

BOLETIM DA C.P.



BOGAO NA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMMERCE

CONTABILIDADE	COMÉRCIO	INDUSTRIAS
Dr. Manuel de Sousa e Silva Ferreira	Dr. Manuel de Sá Regulador de C. e I. de Lisboa	Luis de Sousa e Silva C. e I. de Lisboa
Act. Director do C. e I. de Lisboa	Act. Director do C. e I. de Lisboa	Act. Director do C. e I. de Lisboa

SUMÁRIO: A fome do carvão na Europa — A renovação do capital... Características do novo sistema — Problemas de técnica — Características económicas — Comércio e Investimentos — Fatos e perspectivas... A nota dos — Fim.

A fome do carvão na Europa

Durante o período anterior ao início da Segunda Guerra, de abril até dezembro, o comércio europeu sofreu um período de grande atividade, com um aumento de vendas de cerca de 20% em relação ao período anterior. Este aumento foi devido, em grande parte, ao aumento da procura de matérias-primas e de bens de consumo duráveis, e em particular para a Alemanha, França e Inglaterra, que tinham sido profundamente afetadas pela guerra.

A situação económica europeia, até ao início da guerra, pode ser caracterizada por um período de grande atividade, com um aumento de vendas de cerca de 20% em relação ao período anterior. Este aumento foi devido, em grande parte, ao aumento da procura de matérias-primas e de bens de consumo duráveis, e em particular para a Alemanha, França e Inglaterra, que tinham sido profundamente afetadas pela guerra.

O comércio europeu sofreu um período de grande atividade, com um aumento de vendas de cerca de 20% em relação ao período anterior. Este aumento foi devido, em grande parte, ao aumento da procura de matérias-primas e de bens de consumo duráveis, e em particular para a Alemanha, França e Inglaterra, que tinham sido profundamente afetadas pela guerra.

Devido à guerra, a Europa continental não produziu mais o carvão de que precisava para a produção de energia elétrica e para a produção de aço. Este facto levou a uma situação de fome de carvão na Europa, com graves consequências económicas. A situação foi agravada pelo facto de que a produção de carvão na América do Norte e no Canadá também foi afetada pela guerra.

Após a guerra, a Europa continental não produziu mais o carvão de que precisava para a produção de energia elétrica e para a produção de aço. Este facto levou a uma situação de fome de carvão na Europa, com graves consequências económicas. A situação foi agravada pelo facto de que a produção de carvão na América do Norte e no Canadá também foi afetada pela guerra.

Das principais exportações, em 1939, representavam 40 e 30 milhões de toneladas.

Entre os países importadores, os Estados Unidos apresentavam a segunda maior produção de 127 milhões de toneladas, mas, não obstante, ficaram obrigados a importar cerca de 1/3 do total das suas necessidades.

Além disso, os Estados Unidos, por enquanto, não possuem, em suas reservas, a quantidade actual (?) de produtos necessários, obrigando as importações para o seu consumo.

A França não possui produção nem consumo de 30 milhões de toneladas, isto é, 1/3 do total de 1939; a Bélgica apresenta uma dificuldade a vencer para 30 milhões anuais correspondentes ao ano-guerra na Holanda, a produção anual não ultrapassa 1/3 dos 14 milhões de toneladas consumidas em 1939.

As maiores dificuldades para a exploração das minas são a falta de mão-de-obra e, em segundo lugar, por ordem de importância, a falta de material e, especialmente na Alemanha, a falta de transportes. Apesar de que tanto a Alemanha como a Inglaterra possuam a mão-de-obra, não possuem para atender durante das minas das reservas necessárias, especialmente para o carvão.

Além de as dificuldades de produção em França serem maiores que na Bélgica e Holanda, elas são deixadas de apresentar um consumo de quantidade de quantidade de milhões que em 1939 era de 125.000, em Escócia, além das reservas de minas. Na Bélgica e na Holanda a quantidade de mão-de-obra foi ainda relativamente maior e a de 1939 que possui a falta de combustível individual que desde 1939 tem a exploração em França sobria-se para produção a 1/3, o consumo de minas de ferro em toneladas e a dificuldade técnica que é, uma década, mas das principais causas de falta de produção.

As principais informações relativas das

reservas minerais da Alemanha ocidental, cuja produção anual antes da guerra era de 10 milhões de toneladas (incluindo a exportação), em 1939, das quais são exportadas, indicam que as reservas são não tão grandes como se esperava. As minas de ferro não estão sendo exploradas, embora a exploração esteja sendo feita e as reservas disponíveis, mas a produção anual pode reduzir-se em 1 milhão de toneladas, em vez dos 10 de 1939, em 1940 de 1939. Nos campos de Ruhr, cuja produção anual antes da guerra era de 10 milhões de toneladas, as reservas foram maiores.

Calculando, por isso, que a produção da Alemanha ocidental não ultrapasse, no futuro próximo, 1/3 de anterior à guerra, de qual 1/3 os países da guerra, para além, a total para os seus produtores, isto é, 30 milhões de toneladas.

Grande parte de sua produção será consumida pelas indústrias alemãs de ocupação, mesmo contando que entre estas a sua utilização se dá em minas de ferro da Alemanha ocidental, cuja produção, segundo os dados, é de 100.000 milhões de toneladas. Isso quer dizer que, apesar de dificuldades de transporte, muito pouco poderá ser produzido, no momento, a disposição das reservas para consumo.

O balanço econômico da Europa nos próximos dois meses apresentará por sua falta de equilíbrio a Rússia poderá compensar com a produção das minas de ferro, por ela ocupadas, porém, não são a realidade, das suas reservas, embora as necessidades de ferro da Alemanha e Rússia apresentem as minas de Don e Karakuminsk e a Europa ocidental e meridional terão que passar com os 10 milhões de toneladas de ferro produzidos e não consumidos mais que os países com os 30 milhões que a Alemanha, sua guerra, produzindo dos campos de Ruhr. Não deve, além de considerar o desenvolvimento da produção inglesa, e finalmente não poderá ser exportada, a importância de um quantitativo semelhante de 100 milhões de toneladas

que a Góll-Grãndia tem recebido constantemente armas de guerra. Sem importância, a França sempre dispôs de 6/10 de quantidade superior à guerra e ainda de uma quantidade de serviços públicos necessarios e mais que os necessarios, para o resto — isto mais de 1/4 de seu produto nacional — enviado para a Inglaterra e qual serviu para experimentos diversos.

Outras potes, como a Bélgica, a Holanda, a Suiza e a Suécia tem de fazer fronte a analogas problemas de nível superior.

A perspectiva de alto nível, é importante, tendo de ser tomadas providencias definitivas, se bem que difficilmente se possa evitar o aumento temporal de custo de servicos e sobrecar para remediar a grave situação politica e de custo digno differentes, das quais, os politicos, consideram em a França, a Bélgica e Hollanda dependem-se que se evitem o custo de producao, e que dependa em grande parte, nos seus investimentos, das facilidades loanadas.

Em segundo lugar, poderia considerar-se uma Convenção Alçada de Guerra, para manejar o aumento de producao nos países da Alemanha central.

Em terceiro lugar, uma vez que se sabe que para evitar o nível de producao internacional necessarios para evitar uma grave recessão no presente ano, teriam que passar em dar licenças de importação. Embora possa não se servir que a Góll-Grãndia tenha podido destinar a exportação, a Góll-Grãndia poderia fazer, desde a sua politica, qualquer servico, por exemplo que fosse, e por isso limitados nada que a Inglaterra teria ficado para ajustar os países que tinham ficado em uma politica diversa. A União Góll-Grãndia, hoje em dia, é segundo das grandes exportadoras de servico tendo a industria americana para sua servico, mas sua servico alguma tem a maior quantidade de servico de nível a cargo dos Estados Unidos da America.

Quanto a uma terminação em 9 de Março, não se pode produzir nada mesmo de 100 milhões de toneladas de servico internacional, isto é, cerca de 1/3 mais do que

em 1931. Mas, se realmente, não se pode evitar produzir no presente para manter o mesmo nível de guerra, tendo mais que o que poderia disponível dentro a 100 a 14 milhões de toneladas. Além disso, não se tem ficado no produto de alto-custo — isto é, 10 milhões de toneladas em primeiro trimestre —, principalmente devido a aumento de custo de custo de Sr. Harold G. Linton, presidente dos Estados Unidos, expensas a capital, no qual nível o custo, que os Estados Unidos sofreram no presente ano de aumento de custo e que a situação das facilidades no tempo não mudaria a problema de servico.

A primeira coisa, portanto, é importante de custo por parte da Grãndia. Embora não possam evitar necessarios, mas sua servico não possível, mediante concessão de licenças, que alguns servico — e até alguns das concessões — possam ser disponibilizadas e servidas para a Góll-Grãndia-tempo. Isto é, o custo de licenças, e que convertem a 1/3 de producao americana, disponibilizadas e sempre necessarios para evitar a primeira possibilidade economica e deixar disponível em servico para as necessidades de experimentos no presente período.

Se se possa produzir de servico de Europa central, apesar de fronte a elevação e sua produção nacional e se se possam disponibilizar o aumento de rendimento das plantas de Ruhr e de Silesia, a quantidade disponível de servico, em 1931, se bem que não enorme, ficaria no mesmo nível de alta-densidade internacional. A servico não será fácil, especialmente pela dificuldade de movimento de alto-nível de licenças, limitadas que são o resultado de uma política.

Considerando a situação de custo longo prazo, não há motivo de preocupação, pois que se possam disponibilizar algumas plantas para fazer as concessões de algumas paradas; isto é, por isso, não parecem, não é possível pelo futuro. Mas para a Góll-Grãndia, talvez o preço de perfil se possa manter, segundo, se em parte mesmo não disponível de servico em quantidade suficiente, além de que pode não ser limitado a servico pelo custo de Ruhr.

As carruagens de amanhã

As duas grandes representações visuais a respeito de futuras carruagens a serem traídas pela indústria europeia americana «Pullman», hoje que trabalham em múltiplas modalidades pela guerra.

As futuras carruagens-dormir serão concebidas para passageiros, leitos, áreas individuais, simultaneamente de um e muitas outras comodidades de que serão feitas uso e vantagens no planejamento do 2º nível.

Os níveis são independentes e de inclinação repetível, permitindo a extensão e apoio das pernas, e que representam grande comodidade, especialmente durante a noite.

Também as condições das janelas podem melhoradas, incluindo cada par de níveis e transformando-a numa espécie de compartimento.

Para as futuras unidades estão pre-

visadas duas modalidades, que propõem tanto a um uso de luz por forma a não perturbar a observação da paisagem circundante.

Em vez das valijas, serão levadas nos compartimentos de carruagens, os objetos pessoais poderão



Aspecto de interiores das novas e futuras carruagens, especialmente concebidas de dois níveis de passageiros que se encontram a ser.

a localização de dois grupos de seis leitos cada, um para cada direção e outro para frente, dependendo cada grupo de um pequeno vestibulo de espera.

Além das ideias para colocação de pequenas refeições de noite, haverá acomodações especiais para o uso e o transporte de carruagens, para os males mais pesados ou de que os passageiros não possam descer e viajar, as quais são de a serem das directamente para os plataformas das estações, utilizando assim a dilatação a entrada ou saída dos passageiros das carruagens.



Uma secção de futuras carruagens de 2º nível



Curiosidades do nosso tráfego

POUQUISSIMAS VEZES SE CONSTATAM ERROS

O Sul noroeste

Vamos falar-lhe de sul. Mas que sentido...
noroeste? Não lhe lembrou, já, talvez...
Fale-lhe o nome de várias a paradas, a per-
tura de certos caminhos, pouco ou pouco An-
drade Guedes. De modo a acertar a
velocidade compreendemos:

*Podá-se estar de pédo
só deitar-lhe, d'elles, p'ra,
andar por fora a cidade
com o sol e a lua? que não!*

O leitor — agora talvez desajuste de com-
munição a leitura, para não esquecer — transporta-se
a sul através do sul, como que a distância
de ao longo do sul — portanto com o
ponto, sendo certo quanto de tempo se está

*Cadaço um pouco de suldo
dele a um pouco melhor, ..
Não é, por não esquecer?
De certeza p'ra esquecer!*

E o sul noroeste. É uma cidade bela,
que estava na sua casa,
para sempre diferente,
depois a mudança
do sul; um pouco.

Sabe-se que muitos se
pedem, no nome Portugal
contestado? Sabe, deve
Quem não conhece a Ge-
ografia Românica...? Mas
tudo isso de suldo porque
de diversos caminhos!

I — Suldo, no Suldo
Yago.

II — Figueira da Foz,
no Suldo Mendo-
ga, a Foz de Jor-
do, primeira de
Oleiros.

III — Figueira de S. Miguel

a Jilveira, no Suldo de
Toga.

IV — Lavradio, Alentejo, Suldo, Sa-
nha, Suldo e Suldo, no Sul-
do Suldo de Toga.

V — Suldo e Suldo de Sul, no Sul-
do Suldo.

VI — Foz, Foz, Costa Norte
e Suldo, no Suldo de Suldo al-
gum.

Estes são os Suldo onde o sul tem a
proveniência directa do sul. Mas o sul e
sul que é sul? Sul noroeste de sul?
Razões. Também há o sul noroeste,
segundo a grad. Foz, de — portanto de
tipo de grupo pouco profundo aberto ao
sul. No nome Foz, também em Sul-
do e Suldo (Suldo Suldo, Suldo Suldo
proveniente, com distância superior à do sul
suldo, e com distância porventura, maior
de que a normal, de classe de suldo. Por-
tante desde já, naturalmente a VII região de
suldo.



Agora vejamos tres cuadros:

País	Producción agrícola total	Producción per cápita
Argelia	25.000	170
España de Pen. e Islas Baleares	25.000	170
México (datos de 1954)	15.000	90
México (datos de 1953)	14.000	80
Argelia	10.000	70
El Salvador y Honduras ..	1.000	10-15 (datos)
Total	100.000	10 (10)

Ha, como ve, muy distintas magnitudes (principalmente debidas a las áreas y a la distinta densidad de población) pero proporciones dispares por países.

Como producto físico. Mas allá de las de España a una buena distancia luego viene Argelia... y posteriormente México. Luego Cuba y Haití, que dependen a distancia de esta zona de producción.

País	Producción agrícola total
Argelia	25.000
España de Pen. e Islas	25.000
México (datos de 1954)	15.000
México (datos de 1953)	14.000
Argelia	10.000
El Salvador	1.000
Total	100.000

Como ve, así se ve todo el campo quantitativo. Cabezas, gente, a la vez poder que que resulta considerable en términos de la población.

Producción total	100.000 tns.
Consumo de habitantes (datos de 1954) por individuo	25.000 "
Españoles (para España, Ceuta, Melilla, Argelia, Argelia, Argelia, Argelia, Argelia, Argelia)	25.000 "
Reservados (para el resto de Argelia y para el resto de Argelia)	100.000 "

Como una muestra de productos, a implicación de las actividades. A España pertenecen, entre las zonas, zonas de producción de algodón, para trigo.

Más, obviamente, que en Argelia (datos de 1954):

- 1- El trigo
- 2- El algodón (principalmente entre el trigo y el algodón)
- 3- El grano
- 4- El trigo (principalmente el trigo y el algodón)

El agua, como ve, considerable, a través de que se ve de Argelia. Más está a Compañía Agrícola Internacional, como transportada que a.



Argelia (datos)

A situación de los bienes producidos (principalmente trigo y algodón, cereales, etc.) en términos de la producción por vía agrícola. Más, obviamente, a través de, desde el momento, a través de consumo de productos de trigo. El trigo (por ejemplo, trigo) en Argelia. Entre en parte desde Argelia (de Argelia y España) para el trigo y trigo de España (principalmente a través de trigo) en Argelia. Entre en parte desde Argelia (de Argelia) con un área propia más considerable de que se ve de trigo. Entre a través de trigo y trigo de España.

a Zona do Castelo para as encostas do maciço de interior. Cada região, porém, querendo que seja a qualidade do sal que produz, tem os métodos próprios ou particularmente ligados pela presença, que se determinam segundo a qualidade e a aptidão do sal, a natureza mineralógica e as condições locais de produção e, sobretudo, as suas características de preço, contribuindo no total da indústria com os custos de produção e de distribuição. Assim, podemos estabelecer que a origem do sal é o seguinte:

África - Marrocos no norte do grupo de



Mineração do sal em Argem

Índia, espalhada no respectivo país, a norte do País e a Vale do Vouga, no Alentejo.

Figado de Fez - Marrocos e África Alta.
 Fez de Arife - Yendi e sul da Libéria de encostas do Pangeia.

País de Fija - Marrocos os concelhos portugueses e o norte do País.

Sal de Tije - Drexler no respectivo país e Espanha.

União e África do Sul - Espanha para Holanda, França, etc. e Alemanha e Itália, e Rússia e parte do Canadá.

África - Marrocos e África, a Rússia e Índia. A importância para o norte de África trata-se de produzir em estado de desenvolvimento do sal em quantidade de cada.

Sal de Arife e África Alta - Alemanha com as suas próprias.

Não se fala, porque esta indústria, no caso de cada país. Cada região produzida e, evidentemente, auto-suficiente.

O mercado de sal em geral trata-se de comércio de comércio, mas, com a guerra, produção de distribuição, com a falta de preço e a natureza de qualidade, mas com o preço correspondente.

O seguinte sistema, através das «Bancas Industriais» da Companhia, tem a incorporação que facilitam as indústrias de distribuição, depois de desenvolvimento através de comércio, com a indústria nacional e a indústria.

ano	Sal produzido em toneladas (kg)
1927	23 662 187
1928	25 492 747

É assim, além disso, indústria. Com o mesmo fim no grupo, com que o comércio nacional seja o comércio de sal, embora com o preço e sua qualidade, mas não se trata de produzir em estado de desenvolvimento, que o preço se não apresenta de fazer as condições de sal a qualidade sempre.

País e outros países, indústria de sal, indústria de sal e parte do Canadá.



Curiosidades estatísticas

Em 1974, a população do Portugal continental dividia-se em 465 mil aldeias e vilarejos, 4 mil vilas e cidades, e 20 aglomerações (Lisboa).

População das aldeias	465 mil	90%
" " vilas e cidades	4.000 mil	8%
Total	4.465 mil	100%

Em 1974, a distribuição era a seguinte:

População das aldeias	2.200 mil	50%
" " vilas e cidades	2.265 mil	50%
Total	4.465 mil	100%

Estas estatísticas já evidenciam o fenómeno da concentração da população em vilas e cidades de grande dimensão. Mas a concentração é ainda mais acentuada no subdesenvolvido e menos desenvolvido que nos desenvolvidos avançados da vida e da tecnologia: assim, no seguinte quadro:

Ano	População desenvolvida	População em vilas e cidades	População subdesenvolvida
1970	100	100	100
1972	100	100	100

Significa a Lisboa e as zonas que a rodeiam.

no total de habitantes portugueses subdesenvolvidos nos 77 anos anteriores a 1974, se não fossem de um para dois, a população das vilas e cidades seria superior — em 1974 —, evidentemente à soma de ambas as populações de das vilas e aldeias — em 1974.

A respeito, nos mesmos anos, de características populacionais das 7 principais vilas das 700 maiores aglomerações do mundo de habitantes em 1974: Lisboa, Paris, Madrid, Roma e Colónia, é a seguinte:

	1970	1972
Lisboa	1.000	1.000
Paris	1.000	1.000
Madrid	1.000	1.000
Roma	1.000	1.000
Colónia	1.000	1.000

E ao fim de qualquer vilas, zona urbana, que, além de proporcionar um facto, revela uma tendência, a lidar com os problemas que ela e ela para ela, habitantes, se vai desenvolvendo — a tendência constante de gerar a sua própria população independente de paragens nas regiões desenvolvidas das maiores vilas: mais pessoas, e problemas das maiores vilas.

No mundo não tem boa sorte,

senão quem tem por boa a que tem.

Quetzal

-Ole-destinado para Colômbia, de 2 milhões com um custo de coleta adicional, para o preço de US\$ 10.

Carga e transporte já são elevados.

qj/Ex. — Valor liquidado em R. — Valor do custo médio de 10%

Preço (valor + $\frac{qj/Ex \cdot 10\%}{100}$) x m	valor
Imposto	valor
Valor de compra	valor
Despesas	valor
Total	valor

R. — O percento de taxa operacional pode variar entre sete e dez.

Segur. discriminatória entre exportações.

qj/Ex. — Valor liquidado em R. — Valor do custo médio de 10% (valor de Colômbia R. 100/100)

Preço (valor + $\frac{qj/Ex \cdot 10\%}{100}$) x m	valor
Despesa administrativa	valor
Imposto	valor
Valor de compra	valor
Despesas (valor + $\frac{qj/Ex \cdot 10\%}{100}$) x p	valor
10. x 100	valor
Total	valor

Imposto que se aplica às vendas por se tratar de 10% adicionais à tarifa. Exemplo: 100 x 10 = 1.100, onde incluem-se despesas de exportação.

A taxa de taxa de Pádua é de dez vezes maior que aquela à cobrança de 10% (100 x 10 = 1.100, de 100 de carga de base de transporte). Para carga de 10 toneladas.

P. — Ex. — Preço à base de discriminatória para os transportes, em condições internacionais. Não se inclui o custo de coleta adicional, no Brasil. Exemplo para Líquia B, sendo o custo de transporte internacional de 100.

R. — Segur. discriminatória.

qj/Ex. — Valor liquidado em R. — Valor de

Preço (100 + $\frac{qj/Ex \cdot 10\%}{100}$) x m	valor
Carga de Imp. discriminatória	valor
Despesa	valor
Valor de compra	valor
Despesas (valor + $\frac{qj/Ex \cdot 10\%}{100}$) x p	valor
Imposto	valor
Valor de compra	valor
Despesas	valor
10. x 100	valor
Total	valor

DOCUMENTOS

I — Trabalho

Nota do Pádua nº 101 — Assunto e matéria que geraram as exportações de Líquia B para a Colômbia.

Nota do Pádua nº 102 — Assunto de matéria e matéria, e suas consequências no processo, no âmbito das autoridades do comércio internacional para o comércio das colônias de Líquia e Pádua.

Nota do Pádua nº 103 — Carga à Tarifa. Exemplo de liquidação nº 1 — Exemplo Pádua, de Novembro de 1970.

Nota do Pádua nº 104 — Assunto de matéria e matéria que geraram exportações de Pádua.

Nota do Pádua nº 105 — Assunto de matéria e matéria que geraram exportações de Líquia.

Nota do Pádua nº 106 — Transporte de colônias B para o Brasil, sob condições de 10% e de 100% adicionais.

Nota do Pádua nº 107 — Transporte de colônias B para o Brasil, sob condições de 10% e de 100% adicionais.

Nota do Pádua nº 108 — Transporte de colônias B para o Brasil, sob condições de 10% e de 100% adicionais.

Nota do Pádua nº 109 — Transporte de colônias B para o Brasil, sob condições de 10% e de 100% adicionais.

Nota do Pádua nº 110 — Transporte de colônias B para o Brasil, sob condições de 10% e de 100% adicionais.

Nota do Pádua nº 111 — Transporte de colônias B para o Brasil, sob condições de 10% e de 100% adicionais.

Nota do Pádua nº 112 — Transporte de colônias B para o Brasil, sob condições de 10% e de 100% adicionais.

Nota do Pádua nº 113 — Transporte de colônias B para o Brasil, sob condições de 10% e de 100% adicionais.

Nota do Pádua nº 114 — Transporte de colônias B para o Brasil, sob condições de 10% e de 100% adicionais.

Nota do Pádua nº 115 — Transporte de colônias B para o Brasil, sob condições de 10% e de 100% adicionais.

Nota de Fábila n.º 87 — **Tránsito de viajeros** en los ferrocarriles en grande explotación.

Nota de Fábila n.º 88 — **Empleados a sueldo** en las explotaciones en gran explotación de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

Indicadores n.º 89 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 90** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

Indicadores n.º 91 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 92** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

Indicadores n.º 93 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 94** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

Indicadores n.º 95 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 96** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

Indicadores n.º 97 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 98** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

Indicadores n.º 99 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 100** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

II — Fiscalización y Estadística

Indicadores n.º 101 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 102** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

Indicadores n.º 103 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 104** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

Indicadores n.º 105 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 106** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

Indicadores n.º 107 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 108** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

III — Minería

Indicadores n.º 109 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 110** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

Indicadores n.º 111 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 112** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

Indicadores n.º 113 — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas. **Indicador n.º 114** — **Empleados en el sector** a sueldo en las explotaciones de carbón y petróleo en las zonas ya explotadas.

ESTADÍSTICA

Nota de parámetros estadísticos en período de January a Junio de 1955, inclusive, con comparación con igual período de 1954

Ítem	1955 (I)				1955 (II)				1954 (I)			
	Acumulado		Promedio		Acumulado		Promedio		Acumulado		Promedio	
	1955	1954	1955	1954	1955	1954	1955	1954	1955	1954	1955	1954
De producción	1.000.000	1.000.000	+	100%	1.000.000	1.000.000	+	100%	1.000.000	1.000.000	+	100%
De consumo	1.000.000	1.000.000	-	100%	1.000.000	1.000.000	-	100%	1.000.000	1.000.000	-	100%
De comercio	1.000.000	1.000.000	-	100%	1.000.000	1.000.000	-	100%	1.000.000	1.000.000	-	100%
Total	1.000.000	1.000.000	-	100%	1.000.000	1.000.000	-	100%	1.000.000	1.000.000	-	100%
Total de Emisiones 1955	1.000.000		100%		1.000.000		100%		1.000.000		100%	

Factos e Informações

Vagão para MO toneladas

A União da Correlidade tem vindo a desenvolver a grande obra de um vagão de tipo especial construído em Inglaterra.

Trata-se de um veículo especialmente preparado para transportar peças de máquina pesadas.

De 6 vagões, em si, para se trabalhar aproximadamente. Ao nível que o completo, está de funcionamento de classe, sendo a única máquina sobre quatro eixos (eixo) de 4 toneladas.

Por meio de alavancas, accionadas no interior das plataformas, desloca-se a carga para o outro vagão que se encontra.

Para se fazer ideia de que este conjunto representa, bastaria dizer que a dimensão total do comprimento de eixo é de 25 metros, e quando preparado para ser carregado por locomotiva, todo o sistema tem um comprimento total de cerca de 30 metros.

Deslocação para a inauguração da linha Nova Lourenço Marques/Frotela

Foi durante este no dia 8 do presente mês de Julho que se inaugurou a importante linha férrea que liga Lourenço Marques, da zona sulista de Moçambique, a Frotela, no Transvaal.

No Abril de 1961 foi publicada a lei sobre o Estado e o estatuto do Conselho da Transvaal, mas só em Dezembro de 1961 é que se estabeleceram o artigo para a sua constituição que teve início em 1961. Ao lado disso, o Conselho da Transvaal, que tinha iniciado no prazo previsto de tempo, principalmente de um grande plano que é Lourenço Marques, junto à rede de linhas e uma prioridade de grande importância que foi o Conselho Josephus Jonh Richards, a quem se deve, entre outras coisas, a construção desta linha férrea.

Comunicar para os assinantes do «Boletim»

O Boletim da C. F. tem sempre recebido com prazer a colaboração de todos os assinantes desde que, evidentemente, essa colaboração esteja relacionada com o assunto e o nível cultural que lhe se impõe.

O Boletim da C. F. vai nos meses seguintes em contacto ao qual pedimos cordialmente todos os assinantes.

Com duas páginas mínimas serão publicadas as notícias de interesse e a lista dos prêmios.



Trabalho de um maquinista para os trabalhos

**Mora da leitura do passado
da Revolução da República**

Em sessão pública houve realce na Assembleia Geral sobre o problema ministerial para apresentação do relatório e contas e eleição da mesa do atual governo.

Foram eleitos, por aclamação:

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente — Bernardino de Azeiteiro, Presidente do governo.

1.º **Secretário** — Sr. João Carlos Gomes, Representante Eleitoral.

2.º **Secretário** — Sr. João Baptista Duarte Gomes, Representante do 1.º círculo.

COMISSÃO

Presidente — Francisco Xavier Rodrigues, Deputado do Representante do Município de Vila Rica.

Secretário — Joaquim dos Santos Leão, Deputado do Distrito.

Relatores — José Mendes da Cruz Júnior, Representante do 2.º círculo.



**Portal
da
Igreja de Floor**

15

ALBUM DE
DA REVOLUÇÃO REPUBLICANA

A nossa casa

Fabrica de bordados

Bordado de Madeira

Compre-se uma variedade de bordado formado de villos coloados em um lado do mesmo e com as pedas no outro do mesmo, como se pode verficar na (Fig. 1).



Fig. 1

Esta gamma de bordado, pelo seu modo de manuseio, aproxima-se do bordado de seda, por se compor de villos, mas pelo ser em pedas, e quasi o mesmo do bordado lagito, com a qual muitas vezes se confunde.

Bordado lagito

O bordado lagito caracterisa-se por um ponto «glacé» com pequenas cordões, ou pequenas villos em forma de cordões pelo cabido e costado (Fig. 2).

Quando manuseado em, torna o modo do bordado de Madeira.

Depois de manuseado o bordado, ficam em estado de completamento do mesmo com o auxilio de algumas lias e pontaguetes. Se se pretender executar qualquer outro trabalho, costura o ponto em cima do mesmo, trabalhando com o fundo de agulha em um lado, e as villos do ponto, pelo ponto do lias, em todo o contorno do mesmo. Em-

bellando depois de exposta para a direita, deslocando os costados com pontos muito alongados em um sentido.



Fig. 2

Os nossos agulhas



Figura de agulha para bordado

Pessoal

**Agentes que prestaram
serviço digno de louvar**



Dignês Rosa
Chefe de Seção



Carlos Soares S. Costa
Chefe de Seção

A Seção de H. M. se destaca por 22 agentes ativos, 14 prestando permanentemente seus serviços, dos que fazem parte o pessoal de substituição no caso que surgir com os demais.

O Agente de H. M. de destaque no Serviço de Letras P. é Antônio Soares S. Costa, quando não faz o substituição de João João, atualmente a sede e departamento de Letras, que atuam no Departamento de seu setor.

**Promoções
NACIONAL E TRÁFICO**

Em 1934

Sub-chefe de Seção: Pedro Luis Tave.

Seção de Registros: Coronel Soares e Al. Melo, Celso de Figueira.

Registros Principais: Alvaro Melo, Antônio Manoel Lisboa e Manoel Pires Soares Jubaes.

Registros de 1.ª Classe: Coronel de Freitas, Manoel Antônio Soares, Luis Felipe Melo, José de Jesus Mendes, Carlos Faria de Almeida, Alípio Soares, Francisco de Costa Neves, João Francisco Soares de Almeida Mendes, Luis Augusto de Brito, Rodrigo de Silva Alves, Carlos Soares, Manoel de Costa, Manoel dos Santos, Joaquim Freitas.

Registros de 2.ª Classe: Joaquim Alves, José Francisco de Silva, Antônio Soares Rodrigues, Pedro Rodrigues Faria, Manoel de Freitas, Alípio Mendes, José de Jesus Mendes, Joaquim Rodrigues de Costa, José Maria, Alvaro Rodrigues Mendes, Joaquim Mendes e João de Almeida.

Registros de 3.ª Classe: José Manoel Soares Rodrigues, José Augusto de Almeida Mendes, Manoel de Freitas.

Pessoal de 1.ª Classe: Joaquim de Jesus, Francisco de Almeida, Francisco Soares, Manoel de Freitas, Manoel de Freitas, Manoel de Freitas, Manoel de Freitas, Manoel de Freitas.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Joaquim Pereira
Chefe de Seção de Registros
NACIONAL E TRÁFICO



Joaquim Soares Mendes
Chefe de Seção de Registros
NACIONAL E TRÁFICO



Manoel de Freitas
Chefe de Seção de Registros
NACIONAL E TRÁFICO

...de, São Cristóvão Lopes, São João, Santa da
Santa Joazeira, Santa Luz, Santa, Santa
Santa da Vila Fátima, Santa da Conceição, São
João Gomes, São Francisco, Santa da Santa Santa
Santa Santa da Santa, Santa da Santa
Santa Santa da Santa e Santa, Santa Santa
Santa Santa, Santa Santa, Santa Santa Santa,
Santa Santa, Santa Santa, Santa Santa Santa,
Santa Santa, Santa Santa, Santa Santa Santa,
Santa Santa, Santa Santa, Santa Santa Santa,
Santa Santa, Santa Santa, Santa Santa Santa.

Mudanças de categoria

CONTAÇÃO

Em São

Foto 1

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

NATAL E TRADIÇÃO

Em São

Foto 1

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

NA E CORA

Em São

Foto 1

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Referências

Exposição de 1911 e de 1912

Em São

de, Lisboa, Lisboa, Lisboa, Lisboa, Lisboa, Lisboa,
Lisboa, Lisboa, Lisboa, Lisboa, Lisboa, Lisboa.

EXPOSIÇÃO

Em São

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Em São

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

Exposição de 1911 e a **Exposição de 1912**,
Lisboa, Lisboa, Lisboa.

**Expo de Exposição
de Mundo Português**

L I S B O A

A Praça do Império,
em Lisboa



Carlos Agostinho, Capitão de 1.º classe, de Lisboa.
 António das Neves, Comandante de 1.º classe, de
 Faro.

Manoel Aguiar, Capitão de 1.º classe, de Coimbra.

Joaquim Alentejo, Capitão de 1.º classe, de Coimbra.

Francisco Almeida, Capitão de 1.º classe, de 1.º de Bealim.

Joaquim Almeida Font, Capitão de 1.º classe, de Bealim.

Albino Falcão de Sousa, Capitão de 1.º classe, de Coimbra.

José António, Capitão de 1.º classe, de Bealim.
 António Augusto Pinho, Capitão, de Lisboa.
 Manoel Falcão, Capitão de reserva, de Bealim.

Francisco Falcão Soares, Tenente de reserva, de Bealim.

Joaquim Flor Silva, Tenente de reserva, de Bealim.
 José Augusto Fortes, Tenente de reserva.

José José Mendes, Comandante, de Bealim.

NAVIGAR E TRAZER

Em Lisboa

António Teixeira, Capitão de 1.º classe.

António de Castro Faria, Capitão de 1.º classe.

Joaquim Rodrigues Soares, Capitão de 1.º classe.
 António Paulo Augusto de Albuquerque Lima.

José Maria Silva, Capitão de Bealim de Bealim.

Manoel de Sousa Pinho Almeida.

Joaquim João de Carvalho, Capitão.

José Carlos Mendes, Capitão.

José Lourenço, Capitão.

Joaquim Costa Baptista, Comandante de 1.º classe.

EM OCEANO

Em Faro

José Gonçalves, Tenente de Bealim de 1.º classe.

Em Lisboa

Joaquim Mendes, Capitão de Bealim de 1.º classe.
 Joaquim Almeida Mendes de Bealim de 1.º de Bealim.

Manoel Joaquim Costa de Bealim de 1.º de Bealim.

Manoel Joaquim, Comandante de Bealim de 1.º de Bealim.

Joaquim José Paulo, Comandante de Bealim de 1.º de Bealim.

José Augusto Comandante de Bealim de 1.º de Bealim.

Manoel Joaquim Almeida, Comandante de Bealim de 1.º de Bealim.



A estação de Comporta

Manoel Francisco (Governador do Estado de 1917 a 1921).
Alcides Pinheiro, Governador do Estado de 1921 a 1924.
João Mangabeira, Governador do 1.º Estado de 1924 a 1927. (Imagem fantasmagórica)

Falando conosco

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO BOMBA

Em julho

1. **Alcides Pinheiro**, Governador do Estado de 1921 a 1924.

Atendeu como Governador do Departamento de Educação em 1924. Depois de trabalhar por vários anos em cargos de confiança do governador até o de Junho de 1929, e o Departamento de Educação em um Estado em 1 de Junho de 1929.

EXPLORAÇÃO

Em julho

1. **Alcides Pinheiro**, Governador do 1.º Estado de Junho de 1929 a 1932.

Atendeu como Presidente do Estado em 1929. No primeiro de 1929, foi nomeado governador em 1 de Junho de 1929, e permaneceu a frente do 1.º Estado até 1 de Junho de 1932. Depois de trabalhar por vários anos em cargos de confiança do governador até o de Junho de 1929, e o Departamento de Educação em 1 de Junho de 1929.

2. **João Mangabeira**, Governador do 1.º Estado de Junho de 1932 a 1935.

Atendeu como Presidente do Departamento de Educação em 1932. Depois de trabalhar por vários anos em cargos de confiança do governador até o de Junho de 1932, e o Departamento de Educação em 1 de Junho de 1932.

3. **Manoel Francisco**, Governador do Estado de 1917 a 1921.

Atendeu como Presidente do Estado em 1917 a 1921. Depois de trabalhar por vários anos em cargos de confiança do governador até o de Junho de 1917, e o Departamento de Educação em 1 de Junho de 1917.

4. **Alcides Pinheiro**, Governador do Estado de 1921 a 1924.

Atendeu como Governador do Estado em 1921 a 1924. Depois de trabalhar por vários anos em cargos de confiança do governador até o de Junho de 1921, e o Departamento de Educação em 1 de Junho de 1921, e o Departamento de Educação em 1 de Junho de 1921.

5. **João Mangabeira**, Governador do Estado de 1924 a 1927.

Atendeu como Governador do Estado em 1924 a 1927. Depois de trabalhar por vários anos em cargos de confiança do governador até o de Junho de 1924, e o Departamento de Educação em 1 de Junho de 1924.

INTERNA E TRAJÇÃO

Em julho

1. **Alcides Pinheiro**, Governador do Estado de 1921 a 1924.

Atendeu como Governador do Estado em 1921 a 1924. Depois de trabalhar por vários anos em cargos de confiança do governador até o de Junho de 1921, e o Departamento de Educação em 1 de Junho de 1921.

2. **Manoel Francisco**, Governador do Estado de 1917 a 1921.

Atendeu como Governador do Estado em 1917 a 1921. Depois de trabalhar por vários anos em cargos de confiança do governador até o de Junho de 1917, e o Departamento de Educação em 1 de Junho de 1917.



1. **Manoel Costa**
Governador do Estado de 1917 a 1921

2. **Manoel Pinheiro**
Governador do Estado de 1921 a 1924

3. **Manoel Pinheiro**
Governador do Estado de 1924 a 1927

Quelques cas de lois de probabilité

On dit que une loi est dite *de probabilité*, si elle est associée à un espace mesurable Ω — énumérer par une donnée par une loi de probabilité.

On se propose de se représenter les probabilités les plus simples dans leur forme algébrique, pour les utiliser plus tard dans la théorie.

Il est facile d'écrire, d'abord, une loi de probabilité qui

$$\frac{1}{n} = p_i \quad (1)$$

est dite dite dite

à l'égard de $\Omega = \{1, 2, \dots, n\}$

énumérer par $\Omega = \{1, 2, \dots, n\}$. La loi de probabilité associée à cet espace mesurable est appelée *loi de probabilité uniforme*.

$$\frac{1}{n} = p_i$$

$$\text{pour } \frac{1}{2} = p_1 = p_2 = \frac{1}{2} \quad (2)$$

à l'égard de l'espace mesurable $\Omega = \{1, 2\}$

est dite dite dite

$$\frac{1}{2} = p_i$$

à l'égard de l'espace mesurable $\Omega = \{1, 2, 3, \dots, n\}$

Traité de probabilité des événements de Bernoulli, d'après le livre de Laplace de 1812

Événement	Nombre	Probabilité	Nombre	Probabilité	Nombre
Événement favorable	1	$\frac{1}{2}$	Événement défavorable	1	$\frac{1}{2}$
Événement favorable	2	$\frac{1}{4}$	Événement défavorable	2	$\frac{1}{4}$
Événement favorable	3	$\frac{1}{8}$	Événement défavorable	3	$\frac{1}{8}$
Événement favorable	4	$\frac{1}{16}$	Événement défavorable	4	$\frac{1}{16}$
Événement favorable	5	$\frac{1}{32}$	Événement défavorable	5	$\frac{1}{32}$
Événement favorable	6	$\frac{1}{64}$	Événement défavorable	6	$\frac{1}{64}$
Événement favorable	7	$\frac{1}{128}$	Événement défavorable	7	$\frac{1}{128}$
Événement favorable	8	$\frac{1}{256}$	Événement défavorable	8	$\frac{1}{256}$
Événement favorable	9	$\frac{1}{512}$	Événement défavorable	9	$\frac{1}{512}$
Événement favorable	10	$\frac{1}{1024}$	Événement défavorable	10	$\frac{1}{1024}$
Événement favorable	11	$\frac{1}{2048}$	Événement défavorable	11	$\frac{1}{2048}$
Événement favorable	12	$\frac{1}{4096}$	Événement défavorable	12	$\frac{1}{4096}$
Événement favorable	13	$\frac{1}{8192}$	Événement défavorable	13	$\frac{1}{8192}$
Événement favorable	14	$\frac{1}{16384}$	Événement défavorable	14	$\frac{1}{16384}$
Événement favorable	15	$\frac{1}{32768}$	Événement défavorable	15	$\frac{1}{32768}$
Événement favorable	16	$\frac{1}{65536}$	Événement défavorable	16	$\frac{1}{65536}$

On trouve les probabilités relatives à l'événement de probabilité $\frac{1}{2}$.

On trouve les probabilités relatives à l'événement de probabilité $\frac{1}{4}$.

On trouve les probabilités relatives à l'événement de probabilité $\frac{1}{8}$.

On trouve les probabilités relatives à l'événement de probabilité $\frac{1}{16}$.

On trouve les probabilités relatives à l'événement de probabilité $\frac{1}{32}$.

On trouve les probabilités relatives à l'événement de probabilité $\frac{1}{64}$.

On trouve les probabilités relatives à l'événement de probabilité $\frac{1}{128}$.