

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: O serviço especial do «Dia da Província». — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — O Palácio da Pena em Sintra. — Consultas e Documentos. — Protecção do material ferro-viário contra incêndio. — Desastres de automóveis. — Higiene. — Pessoal.

EXPOSIÇÃO COLONIAL DO PÔRTO

O serviço especial do “Dia da Província”

No dia 12 do mês passado efectuou-se um serviço especial de combóios, que tinha por fim proporcionar às populações das diversas províncias do País, a visita à Exposição Colonial do Pôrto.

Foi, sem dúvida, o serviço especial mais interessante sob o ponto de vista da organização, que se tem realizado na Companhia.

Um outro serviço que mereceu menção especial, foi o que se realizou em 1916 por ocasião da mobilização militar, em virtude da entrada de Portugal na Grande Guerra. Tratava-se então, não só do transporte de uma massa importante de tropas, cerca de 20.000 homens, mas também do transporte de grande quantidade de material de guerra a concentrar em Tancos. Terminada a mobilização, a Companhia

teve a satisfação de vêr os seus serviços louvados pelo Governo, na folha oficial.

Fóra dêste serviço especial, citaremos unicamente as tradicionais romarias do Senhor da Serra, em Queluz, e Senhor da Pedra, em Miramar, pelo número avultado de passageiros transportados, mas de um interesse muito secundário sob o ponto de vista de organização; serviço de trâmueis em *navette*, em trajectos muito curtos, respectivamente de 15 e de 21 quilómetros.

Porém, nenhum dêstes serviços é comparável ao que se acaba de realizar para o Pôrto.

Em primeiro lugar, nêste último, os percursos efectuados pelos diversos combóios, eram os mais diversos, indo desde 689 quilómetros, o de Vila Real de Santo António; 388, o de

Elvas, e de 346 o de Lisboa, até 36 quilómetros, de Ovar, 39 de Penafiel e 22 de Espinho.

Todos os combóios deveriam chegar a destino na manhã do dia 12 do mês passado, o que em combóios de tão longos percursos nem sempre é fácil, pelas inúmeras contingências a que estão sujeitos.

Em segundo lugar, havia que ter em vista as dificuldades locais, à chegada: via única entre Gaia e Campanhã; necessidade de mudança de locomotiva em Gaia a um grande número de combóios; número avultado de circulações do serviço ordinário da antiga rede e do Minho e Douro, sobre o Pôrto, e respectivos combóios de regresso.

Os Serviços do Movimento e da Tracção procederam ao estudo do horário e marchas respectivas, de modo a garantir-se a execução do serviço especial sem prejuízo do serviço ordinário.

Os combóios especiais eram em número de 21, para o reboque dos quais foram utilizadas 30 locomotivas. Alguns dêles exigiam mais de uma locomotiva, pelo longo percurso que tinham de efectuar; assim, para os combóios de Vila Real de Santo António, de Tortozendo e de Elvas foram utilizadas 3 locomotivas para cada combóio até Gaia, e 2 para o da Covilhã.

As composições eram formadas por carruagens de 2.^a e de 3.^a classe, ao todo 239 veículos, a que correspondia uma lotação de 13.537 lugares. A título de curiosidade lembraremos que esta lotação sobejaria para transportar toda a população de algumas das cidades do País; por exemplo: Aveiro (12:735 habitantes), Santarém (12:106 habitantes), Vizeu (9:471 habitantes), Portalegre (11:005 habitantes), Beja (12:985 habitantes) e outras.

O número total de quilómetros percorridos era de 8.465 ou seja cerca de 3,4 vezes a extensão da rede explorada pela Companhia.

Para que as circulações não sofressem graves perturbações em Campanhã e Pôrto, era indispensável que o horário fôsse cumprido rigorosamente, o que exigia numerosas precauções. Todas as carruagens que entraram na composição dos combóios especiais foram examinadas uma por uma; as locomotivas foram escolhidas dentro daquelas que mais garantias ofereciam,

tendo sido abastecidas de combustível de melhor qualidade, etc.

Os combóios mais importantes foram acompanhados por Chefes maquinistas.

Na previsão de avaria de alguma locomotiva, foram estabelecidos 25 postos de socorro, nos pontos assinalados no mapa junto por uma locomotiva. As locomotivas de socorro, em número de 34, conservaram-se preparadas para partir ao primeiro sinal, e, para evitar a menor perda de tempo com manobras, foi determinado que estivessem colocadas nas proximidades das agulhas das respectivas estações, e que as locomotivas de socorro de certos pontos seguissem na rectaguarda dos combóios que deviam socorrer, até que êstes entrassem na zona de protecção da máquina de socorro seguinte.

Foram também destacados Chefes-maquinistas para diversos pontos da rede, de onde melhor pudessem acudir a qualquer pedido de socorro.

Por parte do Serviço de Movimento, foram igualmente tomadas diversas providências, com o fim de evitar toda e qualquer perturbação nas marchas dos combóios especiais.

Em primeiro lugar, foram dadas instruções acerca do embarque e arrumação dos passageiros nas carruagens, nas estações de origem, por forma a facilitar a redução das composições dos combóios, no caso de serem excessivas para o número de passageiros, tendo sido fixadas as estações do percurso onde esta redução se deveria efectuar, para que daí não resultasse atraso do combóio.

Foi dada preferência à circulação dos combóios especiais, e para que de Campanhã se pudesse seguir a marcha dêstes combóios, foi organizado um serviço de informações por meio do telefone «traffic», que prestou um grande auxílio, sendo para lamentar que a rede telefónica esteja ainda tão incompleta.

Durante o período das circulações especiais, as funções dos Chefes das estações compreendidas entre o Entroncamento e Gaia, e de Viana do Castelo a Contumil, só podiam ser exercidas pelos respectivos chefes titulares, que deveriam ocupar-se especialmente da segurança da circulação dos combóios.

No que respeita aos combóios ordinários,

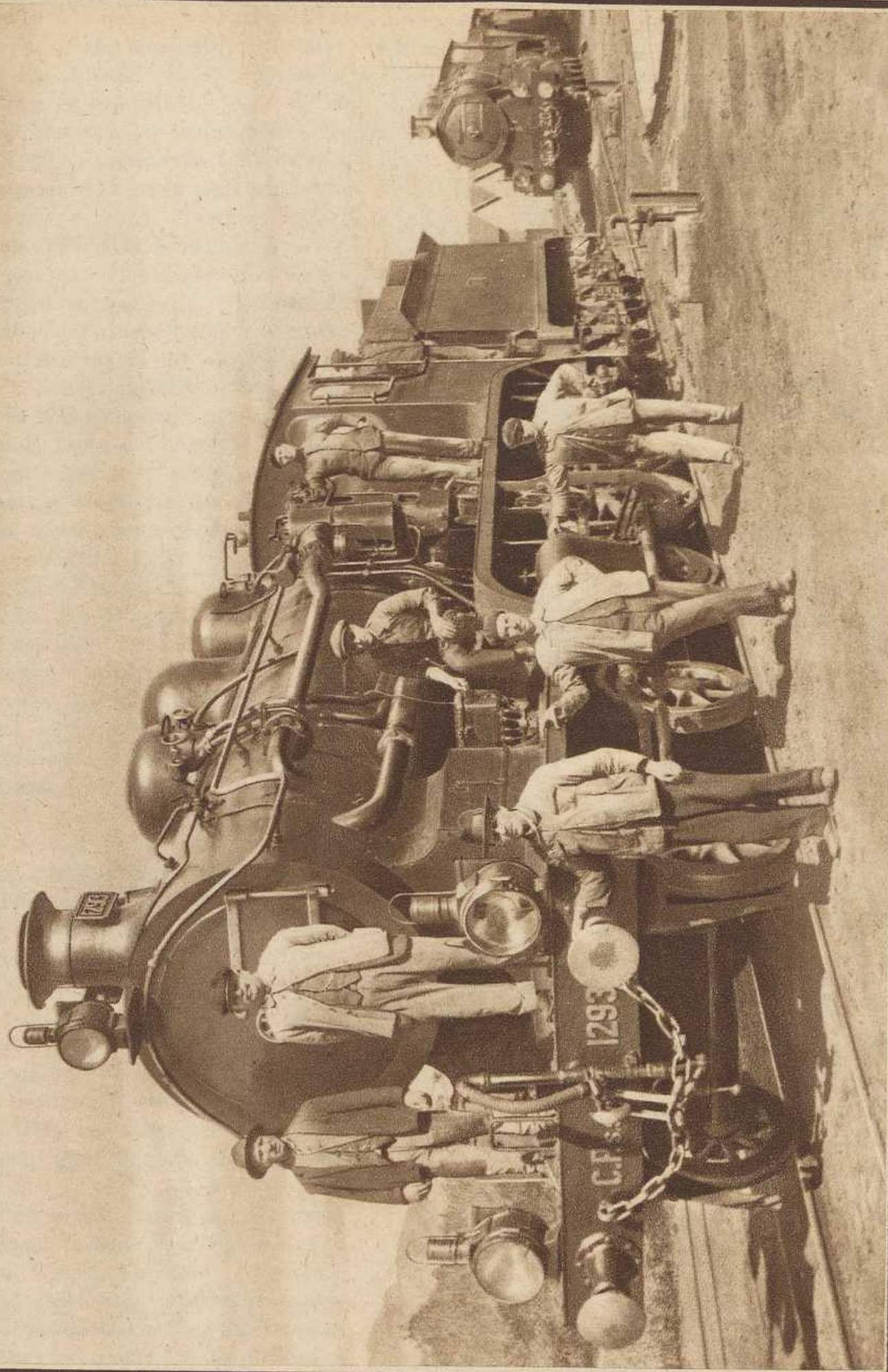


Foto de L. Schepens

A máquina 1293

houve dois que mereceram cuidados especiais, por se tratar de combóios pesados, de grande serviço, e mais sujeitos, portanto, a atrasos. Foram os combóios n.º 15 e n.º 2017, que deviam chegar a Campanhã, o primeiro às 7,º30 e o segundo às 7,º58, ou seja, justamente às horas mais críticas do serviço especial. Qualquer atraso destes combóios daria lugar a perturbações nas circulações entre Gaia e Campanhã, que seria impossível remediar dentro das horas mais próximas. A situação era agravada pelo facto de ser um sábado, dia em que estes dois combóios vão mais carregados; tanto um como outro levou carga superior à normal. As suas brigadas foram por isso reforçadas, para acelerar as cargas e descargas, e os combóios foram acompanhados por Chefes-maquinistas e Condutores fiscais. Às estações, deram-se instruções sobre a maneira de proceder no caso de atraso iminente.

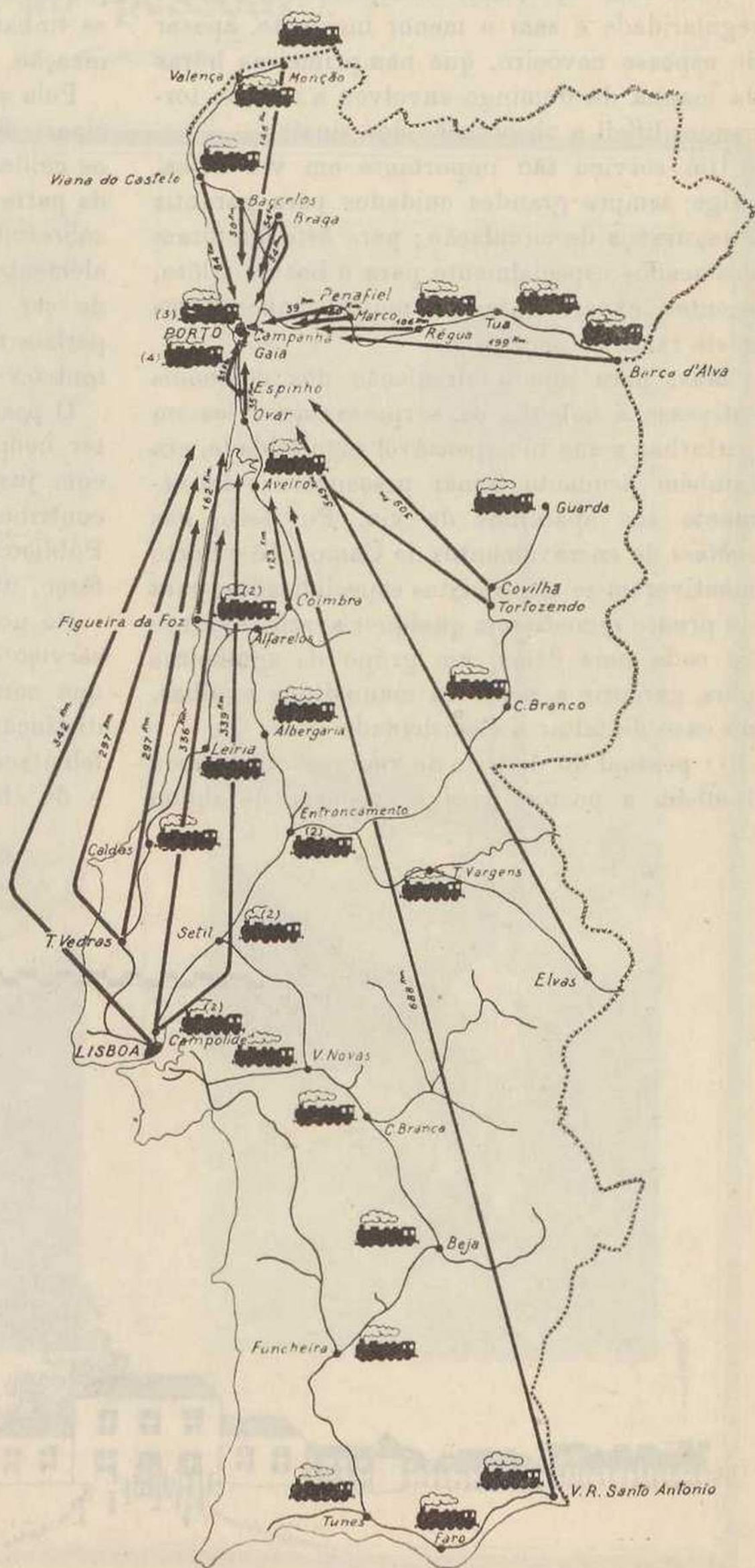
Além das providências tomadas pelas Divisões da Exploração e do Material e Tracção, a Divisão de Via e Obras, por sua vez, na noite de sábado para domingo, estabeleceu um serviço excepcional de rondas, para que fôsse assinalada imediatamente qualquer anormalidade na via, que impedisse ou dificultasse a circulação dos combóios.

Graças às providências tomadas e à dedicação do pessoal, os 21 combóios especiais chegaram à tabela a Gaia ou a Campanhã, conforme o seu destino. Restava agora o serviço em Gaia, e, sobretudo, em Campanhã, que requeria uma grande atenção.

Para a direcção do serviço nesta última estação e suas ligações com Gaia, Contumil e Pôrto, foram organizados pelo Serviço de Movimento, gráficos das circulações e da ocupação de linhas, onde o serviço estava representado em todas as suas minú-

cias. Para a execução deste serviço os gráficos constituíam um precioso e seguro guia.

Desde a chegada do primeiro combóio especial, até à do último, às 12 horas, efectuaram-se



nas estações de Campanhã e de S. Bento, cêrca de 140 movimentos de material, dos quais 74 em Campanhã. No mesmo período efectuaram-se entre Gaia e Campanhã 33 circulações.

Todo êste serviço foi executado com a maior regularidade e sem o menor incidente, apesar do espesso nevoeiro, que nas primeiras horas da manhã de domingo envolveu a cidade, tornando difícil a observação dos sinais.

Um serviço tão importante em via única, exige sempre grandes cuidados para garantir a segurança de circulação; para êste fim foram destacados especialmente para o bastão-pilôto, agentes experimentados, muito conhecedores dêste ramo de serviço.

Mas, para que a circulação dos combóios estivesse a coberto de surpresas que viessem perturbar a sua indispensável regularidade, era também prudente tomar precauções relativamente aos aparelhos da via. Por isso, nas *cabines* de encravamentos de Campanhã e Pôrto mantiveram-se electricistas especializados, para de pronto remediar qualquer avaria, e, junto de cada uma delas, um grupo de agulheiros para garantir a manobra manual das agulhas, no caso de faltar a electricidade.

O pessoal do distrito de via respectivo, ficou também a postos, para a execução de algum

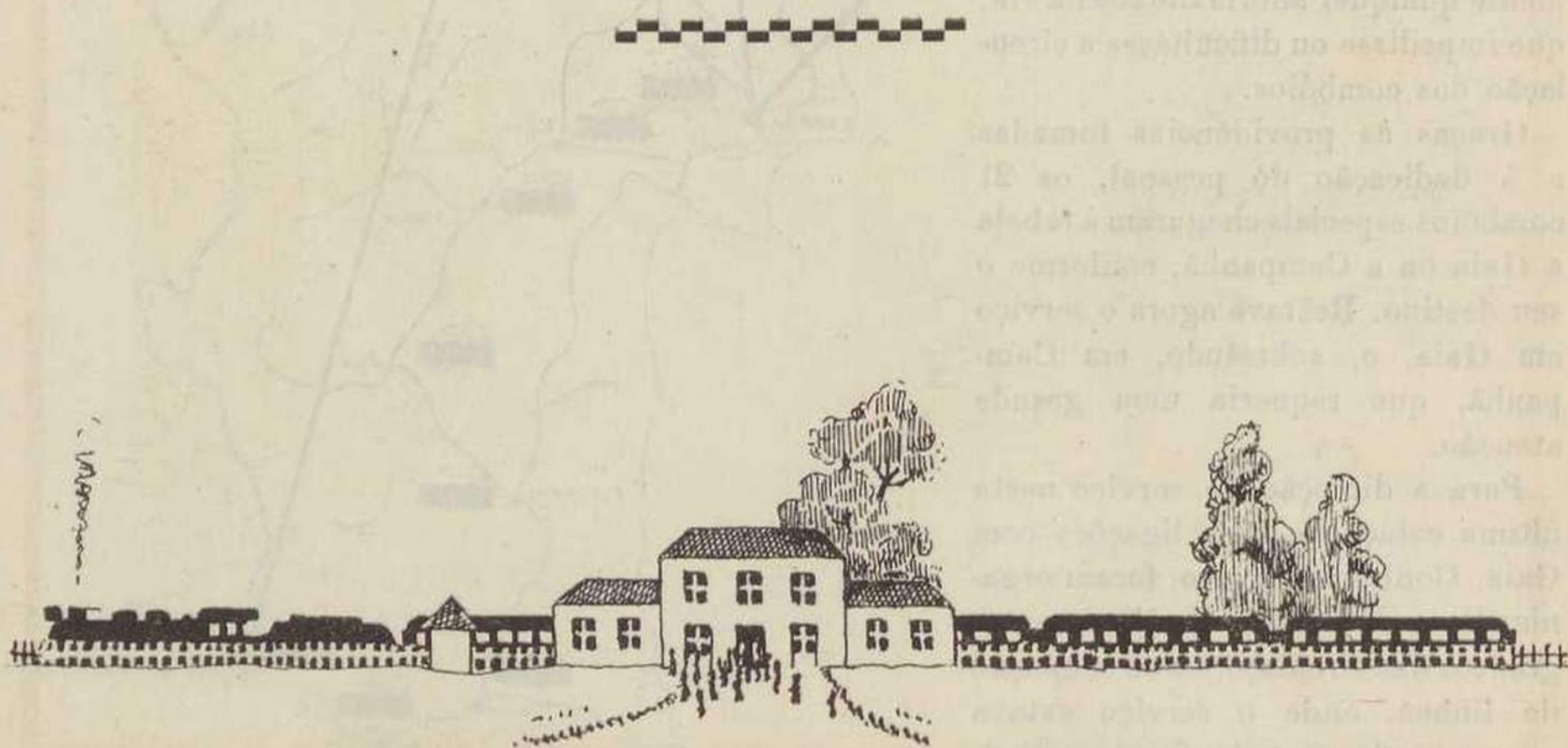
trabalho de via que dum momento para outro fôsse necessário executar.

Finalmente, para velar pela execução do serviço, tal como tinha sido planeado, estavam presentes os funcionários do serviço central, que se tinham occupado especialmente da sua organização.

Pela sùmula que acabamos de fazer das principais disposições tomadas, podem apreciar-se os cuidados que um serviço desta ordem exige, da parte de todos os agentes que nêle intervêm, sobretudo se considerarmos a grande falta de elementos materiais com que lutamos, e que têm de ser supridos pela perícia pessoal. E essa perícia não faltou, antes pelo contrário, se patenteou bem nítidamente.

O pessoal deve sentir-se não só satisfeito por ter cooperado nêste serviço, mas também, e com justa razão, orgulhoso pela forma como contribuiu para o seu êxito, e pena foi que o Público não tivesse correspondido ao nosso esforço, utilizando melhor os combóios especiais.

Só nos resta dirigir aos funcionários que tal serviço organizaram, bem como a todos aquêles que contribuíram para a sua execução, sem distinção de categorias, as nossas calorosas felicitações, por mais esta prova de competência e de elevada compreensão dos seus deveres.



Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Continuação)

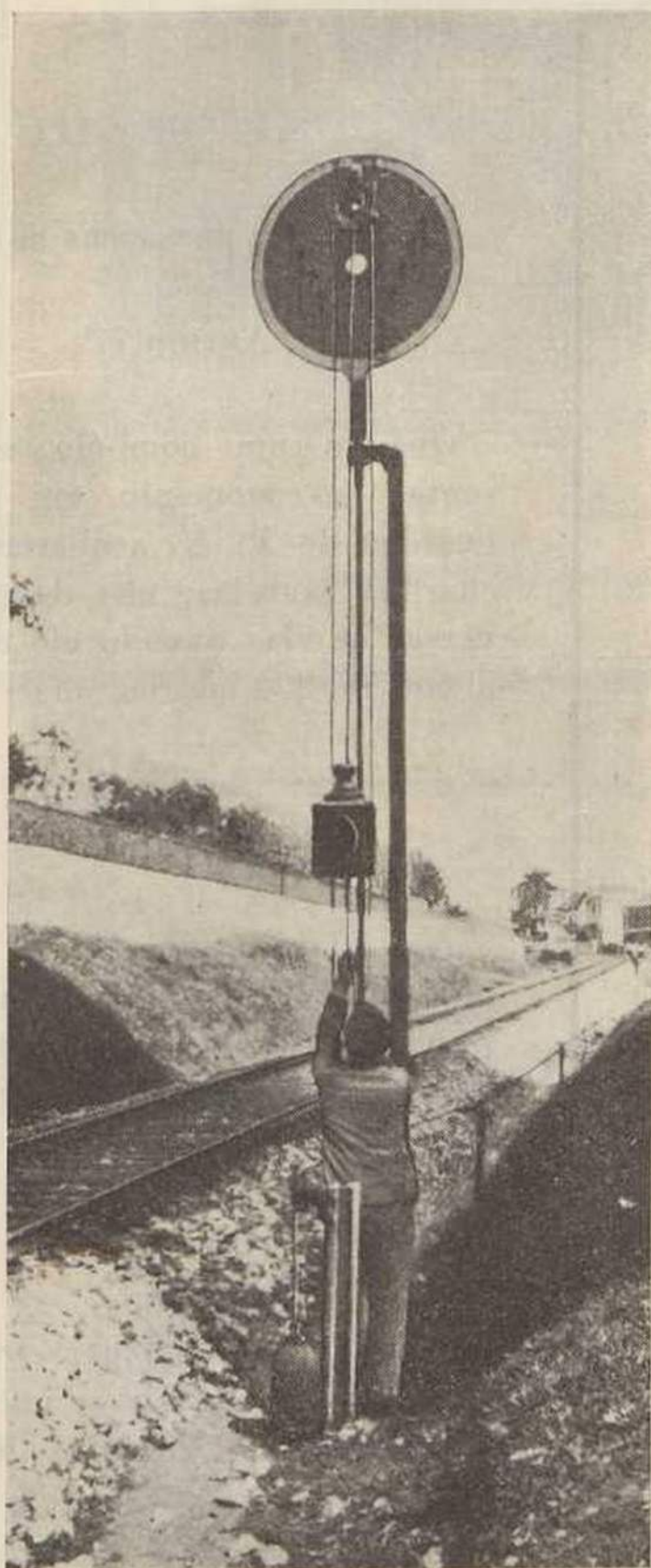


Fig. 6 **É perigoso**
colocar-se debaixo da lanterna, porque...

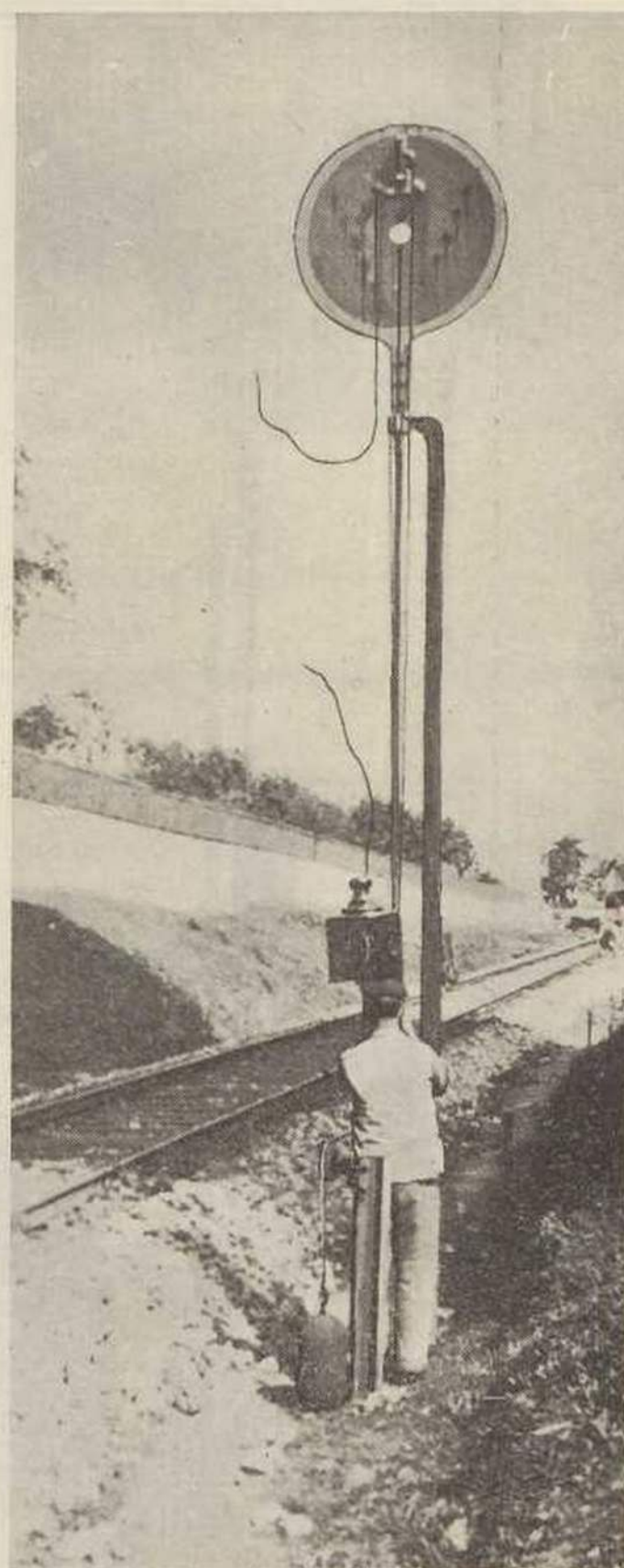


Fig. 7
...pode magoar-se na cabeça

CAPÍTULO II

Manobra e iluminação dos sinais

ARTIGO 5.º

Na manobra dos discos e semáforos a distância, recomenda-se ter os pés fóra da trajetória da queda eventual da alavanca e respectivo contra-pêso.

ARTIGO 6.º

Os agentes encarregados da iluminação dos sinais devem colocar-se afastados do mastro quando fazem subir ou descer a lanterna, para evitar que sejam atingidos pela sua queda se a corrente se partir ou se ela se soltar (Figuras 6, 7 e 8).



Fig. 8 Posição correcta para manobrar a lanterna

CAPÍTULO III

Serviço nas passagens de nível

ARTIGO 7.º

Quando um comboio se apresentar no momento em que os guardas de P. N. acabarem de fechar as cancelas, não devem atravessar as vias quando ele estiver a menos de 200 metros.

ARTIGO 8.º

As guardas de P. N. devem manobrar as cancelas rolantes empurrando-as adeante de si e não puchando-as para si (Figuras 9 e 10).

ARTIGO 9.º

Quando por qualquer circunstância uma cancela estiver imobilizada na posição de «aberta» deve ser substituída provisoriamente por uma corda atravessando a estrada, com uma bandeira vermelha de dia, e uma lanterna de luz vermelha de noute, enquanto a P. N. tiver de estar fechada.

(Continua)



Fig. 9

È perigoso

manobrar as cancelas puxando-as para si. Arrisca-se a cair e ferir-se

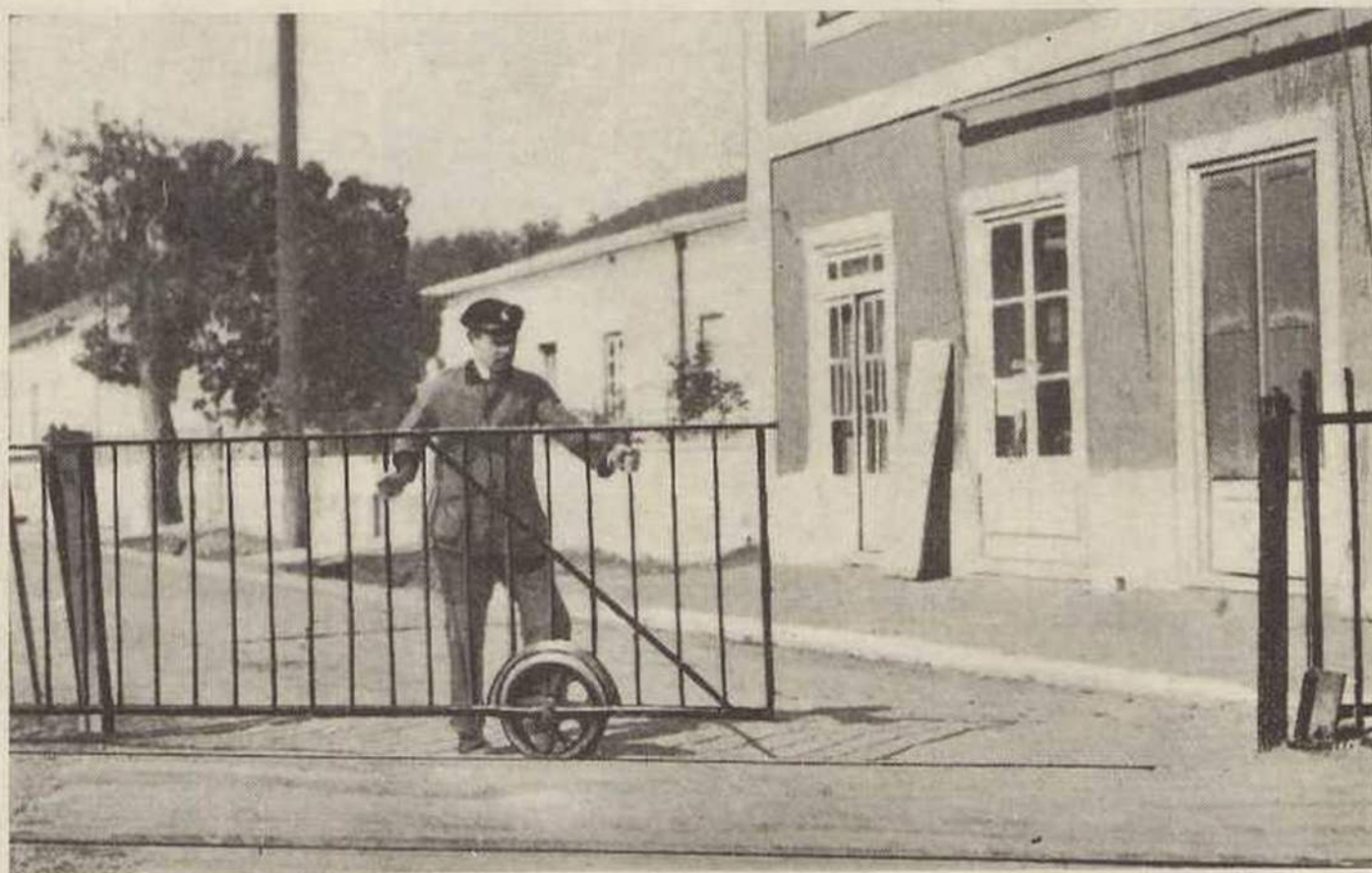


Fig. 10

Devem

manobrar-se as cancelas empurrando-as adiante de si

Notas de Arte.

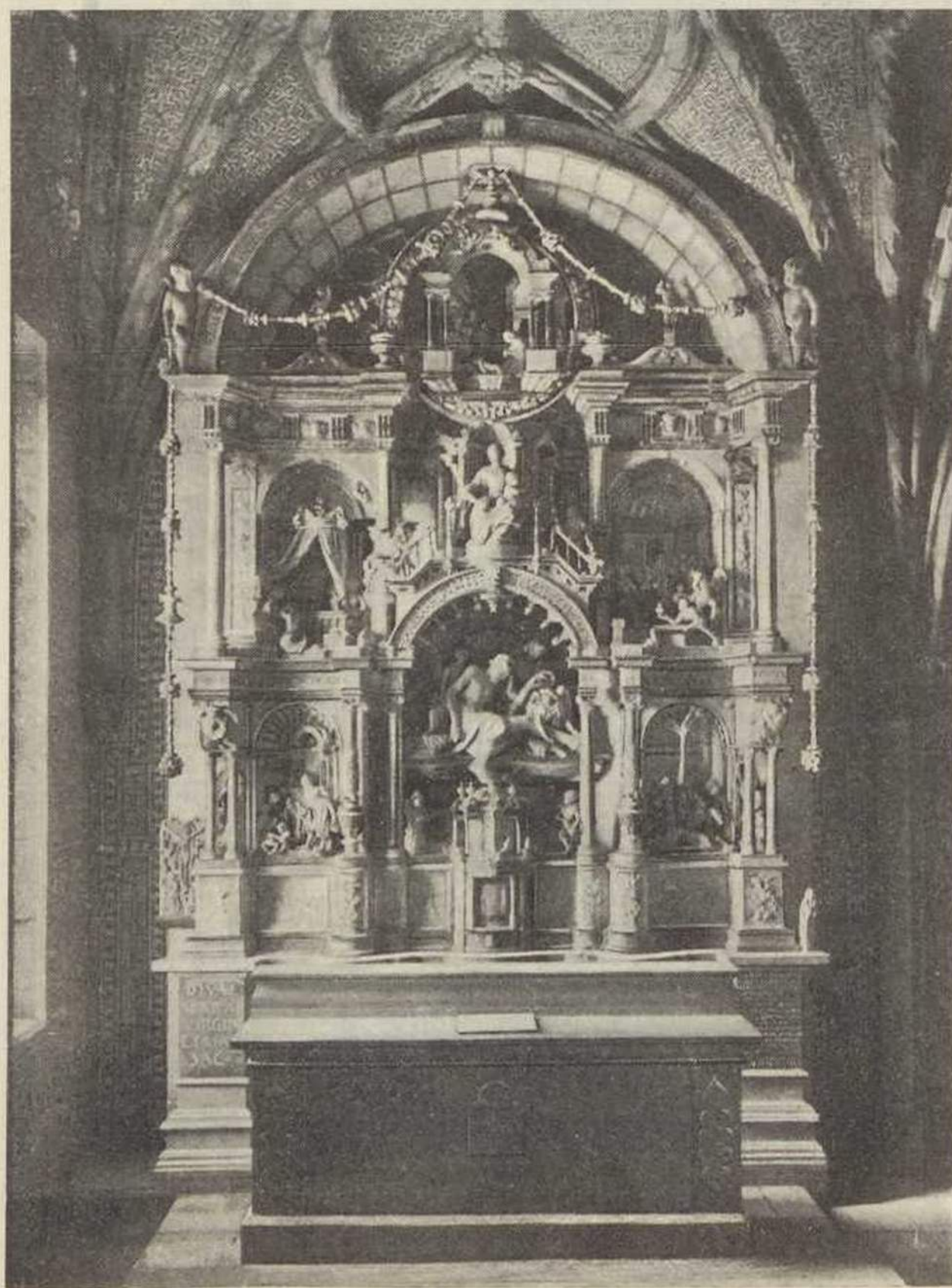
O Palácio da Pêna em Sintra

Pelo Snr. Eng.^o Sousa Nunes, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

(Continuação)

Esta verdadeira jóia escultural, que mais parece pela sua minúcia, gracilidade e delicadeza

uma obra de ourivesaria, toda de alabastro e mármore negro, apresenta sob um fundo geral



Retábulo de alabastro da Capela do Palácio da Pêna

arquitectónico, admirável de pormenores, vários quadros da Vida e Paixão de Nosso Senhor Jesus Cristo em figuras de alto relêvo: a Apresentação de Nossa Senhora no Templo, a Anunciação, o Nascimento e Adoração dos Reis, grupo de Nossa Senhora com o Menino Jesus, a fuga para o Egito e, em baixo, ao centro por cima do sacrário também de alabastro translúcido insculptado com baixos relêvos representando Passos da Paixão do Senhor, um nicho, onde em figuras de maior escala se vê Cristo morto sobre o sepulcro e amparado por anjos. «Não obstante a origem francesa de mestre Nicolau, o seu retábulo traduz uma absorção completa pela Itália, conjugando-se nesta composição, a que falta sobretudo unidade, as influências dos Della Robbia, Donatello, Ghiberti, etc., e dos escultores e baixo-relevistas florentinos no que eles têm de pictural. Chanterene guarda intactas as suas qualidades originais, que são as do génio da sua raça, e se exprimem na elegância e

sensibilidade com que corta na pedra os motivos [decorativos, lombardos pela origem, mas franceses pelo espírito e finura com que os afaga, funde e esbate na matéria, envolvendo-os numa graça que transparece e vibra no alabastro e no mármore» (1).

À esquerda do altar-mór vê-se outro baixo relêvo de alabastro representando um Calvário que é obra do século XII e foi ali colocado por ordem de D. Fernando que o adquiriu.

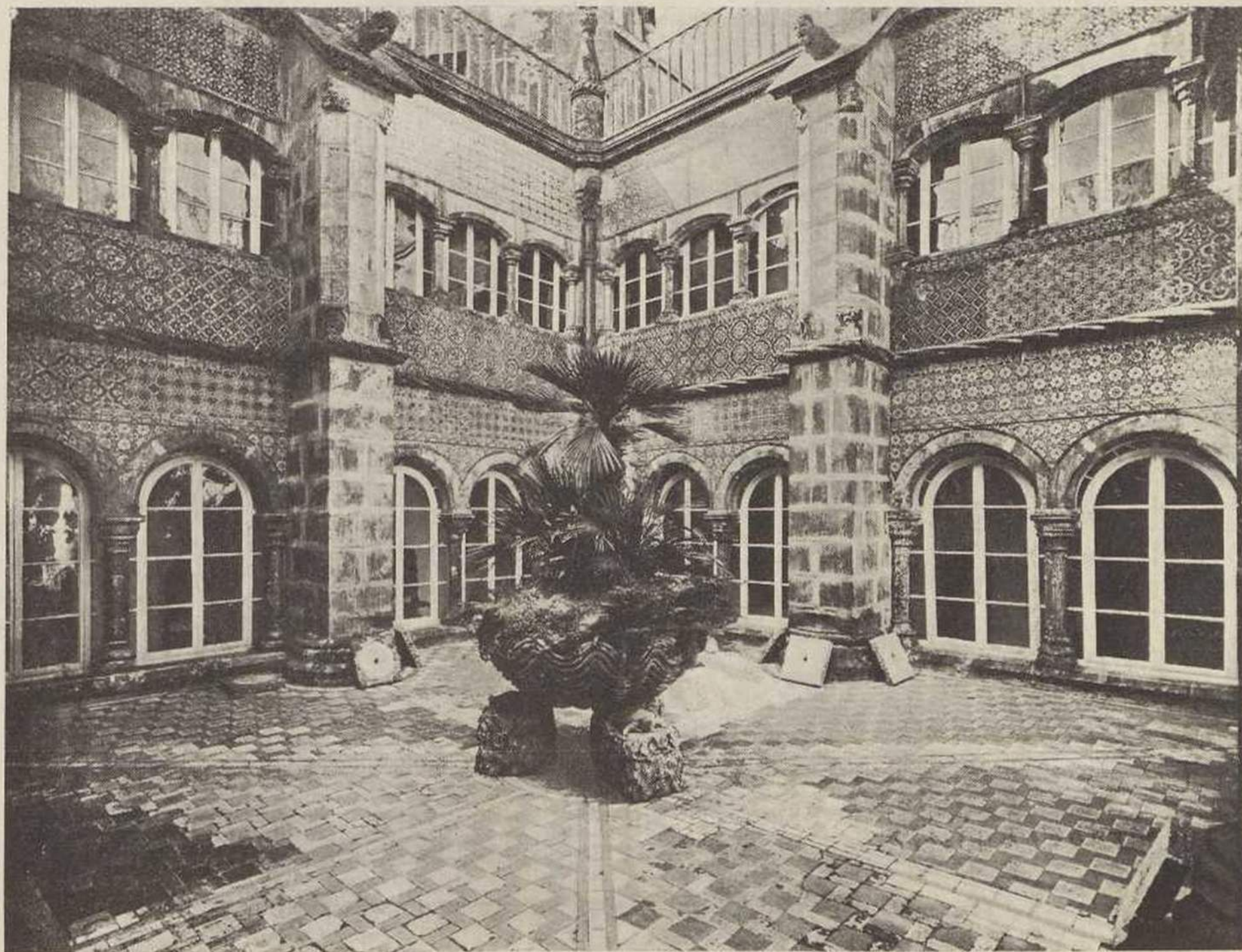
O côro que, como disse, é o prolongamento do altar-mór do lado da Epístola, possui, além do vulgar cadeirado para os monges, uma rica cadeira oferecida por D. João V e um belo quadro de vidraçarias coloridas a que vulgarmente se costuma dar o nome afrancesado de «vital».

(1) *Guia de Portugal* vol. I pág. 502.

Resta ainda do antigo convento hieronimita a sacristia também abobadada onde existe uma imagem de S. Manuel esculpida numa só peça de marfim, um Cristo crucificado da mesma matéria e vários quadros a óleo que, infelizmente, não são mais do que simples e desvaliosas cópias de algumas das célebres e encantadoras Virgens (1) que o extraordinário e famosíssimo pintor espanhol do século XVII, chamado Murillo, executou para igrejas da sua pátria onde ainda se conservam e são a admiração e enlêvo de profanos e entendidos.

O pequeno mas perfeito claustro de dois andares é igualmente do comêço do século XVI

(1) A mais conhecida de todas é a impressionante Imaculada Conceição que o General Soult, por ocasião das guerras peninsulares, levou para França e hoje se encontra exposta numa das salas do Museu do Louvre.



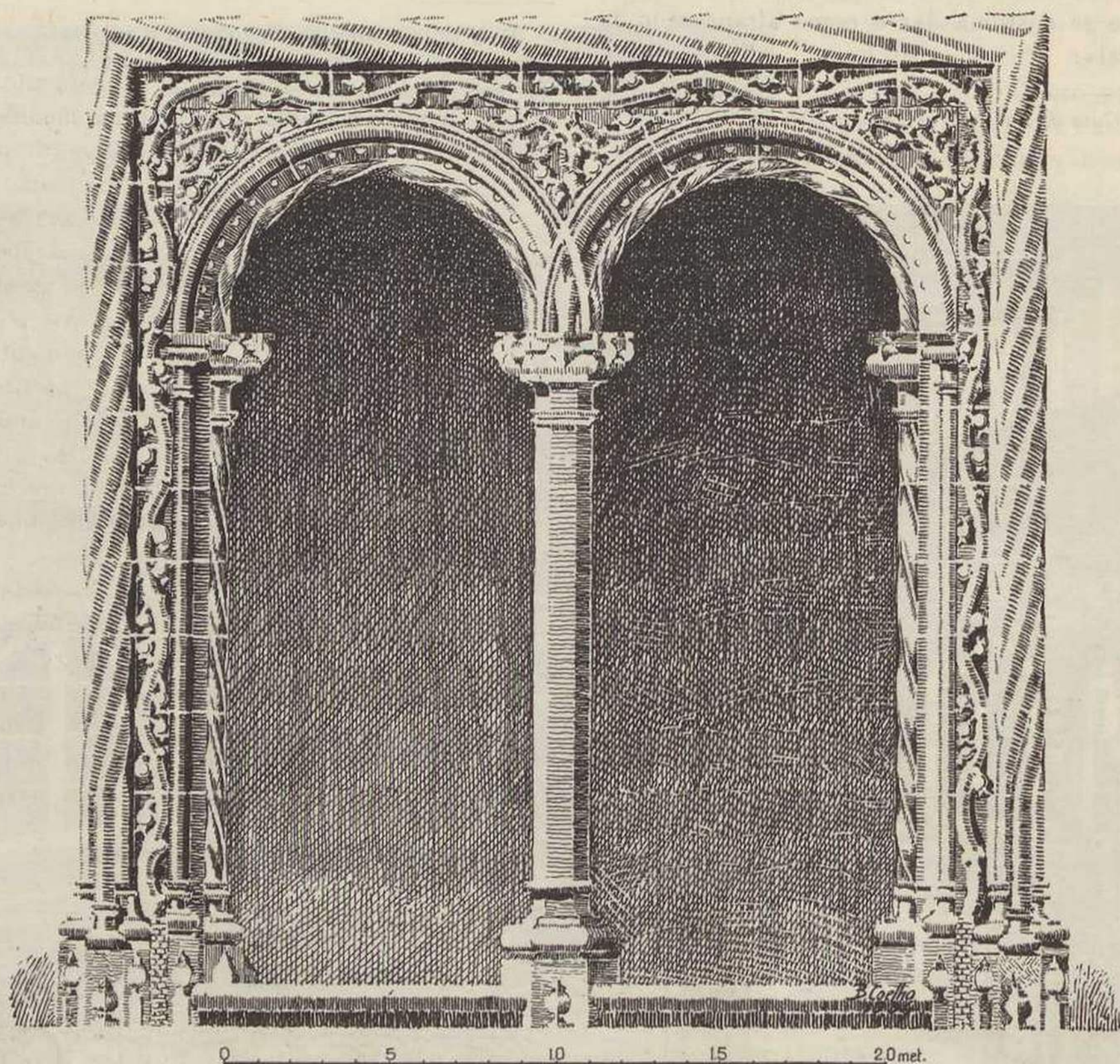
O antigo Claustro do Convento da Pena

como no-lo atesta o seu rude estilo gótico-manuelino de robustas proporções onde sobressaem os fortes botaréus ornamentados com carancas e gárgulas e terminados por pináculos cónicos torcidos e coroados por cruces da Ordem de Cristo; o friso que marca exteriormente o piso da galeria do andar superior ostenta a fôrma do conhecido calabre tão simbólica e característica de estilo architectónico grato ao Rei Venturoso.

Na galeria superior do claustro está actualmente instalada uma valiosa colecção de cerâmica hispano árabe, chinesa, japoneza e

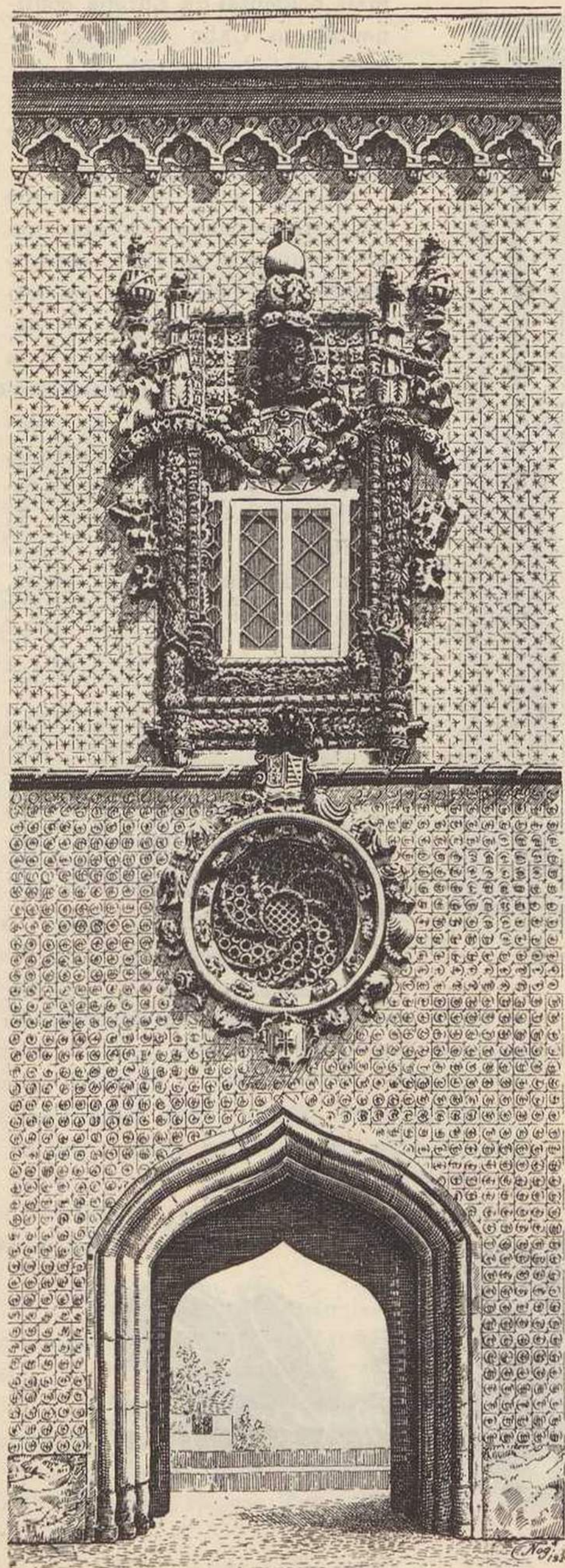
portuguesa que supponho foi organizada pelo invulgar espírito de artista do real esposo de D. Maria II e à qual mais tarde juntaram um prato de faiança pintado pelo próprio régio coleccionador e outro por seu neto, El-Rei D. Carlos.

A galeria do rés-do-chão do claustro estabelecia comunicação com o refeitório, com a fonte e por meio duma bela porta geminada com a casa do capítulo que actualmente se encontra muito alterada por ter sido adaptada por D. Carlos I para seu aposento privado motivo porque ornamentou as paredes com pinturas



Porta de comunicação entre o Claustro e a Sala do Capítulo

Desenho de Bernardino Coelho



realistas, da sua autoria, representando ninfas e faunos em alegre convívio na Serra de Sintra.

O resto do mosteiro foi profundamente modificado com as restaurações e arranjos necessários à sua ligação com os acrescentamentos modernos que constituem propriamente o palácio de El-Rei D. Fernando II, onde, por toda a parte, se nota a ideia dominante do emprêgo do estilo árabe mais ou menos hábilmente conjugado com o manuelino o que não quer dizer que por vezes o baroco e outros estilos se não mostrem algum tanto extemporaneamente...

Inúmeras são as salas que comporta o edifício.

Chamaremos a atenção especialmente para as mais interessantes como são o quarto de dormir da Rainha D. Amélia, de tectos e paredes ornadas de desenhos no estilo árabe, a sala do toucador e de leitura, onde existem objectos curiosos e magníficos quadros pintados por El-Rei D. Carlos, que além de cientista foi um notável e inspirado pintor, e o escritório da Rainha, com belos móveis hispano-árabes. Em todos os aposentos se vê artística e rica mobília onde normalmente pousam preciosos objectos de cerâmica de que D. Fernando era um apaixonado e sapiente coleccionador.

De todos os terraços e janelas do palácio o olhar perde-se em horizontes sempre variados, ridentes e infindáveis.

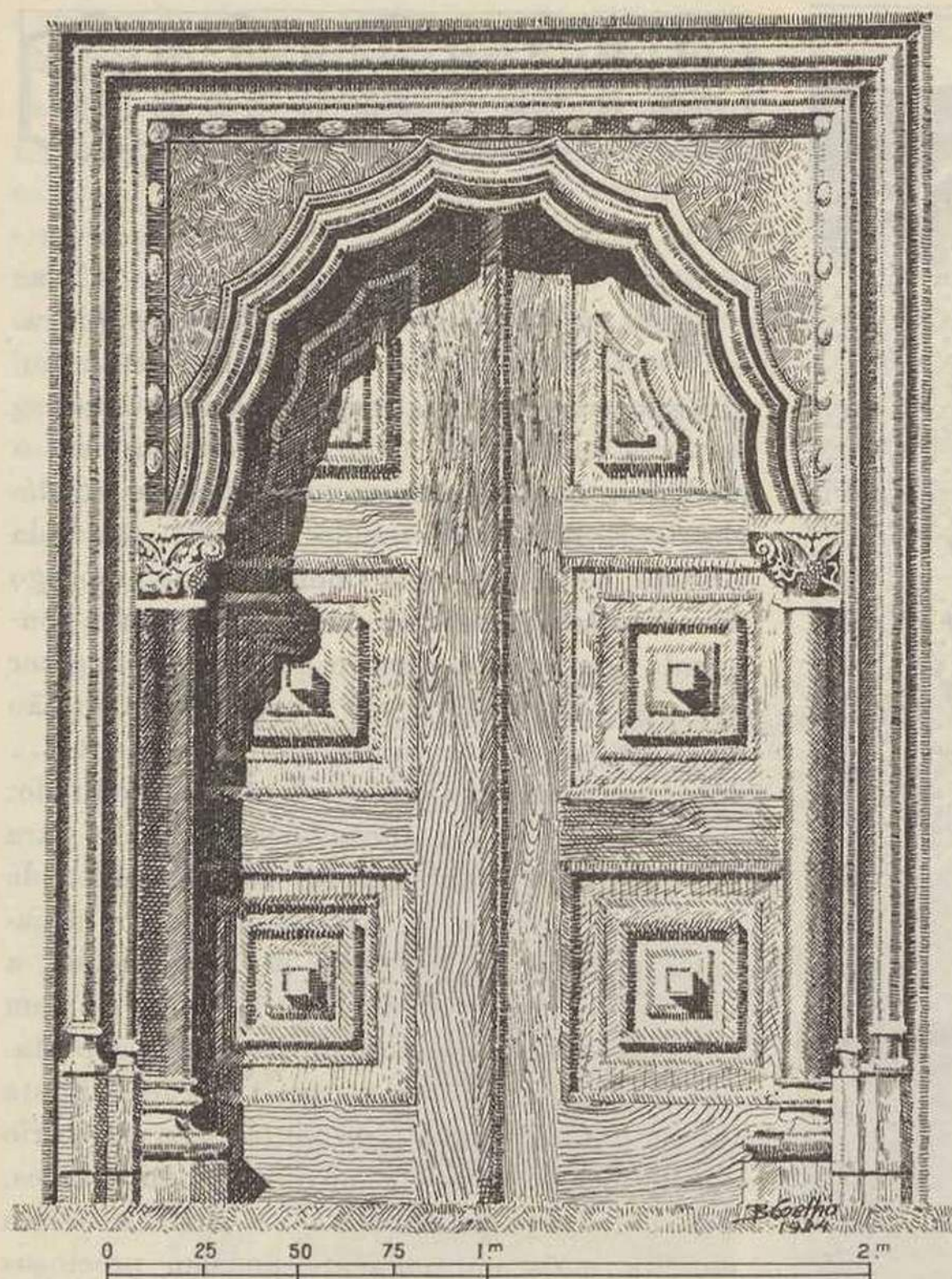
O inolvidável panorama que se disfruta, porém, do alto do grande zimbório do Palácio, alcandorado à altitude de 529 metros sobre o nível do mar, estendendo-se até ao extremo

À esquerda, trecho da fachada norte do Palácio.

Em cima e em baixo, azulejos em relevo da entrada principal

Desenhos de J. Nogueira





Porta do vestibulo principal do Palácio da Pena

Desenho de Bernardino Coelho

mais ocidental da Europa continental — o Cabo da Roca, excede contudo em beleza e amplitude todos os que se podem admirar dos inúmeros pontos de vista citados.

« O olhar aflora todos os picos da Serra e apanha o Oceano num arco superior a 120°, contornando a península que vai terminar no cabo da Roca. As ondulações da serra, assim vista de cima, com suas mantas ave-ludadas de pinheiral, os vales salpicados de vilas senhoriais, as aldeias ao longe, fitas de estrada, penhascos emergindo do oceano da vegetação, constituem um panorama empolgante, digno por si só duma visita à Pena » (1).

Os visitantes estrangeiros maravilhados com tão magestosa e surpreendente paisagem confessam, como o fez o escritor alemão Obersteiner, que «nem a mais ousada fantasia poderia imaginar nada de mais belo» (2).

(1) *Guia de Portugal*, vol. I pág. 501.

(2) H. Obersteiner, *Nach Spanien und Portugal*.



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 577. — Peço elucidar-me o seguinte:

1.º — Quais são as mercadorias que podemos considerar análogas, em conformidade com o aditamento à Tarifa 1 de 26-8-932?

Além dos adubos e madeiras poderemos considerar análogas para efeito da taxa, duas espécies de vinho (pasto e abafado, por exemplo), duas espécies de louça, telha e tijolo?

2.º — A um vagão com vinho de pasto em barris e em caixas deve aplicar-se o preço mais elevado e o mínimo menor ou o preço e mínimo mais elevados?

R. — 1.ª — Consideram-se mercadorias análogas para o efeito da aplicação do aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de p. v. de 26-8-932; os vinhos de qualquer qualidade; as louças cerâmicas de várias espécies e as telhas e os tijolos.

2.ª — Vinho de pasto em barris e vinho (de pasto ou não) em caixas, são também mercadorias análogas e nestas condições deve aplicar-se o preço mais elevado, que neste caso, é o correspondente ao vinho em caixas, ficando a remessa sujeita ao mínimo de carregamento de mercadoria que o tiver mais reduzido (vinho em barris).

P. n.º 578. — Quais as transmissões que estão ao abrigo do § 1.º do artigo 109 da Tarifa Geral?

R. — As transmissões onde há solução de continuidades das linhas desta Companhia, são:

Aveiro, Espinho, Martingança, Famalicão, Trofa, Livração, Régua, Tua e Pocinho.

P. n.º 579. — Sendo apresentada em Alcân-

tara-Terra uma carta de porte de uma remessa em cheio procedente de Abrantes póde ser dado despacho para Caldas, em conformidade com a 4.ª do 18.º aditamento à Classificação Geral?

R. — Não póde. A estação de destino da remessa de taras vazias póde deixar de ser a de procedência da remessa em cheio, mas tem de estar incluída na alínea de que faça parte esta última estação, o que não se dá no caso presente.

P. n.º 580. — As remessas ao abrigo do Aviso ao Público A n.º 363 quando tenham o recargo de 50% também lhes deve ser aplicada a tabela n.º 8? E se à mercadoria lhe fôr aplicável uma tabela mais cara, também lhe devemos aplicar a tabela 8?

Eu acho que sim, no entanto peço ser elucidado.

R. — Ao abrigo do Aviso ao Público indicado, aplica-se a tabela n.º 8 da Tarifa 1 de uma maneira geral a tôdas as mercadorias que, por Tarifa Geral desfrutem de preço superior ao da 3.ª classe.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

20.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º 1 P. V. (Antiga Rêde) e 9.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º 1 P. V. (Sul e Sueste e Minho e Douro) — A-fim-de beneficiar os transportes de carvão vegetal, a granel ou acondicionado, cisco, pó e terra de carvão vegetal, foi resolvido baixar para 150 quilómetros o percurso mínimo que teriam de efectuar estes transportes para desfrutarem do bônus de 5%, 10% e 15% concedidos aos expedidores que no prazo máximo de um ano tiverem transportado, respectivamente, os mínimos de 2.000, 4.000 e 6.000 toneladas.

Este aditamento anula o 14.º e 4.º aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. em vigor, respectivamente, nas linhas da Antiga Rede e do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Aviso ao Público A n.º 419. — Indica os preços aplicáveis nos percursos espanhois, pela venda de bilhetes simples e despacho de bagagens e cães entre várias estações portuguesas e espanholas.

1.º Aditamento às tarifas Internacionais n.ºs 301 e 302 de G. V. — Actualiza os partícipes nas linhas espanholas.

3.º Aditamento à Tarifa Internacional n.º 401 de G. V. — Actualiza os partícipes nas linhas espanholas.

5.º Aditamento à Tarifa Internacional n.º 402 de G. V. — Actualiza os partícipes nas linhas espanholas.

17.º Aditamento à Tarifa Especial P. H. F. 3 de G. V. — Actualiza os partícipes nas linhas espanholas.

Tarifa Internacional n.º 202 de G. V. — Substitue a mesma tarifa datada de 1/7/929 e seus aditamentos.

1.º Aditamento às tabelas de preços e condições de serviço de banhos e águas termas, combinados com Empresas de Camionagem. — Criação de bilhetes de Lisboa R. para Murtosa-Central.

2.º Aditamento às tabelas de preços e condições de serviço de banhos e águas termas, combinados com Empresas de Camionagem. — Criação de bilhetes de várias estações para S. Pedro de Muel-Central.

29.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V. em vigor nas linhas do Sul e Sueste — Inclue no Capítulo I os preços de bilhetes de várias estações para S. Tiago do Cacem e vice-versa.

Comunicação-Circular n.º 17. — Suspende as expedições de mercadorias para as estações alemãs.

Comunicação-Circular n.º 18 — Esclarece como deve ser designada nas declarações de expedição, para os efeitos da taxa a aplicar, uma mercadoria que freqüentemente é apresentada a despacho com a designação de «buchas de ferro para carros», designação esta que não deve admitir-se.

Comunicação-Circular n.º 19. — Dá conhecimento de que se tornou extensiva às remessas de garrações vazio expedidos de Cais do Rêgo em vagões nossos, a concessão já existente e que consta da nota 10 do Aviso ao Público A. n.º 375, sobre a expedição da mesma mercadoria em vagões particulares.

Comunicação-Circular n.º 21 — Esclarece os casos em que deverá continuar a aplicar-se a sobre-taxa de 15% aos preços espanhois.

II — Fiscalização

Carta Impressa n.º 1218. — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhete de assinatura mensal extraviados na 2.ª quinzena de Junho de 1934, e que devem ser apreendidos.



Ovar

Fotog. do Sr. António da Silva Júnior,
factor de 3.ª classe

Carta impressa n.º 1219. — Reproduz os modelos do passe (D 111) bilhete de identidade válido para bónus de 50 % em 3.ª classe nas linhas da Companhia e bilhete de identidade para portador de bónus ou passe, que são fornecidos ao pessoal operário, em conformidade com a Ordem da Direcção Geral n.º 238, e instrue sobre a sua utilização e revisão.

Carta impressa n.º 1220. — Resume o que está determinado acerca dos transportes de pombos correios e respectivas taras.

Carta impressa n.º 1221. — Comunica que aos agentes reformados do Caminho de Ferro de Cais do Sodré a Cascais foi concedida a redução de 50 % sobre os preços da Tarifa Geral, em toda a rede da Companhia, mediante a apresentação do bilhete de identidade cujo espécime reproduz.

Carta impressa n.º 1222. — Sobre a redução de 50 %, nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no 1.º Congresso Militar Colonial, que se realizou no Porto, de 23 a 27 de Julho de 1934.

Carta impressa n.º 1223. — Relação dos passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena de Julho de 1934, e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1224. — Sobre a redução de 50 %, nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no IV Congresso da Liga dos Bombeiros Portugueses, que se realizou em Tomar, de 26 a 30 de Julho de 1934.

Carta impressa n.º 1225. — Indica como e por que meio, a estação de destino de qualquer remessa sobrecarregada com reembolso, quando esta seja entregue ao Serviço do Movimento — Reclamações e Leilões — o deve participar à estação de procedência e ao Serviço Central, e transcreve a parte final da Carta impressa n.º 1162, que continua em vigor, sobre taxas dos telegramas particulares destinados às estações das linhas exploradas pela Companhia Nacional.

Carta impressa n.º 1226. — Sobre a redução de 50 %, nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no Congresso das Associações Portuguesa e Espanhola para o Progresso das Ciências, que se realizou em S. Tiago de Compostela, de 1 a 8 de Agosto de 1934.

Carta impressa n.º 1227. — Comunica que aos engenheiros sócios da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses foi concedida a redução de 75 % sobre os preços da Tarifa Geral, para visitarem a Exposição Colonial Portuguesa no Porto.

Carta impressa n.º 1228. — Em aditamento à carta impressa n.º 1227, diz que a concessão a que a mesma se refere é apenas em 1.ª classe.

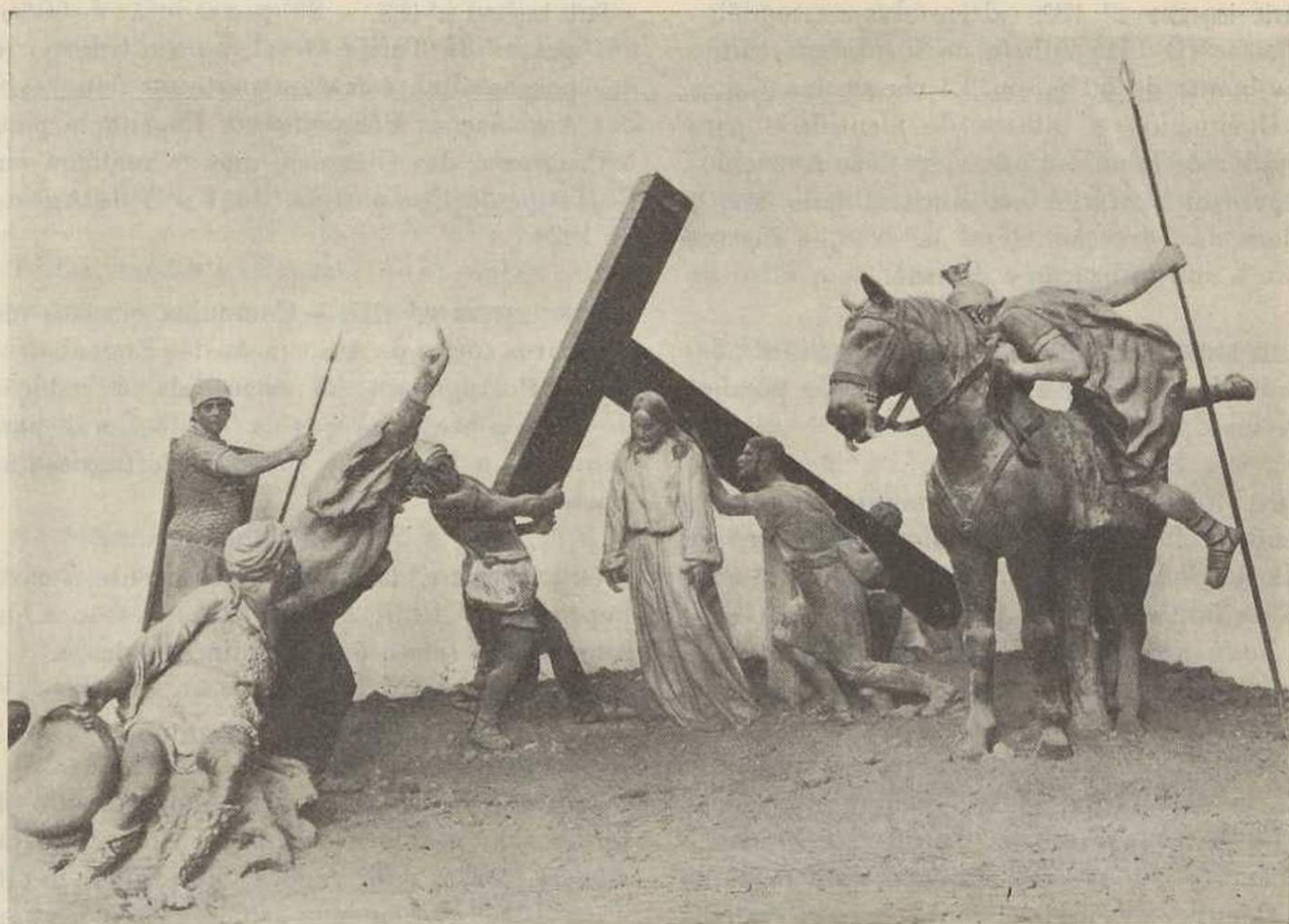
III — Serviços Técnicos

Carta impressa n.º 2463. — Dá conhecimento de terem sido postos a circular, a título de experiência, corda, para vagões, fabricadas em pita e em cairo e recomenda às Circunscrições para informarem em 31 de Outubro sobre a forma como, na prática, se comportaram estes utensílios.

6.º Aditamento à Instrução n.º 2147. — Comunica a reabertura para serviço da Divisão de Via e Obras, do ramal particular das minas do Alvito, situado ao quilómetro 119,360 da linha do Sul.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Julho de 1934

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 7...	4.742	4.128	2.008	1.836	1.630	1.507
» » 8 a 14	4.944	4.626	2.125	1.995	1.662	1.587
» » 15 a 22...	5.267	5.027	2.241	2.143	1.814	1.755
» » 23 a 31...	7.136	6.356	2.758	2.697	2.330	2.198
Total	22.089	20.137	9.132	8.671	7.436	7.047
Total do mês anterior	19.829	18.634	8.464	8.412	7.530	6.936
Diferença...	+2.260	+1.503	+ 668	+ 259	- 94	+ 111



CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

Partida de Cristo para o Calvário
Pavilhão Bordalo Pinheiro nas Caldas da Rainha

Fotog. do Sr. António Nunes, limpador de Carruagens

Factos e informações

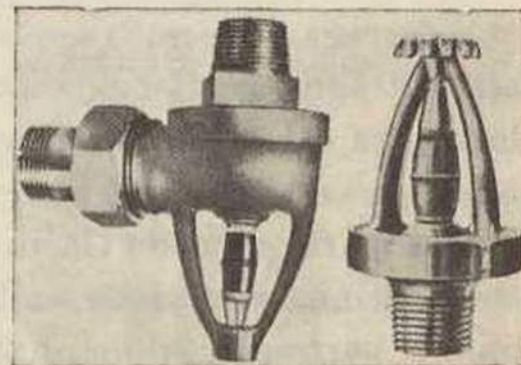
Protecção do material ferro-viário, contra incêndio

No dia 15 de Fevereiro último, procedeu-se, em Inglaterra, à experiência de uma instalação de «Sprinklers», especialmente montada para este efeito numa antiga cocheira de carruagens em que tinham sido colocadas três fiadas daqueles veículos de madeira no interior duma das quais se fez atear um incêndio.

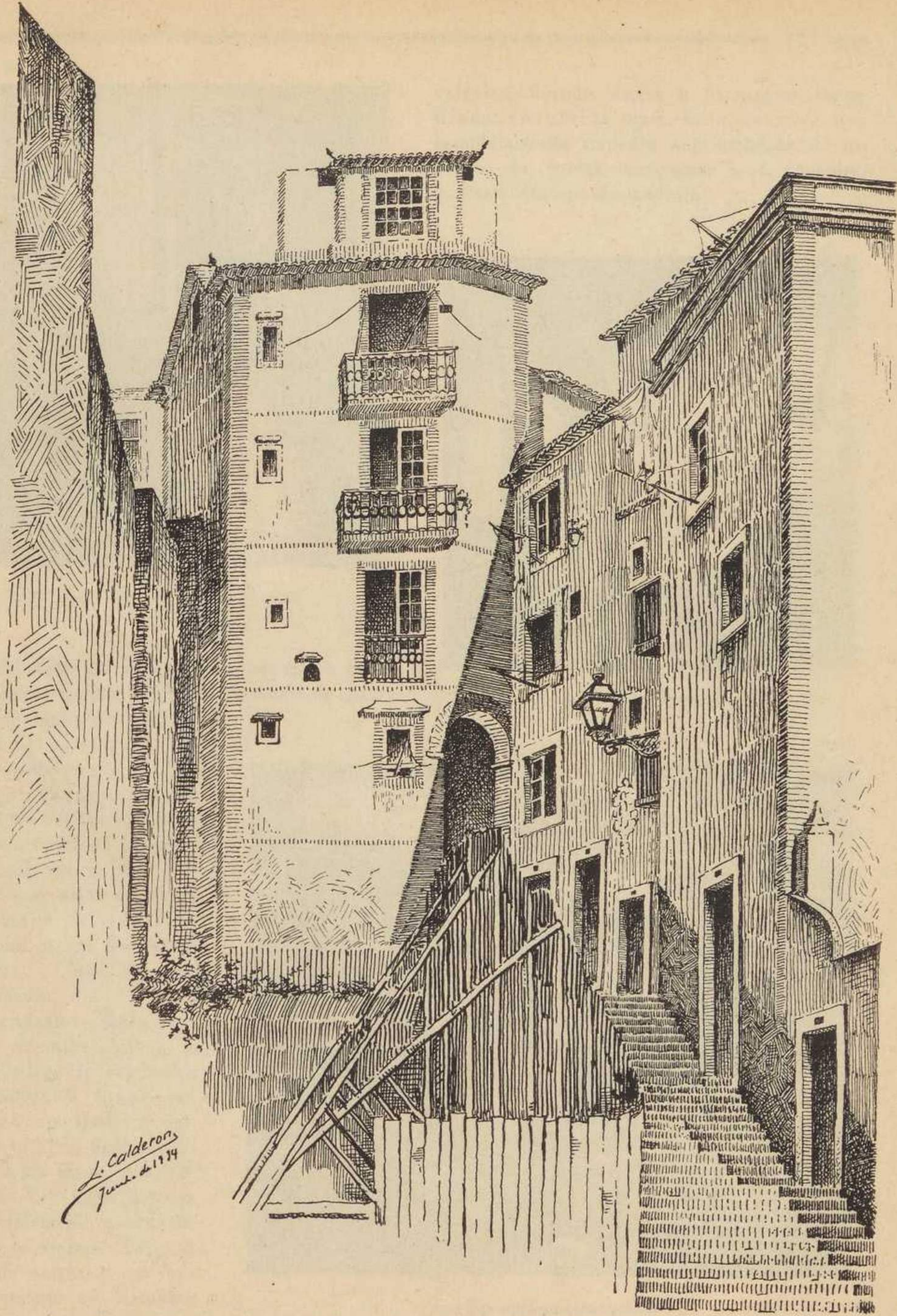
O aparelho de segurança chamado «Sprinkler», consiste em válvulas de funcionamento automático montadas em canalizações de água

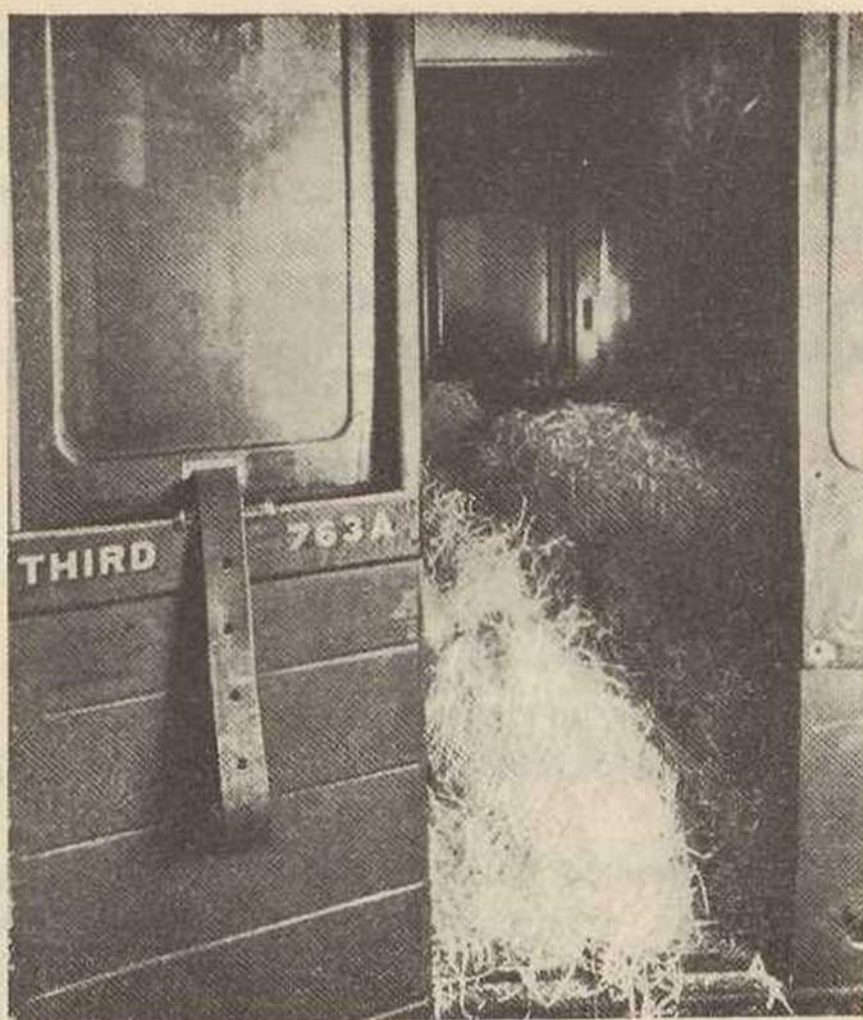
sob pressão, e dotadas de um dispositivo permitindo a saída desta, logo que a temperatura ambiente se eleva a um determinado grau, produzindo-se assim a inundação do foco do incêndio.

A experiência foi realizada pela seguinte forma: estando fechadas as portas



Válvulas «Sprinkler»



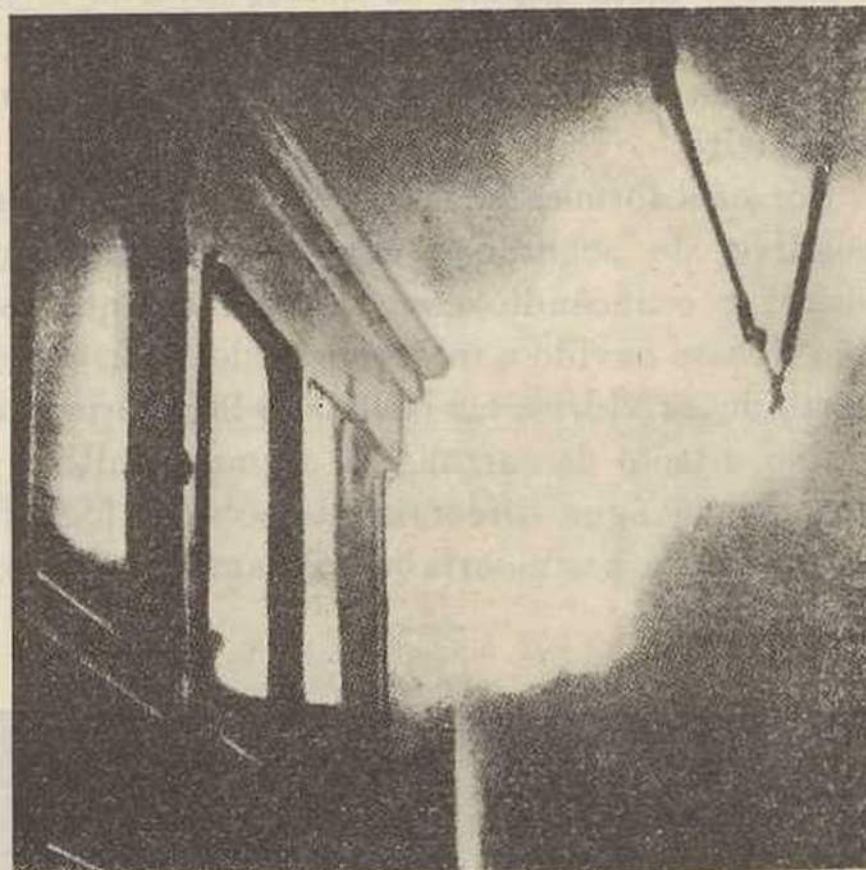


Compartimento preparado para a experiência

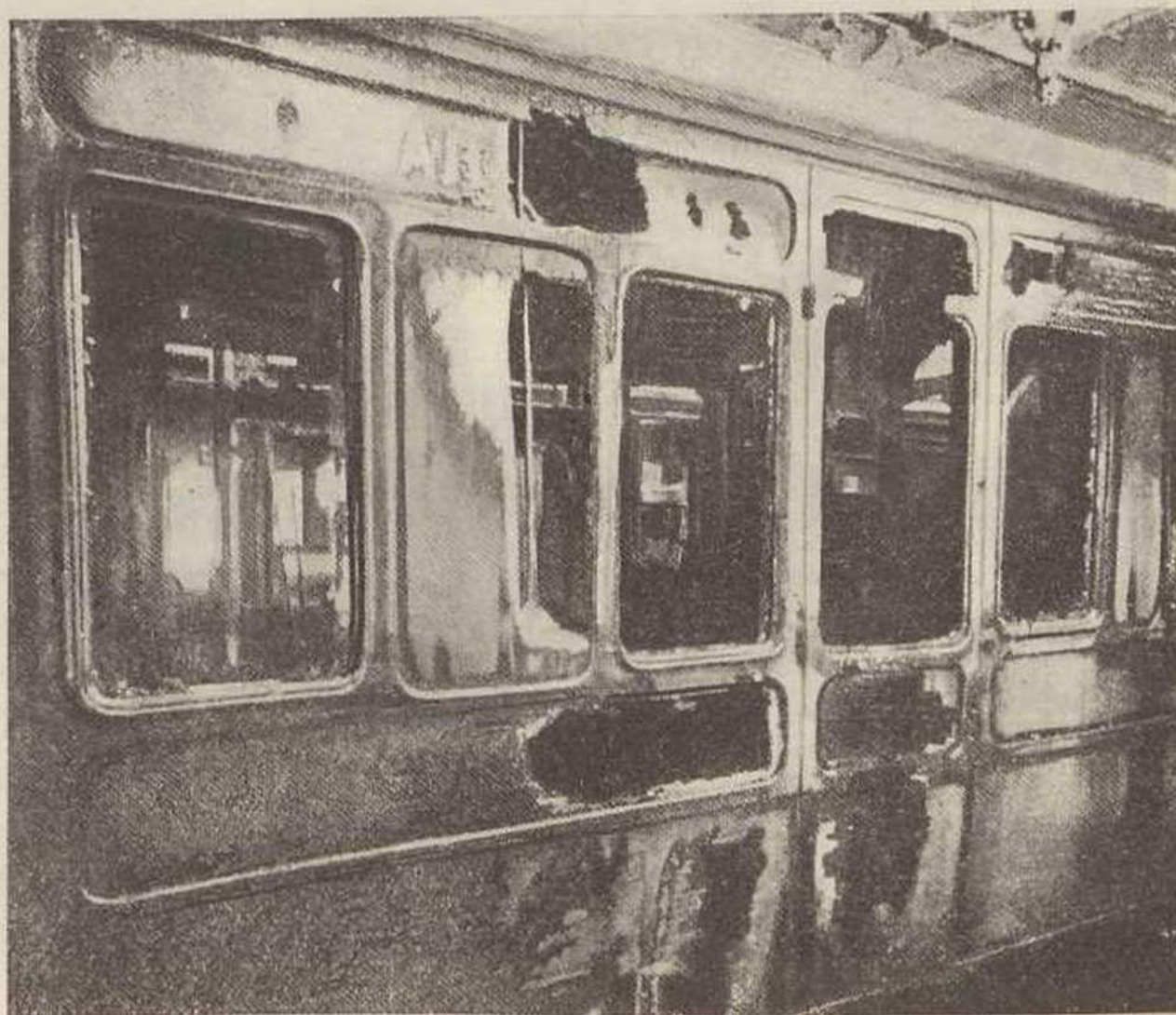
e as janelas de todas as carruagens, e tendo sido previamente colocado um monte de aparas num compartimento de uma das carruagens, lançou-se-lhe fogo, que começou lavrando lentamente dentro do dito compartimento; passados 30 minutos, e para acelerar a experiência, foram partidos os vidros do mesmo, o que fez desenvolver o incêndio com violência.

Verificou-se então que, dois minutos depois, o dispositivo de segurança começou a funcionar tendo disparado a válvula n.º 1 e, dois segundos mais tarde, a n.º 2, o que deu lugar a tocar imediatamente a campainha de alarme. Logo a seguir, entraram em funcionamento as restantes

válvulas, ficando assim a carruagem incendiada envolvida num forte chuveiro que completamente impediu a propagação do incêndio às outras carruagens e à cocheira, que também era de madeira.



O fogo lava com intensidade



O estado da carruagem após a experiência

O tecto da carruagem, banhado de água, continuou resistindo, impedindo assim que a água chegasse directamente ao foco do incêndio, o que deu em resultado propagar-se o fogo aos dois compartimentos anexos áquele em que o incêndio foi ateado.

Hora e meia depois do começo dêste, foi a experiência dada por finda, apagando-se o fogo dentro da carruagem com o auxílio de uma mangueira.

Por esta forma, ficou demonstrado que o dispositivo de segurança empregado conseguiu localizar o incêndio, sendo de notar que, se não tivesse havido a intervenção dos assistentes partindo os vidros das janelas, o fogo teria destruído o tecto da carruagem o que permitiria a entrada da água directamente sobre o foco do incêndio, que assim seria completamente extinto.

Êstes dispositivos de segurança são hoje bem conhecidos e largamente utilizados. Apagam um incêndio com um pequeno consumo de água e, em muitos casos, impedem o seu desenvolvimento logo de princípio. Têm também a vantagem de reduzir, em 30 a 75 0/0, o valor dos prémios a pagar ás Companhias de Seguros.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

Nada menos do que **92** vítimas de desastres de automóveis no passado mês de Julho. Dêste elevado número já se regista **14** mortos e **78** feridos.

Desde Janeiro passado temos já a lamentar **451** vítimas, e isto só no Continente do País.



Ao amanhecer

Higiene

Ainda no corrente mês de Setembro, será distribuído gratuitamente a todos os assinantes do *Boletim da C. P.* uma separata, em vo-

lume brochado, de todos os artigos que durante mais de um ano esta revista publicou sob o título de *Higiene*, de autoria do Snr. Dr. Carlos Lopes, Médico-chefe do Serviço de Saúde da Companhia.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



Antônio Joaquim
Ajudante de secção



João Gonçalves Pereira
Revisor de Material de 1.ª classe

Uma homenagem

Pelo motivo da promoção a Sub-Inspector da Exploração, do Snr. Fernando Augusto Meira, foi-lhe prestada pelo pessoal da estação de Entroncamento uma significativa manifestação de apreço no dia em que deixou a chefia daquela estação.

Quando o Snr. Meira chamou o pessoal para lhe apresentar os seus cumprimentos de despedida, foi-lhe entregue uma linda pasta com monograma de ouro, contendo uma mensagem, que a seguir reproduzimos, assinada por todo o pessoal graduado que presta serviço naquela estação, e que foi lida pelo Chefe de 1.ª classe Snr. Manuel Contente.

Entroncamento 1 de Julho de 1934.

Ex.^{mo} Senhor

É modesta a homenagem que lhe vem prestar os seus subordinados, e modesta e simples a oferta!

São singelíssimas as palavras que empregam, porque as não sabem mais sublimadas, mas creia têm o cunho de sinceras, amigas e respeitadas, e visam perpetuar um facto!

Não podia o pessoal graduado de Entroncamento alhear-se à passagem do seu Ex.^{mo} Chefe, Snr. Fernando Meira, à categoria de Sub-Inspector, pelo que fervorosamente o felicitam, sem lhe patentear o seu verdadeiro sentir, pois nele sempre reconheceram o chefe que, soube alear as emergências do serviço, às conveniências dos seus agentes. Bem haja!

Fazem votos sinceros para que no novo cargo, ainda e sempre espinhoso, se não esqueça daqueles que, com verdadeira saudade neste momento se despedem, alme-

jando-lhe infindas felicidades, ventura e bem-estar, devendo contar sempre como certa, com a dedicada cooperação dos seus subordinados.

O *Boletim da C. P.* regista gostosamente a homenagem prestada ao Snr. Fernando Augusto Meira, felicitando também o pessoal de Entroncamento pelo seu simpático gesto.



O Snr. Sub-Inspector Meira rodeado do pessoal que lhe prestou homenagem

Agradecimento

A família do desditoso chefe de 3.^a classe, Carlos Bento, pede-nos a publicação do seguinte agradecimento :

«A viuva, filhos, e irmãos do chefe de 3.^a classe de Lisboa P. Carlos Bento, falecido no dia 20 de Junho p. p., na impossibilidade absoluta de o fazerem particularmente, por insuficiência das respectivas moradas, vêm por êste meio agradecer a todas as pessoas a parte que tomaram na sua dor».

Agentes aprovados nos exames realizados no mês de Julho findo

EXPLORAÇÃO

Praticantes para aspirantes: *Distintos* — Manuel da Rosa Bonito, João Gomes da Costa e Mário Ferrão Pais.

Aprovados — Américo Brás Lopes, Manuel das Dôres Lopes, António Alberto Pinto de Almeida, José dos Santos, Carlos Martins, Luís Alves Grácio, Venceslau das Dôres, João Graça da Silva, Leandro Martins, Celestino Faustino, José dos Santos Lopes, José Maria Prado, Manuel Pacheco da Cunha, Mário da Piedade Costa, Alvaro Ribeiro San-ches, Manuel de Almeida Mar-tins, José da Fonseca Este-ves, Marcos Eduardo da Cruz, Luís Nogueira Soares Júnior, António Alberto Afonso de Sousa, Júlio Pinheiro de Oli-veira, Manuel Gameiro, Ma-nuel do Carmo Caldeira Fi-gueira, Américo de Sousa Pereira, José Maria Pinto de Almeida, António José Dias, Afonso Leal da Silva Damas-ceno, António de Jesus Faus-tino, Manuel Meira Magano, Joaquim Pires Duque, Luís Vaz Oliveira, António Martins das Dôres Garrôcho, João Cardinho Serrano, Adelino

Jorge, António Condesso, António Estan-queiro, Albino Carmona, Agnélo Maria Gomes, Mário Ferreira, Manuel Francisco Gouveia Júnior e Aníbal Rodrigues Horta.

Nomeações

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

Factores de 3.^a classe: Bernardo Ferreira, David Mendes, Adelino Ferreira Trindade, Joaquim Gonçalves da Silva, Manuel Marques Aleixo e António da Graça.

Aspirantes: Jesuíno de Souza Matoso, Au-gusto de Miranda Mendes Carvalho, António José Botelho, José da Costa Pereira, José Cândido Marques Carvalho, António da Costa, João Rodrigues das Neves, Álvaro Rodrigues Soares, Mário de Oliveira Santana, Luís Gon-çalves Soares, Alfredo de Oliveira Vidal, Au-gusto Ferreira da Santa, António Duarte Júnior,

José Maria da Fonseca, Abel Rêgo Borges, José Augusto Guerreiro, Rogério Baptista Alves Carneiro, Virgílio Duarte Santos, António Magalhães, Carlos Vieira da Cunha, Júlio Manuel de Agonia Salvador, Francisco de Sousa Braga, José António Dias, Jerónimo Dias Leitão, Gonçalo Corrêa, Manuel Augusto Mendes Saleiro, Abel Guilherme de Oliveira, Elmano Eduardo Cordeiro da Silva, Joaquim Pires Valério Júnior, Alfredo Augusto da Costa, José Joaquim dos Santos, Joaquim Fernando Lorigo Lopes, Artur Jordão Cavalheiro, Vítor Cândido Teixeira, Joaquim Baptista Candeias, Emídio Cardoso, Marçal Carvalhão Pinheiro, João Ramos Pedroso, Joaquim Canhão Caldeira Venâncio, Manuel dos Santos Neves, Benjamim de Jesus Maia, António Simões de Faria Lopes, Olindo Godinho Palma, Manuel Soares de Pinho, Marcelino Macau, Teodoro Henriques,

Luís Gonçalves da Silveira, Júlio Ribeiro Sanches, Luís Ribeiro Pedrosa Vital, Norberto dos Santos Robalo, Francisco Rosa de Andrade e Justino Godinho Branco Júnior.

Fieis de 2.^a classe: Raúl Fernandes Ribeiro, Virgílio Policarpo, Guilherme Moreira, António Fernandes Castilho, Aleibiades Marques de Oliveira e Alexandre Ferreira Lobato.

Guarda-freios de 3. classe: Adelino Gaspar, Américo Soares Pinto, José Coelho, Silvério da Rocha, Domingos da Silva Claudino e Frederico dos Santos.

Engatador: Hipácio Rodrigues Sousa Valente.

Carregadores: Basílio Pimenta Velhinho, António Almeida, José da Silva Carvalho, Afonso Henriques Nunes, Januário Rosa, Manuel Rafael, Joaquim Gata de Moraes, José Pedro, Francisco Gonçalves, João de Sousa Mano, Manuel Marques, Constantino Luís Fernandes,



No Tejo

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

Fotog. do Sr. Abel Leite Pinto, Empregado de 2.^a classe da Divisão de Exploração

António José Galego, José Lopes Garcia, Manuel Infante Mendes, Sebastião Morêno, Manuel de Pena Alves, Joaquim Pinto, Manuel Bicho, João Dias Lopes, Augusto Martins Miguel, Vicente Xisto, Aurélio Nogueira, Manuel Baião, José dos Santos Vieira, Leonídio Madureira Vasconcelos, Eduardo Carlos, Manuel Jerónimo Portas, Valentim Fonseca, Felismino Oliveira Mendes, Joaquim Florindo Alves, João Nunes, Luís Gonçalves Roque, Maier Maria Gonçalves, Augusto Ribeiro Camêlo, Eduardo Cordeiro, António da Conceição, José Augusto Cabral, José Pedro Romano, Adriano Augusto, António Augusto Esteves, João Rolim, António Campos Serafino Júnior, Higino Jorge de Almeida, João Gonçalves, Miguel Nunes, João dos Santos Barroso Júnior, Manuel Pereira, Carlos Carvalho, Manuel Cordeiro e Joaquim Alves Ferreira.

Condutor de elevadores: João Henriques.

Serventes: João Vilas Boas Moreira, Alberto Nunes e Manuel Fragueiro.

Guardas de estação: Francisco Faustino, José Matias e Augusto Gonçalves.

Guarda P. N.: Francisco Alves.

Promoções

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

A Sub-Inspectores: Fernando Augusto Meira, João da Silva Guimarães e Manuel Nunes.

A Chefe de 1.^a classe: José Alves Matias.

A Chefes de 2.^a classe: João Carlos Morais Parra, José Nunes, Manuel de Melo, Manuel Monteiro, Artur de Castro Ferraz, Manuel Ferreira Lopes, Domingos Atalaia, Carlos Alberto Marques Perdigão e Dario José do Carmo.

A Chefes de 3.^a classe: Manuel da Silva Claro, Júlio Abrantes, António Baptista Ferreira, Eduardo Costa, Agostinho Ricardo Figueiredo Vieira, Sinfrónio Simões Penalva, Pedro dos Santos Rodrigues, Álvaro Inácio, Amadeu Matos Cardoso, Homero Silva, Pedro António Ferreira e Joaquim de Sousa.

A Factores de 1.^a classe: Miguel Dinís Coelho, Joaquim Brás, Serafim Martins Lopes, Pedro da Silva Barrau, Leopoldo Ribeiro de Sousa,

João Francisco Netas, Vinício Plínio Rosado Viegas, João Jesus Pereira, Augusto Pereira Garcia, José Martins, Manuel Lourenço Valadas, Mário Ferreira dos Santos, António Augusto Almeida Sousa e Sá e Manuel Vicente Martins Ferreira.

A Factores de 2.^a classe: Isaías Lemos, Eugénio Ferrer Negrão, João Augusto Azevedo Santos, Alberto Eusébio, António Conceição Roberto, António Rodrigues Coutinho, Ricardo Charters Ribeiro, Manuel Maria Alves Ferreira, José Paulino Correia Júnior, António Maria Marques, Fernando Junça Ferreira, Joaquim Manuel Carvalheira Baptista, Mário José Ribeiro Sanches, Vítor Ramos Domingos, Diamantino Gomes Gregório Durão, Mário Rodrigues Mateus, José Pereira Marques, Adolfo Gomes de Carvalho, João Paulo Fernandes, Filipe Alves Matias, José Cardoso de Oliveira, João Marques, José Maria Mourinha, Joaquim da Conceição Martins, António Pacheco da Cunha, Álvaro Dias, Angelo de Almeida, Rui Joaquim Nogueira Morais, João Nunes, Joaquim Crêspo, Francisco Lopes Lameira, Joaquim Fernando Maçarôco, António Ezequiel Figueira, Apolino Viléla, Silvino da Silva Beja, Júlio de Azevedo, António Maria Ferreira, Francisco Ribeiro, Francisco da Fonseca, Manuel Delgado da Silva, António Corda Passarinho, Álvaro Pereira da Rosa, José Ferreira, Hermenegildo José Gaviño da Costa, António Castela e Ricardo José de Paiva.

A Encarregado de Contabilidade: Mário José Stevens.

A Telegrafistas principais: António dos Santos Baptista e Laureano Francisco Pereira.

A Fiéis de 1.^a classe: José de Almeida Sousa e Sá e José Modesto Lafuente.

A Bilheteira de 2.^a classe: Carolina Graça de Almeida.

A Empregadas de 2.^a classe: Maria dos Anjos Nunes Fernandes e Maria dos Anjos Pereira.

A Condutor fiscal: David de Almeida Calado.

A Condutor principal: José Tavares da Silva.

A Condutor de 1.^a classe: Joaquim Francisco Catarro.

A Condutores de 2.^a classe: Manuel Serrano, Henrique de Oliveira Serrano e João Vital.

A Guarda-freios de 1.^a classe: António Monteiro do Rio, António Martins Viléla, Francisco Farinha, Domingos Santos Florêncio e Joaquim Pires Alves.

A Guarda-freios de 2.^a classe: José Alves Pandorco, João Ribeiro Silva, João de Oliveira, Manuel Pereira e Joaquim Gomes da Mota.

A Fiscal de revisores: Camilo dos Santos.

A Conferentes: Florindo Conceição Tavares e Eurico Armando Conceição Malheiro.

A Capataz de 1.^a classe: João Diogo Carvalho.

A Capatazes de 2.^a classe: José Pereira Teotónio e Angelo da Cruz Jacob.

A Agulheiro de 1.^a classe: José Noites Baptista.

A Agulheiros de 2.^a classe: Francisco Manuel, Bernardino José, José Pedro Tarouca e Francisco Dias Sarafana.

A Agulheiros de 3.^a classe: João de Deus Catarro, Alberto de Oliveira, Francisco Ramos, José Soares de Almeida, José Rodrigues, António Elias, Augusto Guerreiro, Luís Borges, António Bernardes Rasteiro, Joaquim da Silva, Joaquim Feliciano Ferreira, Joaquim Marques, Veríssimo Alves e Manuel Vieira de Sousa.

VIA E OBRAS

A Chefe de distrito: António Quaresma.

A Sub-chefe de distrito: António Teixeira.

Admissões

Mês de Julho

VIA E OBRAS

Guarda-fios de 2.^a classe: João da Silva, Virgílio de Jesus Branco, João Francisco e Joaquim da Silva.

Mudanças de categoria

Para:

Verificador de Contabilidade: O chefe de 2.^a classe, Armando Verão.

Bilheteiras de 3.^a classe: As empregadas de 3.^a classe. Maria Conceição Ramos de Brito, Alda Olívia dos Santos e Leonor Sofia da Silva Duarte.

Agulheiro de 3.^a classe: O engatador, Adolfo Rodrigues.

Servente: O carregador, José Nascimento Bispo.

Guardas de estação: Os agulheiros de 3.^a cl., Casimiro Alves, António Nunes Ferro e Armando da Silva.

Reformas

Mês de Junho

EXPLORAÇÃO

Francisco de Oliveira, Agulheiro de 3.^a classe.

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

António da Cunha e Silva, Inspector principal Adjunto do Serviço Central.

Pelo seu caracter e pela sua dedicação à Companhia, angariou este distinto funcionário na sua longa vida ferro-viária a amizade de todos os seus superiores, colegas e subordinados.

O *Boletim da C. P.* deseja ao Snr. António da Cunha e Silva, muitos e felizes anos de merecido descanso.

João de Castro Correia da Cunha Rêgo, Sub-Chefe de Repartição.

Manuel de Sousa Salgadinho Júnior, Chefe de 3.^a classe.

Joaquim Rodrigues Parente, Condutor de 2.^a classe.

MATERIAL E TRACÇÃO

João Gonçalves Ribeiro, Chefe de Oficina.

Joaquim dos Santos Belfo, Revisor de Material de 1.^a classe.

Manuel António Barroso, Revisor de Material de 1.^a classe.

Alípio Geraldo Lopes, Revisor de Material de 2.^a classe.

Eugénio de Almeida, Ensebador de 1.^a classe.

VIA E OBRAS

Jesuina de Jesus, Guarda de distrito.

João Gomes, Chefe de distrito.

Francisco Tristão de Alpoim, Assentador de distrito.

Falecimentos

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

† *Francisco Piedade Pintão*, Factor de 1.^a classe em Entroncamento.

Admitido como praticante em 15 de Janeiro de 1918, foi nomeado aspirante em 1 de Julho do mesmo ano e promovido a factor de 1.^a cl. em 1 de Janeiro de 1933. Foi gratificado em 1918 e louvado em 1927 pelos bons serviços prestados.

† *João Dias Costa*, Fiel de 2.^a classe, em Lisboa P.

Admitido como guarda de passagem de nível em 21 de Outubro de 1909, foi promovido a conferente em 21 de Fevereiro de 1913 e a fiel de 2.^a classe em 1 de Abril de 1922.

† *Luis Cândido*, Agulheiro de 3.^a classe em Póvoa.

Admitido como carregador em 1 de Julho de 1917, foi promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Janeiro de 1922.

† *Américo Caldeira*, Carregador em Pôrto.
Admitido como carregador eventual em 10 de

Julho de 1919, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.

† *Norberto de Oliveira Lopes*, Carregador em Pôrto.

Admitido como carregador eventual em 10 de Outubro de 1919, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.

† *José de Sousa*, Guarda em Bemfica.

Admitido como carregador em 12 de Abril de 1905 passou a guarda em 21 de Fevereiro de 1921.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Abel Correia de Melo*, Limpador de máquinas, no Depósito de Lisboa.

Admitido como limpador auxiliar, em 19 de Agosto de 1908.

VIA E OBRAS

† *Guilhermina da Silva*, Guarda do distrito n.º 21.

Admitida como guarda de passagem de nível em 26 de Dezembro de 1905.



† *Francisco Piedade Pintão*
Factor de 1.^a classe



† *João Dias Costa*
Fiel de 2.^a classe



† *Abel Correia de Melo*
Limpador



† *Norberto de Oliveira Lopes*
Carregador