

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE

DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO

LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: O Cortejo do Trabalho. — O gás de iluminação. — Factos e informações. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — Pessoal.

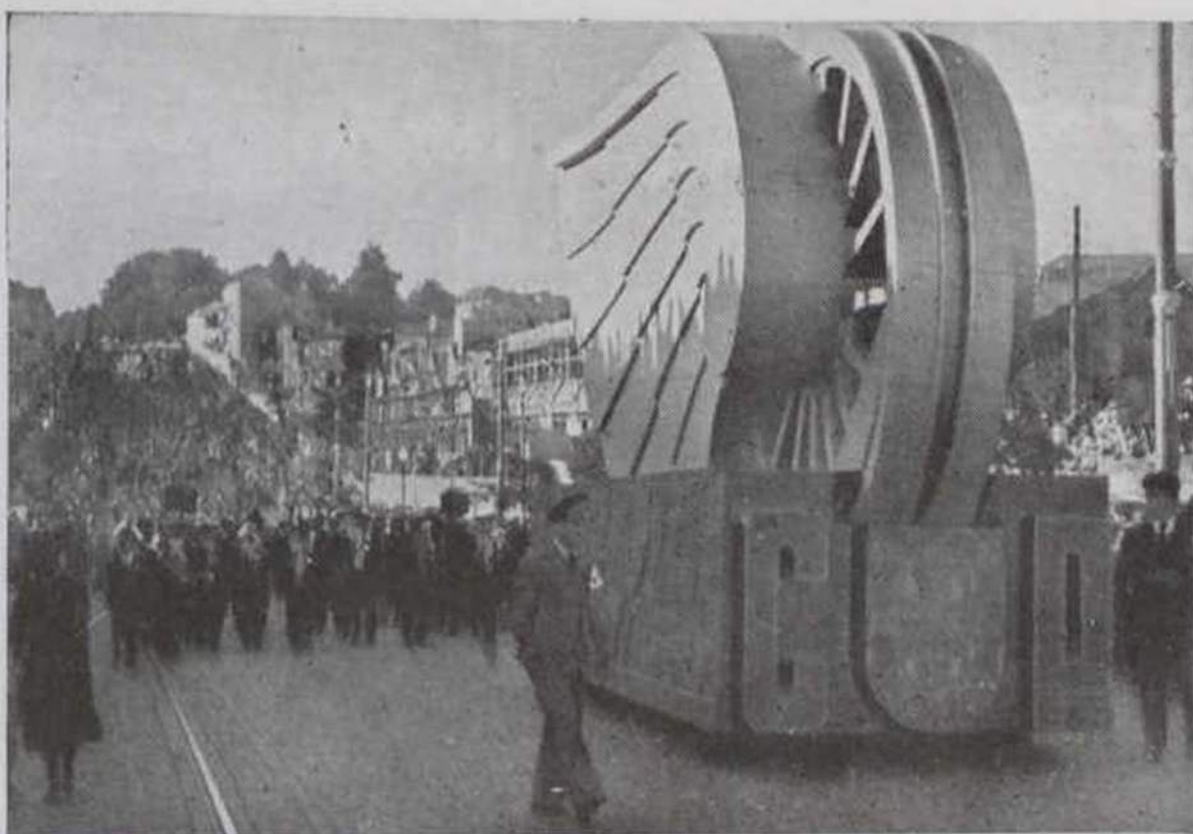
O Cortejo do Trabalho

No programa das Comemorações Centenárias, que o Governo ordenou se fizessem no ano de 1940 para festejar os aniversários da Fundação e Restauração da Nação Portuguesa, que acaba de contar a bonitade de oito séculos, atribuiu-se à cidade do Porto um Cortejo do Trabalho no qual se incorporassem representações de todas as actividades económicas de Portugal.

A maravilhosa parada realizou-se no dia 5 de Julho do corrente ano.

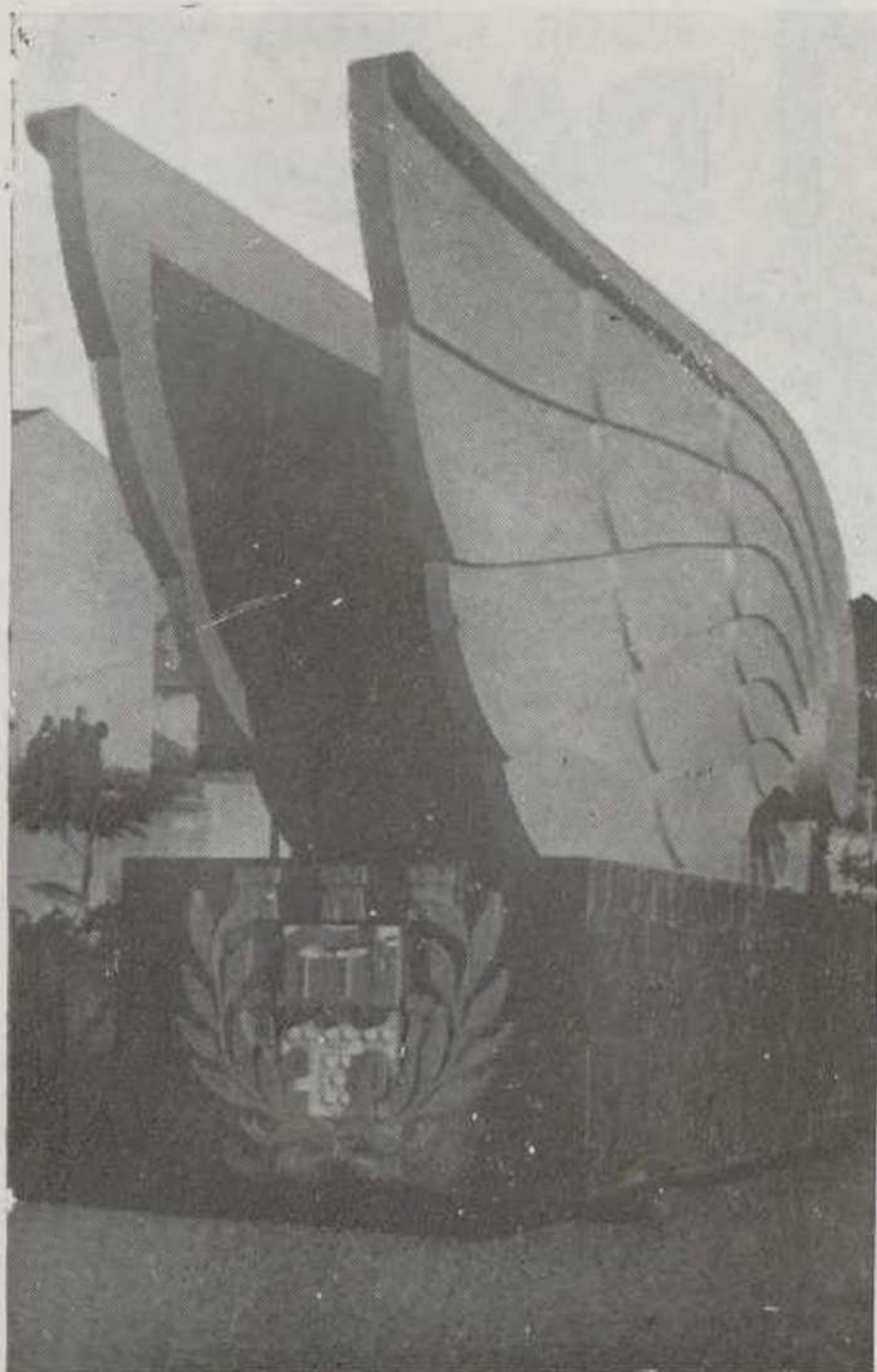
O espectáculo oferecido a quantos tiveram a dita de o presenciar foi dos que nunca mais esquecem, tal a solenidade, garridice, animação, imponência e ordenação do inédito desfile, que se deve considerar

como verdadeira consagração do Trabalho Português. De-facto, o Cortejo do Trabalho, no Porto, não foi nem pretendeu ser, exclusivamente, a manifestação do trabalho portuense, embora a antiga cidade da Virgem se orgulhe, com razão, de ser a clás-



Carro alegórico da C. P.

Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de escritório
da Divisão do Material e Tracção



Carro alegórico da C. P.

Fotóg. de Leonel Carmona, Empregado de escritório da Divisão do Material e Tracção

sica metrópole do Comércio e Indústria de Portugal. O trabalho nacional não podia, porém, encontrar ambiente mais apropriado, cheio de carácter e nobreza para sua glorificação, do que o grandioso quadro que, até pela sua tradição, nos oferece a soberba capital do norte de Portugal.

O longo trajecto do belo cortejo, através das melhores artérias da Cidade Invicta, fez-se entre alas de compacta multidão, certamente centenas de milhar, que, cheia de contentamento e admiração, se expandia em aplausos vibrantes.

O dia esteve deliciosamente lindo, emprestando à cidade em festa as galas e esplendor que só a natureza soe imprimir a tais manifestações ao ar livre.

Os habitantes das ruas por onde passou o assombroso espectáculo de côr, de polifonia, de maravilha e movimento, associaram-se com galhardia à sumptuosa festa,

Em baixo—No Cortejo do Trabalho—Da esquerda para a direita: os Ex.^{mos} Srs. Vasco de Moura, Secretário da Direcção Geral; Eng.^o Álvaro de Lima Henriques, Director Geral; Eng.^o Mário Costa, Administrador; Eng.^o Vasconcellos Corrêa, Presidente do Conselho de Administração; Dr. Herculano Jorge Ferreira, Administrador, e Eng.^o Domingos Rosas da Silva, Delegado da Companhia, no Porto.

Fotóg. do Ex.^{mo} Sr. Eng.^o Branco Cabral, Secretário Geral.





Cortejo do Trabalho no Pôrto em 1940 — Carro alegórico da C. P.

*Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de escritório
da Divisão do Material e Tracção.*

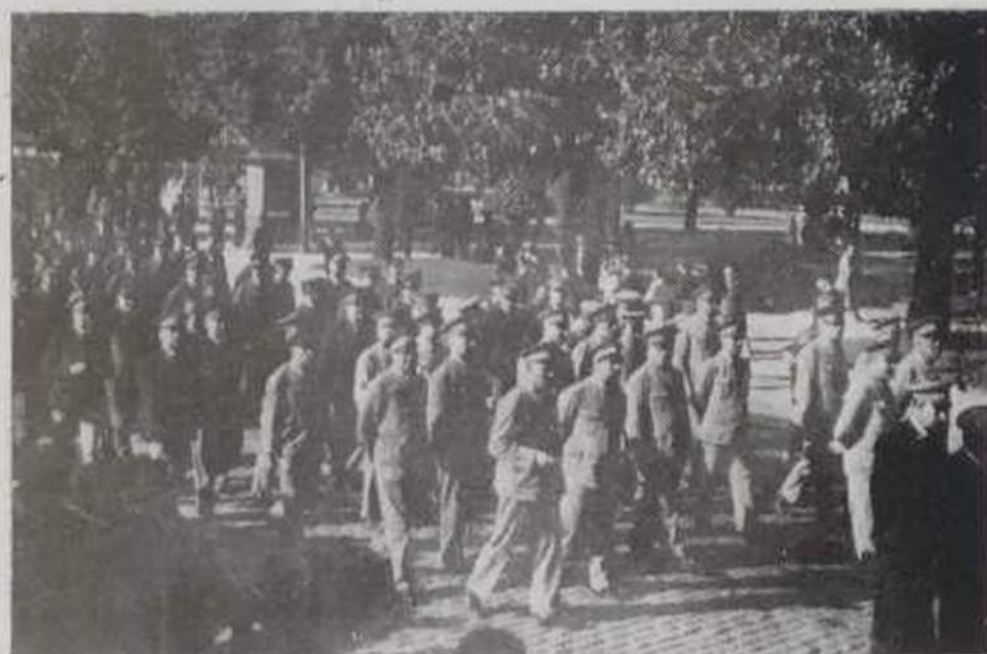


A representação dos Chefes de estação, no Cortejo do Trabalho

Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de escritório da Divisão do Material e Tracção.

embandeirando profusamente todos os prédios e enfeitando até com riquíssimas colgaduras de damasco ou sêda bordada as janelas a que a afamada beleza das senhoras portuenses dava vida, brilho e animação, vincando com carinho e graciosidade a atmosfera de alegria e satisfação que se respirava na metrópole do Trabalho Nacional e que a todos contagiava.

Os carros alegóricos que figuravam no Cortejo do Trabalho eram notavelmente



Pessoal da Divisão da Exploração, no Cortejo do Trabalho

Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de escritório da Divisão do Material e Tracção.



Outra vista do carro alegórico da C. P.

artísticos e, pela perfeição de execução, verdadeiras obras-primas no género.

A tradição popular, a que é agora moda chamar à inglesa folclore, fez-se representar com carros interessantíssimos, a maioria dos quais era acompanhada de ranchos regionais de expressão local, duma fidelidade que encantava: lavradeiras de Viana do Castelo, Meadela, Carreço e Santa Marta



com a sedução dos seus trajes alacremen-
te policromos, pescadores poveiros, sargacei-
ros da Apúlia; moliceiros de Aveiro, pasto-
res da Serra da Estrêla, campinos do Ribatejo,
rendilheiras da Ilha da Madeira e de Vila
do Conde, grupos de Marco de Canavezes,
e de Braga, rancho de Barqueiros, etc..

Muitos ranchos exibiam sem descanso e
com alegria trasbordante bailados e descant-
tes tradicionais que arrancavam à assistên-
cia aplausos veementes, por vezes delirantes.

O realizador do Cortejo do Trabalho foi
o artista portuense José Luiz Brandão de
Carvalho, de quem são os projectos de muitos
dos carros alegóricos; teve como colabora-
dores Carlos Carneiro e Octávio Sérgio.

A Companhia dos Caminhos de Ferro
Portugueses fez-se representar tão condigna-

À esquerda: De cima para baixo. — Grupo desportivo de ténis de mesa,
do Ateneu Ferroviário — Grupo desportivo de remo, de Lisboa
— Grupo desportivo de ténis de mesa, de Campanhã — Bom-
beiros Voluntários do Sul e Sueste, do Barreiro.

A direita: Em cima. — Grupo de jogo do pau, do Barreiro. Em baixo.
— Grupo de foot-ball, do Barreiro.





Pormenor do baixo-relêvo do soco do carro alegórico da C. P.

Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de escritório da Divisão do Material e Tracção.

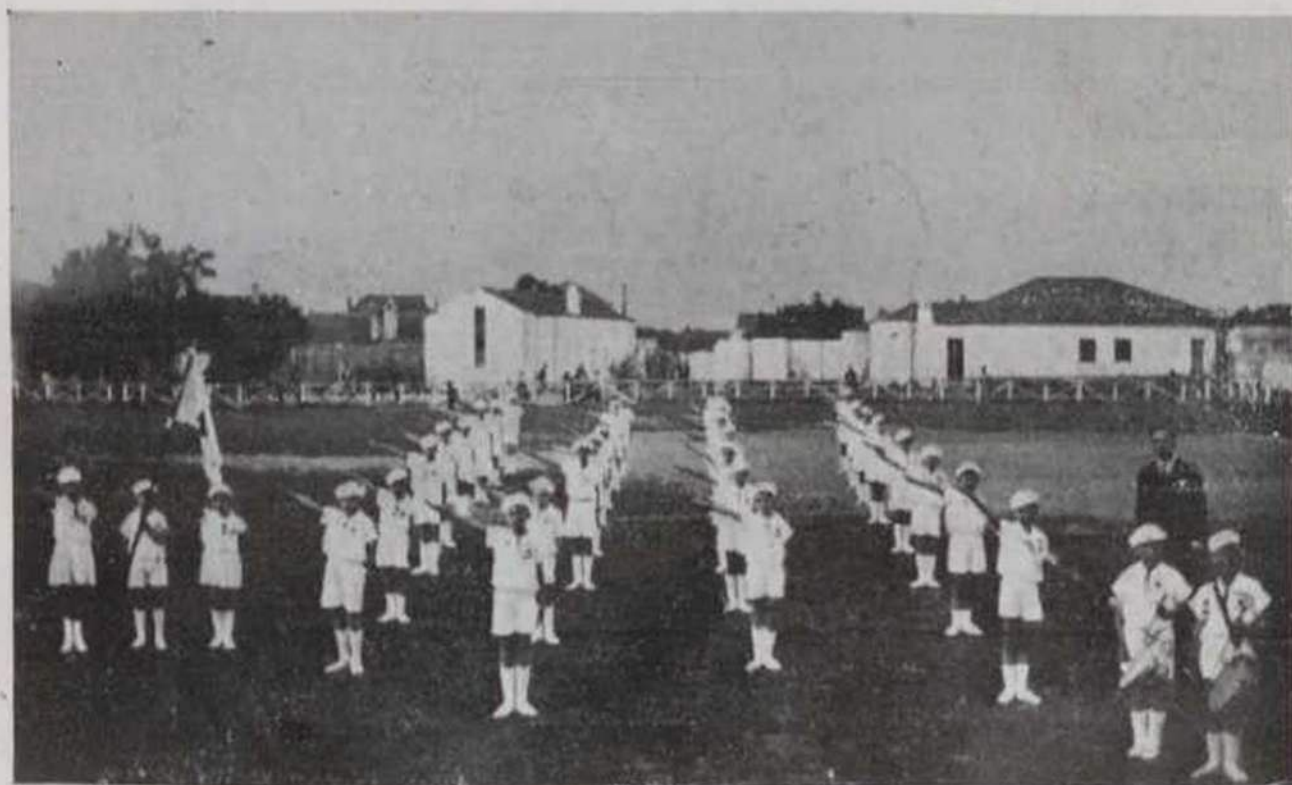
mente que o diário portuense, *O Primeiro de Janeiro*, interpretando o sentimento geral da assistência, escreveu que a «colaboração dos Caminhos de Ferro Portugueses foi apreciada com admiração. Documentou a sua importância, exprimiu a sua vitalidade».

A representação da C. P. começava por um carro alegórico de «linhas dinâmicas e grande estilo», como o classificou o diário *O Comércio do Porto*.

O projecto deste carro foi elaborado no Serviço de Estudos da Divisão da Via e Obras da nossa Companhia e a sua execução, duma perfeição inexcelsa, coube às Oficinas Gerais da Di-



A classe de ginástica feminina do Ateneu Ferroviário, que na sua quasi totalidade figurou no Cortejo do Trabalho



Exercício da classe infantil do Ateneu Ferroviário que figurou no Cortejo do Trabalho, com o seu professor de ginástica, Sr. José Júlio Moreira

visão do Material e Tracção, em Campanhã.

Como descrição sintética do carro, lê-se no livro que acerca do Cortejo do Trabalho foi publicado no Porto, o seguinte: sobre um soco ornamentado por baixo-relêvo que representa pormenores da vida ferroviária, eleva-se um binário de rodas motoras de locomotiva, símbolo da união de esforços bem conjugados, tendentes à obtenção da força admirável que impeliu



Grupo desportivo de remo, do Barreiro



Grupo desportivo de «basket-ball», do Barreiro

o género humano nas sendas do progresso.

O caminho de ferro revelou ao homem a vertigem da velocidade, motivo por que as rodas são aladas.

Seguia o carro a Banda do Ateneu Ferroviário. Depois, honrava a representação, a presença do Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração da C. P., alguns Senho-

res Administradores, Ex.^{mos} Srs. Director Geral e Secretário Geral.

Numerosas delegações das três Divisões da Companhia, que temos a honra de servir, formavam logo após. Letreiros curtos mas de incisiva clareza elucidavam o Público acerca de cada delegação que passava, fazendo realçar a importância nacional da maior empresa ferroviária de Portugal.



Cortejo do Trabalho — Carro alegórico do vinho verde

Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de escritório da Divisão do Material e Tracção.

Depois desfilaram os sindicatos ferroviários e logo após as representações das organizações mutualistas do pessoal; cantinas, de Lisboa, Pôrto, Entroncamento e Barreiro; Escolas «de António Vasconcelos Correia», de Lisboa, «de Camões», do Entroncamento, «de António Nunes da Silva», de Tôrre das Vargens, e Ateneu Ferroviário com os seus grupos desportivos de ambos os sexos, irrepreensivelmente apresentados, que provocaram merecidos aplausos de admiração e entusiasmo.

Também as organizações desportivas das Oficinas da Tracção se fizeram vitoriar com delegações uniformizadas segundo a sua especialidade, entre as quais sobresaia a dos

remadores, que com os seus remos levantados produzia efeito surpreendente.

A fechar a numerosa representação, duas belas viaturas dos Bombeiros do Sul e Sueste onde se encorporou, previdentemente, uma ambulância do serviço de saúde para acudir a qualquer acidente, sempre possível em festas desta indole, mas que felizmente não se deu.

A notabilíssima participação da C. P. no Cortejo do Trabalho, no Pôrto, foi elogiada sob todos os pontos de vista e apreciada por forma extraordinariamente lisongeira por quem teve o prazer de assistir à passagem de tão valioso documentário das actividades nacionais, o que nos é sumamente grato registar.

CORTEJO DO TRABALHO

Carro alegórico do Grémio dos Industriais de Bordados da Ilha da Madeira

Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de escritório da Divisão do Material e Tracção.



O gás de iluminação

Pelo Eng.^o *Borges d'Almeida*, Adjunto da Divisão da Via e Obras

No n.^o 131 do Boletim, não ficou bem explícito que o acetileno empregado na soldadura é industrialmente produzido pelo carboneto de cálcio em presença da água e que o gás obtido da destilação seca da hulha, é uma mistura de vários gases em que também entra o acetileno.

Esta mistura, que muitos têm usado mas nem todos sabem o que é, constitue o gás de iluminação, de que vamos tratar.

Em 1785, o engenheiro francês *Philippe Lebon*, anunciou que, destilando a hulha, se obtinha um gás combustível com o qual se conseguia luz brilhante.

As suas demonstrações não despertaram o interesse do Público, devido ao cheiro desagradável e à chama fuliginosa.

As experiências de Lebon tiveram seguimento mais tarde e em 1810 a cidade de Londres utilizou-o na iluminação pública.

Quando se aquece a hulha em retortas horisontais ou em câmaras especiais, a temperaturas que andam à volta de 1200°, separam-se os produtos voláteis do residuo sólido.

Desta operação, chamada destilação seca da hulha, resultam gases cuja natureza e proporções relativas variam com as diferentes fases da decomposição.

Quando a temperatura é ainda pouco elevada, o que acontece no começo da operação, obtém-se um gás de grande poder iluminante, por conter, além do benzeno e do etileno e seus respectivos homólogos, acetileno e metano.

Logo que a temperatura se eleva, o gás que se liberta contém, além do benzeno e seus homólogos, somente metano, óxido de carbono e hidrogénio.

No final, o metano desaparece e o poder iluminante do gás produzido vai diminuindo.

O gás não pode ser utilizado tal como

sai das retortas, devido ao cheiro desagradável.

Além disso, obstruía rapidamente as canalizações, visto conter alcatrões e óleos condensáveis: o óleo leve, o óleo médio e o óleo verde de alcatrão.

Com a depuração física separam-se os produtos solúveis e condensáveis; com a depuração química fixam-se principalmente certos gases prejudiciais, tais como o anidrido carbónico, o ácido sulfídrico e o ácido cianídrico.

O gás depurado é recolhido em grandes reservatórios, gasómetros, de onde é distribuído por canalizações para vários fins, entre elles a iluminação pública.

Na sua composição, bastante complexa, entra o hidrogénio, o metano, o óxido de carbono, o acetileno, como já se disse noutro lugar, vapores de benzeno, naftaleno, nitrogénio, etc..

O gás de iluminação é incolor e tóxico, em virtude do óxido de carbono que contém; é insolúvel na água e mais leve que o ar.

A chama não é muito quente mas o seu poder calorífico é bastante aumentado, misturando o gás com suficiente quantidade de ar, como acontece nos bicos de Bunsen, empregados nos laboratórios.

Atendendo a que o gás de iluminação não arde com chama brilhante, pode ampliar-se extraordinariamente o seu poder iluminante, levando à incandescência certas substâncias refratárias, como sucede com os bicos Auer.

A chama do gás de iluminação é utilizada nos laboratórios como fonte de calor ou para trabalhar o vidro; nos motores a gás, aproveita-se a força expansiva produzida pela sua combustão quando misturado com o ar em proporções convenientes; nas cozinhas emprega-se em fogões, e, na indústria, utiliza-se

para soldadura, substituindo o hidrogénio nos maçaricos de gás, de que mais tarde falaremos.

Da preparação do gás de iluminação, obtêm-se produtos de grande valor industrial, como o coque, o alcatrão da hulha, o carvão das retortas, etc..

O coque, de côr preta acinzentada, é dotado de brilho metálico, e mais ou menos cavernoso, conforme a destilação da hulha, de que proveio, foi feita mais ou menos rapidamente.

Além de outras aplicações, como por exemplo nos fogões de aquecimento, é utilizado para o fabrico industrial do carboneto de cálcio, pela fusão, em fornos eléctricos, a uma temperatura de quasi 4000°, de uma mistura de cal e carvão (coque ou antracite), em proporções convenientes.

Sob a acção da formidável temperatura dos fornos eléctricos, dá-se a combinação da cal com o carvão, e o carboneto líquido corre como um jacto de fogo, solidificando em seguida, em blocos com a dureza da pedra.

O alcatrão da hulha é um líquido viscoso, escuro.

É uma mistura complexa contendo muitos produtos de valor como o benzeno e seus homólogos, fenoos e vários hidrocarbonetos como o naftaleno e o antraceno.

Além do alcatrão da hulha, podemos obter o alcatrão da madeira e até dos ossos.

O alcatrão da madeira obtém-se aquecendo numa retorta fragmentos de madeira dura, como faia ou carvalho.

Do alcatrão da madeira, extrae-se o creosote, empregado para tornar as madeiras mais duráveis.

O carvão das retortas é o carvão que incrusta as paredes interiores das retortas para fabrico do gás de iluminação. É extremamente duro e a sua densidade é quasi igual á do diamante, que é o carbono puro e o mais duro dos corpos conhecidos.

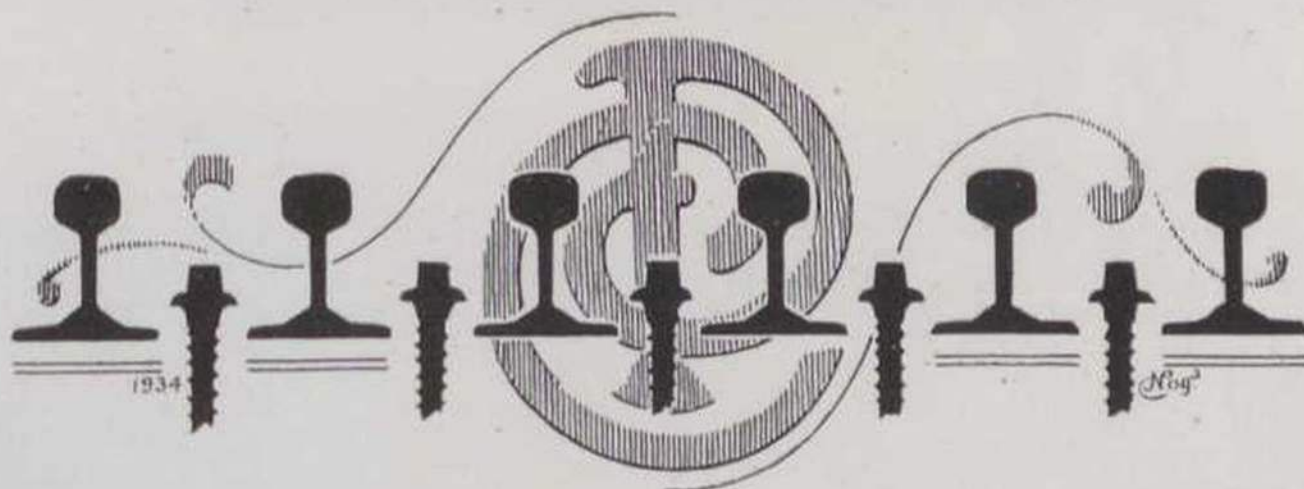
O carvão das retortas, além de outras aplicações, é utilizado para fabricar cadinhos infusíveis nos quais se podem fundir os metais mais refratários com a temperatura do forno eléctrico.

Deveríamos agora falar dos óleos do alcatrão a que já aludimos.

Fica para outra ocasião.

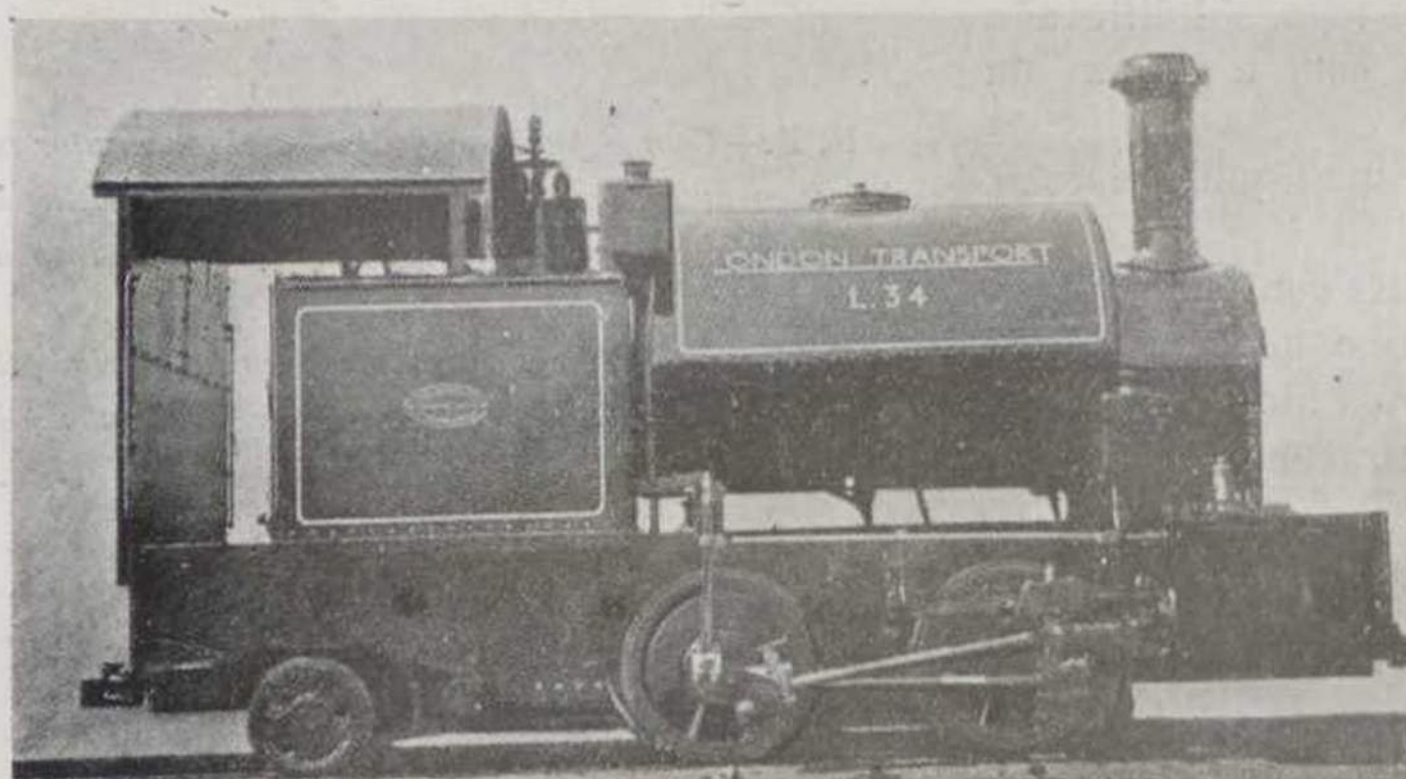
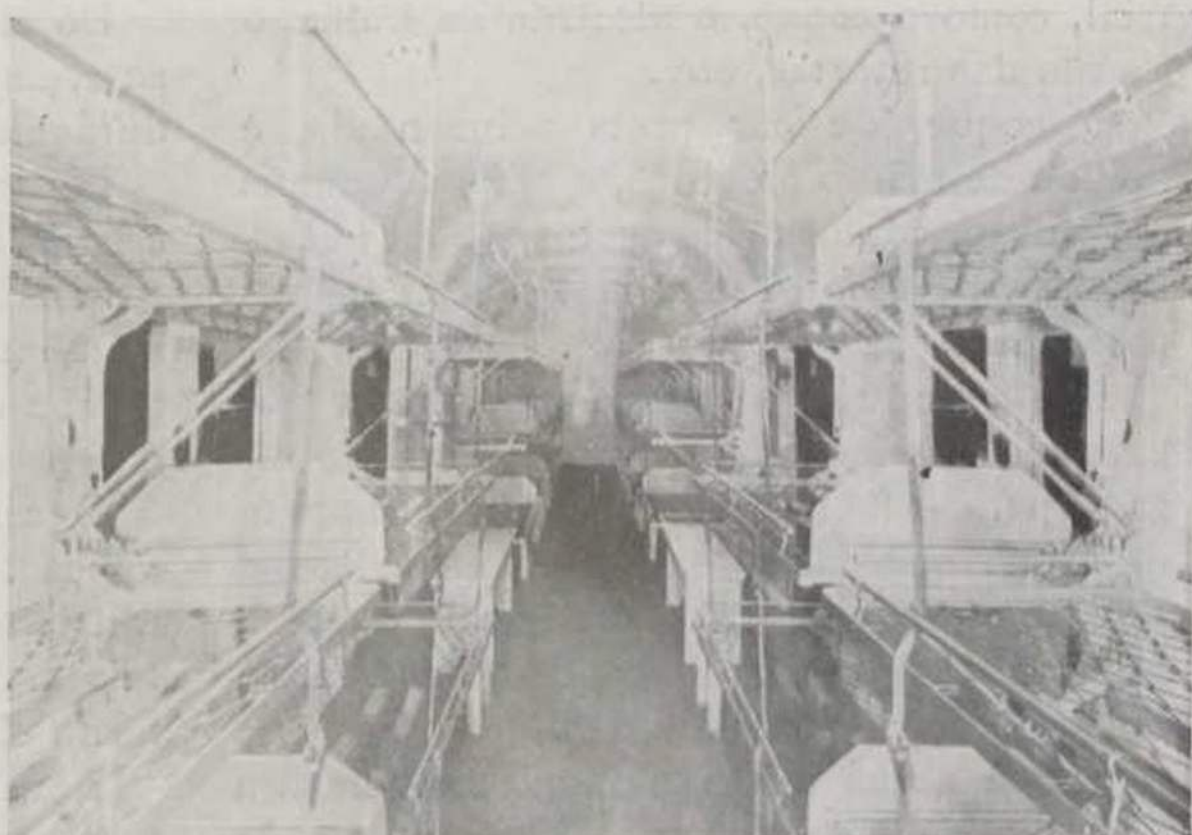
N. R.—Com a publicação dèste artigo, o autor esclarece o artigo sobre fabricação do gás acetileno, também da sua autoria, publicado no «Boletim» de Maio p. p., a pag. 86.

De-facto, o acetileno é produzido na indústria, pela acção da água sobre o carboneto de cálcio e não pela destilação sêca da hulha.

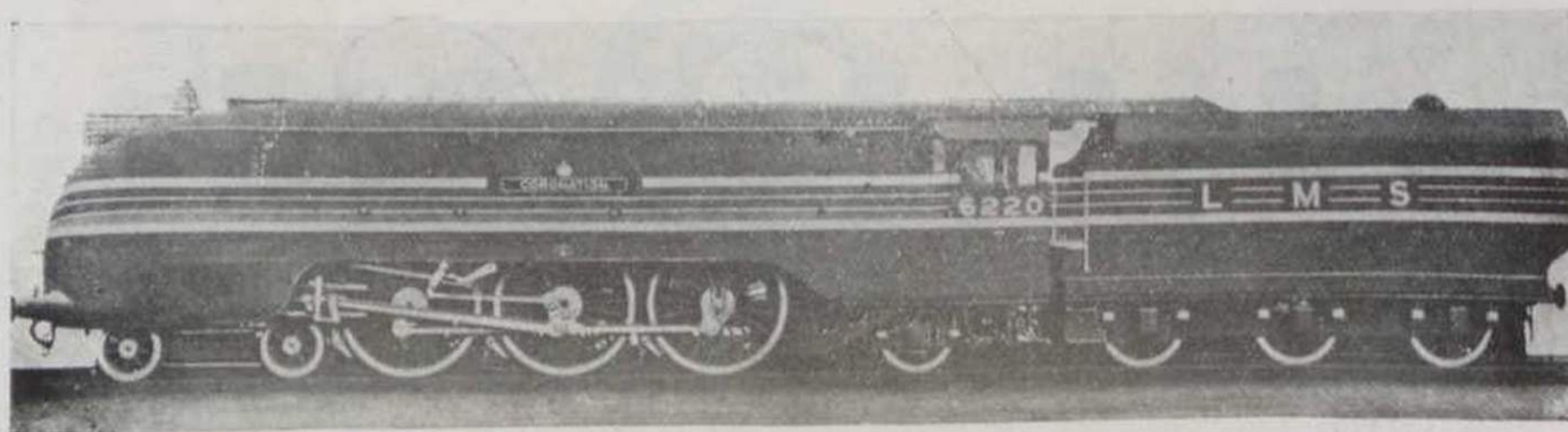


Factos e informações

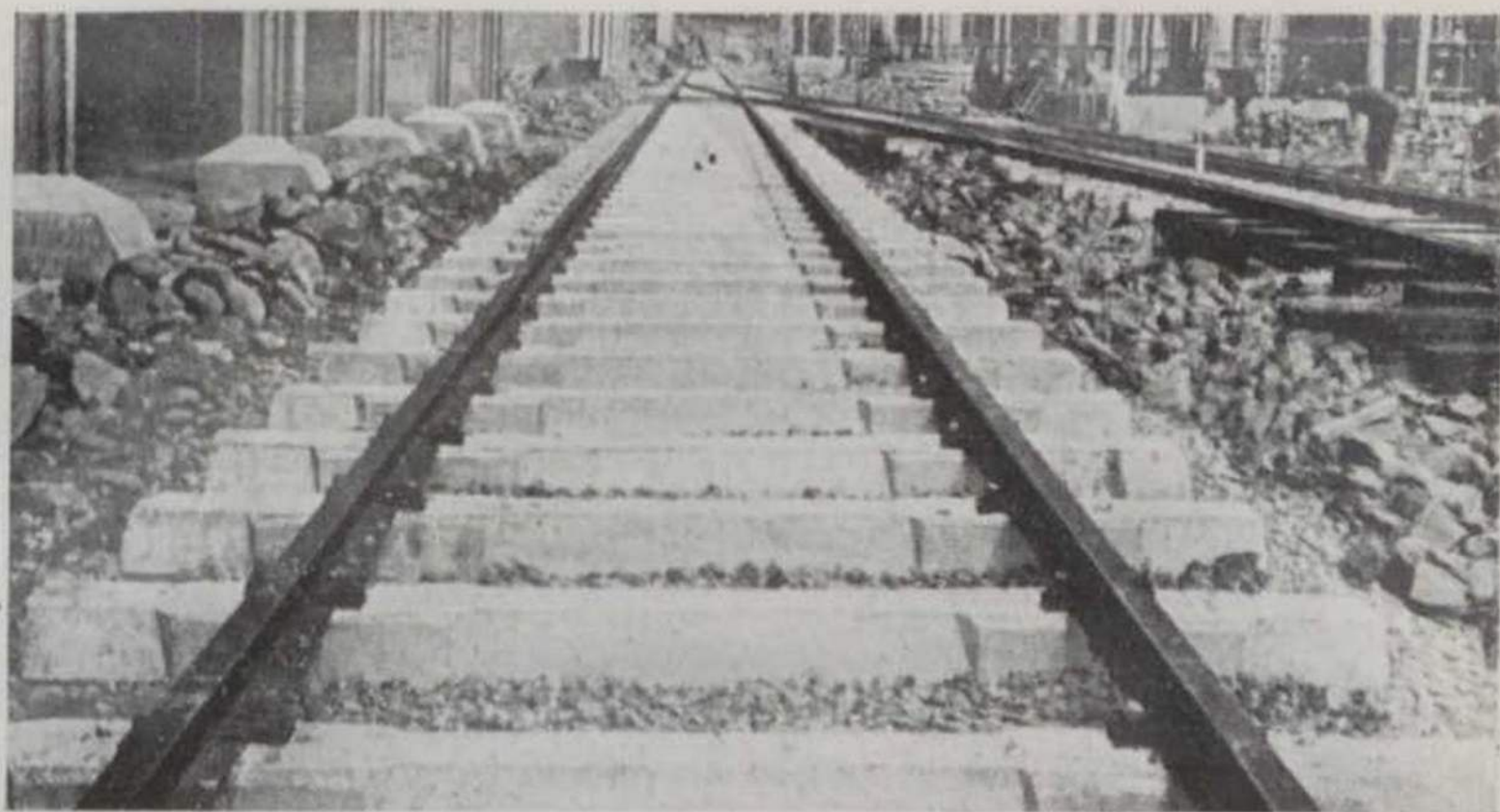
Carruagem dum comboio-ambulância militar inglês, com 36 camas. Por meio de dispositivo especial as camas centrais podem transformar-se em lugares para 40 a 50 doentes sentados.



Locomotiva construída para os caminhos de ferro ingleses suburbanos, de via reduzida.

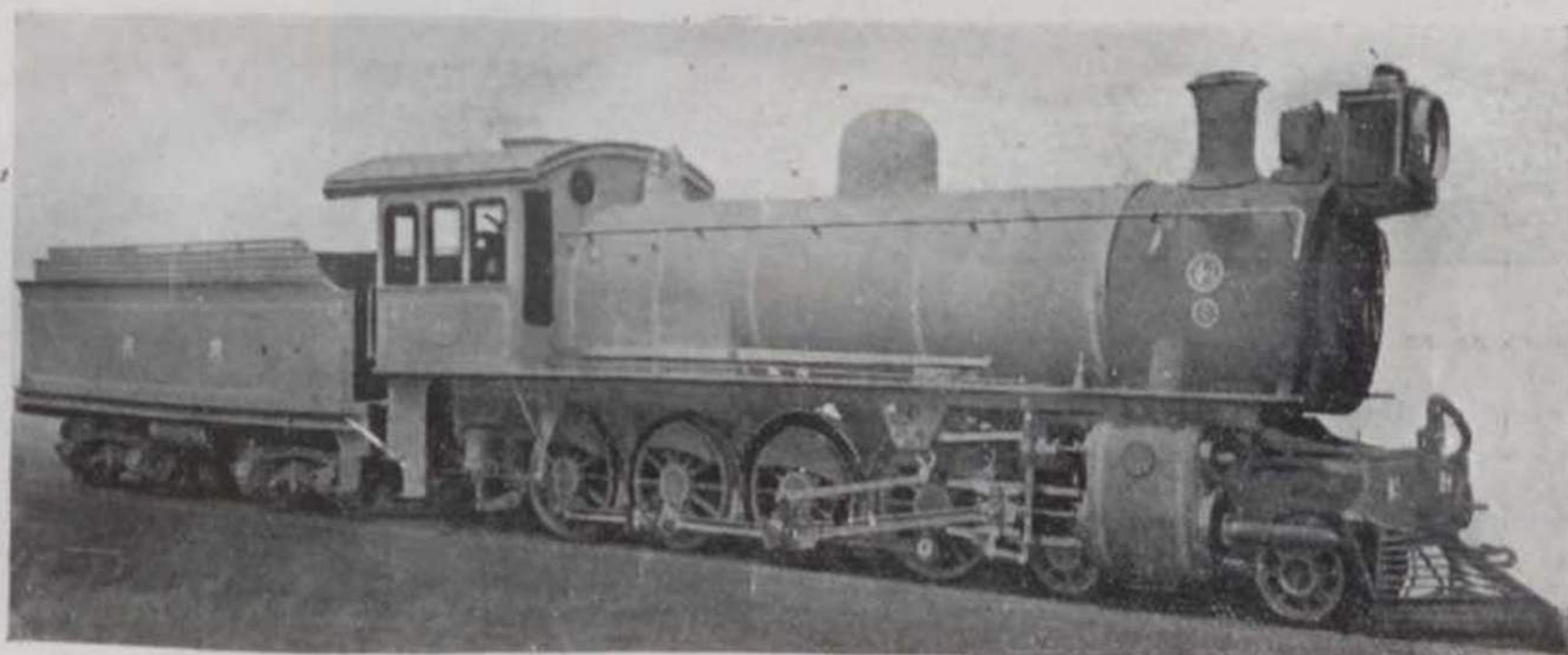


Locomotiva «Coronation» (Coroação), construída em Inglaterra e enviada aos Estados Unidos para fins de propaganda.



Aspecto duma linha dos caminhos de ferro ingleses em que as travessas de madeira, devido à escassez e carestia desta matéria prima, foram substituídas por travessas de cimento.

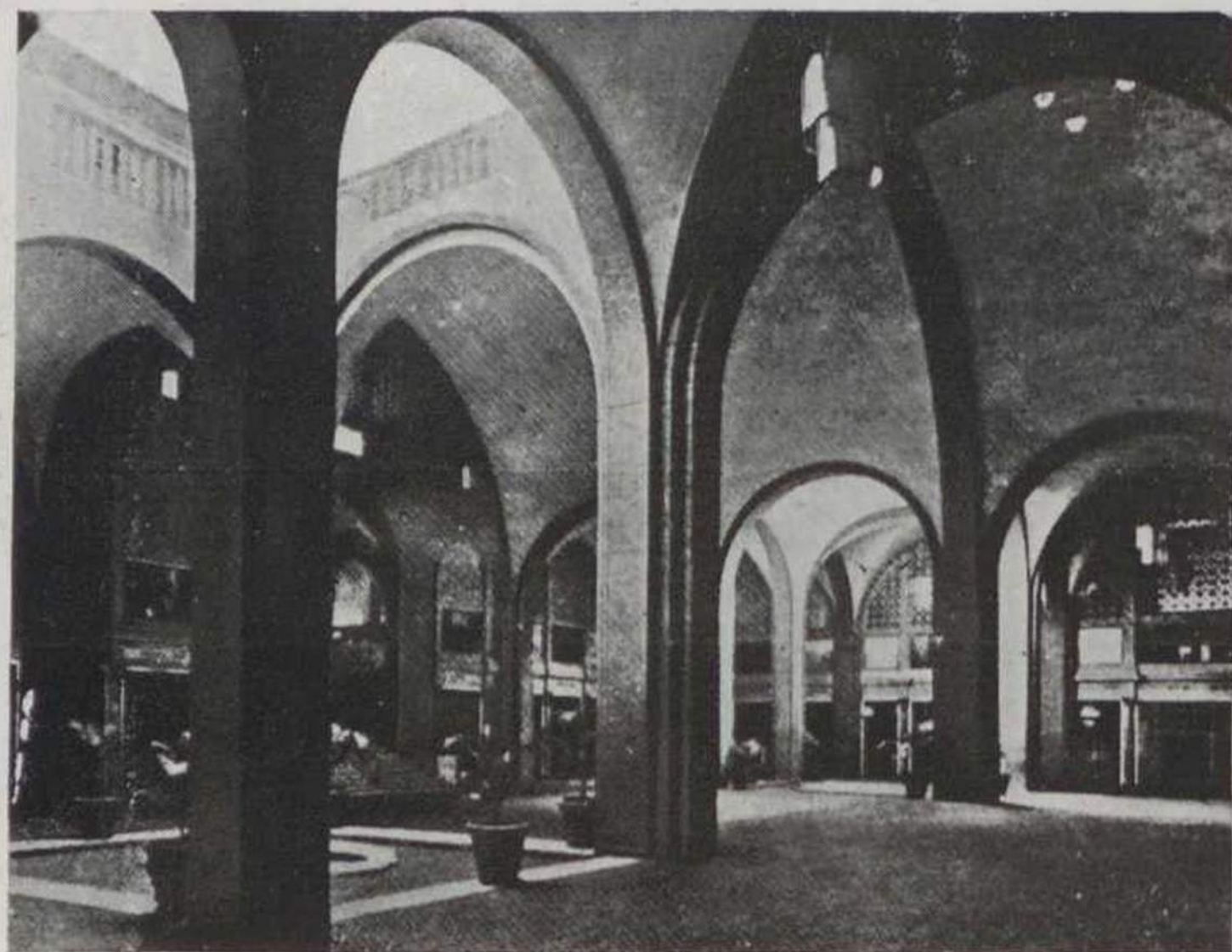
Uma das novas entradas dum túnel de Londres, aproveitado para abrigo contra ataques aéreos.



Locomotiva usada nos caminhos de ferro da Rodésia.

Estação de Johannes-
burgo, dos Caminhos
de Ferro da África
do Sul.

Fachada principal do
edifício de passa-
geiros.



Estação de Johannes-
burgo, dos Caminhos
de Ferro da África
do Sul.

Vestíbulo do edifício de
passageiros.

O favor

não deve fazer vergar a Justiça

Ateneu Ferroviário

|||||

Passeio da primavera

|||||

O pessoal da estação de Barcelo
cumprimentando o Presidente
da Direcção do Ateneu, Sr.
Mário Diniz.



Grupo de excursionistas junto do chafariz monumental da Praça do Município de Ponte do Lima.



A caravana de caminhetas pronta a partir de Arcos de Val-de-Vez



Grupo de excursionistas, ao tomar em Viana do Castelo uma das cinco caminhetas de que se compunha a caravana.



Grupo de excursionistas no Monte de Santa Luzia, em Viana do Castelo.

Digressão Literária.

José Francisco Trindade Coelho nasceu em 1861 e faleceu em 1908. Não é pela vastidão da sua obra que este consagrado escritor é considerado como um dos estilistas mais primorosos. O livro Os meus Amores, de que extraímos o pequeno trecho que publicamos, só por si eleva-o ao mais alto lugar entre os novelistas portugueses do último quartel do século findo. Obra escrita em estilo simples mas belo, elegante e perfeito, merece bem ser lida por todos.

SULTÃO

Ao cair da tarde, o Tomé da Eira entrava em casa, cansado, esfalfado de andar um dia inteiro a mourejar no campo!

— Meus pecados, boa tarde! — dizia elle para a mulher, com um sorriso a affectar seriedade.

Vinha logo o pequeno, o Manuel, de mãos postas pedindo-lhe a bênção.

— Deus te abençoe.

— Pai, olhe que o «Sultão»... — ia a acusar o pequeno.

— Bem sei! — atalhava logo o Tomé. — O «Sultão» é um maroto e tu és outro.

E enquanto procurava no bôlso da jaqueta a sua bela navalha de *meia-lua*, que lhe custara um pinto havia bons quinze anos e abria a gaveta do pão, o Tomé punha-se a fazer de interesseiro consigo mesmo, resmungando alto para que a mulher o ouvisse.

— É que por este caminho não tenho um dia descansado! Nem uma hora!

Vinha a mulher com as azeitonas, com o queijo, sem dar palavra.

— ... Pois vamos lá que já era tempo! Porque para mim ha-de chegar, e a modos que vou já cansando...

Mas o Tomé não era homem que dissesse estas coisas de coração. Pareciam-lhe longos, intermináveis, os aborrecidos domingos que passava sem ir campos fora, madrugador como um melro.

— Uma aquela como outra qualquer! — dizia o bom do Tomé encolhendo os ombros, como quem está degostoso com um génio assim.

Partiu uma ampla fatia, um naco de queijo muito branco, do leite da sua cabrada, e veio sentar-se, consolado, ao fundo da larga escada de pedra que dava para a rua, — arregaçado, em mangas de camisa, muito à vontade.

Costume velho do Tomé: — mal se sentava, mastigando o «bocado», dizia logo para o filho:

— Ouves, Manuel? Bota cá fora o «Sultão».

O rapazito corria o caravelho de uma pequena porta lateral, que rangia nos gonzos ao impulso dos seus bracitos roliços, e punha-se a pular de contente, dizendo cá da rua:

— «Sultão»! Sai cá para fora, «Sultão»!

No fundo negro do pequeno cortelho, na moldura rectangular da porta baixa, destacava-se então a cabecita parda de um jumento, orelhas em riste, grandes olhos de uma tristeza perpétua, num movimento moroso de pálpebras pestanudas...

E ali se quedava parado, absorto, muito bem pôsto nas suas pequeninas pernas delgadas, a olhar o Tomé que o chamava, — um grande riso de alegria nas feições amorenadas, contente de ver o seu «Sultão».

Mas o pequeno jumento não avançava um passo, divertindo-se em arrelhar o Tomé, fitando-o com um ar estagnado. Altivo na sua nobre linha de quadrúpede de boa raça, alguém lhe poderia ler no olhar, mole e impassível, o frio, gelado desprêzo a que parecia votar o dono...

Mas era àquilo mesmo que o bom do lavrador achava graça! E punha-se então a falar muito sério, entre resignado e cortês, para o pequeno e desdenhoso jumento — o pão e o queijo esquecidos numa das mãos, na outra a navalha de *meia-lua*:

— Então, «Sultão», não vens?!

— Não! — parecia responder-lhe o animal. E abstracto, continuava a envolvê-lo no seu olhar profundo. A quebrar a harmonia daquela imobilidade de estátua, apenas, de quando em quando, uma pequenina patada na soleira, zap!

— Zangado, «Sultão»?! — perguntava o lavrador. — De mal comigo?!

E prestes voltava a cara para a outra banda, para se rir à vontade... — não fôsse vê-lo o demónio do «Sultão»... Metia entre dentes um pedacito de queijo, logo uma côdea de pão, e fazendo umas grandes rugas na testa, de quem começa a zangar-se, voltava-se, então muito sério.

— Ficas aí, «Sultão»?! Já não és meu amigo?!

O gerico abatia um pouco as orelhas, inclinava o pescoço, parece que fazendo-se humilde...

— Então se és, anda daí! Olha... — E mostrava um pedacito de pão. — Para ti, se vieres...

O «Sultão» dava três passos, e ficava fora do cortelho. E por se vingar, o Tomé carregava o semblante numa seriedade muito pesada, e erguendo o rosto iracundo chamava-lhe interesseiro, maroto, afirmando que já lhe não dava o pão! E desfechando-lhe enfim a ameaça de o vender a um cigano, entrava a tratá-lo por senhor: — *sôr* «Sultão»...

Mas o pequeno jumento ia andando muito devagar... andando... orelhas baixas, pes-

coço caído, a modo de arrependido, parece que pedindo perdão da arrelia.

Nervoso, sapateando, o Tomé voltava a cara para a outra banda — a rir como um perdido.

— Diabo do gerico! Diabo do ratão! Capaz é êle de fazer rir as pedras, o mariola! E tossia de engasgado, uma migalhita de queijo entalada na guela.

No entanto, o «Sultão» ia avançando, muito ronco, até que tocava com o focinho, levemente, nos joelhos do lavrador... O Tomé sacudia-o:

— Sai-te para lá! dizia êle muito amuado, sem se voltar. — Cuidas talvez que te não conheço, cuidas!? Já te não quero, vai-te!

Mas como que irrefletidamente, fingindo não querer, chegava-lhe ao focinho um pedacito do pão, que era sempre o melhor da fatia. O «Sultão» lançava um olhar oblíquo, entre surrateiro e medroso, levantava cautelosamente o beiço superior, a tremer, e roubava-lho da mão.

Pazes feitas! Era então rir a perder, numas casquinadas agudas, muito estridulas.

— Credo, homem! Até pareces doido! — acudia da janela a sr.^a Josefa.

— Você assim rouba seu dono?! Diga! Você assim rouba seu dono?! — perguntava o Tomé, nuns grandes gestos. — Vamos que eu lhe não queria dar da merenda?! Ladrão, de mais a mais!... Ora bem! Agora brinque!

Mas era precisamente o que êle queria: — vêr o «Sultão» a brincar.

... Nada, com efeito, que mais divertisse o bom do lavrador, e melhor o indemnizasse daquelas fainas laboriosas que lhe consumiam os dias, imperturbavelmente, perpetuamente, sob soes causticantes e chuvas torrenciais!

.....



Consultas e Documentos

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aditamento n.º 57 à Classificação Geral — Baixa de 100 para 50 quilogramas o mínimo de peso ou quantidade a taxar, estabelecido para pólvora derivada da ordinária e pólvora ordinária.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 188 — Dá instruções sobre a utilização de «Caderneta de bónus» fornecida a expedidores ou consignatários que têm contratos com a Companhia.

Comunicação-Circular n.º 189 — Instrue sobre o disposto na Circular n.º 842 do Serviço do Tráfego, de 25 de Novembro de 1935.

Comunicação-Circular n.º 190 — Chama a atenção do pessoal das estações para o que estabelece a 7.ª Condição do número 1 do Aviso ao Público A 442, relativamente às remessas de detalhe destinadas às linhas dos Entrepósitos, Cais e Docas de Lisboa-P., Alcântara-Mar e Cais do Sodré.

Comunicação-Circular n.º 191 — Reproduz o novo tipo do bilhete de identidade destinado a substituir o dos sargentos da Armada, cujo espécime se encontra inserido a páginas 96 das Instruções Complementares ao Livro E II.

Comunicação-Circular n.º 192 — Refere-se à venda de bilhetes para cães de caça, nas condições do Aviso ao Público A 642.

Comunicação-Circular n.º 193 — Indica as entidades com direito a entrada grátis nas gares das estações.

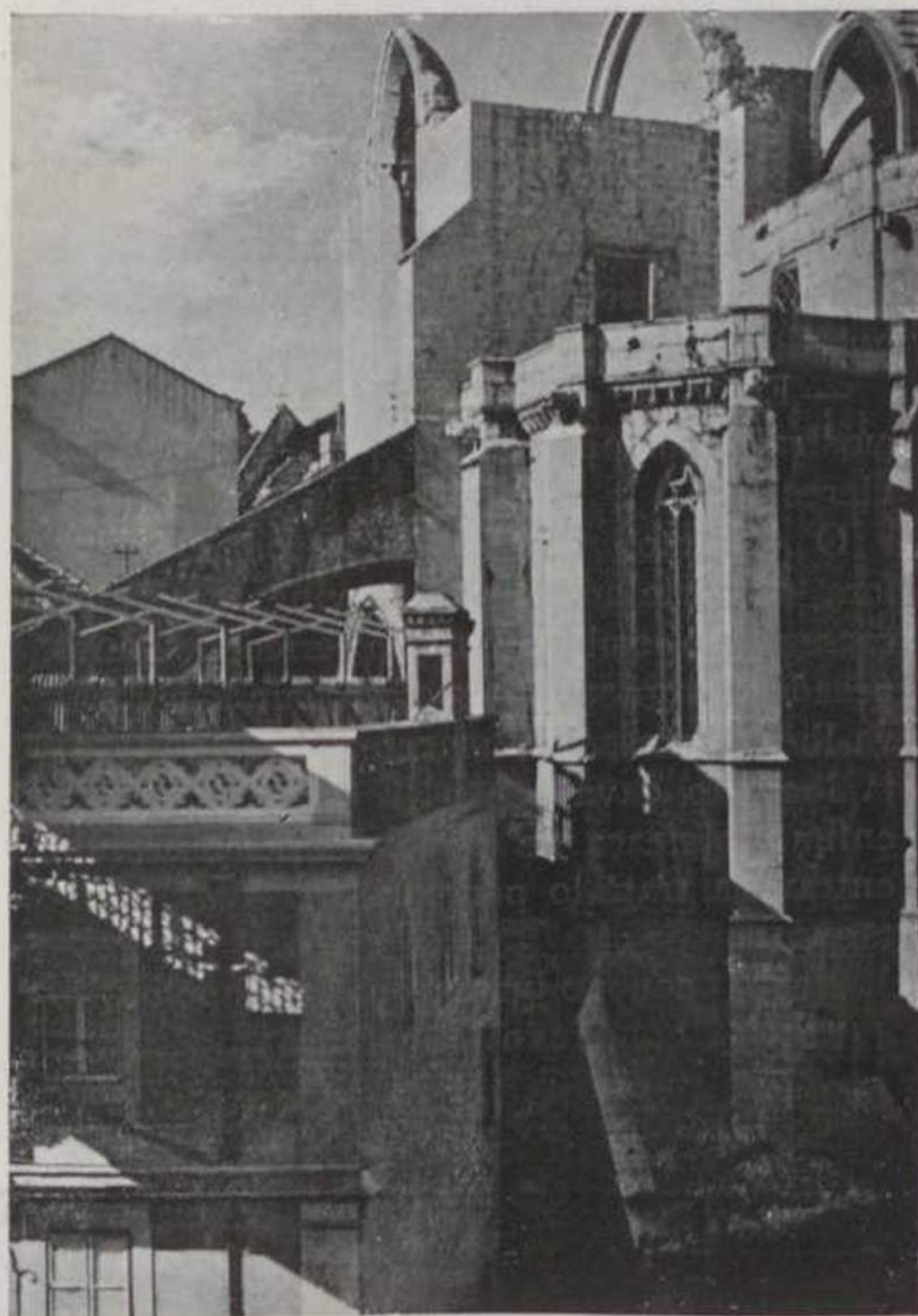
Carta-Impressa n.º 254 — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte dos rotários que vão assistir à V Reunião Magna dos Clubes Rotários Portugueses, a realizar na Curia, no dia 9 de Junho de 1940.

Carta-Impressa n.º 255 — Dá instruções sobre o transporte de materiais e artigos destinados à Exposição Agrícola-Pecuária e Florestal, que se realiza em Vila Real, de 12 a 17 de Junho, e que beneficiam da redução de 50%.

Carta-Impressa n.º 256 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados no mês de Maio de 1940 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 257 — Refere-se à redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que vão assistir ao Congresso da Acção Social Católica, que se realiza em Lisboa de 16 a 22 de Junho de 1940.

Carta-Impressa n.º 258 — Esclarece o disposto na Ordem do Dia n.º 4340, sobre o serviço especial por ocasião da inauguração da Exposição Histórica do Mundo Português e do Grande Cortejo Imperial do Mundo Português.



Lisboa — Ruínas da Igreja do Carmo

Fotografia do Sr. Arquitecto B. Coelho

Carta-Impressa n.º 259 — Para o transporte dos figurantes que vão tomar parte no Cortejo do Trabalho, que se realiza no Porto no dia 5 de Julho, é concedida a redução de 50% sobre os preços da 3.ª classe da Tarifa Geral.

Carta-Impressa n.º 260 — Indica os preços a que ficam sujeitos os transportes dos carros e dos animais que se destinam a figurar no Cortejo do Mundo Português, em Lisboa, e no Cortejo do Trabalho Nacional, no Porto.

Carta-Impressa n.º 261 — Para o transporte das pessoas que vão assistir aos «Dias Estomatológicos», que se realizam no Porto nos dias 27 a 30 de Junho, é concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral.

Carta-Impressa n.º 262 — Refere-se à redução de 50% concedida às pessoas que assistam aos Congressos do Mundo Português, que se realizam de 1 a 13 de Julho.

Carta-Impressa n.º 263 — Insere o espécime dos bilhetes especiais de papel, de 3.ª classe, a fornecer às pessoas que se destinam a figurar no Cortejo Imperial do Mundo Português, que se realiza em Lisboa no dia 30 de Junho.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 710 — Instruções ao pessoal para, nas estações, encaminhar os passageiros de 3.ª classe para as carruagens respectivas.

Comunicação-Circular n.º 711 — Refere-se a caixas receptáculos postais nos furgões dos comboios rápidos.

Comunicação-Circular n.º 712 — Refere-se a vagões de propriedade particular.

Comunicação-Circular n.º 713 — Utilização de material no transporte de toros para exportação.

IV — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2337 — Estabelece normas a aplicar na circulação de comboios, em virtude de ser necessário utilizar a linha desviada da estação de Agolada, exclusivamente para os carregamentos de lenha que ali vão efectuar os comboios que, para esse fim, circulam entre Entroncamento-Setil-Agolada.

Instrução n.º 2338 — Refere-se à modificação da sinalização da estação de Lavradio, por efeito da inauguração da via dupla Barreiro-Lavradio.

Instrução n.º 2339 — Estabelece as regras a observar na circulação dos comboios pelas duas vias, entre Barreiro e Pinhal Novo.

Instrução n.º 2340 — Diz respeito ao estabelecimento de um posto central de manobra eléctrica de agulhas e sinais na estação de Rio Tinto.

Instrução n.º 2341 — Refere-se à colocação do farol do costado no lado esquerdo do sentido da marcha, quer em via única, quer em via dupla. Refere-se também à colocação dos sinais dos comboios que anunciem circulações extraordinárias.

Instrução n.º 2342 — Diz respeito à ampliação da sinalização provisória da estação de Gaia (lado Norte).

Circular n.º 898 — Faz recomendações acerca da expedição de telegramas relativos à circulação de comboios.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Maio de 1940

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8	4.989	4 600	1.810	1.620	1.960	1.832
» » 9 a 15	4.572	4.132	1.659	1.479	1.875	1.632
» » 16 a 22	4.388	4.205	1.700	1.616	2.017	1.671
» » 23 a 31	6.246	5.987	2.151	2.171	2.698	2.167
Total	20.295	18.944	7.320	6.886	8.550	7.302
Total do mês anterior	18.665	18.961	7.567	6 889	8.162	6 674
Diferenças	+1.630	- 17	- 247	- 3	+ 388	+ 628

no mês de Junho de 1940

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8 ...	5.176	4.692	1.751	1.663	2.483	1.895
» » 9 a 15...	4.270	3.936	1.722	1.030	1.786	1.480
» » 16 a 23...	4.483	4.282	1.765	1.040	1.693	1.427
» » 23 a 30...	5.164	4.918	1.676	1.188	1.430	1.290
Total	19.093	17.828	6.914	4.861	7.392	6.092
Total do mês anterior	20.295	18.944	7.320	6.886	8.550	7.302
Diferenças	-1.202	-1.116	- 406	-2 025	-1.158	-1.210

Pessoal

Actos dignos de louvor

Com a maior satisfação damos publicidade ao acto praticado pelo Continuo José Coelho Ribeiro, que encontrou numa dependência dos escritórios um porta-moedas com dinheiro e o entregou ao seu dono.

O Guarda-freio de 3.^a classe, Manuel António, que viajava no combóio n.º 18 do dia 24 de Maio próximo passado, encontrou no lavatório duma carruagem de 2.^a classe uns brincos de ouro e brilhantes que ali tinham sido deixados por esquecimento por uma senhora que viajava num dos compartimentos daquela carruagem e, depois de averiguar a quem pertenciam, entregou-os à sua dona.

A-pesar-de ter procedido como devia, temos o maior prazer em publicar este acto, que muito nobilita quem o praticou.

maneira como, no dia 13 de Junho do corrente ano, o operou e tratou de uma grave doença no estômago.

Torna extensivo este seu agradecimento aos Ex.^{mos} Snrs. Drs. Celestino Henriques e Octávio Gomes da Silva, pela maneira brilhante como coadjuvaram aquêle illustre clínico na referida operação.

Também está gratamente reconhecido não só à Ex.^{ma} Snr.^a D. Ilda Pita, digníssima enfermeira, como também a todo o pessoal que presta serviço no Hospital da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, pela maneira carinhosa como o trataram enquanto ali esteve internado.

Ermelinda da Conceição Alves e Luiz da Rosa Alves, respectivamente, viúva e filho do Fogueiro de 1.^a classe do Depósito de Máquinas do Entroncamento, António Rosa, falecido em virtude de desastre ocorrido na Oficina de Serração do Entroncamento,

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Vitor de Oliveira Ribeiro
Telegrafista Principal
Admitido como Praticante de Factor
em 1 de Julho de 1899



João Paulo
Capataz de 1.^a classe
Admitido como Carregador
em 7 de Julho de 1900



José Pereira
Bilheteiro Principal
Nomeado Aspirante
em 30 de Agosto de 1900

Agradecimentos

Pedem-nos a publicação dos seguintes agradecimentos:

João Cardoso, Continuo de 1.^a classe da Direcção Geral, vem por este meio tornar público o seu eterno agradecimento ao Ex.^{mo} Snr. Dr. Amândio Pinto, pela

imensamente reconhecidos a todos que, pessoalmente, ou por qualquer outro meio, se informaram do estado de saúde de seu bom e saudável marido e pai, e ainda a todos aquêles que manifestaram o seu sentimento de pesar e saudade pelo seu querido morto, acompanhando-o à sua última jazida, no cemitério de Entroncamento, apresentam a expressão muito sincera da sua gratidão.

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Maio

Médico oftalmologista: Dr. Augusto Lopes de Andrade (Lisboa).

Médico neurologista: Dr. Mário Corino da Costa Andrade (Pôrto).

Em Junho

Médicos: Dr. José de Matos Guerreiro Baptista Braz (Santiago do Cacém), Dr. Alcino Simões Lopes (Lousã).

Em Julho

Médico: Dr. Manuel Rasquilha Barraças (Santa Eulália).

Exames

VIA E OBRAS

Agentes aprovados nos exames realizados no mês de Junho próximo passado

Sub-chefes de distrito para Chefes de distrito: João da Rocha Soares (premiado), Joaquim Ferreira (premiado), Manuel Augusto, António Matos, José Martins, Belisário Baptista, Estevão do Rosário, Joaquim Dias Neto, José Carneiro, José Joaquim, Manuel Alcácer, Manuel Gonçalves, António Maria Lourenço.

CORTEJO DO TRABALHO

Carro alegórico da
Cerâmica Portuguesa

Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de escritório da Divisão do Material e Tracção.

Reformas

Em Junho

EXPLORAÇÃO

Rogério Nunes Rios, Empregado de 1.^a classe do Serviço da Fiscalização e Estatística.

José Ramos de Carvalho, Chefe de 2.^a classe, de Oliveira do Bairro.

José Lopes, Conferente, de Lisboa P.

Manuel Mendes, Capataz de 2.^a classe, de Espinho.

Anselmo de Jesus, Agulheiro de 1.^a classe, de Casa Branca.

João José Frade, Agulheiro de 2.^a classe, de Fronteira.

António Gomes da Rocha, Agulheiro de 3.^a classe, de Valadares.

Américo Maia, Faroleiro, de Gaia.

Manuel Moreira da Costa, Guarda, de Alfândega.

Rodrigo de Carvalho, Guarda, de Campanhã.

Vicente Fernandes, Carregador, de Braga.

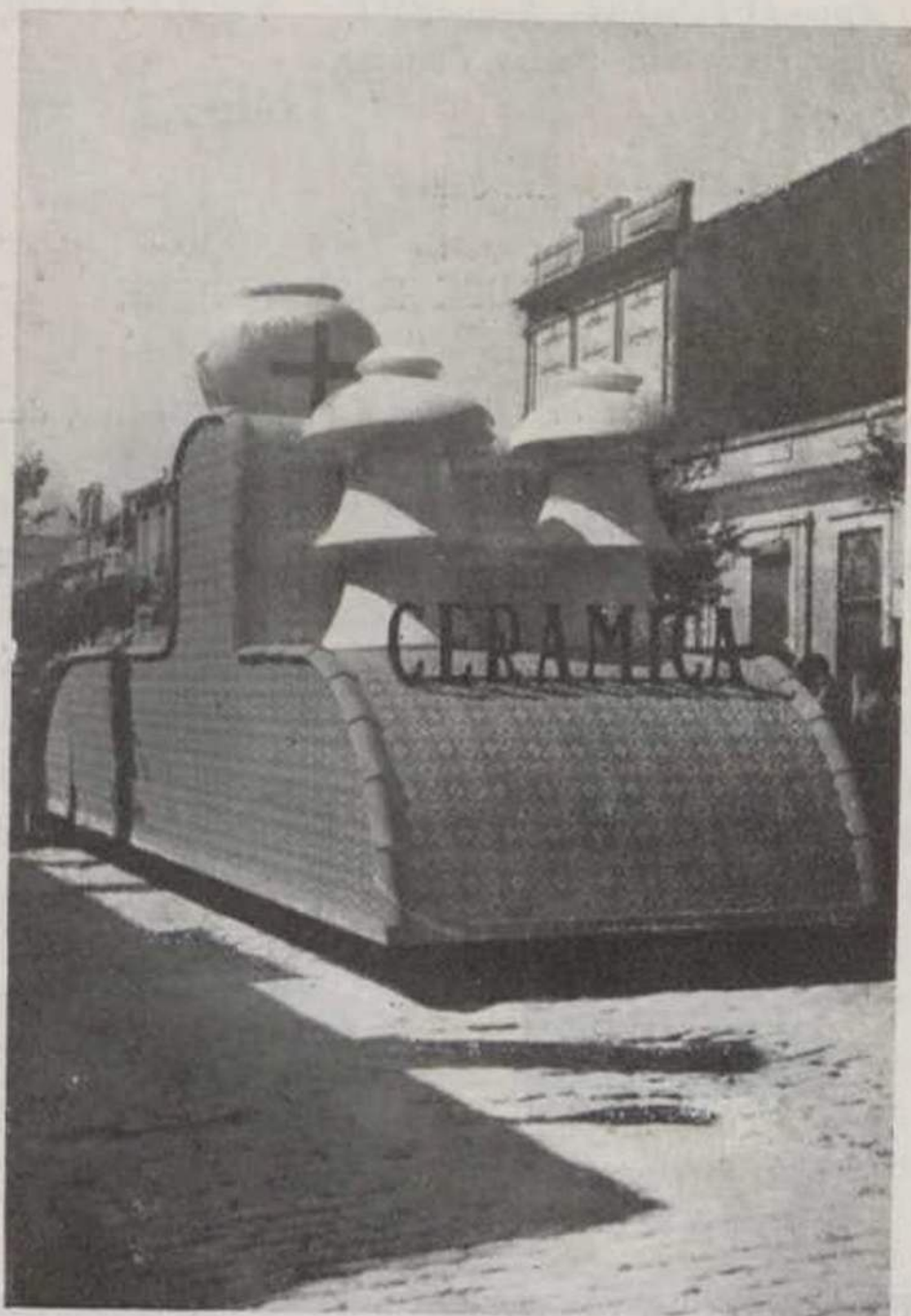
Manuel do Nascimento de Almeida Bragança, Carregador, de Lardosa.

Joaquim Lourenço, Carregador, de Tortozendo.

José Marques Cochinho, Carregador, de Abrantes.

VIA E OBRAS

António Branco, Eléctricista de 2.^a classe do 8.^o Lanço, Torre das Vargens.



Manuel Dias, Fiel de armazém de 2.^a classe da 6.^a Secção, Castelo Branco.

Constantino Pereira, Operário de 3.^a classe das Obras Metálicas, Ovar.

Américo Pinto, Chefe do distrito 266 B, Fronteira.

António Marques, Assentador do distrito 42, Castelo de Vide.

Enódio de Jesus, Assentador do distrito 253, Pias.

Joaquim Amaro, Assentador do distrito 234, Mes-sines.

João dos Santos, Assentador do distrito 421, Penafiel.

José Gonçalves Novo, Assentador do distrito 410, Barrozelas.

Manuel de Sousa, Assentador do distrito 408, Mi-dões.

Manuel Gaspar, Guarda de P. N. do distrito 12, Vale de Santarém.

Ana Rosa, Guarda de P. N. do distrito 51, Alber-garia.

Maria Rosa, Guarda de P. N. do distrito da 5.^a Sec-ção, Dois Portos.

Maria do Carmo, Guarda de P. N. do distrito 35, Elvas.

MATERIAL E TRACÇÃO

Luciano da Silva Alfaro, Maquinista de 2.^a classe.

Josué Rodrigues, Fogueiro de 1.^a classe.

António Rodrigues, Acendedor.

José Tavares de Sousa, Capataz.

Em Julho

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Dr. João Blaise de Oliveira e Castro, Médico, de Ródam.

Falecimentos

Em Maio

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

† *Dr. Manuel A. Gonçalves Pinheiro* (Santa Eu-lália).

Em Junho

EXPLORAÇÃO

† *José Rodrigues Pinto*, Factor de 3.^a classe, de Gaia.

Admitido como Praticante de factor em 12 de Março de 1928, foi nomeado Aspirante em 1 de Julho de 1929 e Factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1931.

† *João da Costa e Silva*, Guarda-freio de 2.^a classe, de Alfarelos.

Admitido como Carregador suplementar em 12 de Maio de 1920, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Dezembro do mesmo ano, promovido a Guarda-freio de 3.^a classe em 1 de Julho de 1924 e finalmente a Guarda-freio de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1927.

† *Américo dos Santos Pereira*, Agulheiro de 3.^a classe, de Valadares.

Nomeado Carregador em 21 de Maio de 1919, foi promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Maio de 1922.

† *Abílio Nunes*, Carregador, no Barreiro.

Admitido como Limpador de máquinas suplemen-tar em 6 de Novembro de 1924, foi nomeado efectivo em 1 de Janeiro de 1927, tendo passado a Carregador em 1 de Março de 1930.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Adão Carlos da Silva*, Marinheiro de 2.^a classe.

Admitido em 12 de Maio de 1925 como Marinheiro eventual e nomeado Marinheiro de 2.^a classe em 3 de Novembro de 1926.



† José Rodrigues Pinto
Factor de 3.^a classe



† João da Costa e Silva
Guarda-freio de 2.^a classe



† Américo dos Santos Pereira
Agulheiro de 3.^a classe



† Adão Carlos da Silva
Marinheiro de 2.^a classe