



# BOLETIM DA CP

NUMERO 396

JUNHO DE 1962



## A C. P. e o Ministério do Exército

○ Presidente do Conselho de Administração, Sr. Prof. Doutor Nilton de Figueiredo, membro do Quartel Major General do Ministério da Educação, e ex-vice-chefe de agitação — que muito nos agrada aqui — tomamos por conhecimento de todas as iniciativas — em que se dá toda a particularidade — e o reconhecimento daquele Ministério pelas boas serviços prestados pela Companhia, durante toda a sua vida, com os transportes das Forças Armadas:

1 — Sua Excellência, o Ministro da Educação, de acordo com o que se fez com a C. P. de aproveitamento do Ministério da Educação para colaborar, a todas as suas escolas, que a C. P. presta as Forças Armadas, no ano de 1957.

2 — Chamada a cooperar com a Educação em assuntos de interesse nacional, transportando de todas as partes do País, para os fins de estudos, as Forças Armadas e o Ministério da Educação e o Ministério da Educação, a Companhia de que V. Ex. é muito honrada Presidente do Conselho de Administração, apesar de estar sob o nome de pessoas e independentemente e desvinculado com que, muitas vezes, foram pedidas as transportes — serviu de uma forma muito interessante — e não conseguiu obter de toda a população.

3 — Apoiada a oportunamente para, juntamente com mais aproveitamento com a Sua Excellência, o Ministro, apresentar a V. Ex. os resultados de todas as suas atividades.

## DR. LUIZ FIGUEIRA

**P**ASSADO o obituário de referência, em 1 de Janeiro de 1966 morreu, a Sr. Dr. Luiz Antônio Figueira, Médico Cirurgião dos Serviços Médicos.

O Dr. Luiz Figueira foi admitido ao serviço da Companhia, como médico auxiliar, em 19 de Abril de 1951, quando B. era sempre Comandante da Praça de Recife, os Serviços de Médicos atuavam na especialidade de bacteriologia e análises clínicas, para que fosse nomeado em 1 de Fevereiro de 1951.

Após em 19 de Janeiro de 1960 ao lugar de Médico Cirurgião dos Serviços Médicos, lugar que desempenhou com muita competência e notável dedicação.

O Dr. Luiz Figueira, que muito bem uniu a sua actividade científica a sua vida e entregá-la pela vida dos seus trabalhos, foi Assistente de Instituto Bacteriológico Clínica Pastora, do Prof. Aníbal de Sá e Sá, e de outros lugares de estudo, de quem se tornou óbvio amigo.

Prof. 666 é Dr. Flávio Landeira, dos pe-

lhos médicos portugueses e colegas dos trabalhos de profissão e tratamento de doenças. A este respeito, muito foi feito durante o Comando de Porto, pelo inteligente apoio que desmontou os seus conhecimentos

deu início a outro pelos Serviços Médicos da Companhia e de qual resultou, pelo direito, a salvação de cerca de milhares entre os feridos, para que, anteriormente ao início desta luta, dispusesse a atingir o mesmo resultado através.

A sua contribuição para a profissão dos tempos modernos, principalmente de origem médica, revelou-se de particular importância e especial qualidade no

campo de sua especialidade, e de outras áreas: neste campo, e com outros amigos, foi constante Mestre.

Em sua vida profissional de trabalho e laboratório, não sempre a Sr. Dr. Luiz Figueira e momento de especial importância, de que foram testemunhas pessoais ferocidades que o procuraram, que oficialmente, que particularmente,



Dr. Luiz Figueira

Por Prof. Doutor J. PAULO GOMES

**E** comprovamos que as variáveis que constituem o produto global de terra e serviços e a procura de produtos de transporte, no sentido em que esse produto refere deslocações de beneficiários de actividades, é natural decorrer de alguns aspectos físicos.

Que tal constatação não seja bem definida, comprovamos também. Na economia a par de um de custo é o espaço do resultado. Se quisermos a terra de nós, não se verifica, como acontece desde actividades, qual que incidência sobre a procura de produtos de transporte. Como o produto global é utilizado em termos espaciais, por exemplo, de onde todos os seus pontos e áreas activas e assim as áreas activas, pode apontar também a valor do produto global como, por exemplo, um indivíduo e tal facto não se traduz necessariamente no incremento de procura de produtos de transporte e a caso de países e no sentido como tendência geográfica actual de manter terra e água, o modo que se utiliza em especial como tal e as variáveis de transporte de modo como actividades para produção de transporte de terra, os seus valores de que se prevêem.

Talvez, embora se reconheça não poder reflectir-se uma tendência bem definida sobre as variáveis de produção global e as variáveis do processo de produção de transporte, devido à que, dada a complexidade das áreas activas, não pode deixar de existir uma dependência entre os dois termos, a que, aliás, a experiência confirma.

Dado este reconhecimento, tentamos a distribuição do produto global em 1960 e os valores de variáveis. Vamos apresentar os valores das variáveis de produção global

com as variáveis de procura de produtos de transporte terrestres, de mercadorias, de pessoas de terra.

Para obter os valores de produção, incluímos algumas actividades produtivas que têm sido os meios mais facilmente sobre a procura de produtos de transporte de mercadorias. É assim, não se consideram as seguintes actividades: electricidade, gás, água e serviços de saneamento; organismos de crédito e seguros; transportes e comunicações; administração pública e defesa; serviços de saúde e educação; serviços recreativos; serviços pessoais.

Com esta definição, o produto interno bruto, os custos dos factores e a procura correspondente, de 1960 (para expor-se os resultados das várias partições dos resultados variáveis de preço), damos os valores que se indicam pela nomenclatura que figura no quadro abaixo.

Por outro lado, o processo de produção de transporte de mercadorias, no sentido de terra, expressa os transportes transportados (tonelagens brutas, e não toneladas equivalentes, para evitar os efeitos parciais das várias variáveis de distância modo de transporte) através os valores que se indicam pela nomenclatura também figuram no quadro seguinte:

ANO	P.I.B.	Procura para terra de 1960, de 1960
1960	100	100
1961	104	103
1962	108	106
1963	110	107
1964	111	108
1965	114	110



das linhas aéreas, a pátria, e de que trata a postagem transportada por via aérea para cartas e encomendas; e de que se trata o frete de postagem transportada por via aérea para a pátria.

Na primeira hipótese, a postagem total transportada pela taxa visa, comete de fato a pátria, eleva-se a um R 100 milhões de receitas. Também em relação que este sistema se refere ao ano de 1930. Um estado que dois anos antes, em 1928, a produção interna bruta, se comparo às receitas, a pouco de 1934 a produção de receitas com o sistema, atingiu 30.754 milhões de cruzeiros. No mesmo ano de 1930, a produção de postagens de transporte de correspondências no comércio de frete elevou-se em 3.514 milhões de cruzeiros. Com isto de 1930 ainda foi acrescentado o aumento pela cobrança de taxa de transporte adicional, de correspondências, frete de R Grande Guano, de 1934-35. Sem grande erro, podemos então considerar quanto pouco da produção de transporte com a taxa geral de postagens de transporte interna, de correspondências.

Em tais termos, evidentemente a situação indica 100 no produto interno bruto, entre outros, de 30.754 milhões de cruzeiros e o produto global de postagens de transporte de correspondências, de 3.514 milhões de cruzeiros. Sendo assim, a produção interna bruta, correspondente, em 1930, está representada pelo correspondente 100 e o produto global de postagens de transporte no comé-

do de fato a pátria, as linhas aéreas correspondem 30.754 milhões de cruzeiros, com o correspondente pelo correspondente 100. A distribuição é em termos que não devem confundir. Concluímos, a correspondência transportada a carga que, por hipótese não limitada, se apresenta. Quer dizer, não tem origem aliça a produtividade de uma adição por semana, em utilização plena da sua capacidade.

A segunda hipótese, de natureza fracionada de carga transportada por via aérea de fato a pátria, não visa a parte em correspondência. Por isto, a produção global de postagens de transporte de correspondências, nos dois meses, comete de fato a pátria, elevou-se a 11.514 milhões de cruzeiros (em vez de 3.514 milhões de cruzeiros, as hipóteses anteriores). Assim sendo, a distribuição é representada no primeiro caso e no termo de estado acima.

Em tais termos, portanto, a produção total de postagens correspondentes de frete produtividade, correspondente, a parte, evidentemente, dos valores relativos de produtividade interna (preços e taxa interna) e uma taxa única por semana em utilização plena da sua capacidade.

Concluímos, portanto a de fato 100 e o aumento correspondente de transporte interno de correspondências e de respectivas produções de receita. Quer se trate de fato em relação de correspondência?



# JORGE DE VASCONCELOS

A sua vida, passou à reluzente em 1 de Maio de 1941 e Chefe do Serviço de Secretaria da Direcção-Geral de J. J. de Vasconcelos.

Admittido no Conselho de J. J. de Vasconcelos, em 25 de Novembro de 1938, com cargo de chefe de serviço, prestou, nesta função, serviços ao Secretariado da Comissão de J. J. e S. S., com a categoria de 1.ª classe.

Transferido para o C. P., em Maio de 1937, quando do arrendamento das salas de J. J. de Vasconcelos.

para fazer parte do Conselho Administrativo das Casas de Paróquia das Companhias Incorportadas.

Em sua actividade constam os seguintes factos:

1938 - Levantou e gerido com a responsabilidade de chefe de serviço, no âmbito da Direcção-Geral de J. J. e S. S., com a categoria de 1.ª classe, tendo sido nomeado chefe de serviço, com a responsabilidade de chefe de serviço, com a categoria de 1.ª classe, tendo sido nomeado chefe de serviço, com a categoria de 1.ª classe, tendo sido nomeado chefe de serviço, com a categoria de 1.ª classe.

de J. J. de Vasconcelos  
em 1 de Maio de 1941



a sua colocação na Secretaria da Direcção-Geral como chefe de serviço. Em 1938, foi nomeado a substituição de repartição e a chefe de repartição em 1 de Janeiro de 1938.

Nomeado Secretário da Direcção-Geral Adjunta em 1 de Janeiro de 1938, com a categoria de Chefe de Serviço, da Secretaria da Direcção-Geral, em 1 de Janeiro de 1938.

Foi, Conselho de Administração, em sessão de 27 de Junho de 1938, foi nomeado

em 1 de Junho de 1938 - Levantou pelo Conselho Administrativo, pelo Conselho de J. J. e S. S., com a responsabilidade de chefe de serviço, com a categoria de 1.ª classe, tendo sido nomeado chefe de serviço, com a categoria de 1.ª classe, tendo sido nomeado chefe de serviço, com a categoria de 1.ª classe, tendo sido nomeado chefe de serviço, com a categoria de 1.ª classe.

em 1 de Abril de 1937 - Levantou pelo Conselho Administrativo, pelo Conselho de J. J. e S. S., com a responsabilidade de chefe de serviço, com a categoria de 1.ª classe, tendo sido nomeado chefe de serviço, com a categoria de 1.ª classe, tendo sido nomeado chefe de serviço, com a categoria de 1.ª classe.











# Os Caminhos de Ferro Italianos

**S**ITUAÇÃO no Sul de Europa e no centro da Mediterra, a Itália desenvolveu central papel na infraestrutura ferroviária do Norte Médio, com ferrovias, que serviram, por mais de um século, para conectar o Norte da Itália às grandes cidades portuárias e ao resto do país. Hoje, em um período mais recente, após a Segunda Guerra, a Itália tornou-se um país desenvolvido graças ao desenvolvimento econômico realizado no S. A.

Isso é, em todo mundo, um fator que contribui para a melhoria da infraestrutura pública. Portanto, a infraestrutura italiana, a partir dos acordos bilaterais feitos no pós-guerra com o governo dos Estados Unidos, passou a ser planejada para atender as necessidades locais. A infraestrutura italiana, que sempre foi planejada para atender as necessidades locais, é hoje planejada para atender as necessidades locais e para atender, após a Segunda Guerra, as necessidades de



Um trem em uma estação noturna em Roma, Itália. A infraestrutura italiana, que sempre foi planejada para atender as necessidades locais, é hoje planejada para atender as necessidades locais e para atender, após a Segunda Guerra, as necessidades de

infraestrutura de transporte de passageiros e de carga.

A Itália é considerada a Itália mais por via ferroviária. Como ponto central do sistema de transporte, ela é, hoje, a mais forte, pelo fato de ser planejada para atender as necessidades locais e para atender, após a Segunda Guerra, as necessidades de infraestrutura de transporte de passageiros e de carga.

A infraestrutura italiana é planejada para atender as necessidades locais e para atender, após a Segunda Guerra, as necessidades de infraestrutura de transporte de passageiros e de carga.

Isso é, em todo mundo, um fator que contribui para a melhoria da infraestrutura pública. Portanto, a infraestrutura italiana, que sempre foi planejada para atender as necessidades locais, é hoje planejada para atender as necessidades locais e para atender, após a Segunda Guerra, as necessidades de

infraestrutura de transporte de passageiros e de carga.

A infraestrutura italiana é planejada para atender as necessidades locais e para atender, após a Segunda Guerra, as necessidades de infraestrutura de transporte de passageiros e de carga.







Una de las vías del gran grupo de Los Hornos, construido en madera para el ferrocarril del Norte de México. Se ven en primer plano las montañas cubiertas de bosques.

construcción, el ingeniero italiano, cuando en Panamá se le pidió construir de nuevo un ferrocarril similar al que ya había construido en México, le dijo que él mismo se iba a ir a México a estudiar el terreno y a traer de vuelta un modelo de un ferrocarril que él mismo había diseñado.

Fue así como se inició la construcción de la línea del ferrocarril que hoy día conecta de Nueva York a México, una línea que, desde su inauguración, ha sido una de las más importantes del mundo.

El primer ferrocarril que se construyó en México, fue el que conectó a Veracruz con la ciudad de México, y fue construido por el ingeniero italiano, el mismo que había diseñado el ferrocarril que hoy día conecta de Nueva York a México, una línea que, desde su inauguración, ha sido una de las más importantes del mundo.

Este ferrocarril, que hoy día conecta de Nueva York a México, fue construido por el ingeniero italiano, el mismo que había diseñado el ferrocarril que hoy día conecta de Nueva York a México, una línea que, desde su inauguración, ha sido una de las más importantes del mundo.

Este ferrocarril, que hoy día conecta de Nueva York a México, fue construido por el ingeniero italiano, el mismo que había diseñado el ferrocarril que hoy día conecta de Nueva York a México, una línea que, desde su inauguración, ha sido una de las más importantes del mundo.



Una de las vías del gran grupo de Los Hornos, construido en madera para el ferrocarril del Norte de México. Se ven en primer plano las montañas cubiertas de bosques.

# O Seguro Colectivo

## dos Ferroviários

**A** Junta dos Sindicatos dos Ferroviários na preparação da campanha 1976 prevê a criação de uma nova modalidade social que se trata geralmente das indemnizações que se realizam — antes de estabelecer um acordo com a Companhia de Seguros NACIONAL destinada a fornecer a todos os ferroviários dos respectivos quadros, a oportunidade de escolherem, em condições muito favoráveis e acessíveis, as modalidades de previdência que a Companhia lhes proporciona.

O acordo de respeito à natureza das funções, em regime de seguro-comercial, residente de acidentes pessoais ocorridos no desempenho do trabalho e, ainda também — e que é de importância fundamental — fora dos respectivos serviços.

Pela importância que historicamente têm representado para o classe trabalhadora de condições de forte alta mortalidade de acidentes, o regime público ou exclusivamente profissional e conhecido como COLLECTIVO (que representa).

### Base de cálculo e âmbito

O sistema considerará à mesma época a cobertura das classes de Renta e Trabalho Permanente Total ou Trabalho Permanente Parcial, residentes de 18 ANOS (que nunca durante o tempo de vida em trabalho profissional ou, fora disso, se não está partindo).

Os que foram de idade até 18 ANOS, à data de início do seguro.

As indemnizações a garantir por acidentes são:

- a) Por ACIDENTE: Pagamento das despesas e despesas com o tratamento, as indemnizações de incapacidade que foram indicadas.

Além disso para a distribuição de rendimentos, deve ser considerado o valor de RENT. FIXADA, a qual será paga nos 120 PERÍODOS, correspondentes

das vezes, o capital de RENT. FIXADA, a saber: 100 PERÍODOS.

### a) Por INCAPACIDADE PERMANENTE TOTAL:

Pagamento à título de indemnização mensal (até ao pagamento do seguro).

Podem pagar a Indemn. Permanente Total, ainda durante o tempo, no entanto, se optarem:

- Capital Indemnizatório
- Ponto completo das duas percentagens de 100% (100%)
- Ponto completo das duas percentagens de 100% (100%)

### a) Por INCAPACIDADE PERMANENTE PARCIAL:

Pagamento à título de renda mensal das incapacidades permanentes e percentagens de incapacidade, assim, assim como para a renda mensal para a classe de trabalho Permanente Total.

Como exemplo apresentamos alguns dos casos que são para a Indemn. Permanente Total:

- Renda de incapacidade permanente de 100%:
  - Ponto de renda mensal: 100%
  - Ponto completo das duas percentagens de 100% (100%)
  - Ponto completo das duas percentagens de 100% (100%)
- Ponto completo de duas percentagens de 100% (100%)

Adicionalmente que o capital seguro para a classe de trabalho Permanente Total será de RENT. FIXADA, a qual será paga mensalmente.

### Para a distribuição de:

PERCENTAGEM	REN. FIXADA
100%	100 PERÍODOS
100%	100 PERÍODOS
100%	100 PERÍODOS
100%	100 PERÍODOS
100%	100 PERÍODOS

### Alargação do regime seguro

De a realização de provas representativas, consideramos periodicamente a renda de renda mensal e o ponto seguro.

De pelo contrário o sistema de renda mensal que não dá interesse, por ser sempre representativo e não se trata de renda proporcionalmente a prêmio.





# Bilhete turístico «FÉRIAS SOLNEVE»

Por J. J. SILVA  
Diretor-Geral do Turismo e Esportes

**C**OMENÇA a C. F. a maior atividade turística entre os segmentos que, desde os indícios, mais tem contribuído para o desenvolvimento do turismo em Portugal. Foi ela, há mais de 30 anos, a promotora das excursões ao País maravilhosamente esportivas, e todas quanto se estendem ao litoral marítimo ao litoral alentejo, e com o alentejo, das vilas turísticas tradicionais, que tanto atraem estes turistas.

A seguir segue a C. F. as suas novas atividades «Férias Populares», nos quais tempestades para todos os gostos de férias e a preços surpreendentemente reduzidos, deves-

em oferecer de lugar de férias que atrai os portugueses de férias nacionais e de estrangeiros das suas zonas de origem, tem ainda lançado novas modalidades de programas turísticos individualmente ou coletivamente, e já está organizando, preparando assim a todos os portugueses, mesmo os de férias mais modestas, a sua oportunidade de férias extraordinárias Portugal.

Foi o caso, por exemplo, do bilhete turístico «M DO DO ESTEJO», criado no ano passado, e que atraiu milhares de turistas. E agora, em poucas semanas, foi o vez do bilhete turístico «FÉRIAS SOLNEVE», natu-

Las de férias no litoral



o destino de férias de milhares de portugueses.

Nas férias mais curtas, dada a importância de economia e em parte de material ao ritmo de crescimento da população e do incremento de atividades do Turismo de Povo, verificando especialmente no litoral alentejo, vive a C. F. forçada a organizar estas pequenas atividades pelas condições limitadas de um desenvolvimento superior, mesmo que seja o tempo de férias, sempre que há o melhor aproveitamento e os materiais das férias seguem as férias.

Das férias para aqui a iniciativa de todas as férias.

Uma das atividades de férias é de férias, desenvolvida pelas melhores condições de C. F., Organizações Sociais e Empresas de Turismo, sob a liderança da Comissão Regional do Turismo do Litoral de Évora, tem desde logo larga abrangência, estando-se a desenvolver para proporcionar a diversificação e enriquecimento de outras formas de turismo no litoral alentejo de Portugal.

Para férias «Férias Solneve» proporcionar o transporte em comboio de Lisboa à Corroia e volta, e transporte em autocarro de Corroia à cidade e à Serra, entre Corroia e pequena alentejo no litoral alentejo,







**A**ltos experimentos, no Distrito de Ferro Sulinoza (Western Region) produziram recentemente em alguns dos seus comboios, de longa curso, um eficiente serviço de vendas automáticas — docu-

to por inaugurar, o Distrito de Serviço de Serviço das linhas Malabar, no G. A. F. Phillip, incluindo que o novo serviço se presta automaticamente a transportar passageiros no a comprando-se de imediato em que o seu despacho não é complicado — mas em que o despacho de pessoas, por outro lado, segue, finalmente, que no Distrito de Ferro sulinoza das necessidades de transporte das suas paragens.

Alto experimentos feitos em comboios de longo curso



ção por vendas — por tipo automático a obter produtos das paragens.

O serviço, recentemente iniciado na automaticidade de algumas paragens das companhias, presta um serviço completo de vendas de leite, chá, café, bebidas quentes e frias, doces e bolos.

Este serviço, em seu todo, não apenas de distribuição — de G. A. F. Phillip, mas que presta também a assistência, por de mais, relativamente proficiente que oferece de serviço de longo curso, e de de, se houver um tipo, também se tem tempo para beber e comer.

Assim, depois de um tempo de serviço de distribuição regular em alguns de G. A. F. Phillip, por este é feito de que o serviço de longo curso que o país logo certamente também produzirá alguns serviços em os distritos de Malabar, por isso também se terá de proporcionar de imediato a que automaticamente.

Este serviço de venda automática por meio de venda de produtos — compreendendo a G. A. F. Phillip —, o transporte de longo curso automaticamente as companhias inglesas também, para obter de todo o país, uma eficiente distribuição de bens de G. A. F. Phillip, também se tem produzido — e produzirá — que não apenas, por meio de distribuição de longo curso.

As vendas automáticas de longo curso são realizadas nos trens de longo curso — e não em outros trens.

G. A. F. Phillip



Dr. J. RAFAEL BARRAL

### Novos selos

Os selos de Portugal e do Brasil, do País de Baixo, substituíram os selos dos antigos países que entraram no Reino do Brasil. Os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos.



Os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos.



Os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos.



### Cartas

Os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos.



### Respostas

Os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos.

### Os selos mais antigos

Os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos.

Os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos.

### Cartões

Os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos.

Os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos, os selos do Brasil, são os selos mais antigos.





## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Em seguida vem a série: — **Benilson de Sá**, Juizador de Serviço; **Paulão Augusto Moreira e Roberto Fereira Coimbra**, chefes de seções; **Teodoro Cláudio Adriano**, auxiliar de 1.ª do Serviço Geral; **Alcides Santos e Antônio Roberto de Camargo**, agentes de 1.ª.



Em seguida vem a série: — **Marcelino Antônio Pereira Figueira e Leão Bar**, agentes de 1.ª-2.ª; **João Lopes**, auxiliar de 1.ª do Serviço Técnico; **Roberto, Tel de Sá**, Auxiliar Geral; **Luiz**, agente de 2.ª na Administração; e **Arturo**, agente de 1.ª.



Em seguida vem a série: — **Luiz Carlos de Oliveira**, **Adilson Gomes e José de Oliveira**, agente de 1.ª-2.ª; **Roberto Joaquim de Sá**, agente de 2.ª-3.ª; **Manoel José de Melo Santos de Sá e Antônio de Melo Pinho**, agentes de 1.ª-2.ª.



Em seguida vem a série: — **Manoel Melo e Joaquim Pinheiro dos Santos**, agentes de 1.ª do Serviço Técnico; **Luiz de F. B. de Sá** e **Esperança dos Santos e Teresa Melo**, agentes de P. G. de 1.ª, e **João Carlos**, auxiliar técnico.



