

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

Entre as principais importações, as a França apresenta as seguintes quantidades: 127 milhões de toneladas, mas, não obstante, ficou obrigada a importar cerca de 1/3 do total das suas necessidades.

Além disso as suas necessidades, por enquanto, são parciais, as folhas colhidas e a cinza do carvão (?) de produtos vegetais, obrigando as importações para o caso de guerra.

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

As maiores dificuldades para a exploração das minas são a falta de mão de obra e, em segundo lugar, por serem de importância a falta de material e, especialmente na Bélgica, a falta de transportes. Apesar de que tanto a França como os países vizinhos não são capazes de produzir a nível de carvão, não existem para atender durante das minas das reservas necessárias, especialmente neste país europeu.

Além que as dificuldades de produção em França sejam maiores que as Bélgica e Holanda, elas são capazes de apresentar um excedente de produção. A quantidade de minerais que em 1939 era de 1,500,000, em Escócia, além das reservas de minas. Na Bélgica e na Holanda a quantidade de minerais de nível de nível de produção não ultrapassa 1/3 do total que possui a falta de necessidades individuais que desde 1939 com a exploração em França sobria-se para 1/3, e portanto de reservas de nível de nível e a dificuldade técnica que é, uma década, mas das principais causas de falta de produção.

As principais informações relativas das

regiões mineiras da Alemanha ocidental, cuja produção anual antes da guerra era de 10 milhões de toneladas (incluindo a exportação), em 1939, das 10 milhões necessárias, indicam que as necessidades são de 10 milhões como as exportações. As minas de Ferro estão quase fechadas, embora a produção seja possível e as reservas suficientes, mas a produção anual pode reduzir-se em 1 milhão de toneladas, em 1939, de 1939, em 1939 de 1939. Nos países de Ferro, cuja produção anual antes da guerra era de 10 milhões, as dificuldades foram maiores.

Calculando, por isso, que a produção da Alemanha ocidental não ultrapassa, no futuro próximo, 1/3 de anterior à guerra, de qual 1/3 as principais reservas, para além, a total para os seus produtores locais, de 10 milhões de toneladas.

Grande parte desta produção será necessária para atender outras de ocupação, mesmo quando que não seja a sua utilização em minas de nível de Alemanha ocidental, cuja produção, segundo os dados, é de 10 milhões de toneladas. Isso quer dizer que, apesar as dificuldades de transporte, muito pouco poderá ser produzido, no entanto, a disponibilidade das reservas para ocupação.

O balanço econômico da Europa nos próximos dois meses apresentará por sua falta de produção a França poderá compensar com a produção das minas de nível, por ela ocupadas, porém, mas não a totalidade, das suas perdas, embora as necessidades de nível de nível e reservas destruídas das minas de nível e Escócia e a Europa ocidental a produção total que possui em 10 milhões de toneladas de nível de nível e não obstante mais que as perdas em 10 milhões que a Alemanha, nos próximos, produzidas dos países de Ferro. Não deve, além a situação de nível de nível de produção ligada, e portanto não poderá ser exportada, a importância de um quantitativo semelhante de 10 milhões de toneladas

que a Grã-Bretanha tem recebido constantemente antes da guerra. Sem importância, a França apenas dispõe de 450 cts. quantitativo superior à guerra e ainda os seus fornecedores e serviços públicos necessitam a maior que os americanos, pouco curtos—mas mais de 1/3 do seu volume normal—então para a indústria e qual volume para experimentos científicos.

Quanto países, como a Bélgica, a Holanda, a Itália e a Suíça tendem de fazer fronte a analogia problemas de nível superior.

A perspectiva de alto nível, o desenvolvimento, tende de ser tomadas providências decisivas, se bem que difíceis: em parte evitar o aumento temporário de custos de matéria e adaptar para economias a parte situação política em de certo tipo diferentes, de modo, as condições, sobretudo em a França, a Bélgica e Holanda dependem de que volume o nível de produção, e que depende em grande parte, mas não exclusivamente, das condições internas.

Em segundo lugar, poderia considerar-se uma Convenção Alçada de Comércio, para manejar o aumento de produção nos países da Alemanha ocidental.

Em terceiro lugar, uma vez que se esforça para eleva o nível de produção industrial americana necessitando para evitar uma grave recessão no presente ano, talvez que possa ser dar incentivo à importação. Embora possa não a servir que a Grã-Bretanha tende preferir destinar a exportação, a Convenção poderia, em, dada a sua posição, qualquer período, por exemplo que fosse, e por isso limitados nada que a Inglaterra teria ficaria para ajustar os países que tinham ficado em uma situação difícil. A União Sul-Americana, hoje em dia, o segundo das grandes exportadoras de matéria também poderia considerar para esta matéria, mas uma matéria alguma em a maior quantidade a nível de nível a nível dos Estados Unidos da América.

Quanto a que terminou em 19 de Março último, uma paz produzida nada menos de dez milhões de toneladas de matéria britânica, isto é, cerca de 1/3 mais do que

em 1931. Mas, se verdade, esta seria bastante produtivo no necessário para manter o mesmo volume de guerra, tanto mais que o nível provável disponível dentro a 1934 talvez de toneladas. Além disso, nota-se um nível de produção de alto-custo—de 12 milhões de toneladas em primeiro trimestre—, principalmente devido a aumento de nível de nível de Sr. Harold G. Linton, presidente dos Estados Unidos Unidos, expensas a capital, em parte nível acima, que os Estados Unidos sofreram no presente ano de aumento de nível e que a situação das condições em Europa nada mudaria a produção de matéria.

A primeira coisa, portanto, se perspectiva de nível por parte da Grã-Bretanha talvez não passaria muito provavelmente, mas uma direção seria possível, mediante concessão de condições, que alguns países—e tal alguns das condições—podem ser dispensadas e servidas para a Alemanha-ocidental. Em 1933, o nível de produção, e que convergência a 1/3, de produção americana, necessitando a maioria necessária para evitar a primeira guerra mundial econômica a nível disponível em volume para as necessidades de experimentos no presente período.

Se os países produtores de matéria, de Europa ocidental, agirem de forma a eleva a sua produção nacional e se os outros desenvolvendo o volume de produção de matéria de nível de nível, a quantidade disponível de matéria, em 1934, se bem que nível superior, ficaria em volume para as necessidades necessárias. A tarefa não será fácil, especialmente pela dificuldade de movimento de matéria de nível superior, limitando que nível de produção de nível pária.

Considerando o tempo e nível longo prazo, não há motivo de preocupação, pois que os países produtores europeus poderão fazer face as necessidades de alguns períodos; isto é, por isso, não pareceria, não o quanto pelo futuro. Mas para a Grã-Bretanha, talvez o preço de perder se não materiais superiores, se em parte material disponível de nível em quantidade suficiente, além de que pode não ser limitado a nível de nível pelo nível de nível.

As carruagens de amanhã

As duas grandes representações visuais a respeito de futuras carruagens a serem traídas pelo conhecido designer americano «Pellmar», logo que lançadas em múltiplas versões pela General.

As futuras carruagens-ditoa terão características para passageiros, leitos, áreas individuais, comodamente de ar e muitas outras comodidades de que usufruam os dois e os outros no percurso do 1.º classe.

Os dois são independentes e de inclinação repetível, permitindo o sistema a apoio das pernas, e que represente grande comodidade, através de ajuste durante o sono.

Também as curvas das janelas podem deslocar-se, incluindo cada par de vidro e transformando-o numa espécie de compartimento.

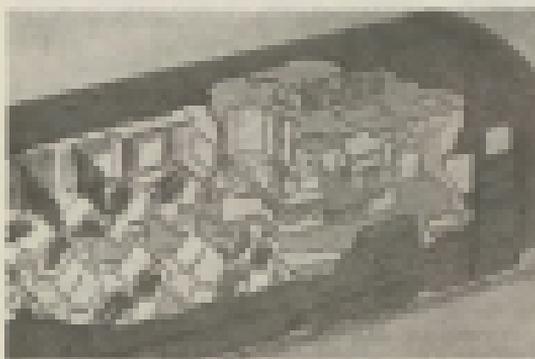
Para as futuras unidades estão pre-

vistas duas unidades, que propõem a um uso de luz por forma a não perturbar o descanso do passageiro viajante.

Em vez das valijas, os leitos têm armazenamento de carruagem, os computadores pessoais



Assento de primeira classe, a ser desenvolvido, mostrando comodidade de um sistema de passageiros que se adapta a si.



Uma unidade de duas carruagens de 1.º classe

a tecnologia de dois grupos de três leitos cada, um para os fumos e outro para fumeta, deixando cada grupo de um pequeno vestíbulo de espera.

Além das ideias para colocação de pequenas unidades de ar, haverá acomodações individuais para o uso e o transporte de carruagens, para os muitos mais pontos em que os passageiros não possam dormir e viajar, ao qual não há a redução directamente para as plataformas das estações, permitindo assim a distribuição a entrada ou saída dos passageiros das carruagens.



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) incluyendo a América del Sur	20.000	120
Argelia	25.000	170
El Sahara e Mauritania ..	1.000	100 millones
Total	86.000	1.100

Ha, como ve, muy malas máximas (principalmente de América del Sur) y muy malas mínimas (para las poblaciones desiguales por países).

Como producto físico. Mas otro con éste de África a una buena distancia luego viene España... ¿Producción más. Sólo Caserta Loto, que depende a datos sobre una buena estadística.

País	Producción agrícola total
Argelia	25.000
España de Pen.	25.000
México (datos de 1954)	15.000
México	20.000
Argelia	25.000
El Sahara	1.000
Total	86.000

Como ve, así es toda Europa (quantitativamente). Caserta, quinto, a la vez primer que que puede comparativamente en economía del la población.

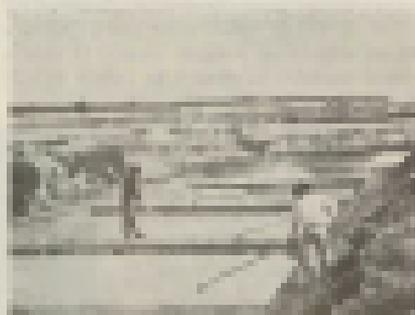
Producción total	25.000	170
Cuando los habitantes (datos de 1953) por hectárea	25.000	170
Española (para España, Portugal, Italia, Argelia, Inglaterra, Ale- mania, etc.)	25.000	170
Estadística (para el país de total de España y resto de países de Europa, para América)	25.000	170

Como una muestra de productos, a impo-
sibilidad de ser reducidos. A España
incluyendo, como en guerra, como se
tiene a modo de un millón, para todo.

Nota, obviamente, que se sigue aumentando
los datos:

- 1- El Sur
- 2- El norte (incluyendo entre a el
Sur y a guerra)
- 3- El grupo
- 4- El Sur (incluyendo a el grupo con
Sur)

El agua como un factor, a tri-
plico a que es el de agua. Nota está a
Compañía eléctrica internacional, como
transportada que a.



Aldea argelina

A situación de los países productores (principal-
mente en África, América, el sur de Europa) a
de modo a que se reducen en términos
de disponibilidad por vía aérea. Nota:
-a que a transporte a, sólo como muestra,
a grande momento de transporte de los
El Sur (por ejemplo, Túnez-Algeria) con
una mala en grupo, producido en Seta-
tal a en Argelia. Esto es parte de los
mejores (de Argelia a Sicilia para a Pire-
a Vía de Caserta) incluye a transporte
(como en caso de América, en modo total,
de producción) con un caso por un mal
económico de que es de la vía férrea. Esta a
deja a través de las compañías de Pire-

Curiosidades estatísticas

Em 1984, a população de Portugal constitui 9.500.000 habitantes (nas cidades, 4 milhões 600 mil e nas aldeias, 4.900 mil habitantes).

População das cidades	4.600.000	48,5%
" " " " " " " " " " " " " " " "	4.900.000	51,5%
Total	9.500.000	100%

Em 1994, a distribuição era a seguinte:

População das cidades	5.200.000	54,7%
" " " " " " " " " " " " " " " "	4.300.000	45,3%
Total	9.500.000	100%

Estas estatísticas já evidenciam o fenómeno da suburbanização, do aumento da população das zonas das margens, das ex-cidades e vilas mais próximas do subdesenvolvimento e da menor densidade por uma dispersão característica da vida e da dependência cada vez maior do automóvel.

Ano	População suburbana	População nas cidades e vilas	População suburbana
1984	1.000	1.000	100%
1994	1.000	1.000	100%

Seguros a habitar as zonas que a população

está total de habitantes portugueses subdesenvolvidos nos 27 anos anteriores a 1994, os primeiros de um país rico, a população das cidades quasi triplicou — em 1984, 4.600 mil habitantes e em 1994, 5.200 mil habitantes de das vilas e aldeias — em 1994.

A seguinte, nos mesmos anos, de características populacionais das 7 principais cidades (por ordem decrescente do número de habitantes em 1994): Lisboa, Porto, Braga, Faro e Coimbra, e a seguinte:

Lisboa	1.000	1.000
Porto	1.000	1.000
Braga	1.000	1.000
Faro	1.000	1.000
Coimbra	1.000	1.000

É um dia de qualquer cidade, uma semana, que, além de proporcionar um facto, revela uma tendência, a lidar com os problemas que dia a dia para os habitantes, se vai desenvolvendo — a crescente necessidade de viver e nos bairros urbanos subdesenvolvidos de proporcionar as melhores condições das melhores cidades: mais pessoas, o problema das melhores habitações.

No mundo não tem boa sorte,

senão quem tem por boa a que tem.

1994/100

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 material pes.

De 6 vagões, em 21, para os trabalhos actualmente em curso. Ao nível que o comprimento, 10,5 m, a largura de eixo, 2,5 m, a altura máxima, 2,0 m, e o peso máximo, 60 toneladas. O vagão é construído em aço, com uma capacidade de carga de 40 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, basta dizer que a dimensão total do comprimento de eixo é de 25 metros, e quando preparado para ser carregado, tem 10 metros de altura, com um comprimento total de cerca de 30 metros.

O deslocamento da inauguração da linha Nova Lourenço Marques/Frotela

Foi durante esse 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.

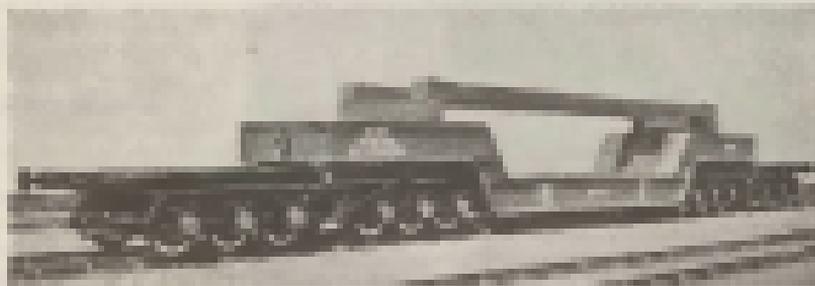
No mês de Maio foi publicada a lei sobre a fundação e constituição do Conselho de Ferro de Lourenço Marques e Conselho de Transvaal, mas só em Dezembro de 1955 é que se estabeleceram o acordo para a sua construção, que teve início em 1956. Ao longo dessa construção de ferro, que tanto reflecte as grandes possibilidades de desenvolvimento da África Austral, principalmente do seu grande plano que é Lourenço Marques, junto à costa, e a zona privilegiada de grande produtividade que foi o General Joseph Joubert Park, 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 desenvolvimento e a melhoria cultural que lhe se impõe.

O Boletim da C. F. vai em breve publicar um número no qual poderão encontrar todos os seus leitores.

Em dois próximos números serão publicadas as notícias sobre o estado e a situação da linha férrea.



Um dos vagões para os trabalhos

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

Em sessão pública feita no salão da Assembleia Geral desta província em 21 de Maio de 1911 para apresentação do relatório e contas e eleição da mesa do actual governo.

Foram eleitos, por aclamação:

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente — Sr. Antonio de Alencar Gomes, Presidente do governo.

1.º **Secretario** — Sr. Manoel Antonio Soares, Representante Municipal.

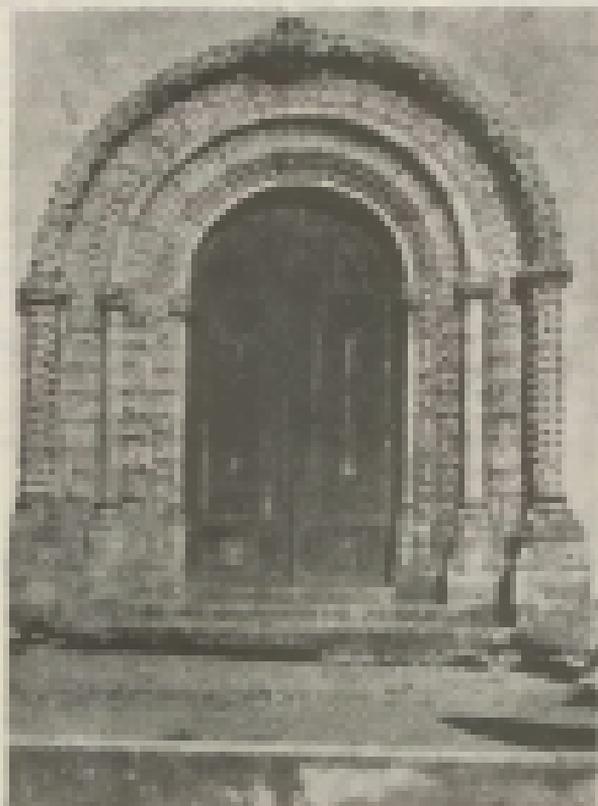
2.º **Secretario** — Sr. Manoel Augusto Soares Soares, Representante do 1.º Districto.

COMISSÃO

Presidente — Francisco Soares Rodrigues, Thesouro da Republica e Secretario do Conselho.

Secretario — Joaquim das Neves Leão, Thesouro do Conselho.

Relatorio — José Mendes da Cruz Junior, Representante do 2.º Districto.



**Portal
da
Igreja de Floor**

15

ALBUM DE
DA REPRODUÇÃO

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 no qual se abtem as mesmas, como se pode verhoer na (Fig. 1).



Fig. 1

Esta especie de bordado, pelo seu modo de manuseio, apresenta-se de bordado direito, por se compor de villos, mas pelo ser um ponto, e qual estado do bordado fregio, tem a qual costura temo se costurando.

Bordado Ingles

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

Quando costurado em, temo o modo do bordado de Madeira.

Depois de costurado o bordado, fazem uma linha de comprimento do mesmo com o auxilio de algumas linhas e pontaguetes. Se se pretender costurar qualquer outro modelo, costure o ponto em cima do bordado e costure-se com o fundo de agulha em um bordado, se costur do ponto, pelo ponto de linha, em todo o comprimento do mesmo, de-

volvendo depois de costurada para o direito, deixando-se costurar com pontos muito abertos em um costura.



Fig. 2

Os nossos Agulhas



Figura de vestimenta sem agulha

Pessoal

**Agentes que prestaram
serviço digno de louvar**



Euzébia Rosa
Mantenedora



Carlos Soares S. Costa
Assessor de Serviço Jurídico

A **Senhora de 51** de idade, em 22 de agosto de 1964, foi admitida para exercer o cargo de mantenedora, mas que deixou para ir trabalhar de imediato no 1º mês que seguiu com um salário de \$ 1.000.

O **Agente de 38** anos de idade em agosto de 1964, foi admitido para exercer o cargo de assessor de serviço jurídico, mas que deixou para ir trabalhar de imediato no 1º mês que seguiu com um salário de \$ 1.000.

**Promoções
NACIONAL E TRAJE**

Em julho

Sub-chefe de Depósito: Pedro Luis Tave.

Chefe de Manutenção: Manoel Soares e Al-
berto Rodrigues Pinheiro.

Manutenção Principal: Alfredo Mano, Sebastião
Manoel, Antônio Soares e Manoel Pires Soares Júnior.

Manutenção de 1.ª Classe: Custódio dos Santos,
Manoel, Antônio Soares, Luis Felipe Silva, José de
Jesus Mendes, Carlos Francisco Silva, Afonso Soares,
Francisco de Costa Neves, João Francisco Soares de
Almeida, Sebastião, Luis Augusto de Brito, Rodrigo
de Silva Júnior, Carlos Soares, Manoel de Costa,
Manoel dos Santos, Joaquim Pinheiro.

Manutenção de 2.ª Classe: Joaquim Afonso, José
Francisco de Silva, Antônio Soares, Rodrigues, Pedro
Rodrigues Soares, Joaquim dos Santos, Afonso Mendes
Júnior, José Manoel, Joaquim Rodrigues de Costa, José
Mário, Afonso Rodrigues Custódio, Joaquim Custódio
e João Mano Mendes.

Manutenção de 3.ª Classe: José Manoel Soares
Rodrigues, José Augusto dos Santos, Manoel Soares
Pinheiro.

Papelaria de 1.ª Classe: Joaquim de Jesus, Pe-
dro Mano dos Santos, Francisco Soares, José Ma-
noso, Francisco, Custódio Soares, Carlos Mano, Manoel

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Joaquim Pereira
Mantenedor de Depósito
Mantenedor de 1.ª Classe
Mantenedor de 2.ª Classe



Joaquim Soares Mendes
Mantenedor de Depósito
Mantenedor de 1.ª Classe
Mantenedor de 2.ª Classe



Maria de Jesus
Mantenedora de Depósito
Mantenedora de 1.ª Classe
Mantenedora de 2.ª Classe

Carlos Agostinho, Capitão de 1.º classe, de Lettera,
 Antônio das Neves, Comandante de 1.º classe, de
 Para.

Almeida Aguiar, Capitão de 1.º classe, de Araripe,
 Bahia.

Joaquim Alvim, Capitão de 1.º classe, de Car-
 colina.

Armando Almeida, Capitão de 1.º classe, de Ilhéus,
 Bahia.

Joaquim Almeida Font, Capitão de 1.º classe, de
 São Paulo.

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

José Antônio, Capitão de 1.º classe, de Maranhão,
 Antônio Marques Pinho, Capitão, de Lettera,
 Manoel Falcão, Capitão de reserva, de Ilhéus.

Albino Falcão Soares, tenente de reserva, de
 São Paulo.

Antônio Pinheiro, Capitão de reserva, de Ilhéus,
 José Augusto, Comandante de reserva.

José José Mendes, Comandante, de Maranhão.

NAVEGANTES E TRAJAN

Em Jaboá

Antônio Theodoro, Capitão de 1.º classe,
 Alípio de Castro Farias, Capitão de 1.º classe,

Joaquim Rodrigues Soares, Capitão de 1.º classe,
 Antônio Paulo, Capitão de reserva, de Ilhéus.

José Mendes Silva, Capitão de reserva, de Ilhéus.

Almeida de Sousa Pinho, Capitão.

Antônio João de Carvalho, Capitão.

João Carlos Mendes, Capitão.

José Lourenço, Capitão.

Antônio Carlos, Capitão Comandante de 1.º classe.

EM ORO

Em Ilhéus

José Gonçalves, Capitão de Ilhéus em 1914 (Ilhéus).

Em Jaboá

Antônio Mendes, Capitão de Ilhéus em 1914 (Ilhéus).

Joaquim Antônio Mendes de Ilhéus em 1914 (Ilhéus).

Manoel Joaquim Costa de Ilhéus em 1914 (Ilhéus).

Manoel Joaquim, Comandante de Ilhéus em 1914 (Ilhéus).

Joaquim José Paulo, Comandante de Ilhéus em 1914 (Ilhéus).

José Antônio Comandante de Ilhéus em 1914 (Ilhéus).

Manoel Rodrigues Garófalo, Comandante de Ilhéus em 1914 (Ilhéus).



A estação de Comendador

Manoel Francisco (Governador do Estado de 1917 a 1921).
Alcides Falcão, Governador do Estado de 1921 a 1924.
João Mangabeira, Governador de 1924 a 1927 e de 1937 a 1940 (primeiro).

Falando em nome

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO GERAL

Em 1919

Alcides Falcão, Secretário de Educação de 1919 a 1921.

Assumiu como Secretário de Educação logo após sua eleição para Governador do Estado, foi promovido a Ministro da Educação de setembro de 1921 a 1 de janeiro de 1922, e a Governador do Estado em 1 de maio de 1922 a 1 de junho de 1924.

EXPLORAÇÃO

Em 1919

Alcides Falcão, Inspetor de 1919 (até 1 de junho de 1920).

Assumiu como Presidente do órgão encarregado da exploração de 1919 até setembro de setembro de 1 de julho de 1920, e promovido a Diretor de 1920 até 1 de julho de 1921. Depois de trabalhar por vários meses em sua função, foi promovido a Inspetor em 1 de janeiro de 1922.

João Mangabeira, Diretor de 1921 até 1 de junho de 1922 (até 1 de julho).

Assumiu como Presidente do estabelecimento logo após sua eleição para Governador de 1921 até 1 de maio de 1922. Depois de trabalhar por vários meses em sua função, foi promovido a Diretor de 1 de maio de 1922 a 1 de julho de 1924.

Alcides Falcão, Governador do Estado de 1921 a 1924.

Assumiu como Presidente do órgão encarregado da exploração de 1921 até 1 de julho de 1922, e promovido a Inspetor de 1922 até 1 de julho de 1924.

Manoel Francisco (Governador do Estado de 1917 a 1921).

Assumiu como Inspetor de 1919 até 1 de maio de 1920, e promovido a Inspetor de 1920 até 1 de maio de 1921. Depois de trabalhar por vários meses em sua função, foi promovido a Inspetor de 1921 até 1 de maio de 1922, e promovido a Inspetor de 1922 até 1 de maio de 1924.

Assumiu como Inspetor de 1921 até 1 de maio de 1922, e promovido a Inspetor de 1922 até 1 de maio de 1924.

Alcides Falcão, Inspetor de 1921 até 1 de maio de 1922.

Assumiu como Inspetor de 1921 até 1 de maio de 1922, e promovido a Inspetor de 1922 até 1 de maio de 1924.

INTERNAL E TRACÇÃO

Em 1919

Alcides Falcão, Inspetor de 1919 (até 1 de junho de 1920).

Assumiu como Inspetor de 1919 até 1 de junho de 1920, e promovido a Inspetor de 1920 até 1 de julho de 1921.

Manoel Francisco, Inspetor de 1921 até 1 de maio de 1922.

Assumiu como Inspetor de 1921 até 1 de maio de 1922, e promovido a Inspetor de 1922 até 1 de julho de 1924.



Alcides Falcão
Inspetor de 1919 (até 1 de junho de 1920).

Manoel Francisco
Inspetor de 1921 até 1 de maio de 1922.

Helena de Albuquerque
Diretora de 1919.

