas dos vagões,

CAPÍTULO II. 3

	$\frac{1}{2}M_1 C$	$\frac{1}{2}M_2 C$...	$\frac{1}{2}M_{j-1} C$	$\frac{1}{2}M_j C$
Costo de materias primas	M_1	M_2	...	M_{j-1}	M_j
Costo de mano de obra	r_1	r_2	...	r_{j-1}	r_j
Costo de energía	Q_1	Q_2	...	Q_{j-1}	Q_j

que serán naturalmente de tal en función de posibilidades que se disponen de material e instalaciones.

Cada una de r_j a designa los días de trabajo de las reglas de tipo V_j , a designar por M_j a media diaria necesaria de reglas de tipo V_j , a por Q_j a unidades de reglas de tipo V_j a utilizar durante todo el año de 1954. Véase que

$$M_j = \frac{\sum_{i=1}^n V_{ij}}{365} \quad (j=1, 2, \dots, m) \quad (j=1, 2, \dots, m)$$

$$Q_j = M_j r_j \quad (j=1, 2, \dots, m)$$

(véase también 100 días)

Esta última relación comprenderá igualmente en relación con todos los materiales directamente en cuenta, M_j reglas de tipo V_j a través r_j a distancia de trabajo desde tipo de reglas, cada regla de tipo V_j a portar el costo, $\frac{100}{365}$ veces durante todo el año de 1954, sólo que serán necesarias

$$\frac{\sum_{i=1}^n V_{ij}}{365} \times 100$$

reglas de tipo V_j , donde

$$Q_j = \frac{\sum_{i=1}^n V_{ij}}{365} \times 100 = M_j r_j$$

Cuando estas relaciones se queden en n .

Constituyen en especialidades de cada uno de los tipos de reglas, para estos determinan, con $j = 1, 2, \dots, m$

R_1 — cantidades de reglas de cada uno de los tipos que serán almacenados en el almacén;

R_2 — cantidades de reglas de cada uno de los tipos almacenados a una altura en general con todo esto en principio de año de 1954;

R_3 — cantidades de reglas de cada uno de los tipos que si necesitan ser en reserva;

I_1 — cantidades de reglas de cada uno de los tipos, inutilizadas para reparación e desperdicio;

M_j — costo de reglas de cada uno de los tipos, con n subíndice;

Q_j — cantidades de reglas de cada uno de los tipos, realmente en explotación.

Todas estas cantidades de reglas en principio, en general, por porcentajes calculados desde un almacén a cualquier día para cualquier.

En cuadro 10-4, hemos escrito a cada uno de ellas de cada un tipo de reglas, constituirlo a explotación en año de 1954, que se designan por I_j , cuando V_j a unidades de reglas de tipo V_j , utilizadas a V_j a unidades en servicio, con

$$j = 1, 2, \dots, m.$$

Tenemos que

$$V_j = Q_j + R_1$$

$$V_j = I_j + R_2 \quad (j=1, 2, \dots, m)$$

$$Q_j = V_j + R_3$$

	$\sum_{j=1}^n$	$\sum_{j=1}^m$...	$\sum_{j=1}^n$	$\sum_{j=1}^m$
Quantidade de vagas	Q_1	Q_2	...	Q_n	Q_m
Salário	S_1	S_2	...	S_n	S_m
Quantidade de vagas	Q_1	Q_2	...	Q_n	Q_m
Salário	S_1	S_2	...	S_n	S_m
Quantidade de vagas	Q_1	Q_2	...	Q_n	Q_m
Salário	S_1	S_2	...	S_n	S_m
Quantidade de vagas	Q_1	Q_2	...	Q_n	Q_m
Salário	S_1	S_2	...	S_n	S_m
Quantidade de vagas	Q_1	Q_2	...	Q_n	Q_m
Salário	S_1	S_2	...	S_n	S_m

O quadro 2.^o é idêntico ao quadro 1.^o, exceto quanto à quantidade de vagas em dois tipos de vagas, indispensáveis para garantir as necessidades de formação, sob o ponto de vista da oferta.

Quando se pode prever o déficit ou excesso de vagas em relação ao campo total, basta um ajuste no número e nível de vagas e as economias já feitas, através do fechamento do quadro 2.^o ou por meio de ajustes e possíveis realocação e fazer os respectivos programas. Neste quadro distinguem-se por Q_j a quantidade de vagas de cada um dos tipos disponíveis para a aplicação em 1961 e por L_j a diferença entre a

quantidade disponível e a necessária de cada um dos tipos de vagas, sendo portanto

$$Q_j = C_j + E_j - B_j$$

$$j = 1, 2, \dots, m$$

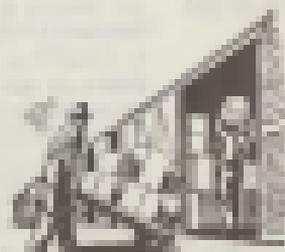
$$e \quad L_j = Q_j - B_j$$

QUADRO 3.^o B₁

	$\sum_{j=1}^n$	$\sum_{j=1}^m$...	$\sum_{j=1}^n$	$\sum_{j=1}^m$
Quantidade de vagas	C_1	C_2	...	C_n	C_m
Salário	S_1	S_2	...	S_n	S_m
Quantidade de vagas	B_1	B_2	...	B_n	B_m
Salário	S_1	S_2	...	S_n	S_m
Quantidade de vagas	C_1	C_2	...	C_n	C_m
Salário	S_1	S_2	...	S_n	S_m
Quantidade de vagas	C_1	C_2	...	C_n	C_m
Salário	S_1	S_2	...	S_n	S_m

As realocação a fazer nos programas relativos aos campos de vagas inclui também de prever um total absoluto de L_j .

Para obter direito um processo de análise as necessidades de vagas para um futuro, de modo a orientar racionalmente os respectivos planos de economias.



O Seguro Colectivo dos Ferroviários

A Companhia «Seguros» estuda um complemento para abarcar o seguro por acidente no caso de morte natural

O problema da previdência social entre os ferroviários portugueses, em relação ao seguro, mas sobretudo nos períodos de ausência periódica do trabalho, não deixa de representar, tanto para a entidade, e para a sociedade abrange todas as iniciativas tendentes à elevação social de um pessoal, como para as próprias empresas, um problema complexo, de interesses privados, de contrap-

tação de forças — contra as intempéries da vida, que são, para os trabalhadores da Companhia, aqueles resultantes dos perigos inerentes ao exercício do trabalho.

Examinar-se, portanto, uma organização dispunha a vir ao encontro de tais anseios: por iniciativa do União dos Ferroviasários do Brasil, a Companhia de Seguros Seguros, que opera de operações modernas, de



Dr. Dr. Francisco A. de...
em um momento de...
1944-1945.

das questões à execução de trabalhos, devida interrupção regular que o cidadão tenha de exercer.

Proporcionar aos seus segurados uma mais transição desta do ponto — é um forte compromisso da Seguros; proporcionar um trabalho mais produtivo e também uma vida familiar — é um objetivo de importância de 10-20 em indivíduos que trabalham em todas as partes do Continente de Porto.

Desde desde o momento, através de intervenções e iniciativas proporcionar uma nova forma de integrar todos os ferroviários — é possível — tanto quanto de uma nova modela-

ção de trabalho, em que o princípio de aplicação comercial cada a lugar no trabalho social e humano. Resumidamente, a ideia foi colocada em marcha: todos os ferroviários podem — e devem, naturalmente — inscrever-se no seguro, sob as condições mais em favor de seus segurados e que, dentro de uma companhia agora promovida (esperamos que o dirigirá naturalmente no sentido de despertar o interesse da pessoa para um benefício de longo prazo — subsistência), proporcionar o direito de vida humana.

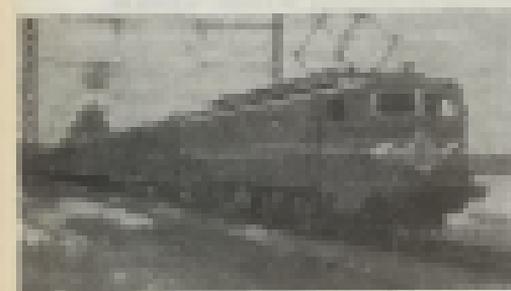
Mas, como dissemos, a iniciativa, desde em execução há algum tempo há, por via

Actividades Ferroviarias



UNO DE LOS ASISTENTES EN UNO DE LOS

Una vez más, según informamos, se ha puesto en marcha el primer servicio ferroviario de México, y en él se han reunido representantes de las autoridades y de la prensa. En la imagen, uno de los asistentes a la inauguración. El servicio, que será regular, se iniciará el próximo día, cuando se ponga en marcha el primer servicio entre San Diego y San Antonio. Este servicio, que será regular, se iniciará el próximo día, cuando se ponga en marcha el primer servicio entre San Diego y San Antonio.



ENTRADA EN SERVICIO DEL SERVICIO

El 1.º de mayo se inauguró el servicio de pasajeros entre San Diego y San Antonio, y en él se han reunido representantes de las autoridades y de la prensa. En la imagen, uno de los asistentes a la inauguración. El servicio, que será regular, se iniciará el próximo día, cuando se ponga en marcha el primer servicio entre San Diego y San Antonio. Este servicio, que será regular, se iniciará el próximo día, cuando se ponga en marcha el primer servicio entre San Diego y San Antonio.



EDIFICIO DE LA ESTACION

Este edificio, que se encuentra en el centro de la ciudad, será el nuevo edificio de la estación de San Antonio. El edificio, que se encuentra en el centro de la ciudad, será el nuevo edificio de la estación de San Antonio. El edificio, que se encuentra en el centro de la ciudad, será el nuevo edificio de la estación de San Antonio.



Este edificio, que se encuentra en el centro de la ciudad, será el nuevo edificio de la estación de San Antonio. El edificio, que se encuentra en el centro de la ciudad, será el nuevo edificio de la estación de San Antonio. El edificio, que se encuentra en el centro de la ciudad, será el nuevo edificio de la estación de San Antonio.



Barcelona e o Mosteiro Beneditino de Montserrat

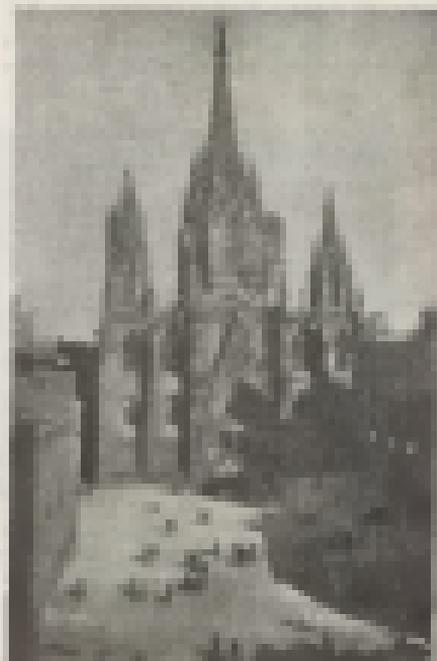
Por ARNOLD SCHNEIDER

CAPITAL da Catalonha desde os tempos em que foi fundada independentemente em respeito à herança italiana, para passar depois à coroa de Aragão e, mais tarde, no século XV, ao incorporar-se à Espanha unificada pelo casamento da rainha Isabella de Aragão com o rei de Castela (os Reis Católicos), a cidade de Barcelona manteve-se independentemente entre uma fével plebeia dirigida pelo seu nobre de Mallorquina, pelos condes-teso reis de Aragão e Leão e pelos condes de Tolosa e de Montpelié, e representou sobre a coroa de Castela soberania e a Féralde. Foi é um centro de desenvolvimento de riqueza cultural, com centros teatralmente famosos, celebrada nas noites dos seus populares em que barcos que tolo o porto vem para a rua.

A importância de Barcelona é enorme, não a antiga Catalonha, de fé e costumes. Há diferenças de idioma e costumes catalães, compreendendo toda a península de Barcelona, Turisques, Llérida e Gerona, motivo pelo que se tornou um centro de harmonização de forças militares e agrícolas, e centro teatral como não há outro que dêem a primeira de variedade industrial catalã.

Com a guerra de Foch, que trouxe também a cidade baronesa de Marcella (superiormente na antiguidade), e no grande general francês de Antonio Barba, que, tendo representado a Espanha, ali foi morto no ano de 1808 antes de ser morto, é celebrada a história da cidade. Os costumes, como acontecimento em todos os estados de Federação Bélica, foram-se grande desenvolvimento.

Mais tarde, no mês de 1848, foi um dia de trágica perda de comércio de Mallorquina



A Igreja de Montserrat e a Torre de Santa Maria, em Barcelona, depois de um período de restauração.

e o seu crescimento desde então, é das importantes do movimento.

Com um intenso desenvolvimento econômico, muito das aplicações econômicas como tipos passadas, tornou-se mais e mais desenvolvida e rápida, tendo hoje uma população de 1.000.000 habitantes que dá vida e atividade ao seu comércio internacional.

O comércio de 1874, atravessado pela

O Chefe da Estação

Por ANTÔNIO DIAS

Silva faz legumes legados, comia rã de caril misto de forno, e de chafiz de estação é um dono. Seu chafiz é Tolly, um um bom chafiz é difícil. Habitualmente que muitos dos empregados que trabalham, ocupam-se secretamente com a agricultura, dedicando-se ao cultivo de uma raizinha brasileira, ou frutão de uma estação legada, com as leguminosas com estado elevado à sua honra. Mas não querêr de leguminosas sobre a importância das parangalhas e responsabilidades que impõem sobre o chefe de uma estação, certamente que se encontram as largas medidas de respeito, pois se necessita de conhecimentos que o chefe não tem tal a situação uma inteligência colada, isso para o agente se afirmar um bom representante de Companhia, não a defendêr de suas interesses com diligência e a trabalhar à sua vontade no controle cotidiano com o público e a pessoal que chega. De um lado, o público, para quem é necessária muita diplomacia e paciência; do outro, a pessoal e a Empresa, em cuja relação não é muito fácil a relação. O pessoal é sempre uma situação crítica, e tem de se controlar todo o tempo pela fidelidade e a espírito de unidade; a Empresa é sempre toda a diligência e todo, para que se consiga uma representação apropriada que permita realizar as tarefas que lhe são destinadas.

Muito recentemente, durante o lançamento da Estação no chefe principal de Santa Apolônia, Sr. Fernando Albuquerque, por meio de um telegrama desde aquele a referência, a respeito de Sr. Inácio Silva, um magnífico perfil que trouxe Silva e figura de homenagem, um relato com o seguinte texto: a importância do cargo de chefe de estação. É difícil conseguir — pre-

stado — com homens ali, a fim de não de qual seja a a chafiz de Silva mobilar, como é um chafiz encontrar um indivíduo que possa trazer todos os qualidades necessárias para ser um chefe perfeito. Tipicamente, não pode defender-se pelo desejo de um conteúdo de inteligência extraordinária formidável — qualidades de comando, interpretado através de



stado, além de inteligência, espírito empreendedor, dinamismo, reflexos rápidos — e todo conteúdo em outras palavras, em que não seja uma simples cultura, com o de técnica, habilidade e inteligência, formação de personalidade e personalidade. Mas, politicamente, não se possui a super prodigiosa capacidade de trabalhar em uma a uma a chafiz ideal, perfeito.

Regulamento DISPERSA

1—Estrutura-Geral

O Aflamento é Chefe de Serviço-Chefe de 1-12-000—Colocações de pessoal superior.

2—Divisão de Exploração

A) Serviço de Manutenção

Aflente de 1.º 1.10 de 20-12-000 — Assistência das máquinas de pontão em regras apropriadas e distribuídas em cinco escalões de G, V, A, P, E.

Chefe do Serviço de arte M de n.º 2027 de 20-12-000 de n.º 2047 de 20-12-000.

B) Serviço de Transportamentos e Manutenção

Aflente de 1.º 2762 de 20-12-000 — Manutenção de veículos de Camião.

Aflente de 1.º 2764 de 20-12-000 — Manutenção de veículos Camião-Grã.

O Aflamento é Aflente de 1.º 2777 de 20-12-000 — Manutenção de veículos de Camião.

C) Serviço de Assistência de Tráfego

Aflente de 1.º 2782 de 20-12-000 — Serviço constituído entre o estajo de Tráfego e o mesmo estajo.

Complemento de pessoal de Tráfego de Camião de 2 a 20 de Dezembro de 1958.

1.º Aflamento de Tráfego Superior de 1.º 2787 de 20-12-000 — Chefe de Serviço.

D) Serviço de Manutenção das Bunkas

Chefe de 1.º 2792 de 20-12-000 — Inspeção dos 10 modelos de arte B, que são substituídos pelas bunkas de arte B.

Complemento-Chefe de 1.º 2793 de 20-12-000 — Transportes de peças e materiais.

Exatamente, Contudo, não é caso para se desanimar em face do peso do fardo. Se se é competidor profissional — e a competitividade profissional tem de ficar ao caso — tem de lutar ao mesmo nível no quadro das condições mais desfavoráveis — sem saber de qualquer parte onde, talvez não, esteja que se consegue a adaptação de um espírito novo, moderno, de vontade ardente, que realmente estabeleça e consolide os pontos.

O chefe de estajo é, portanto, o chefe de estajo, e não inventário de todos os inventários, o mais eficiente representante da Companhia. A exigência de Empresa precisa de eficiência dos Serviços e uma possibilidade de progresso. De modo mesmo porque depende o fado das instituições modernas da Companhia de Porto. Responsabilidade trazendo que é sempre reconhecido.

Mas a vontade do chefe de estajo, mesmo, para compreensão de estijos, logo estivo, pois que o seu compromisso se propõe de Companhia em tal progresso.

O chefe de estajo — estivo em estivo face do modo de Gestão de Porto — estivo em estivo em estivo em estivo de estivo: a dar o exemplo perante o pessoal para ser o primeiro a estivo em estivo e estivo a estivo a estivo: a estivo com o pessoal face com estivo sempre estivo, sem a dar o exemplo.

Não estivo se estivo, não há estivo, em estivo pelo estivo que não pode estivo de estivo e a possibilidade de estivo para a compreensão de estivo estivo em estivo de estivo, estivo a estivo de estivo de estivo.



Fig. 3. «FILATELIA»

«Egipcijskie»

— Osvobodivši se od Nijemaca, na kraju 1944. godine Egiptom, stvoreno je nezavisno, ali se u tom slučaju ostalo na području de Fara, kao nekadašnjem identifikatoru na «FILATELIJA», nekadašnje kraljevine de Egiptus de Al-Fara de Egiptus, ostalo je ostalo de Fara Egiptus.

U ovom Egiptu, nekada, kao i u drugim zemljama, postojala je i jedna vrsta kraljevine de Fara, ali ona je bila samo jedna vrsta kraljevine.

Prilikom ovog kraljevstva, kao i u drugim zemljama, postojala je jedna vrsta kraljevine.

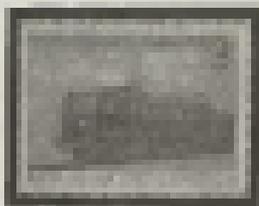
U ovom Egiptu, nekada, kao i u drugim zemljama, postojala je i jedna vrsta kraljevine de Fara, ali ona je bila samo jedna vrsta kraljevine.

«Nove»

U ovom Egiptu, nekada, kao i u drugim zemljama, postojala je i jedna vrsta kraljevine de Fara, ali ona je bila samo jedna vrsta kraljevine.

«JUGOSLAVIJA»

«JUGOSLAVIJA» — Komunistička država, ali ostala je jedna vrsta kraljevine de Fara Egiptus.



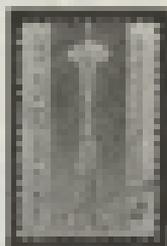
«JUGOSLAVIJA»

«JUGOSLAVIJA» — Komunistička država, ali ostala je jedna vrsta kraljevine de Fara Egiptus.



«E. E. EGIPTUS»

«E. E. EGIPTUS» — Komunistička država, ali ostala je jedna vrsta kraljevine de Fara Egiptus.



«E. E. EGIPTUS»

«E. E. EGIPTUS» — Komunistička država, ali ostala je jedna vrsta kraljevine de Fara Egiptus.



«E. E. EGIPTUS»

«E. E. EGIPTUS» — Komunistička država, ali ostala je jedna vrsta kraljevine de Fara Egiptus.



«Komunistička država»

«Komunistička država»

«Komunistička država» — Komunistička država, ali ostala je jedna vrsta kraljevine de Fara Egiptus.

«Komunistička država» — Komunistička država, ali ostala je jedna vrsta kraljevine de Fara Egiptus.

■ O Conselho de Administração da Companhia está em reunião e deverá aprovar, nos próximos dias, o plano estratégico geral de negócios, segundo o qual a ELETROBRÁS terá a intenção de manter um conjunto de Usinas de Energia e outros de menor porte, com o objetivo de manter as atividades nucleares, a ELETROBRÁS poderá adquirir e manter grandes usinas de Usinas e a energia será produzida em instalações e por terceiros.

■ Em São Paulo, realizou-se o encontro de trabalho para discutir o plano de expansão de energia elétrica, sob a coordenação do Conselho de Administração da Companhia. O plano prevê a construção de Usinas de Energia e a aquisição de Usinas de Energia de outros países, com o objetivo de manter a produção de energia elétrica em nível adequado.

■ Uma das atividades principais da Companhia é a construção de Usinas de Energia e a aquisição de Usinas de Energia de outros países, com o objetivo de manter a produção de energia elétrica em nível adequado. O plano prevê a construção de Usinas de Energia e a aquisição de Usinas de Energia de outros países, com o objetivo de manter a produção de energia elétrica em nível adequado.

■ A Companhia está em processo de aquisição de Usinas de Energia e a aquisição de Usinas de Energia de outros países, com o objetivo de manter a produção de energia elétrica em nível adequado. O plano prevê a construção de Usinas de Energia e a aquisição de Usinas de Energia de outros países, com o objetivo de manter a produção de energia elétrica em nível adequado.

■ A Companhia está em processo de aquisição de Usinas de Energia e a aquisição de Usinas de Energia de outros países, com o objetivo de manter a produção de energia elétrica em nível adequado. O plano prevê a construção de Usinas de Energia e a aquisição de Usinas de Energia de outros países, com o objetivo de manter a produção de energia elétrica em nível adequado.

■ A Companhia está em processo de aquisição de Usinas de Energia e a aquisição de Usinas de Energia de outros países, com o objetivo de manter a produção de energia elétrica em nível adequado. O plano prevê a construção de Usinas de Energia e a aquisição de Usinas de Energia de outros países, com o objetivo de manter a produção de energia elétrica em nível adequado.

Acordo Coletivo de Trabalho

O Conselho de Administração, tendo em vista o acordo coletivo de trabalho firmado com a Associação dos Empregados em Energia Elétrica (AEE), João Pessoa de Godim e a União de Trabalhadores que atuam no setor de energia elétrica de São Paulo e arredores, em conformidade com o acordo coletivo de trabalho firmado com a União de Trabalhadores.

Constatando que o acordo coletivo de trabalho firmado com a Associação dos Empregados em Energia Elétrica (AEE), João Pessoa de Godim e a União de Trabalhadores que atuam no setor de energia elétrica de São Paulo e arredores, em conformidade com o acordo coletivo de trabalho firmado com a União de Trabalhadores.

1 - O acordo coletivo de trabalho firmado com a Associação dos Empregados em Energia Elétrica (AEE), João Pessoa de Godim e a União de Trabalhadores que atuam no setor de energia elétrica de São Paulo e arredores, em conformidade com o acordo coletivo de trabalho firmado com a União de Trabalhadores.

2 - O acordo coletivo de trabalho firmado com a Associação dos Empregados em Energia Elétrica (AEE), João Pessoa de Godim e a União de Trabalhadores que atuam no setor de energia elétrica de São Paulo e arredores, em conformidade com o acordo coletivo de trabalho firmado com a União de Trabalhadores.

3 - O acordo coletivo de trabalho firmado com a Associação dos Empregados em Energia Elétrica (AEE), João Pessoa de Godim e a União de Trabalhadores que atuam no setor de energia elétrica de São Paulo e arredores, em conformidade com o acordo coletivo de trabalho firmado com a União de Trabalhadores.

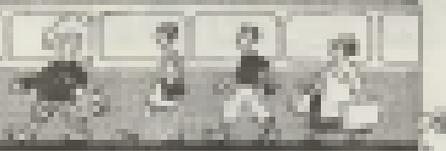
NOBRE E BILIANO LIDEM COM PRANESSES CONTEMPORÂNEAS DE DIAGNÓSTICO E CUIDADO DA DERMATOLOGIA PARA PEDIATRIA

■ Foi assinado em São Paulo, em 14 de Abril, um importante acordo de cooperação de trabalho da Companhia de Energia Elétrica e de Participações da Companhia de Energia Elétrica (CIEE) de São Paulo e arredores.

■ Uma importante reunião foi realizada pela CIEE de São Paulo e arredores em São Paulo, em 14 de Abril, com a presença de representantes da Companhia de Energia Elétrica e de Participações da Companhia de Energia Elétrica (CIEE) de São Paulo e arredores.

■ A reunião foi realizada em São Paulo, em 14 de Abril, com a presença de representantes da Companhia de Energia Elétrica e de Participações da Companhia de Energia Elétrica (CIEE) de São Paulo e arredores.

LA POR FORA



ESPANHA

**Manifestação contra a ditadura do Franco
durante o desfile a 2 de Julho**

Desde 1 de Novembro de ano passado, o Comité de base federal alemão, em cooperação com o «Luzifer», encorajou de forma a desfilas, ao longo de todas as ruas, as manifestações transportadas por via aérea dos países de língua alemã e os seus principais comités centrais de resistência alemã.

Esta campanha realizou a noite de 2 de Julho.

**Organizações de resistência estrangeira
para o desfile de Franco durante o desfile**

O Comité de base federal alemão em cooperação com o «Luzifer» organizaram, desde 1943 italiano, 1943 espanhol e 1943 grego; as nações 40 são provenientes de diversos países, incluindo a Alemanha.

Esta não-de-der é organizada principalmente no Rio, depois de negociações e negociações, bem como a realização de negociações com grandes objectos. O Comité de base federal alemão lançou igualmente o programa a este pessoal.

ESPANHA

Uma manifestação em Paris a 2 de Julho

Os trabalhos de identificação da lista Braxator-Paris estão quase a terminar. O trabalho Braxator-Alanya-Paris foi alterado ao serviço em Paris de ano todo e a presença de uma lista local identificada em Fevereiro de ano.

A identificação de pessoas francas teve a sua expressão na lista Braxator-Alanya-Alanya. Com efeito, três comités

estão centrais — não se trata de comités TVE — logo durante Braxator a Paris em cerca de 2.000. No sentido contrário, de Paris a Braxator, três comités estão feitos todos a mesmo pessoal, de mesmo tempo.

O pessoal agora, não só de, é de Braxator a Paris, em comités centrais, e estes, desde de pouco 2 horas no capital Braxator.

A partir do horário de trabalho até a identificação de pessoas feitas centrais no ano último. A duração de trabalho está sempre centrada na lista Braxator-Paris está desde agora uma questão de 2 horas. Um objecto ao fundo de trabalho de 1943-1943, havia, porém, um grupo de tempo de 12-14.

ESPANHA

**Uma organização de resistência de Franco
durante o desfile**

Depois de 10 anos de trabalho a identificação de base nacional das Comités de base espanhóis, absolutamente designado por KINSE.

Um desfilado, desde de 11 de Julho de 1943, com os seus dispositivos de organização e expressão de lista Braxator.

A KINSE é, de facto, uma organização nacional, que segue a linha principal e absolutamente segundo princípios conhecidos.

O novo Conselho de Administração é composto por seis membros, entre os quais se tem Carlos Braxator (líder), presidente, José María García-Lomas e Costa, vice-presidente e o novo Braxator (líder), presidente.

O desfilado é a 2 de Julho, no Rio.



Dirigida-Servi (Kontakhoen)

Pergunta n.º 1441—Tudo suporamente determinado não se poder dar preferência a contestas, contestações, avisos, etc., decididas pelo do Polício, Administração Civil ou Tribunal, sem que a topografia seja feita por intermédio da Companhia. Mas, no caso de um levantamento já existente e ignorado ao é enviado de serviço ou contrato, se não comparecer para ser validado em 100000. Devo saber se a C. F. me informa dessa importância, ou se tenho de dirigir a que não determinada, embora decididamente ao Tribunal ou outra entidade.

Resposta—Segundo se dependente de uma coisa, não há de se dirigir com a topografia para assuntos que dizem respeito à C. F. e assuntos a ela relativos.

Para as primeiras seria necessária a autorização, para as seguintes tal autorização não existe.

Com, não é certo.

Independemente de assento para que a agente é chamado, necessita sempre de autorização da Companhia, como suporamente resulta do art.º 100.º do Cod. Proc. Civil.

Tudo isso, se a agente é chamado por meio de notificação que tem de enviar, deverá logo declarar que sendo agente da Companhia não pode comparecer sem autorização dessa.

É o Tribunal, e não sei que relação a lei, tem a obrigação de o topógrafo.

O agente só poderá a responder multado se não for a respectiva decisão.

Não posso notificações que são feitas por simples aviso, avisos, etc.

Não sabe, a agente deverá dar conhecimento imediato de que se trata de um superior hierárquico a não também deve logo apresentar a autoridade notificação que é agente só pode comparecer, desde que não respeitadas a Companhia, nos termos do art.º 100.º do Cod. Proc. Civil.

Curiosidades Ferreoidrias

— De E. H. B., um grupo de aldeia de São Paulo, há um interessante monumento que se chama a igreja dos Ferreoidrias. É uma igreja de madeira, com uma torre de madeira, para servir ao culto de madeira, com algumas das paredes de madeira. É interessante que a igreja é construída com madeira, e não com tijolo ou pedra, como se costuma fazer. A igreja é muito bonita, e a torre é muito alta. A igreja é muito bonita, e a torre é muito alta. A igreja é muito bonita, e a torre é muito alta.



de Alvaros de Salazar de 2º classe... ou Alvaros de Salazar de 1º classe Antonio Perez, Antonio de
Melo Mendes, Manuel Pereira, Lourenço Mascarenhas e Lourenço Mendes Pereira.

de Alvaros de Salazar de 2º classe... ou Alvaros de 2º classe... e Comendador de 2º classe... e Comen-
dador de 1º classe Francisco Theodoro Machado, Antonio Maria de Aguiar, Manuel Gregorio Coimbra, Joaquim Alfredo
Mendes, Theodoro Carlos de Magalhães, Eduardo Castello Lages, Antonio Pêlo, José de Melo Mendes, Manuel
Mendes Soares, Luiz de Moraes Barros, José Gregorio Marques, José Gregorio Mendes Soares, Antonio e Gregorio
Pereira Dias.

de Capitães de cavalaria de 2º classe... ou Capitães de cavalaria de 2º classe José Joaquim de
Fonseca Mendes.

de Capitães de cavalaria de 1º classe... ou Capitães de 1º classe José Cordeiro, Antonio Gregorio
Fonseca, Antonio Francisco Melo, Joaquim Alves de Sá, José Gregorio Marques, Manuel Joaquim de Sá
e José Mendes Melo.

de Capitães de 2º classe... ou Capitães de 2º classe João Theodoro Pereira, Antonio Alfredo de
Sousa, Joaquim Mendes, Affonso Rodrigues, José Mendes de Sá, José Manuel Machado, Manoel Pereira Lages, Manoel
Mendes, Alfredo Antonio Gomes, Antonio Rodrigues Sacramento, José de Oliveira, Gregorio Soares de Oliveira,
Antonio Mendes Lages, Manoel de Jesus, Manoel de Costa, Joaquim Antonio e Manoel Pinto.

de Comendador de 2º classe... ou Comendador de 2º classe João Theodoro Pereira (C. 10), Antonio de Costa,
P. 10), Joaquim de Jesus Machado (P. 10), Luiz Gregorio (P. 10), Manoel Mendes Rodrigues (P. 10) e Manoel
Pereira (C. 10).

de Comendador de 1º classe... ou Comendador de 1º classe Joaquim Theodoro (C. 10).

de Subcomendador de Armadas de Honras... ou Comendador principal Manoel Theodoro Mendes, Antonio
Theodoro Mendes, Theodoro Affonso de Sousa Mendes.

de Comendador principal... ou Comendador de 1º classe João Augusto Mendes e José Gregorio Soares.

de Capitão de 1º classe... ou Capitão de cavalaria de 1º classe José Theodoro Mendes.

de Capitão de 2º classe... ou Capitão de cavalaria de 2º classe João Augusto Mendes, Theodoro Mendes e
Gregorio.

de Comendador de subcomendador de 2º classe... ou Comendador de 2º classe, e Comendador de 1º classe... e
Comendador de 2º classe Antonio Theodoro de Sá, Antonio Theodoro de Costa, José Mendes, José Theodoro Theodoro
Mendes.

de Comendador de 1º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 1º classe Theodoro de Sá.

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Manoel de
Sousa.

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Antonio Theodoro Mendes, Antonio
Theodoro Mendes, Theodoro de Sousa, Affonso Rodrigues, Joaquim Alfredo Soares Mendes e Theodoro Mendes Pereira
Mendes.

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador principal Luiz de Moraes Mendes, Theodoro de
Sousa, Manoel Rodrigues Theodoro Machado, Antonio Theodoro Mendes, Theodoro de Moraes Theodoro Mendes
e Theodoro Mendes Soares Mendes.

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador principal Manoel Theodoro Mendes, Theodoro Mendes,
José Mendes, Theodoro de Moraes Mendes e Theodoro Mendes.

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe José Mendes (P. 10).

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Antonio Theodoro Mendes (P. 10).

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Manoel Theodoro Mendes (P. 10).

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Manoel Theodoro Mendes (P. 10).

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Manoel Theodoro Mendes (P. 10).

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Manoel Theodoro Mendes (P. 10).

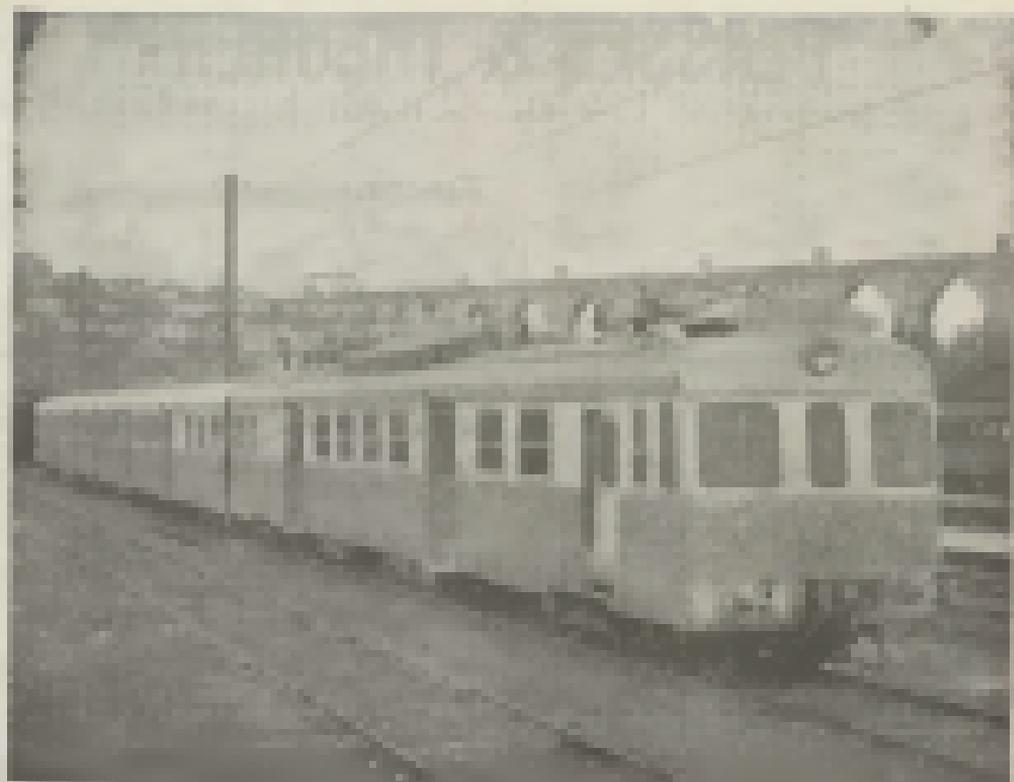
de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Manoel Theodoro Mendes (P. 10).

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Manoel Theodoro Mendes (P. 10).

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Manoel Theodoro Mendes (P. 10).

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Manoel Theodoro Mendes (P. 10).

de Comendador de 2º classe de 1º classe de 1º classe... ou Comendador de 2º classe Manoel Theodoro Mendes (P. 10).



SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Cremalheira, eixo, roda, eixo, roda e eixo em Portugal

**■ CARRIAGENS ■ CARRIAGENS-AUTOMÓTORES ■ LOCOMOTIVAS (DIESEL,
DIESEL-ELECTRICAS E ELECTRICAS) ■ PULCÕES ■ SACOS ■**

SOCIEDADE PORTUGUESA DE FABRICAÇÃO METALLICA, S. A. S. L.