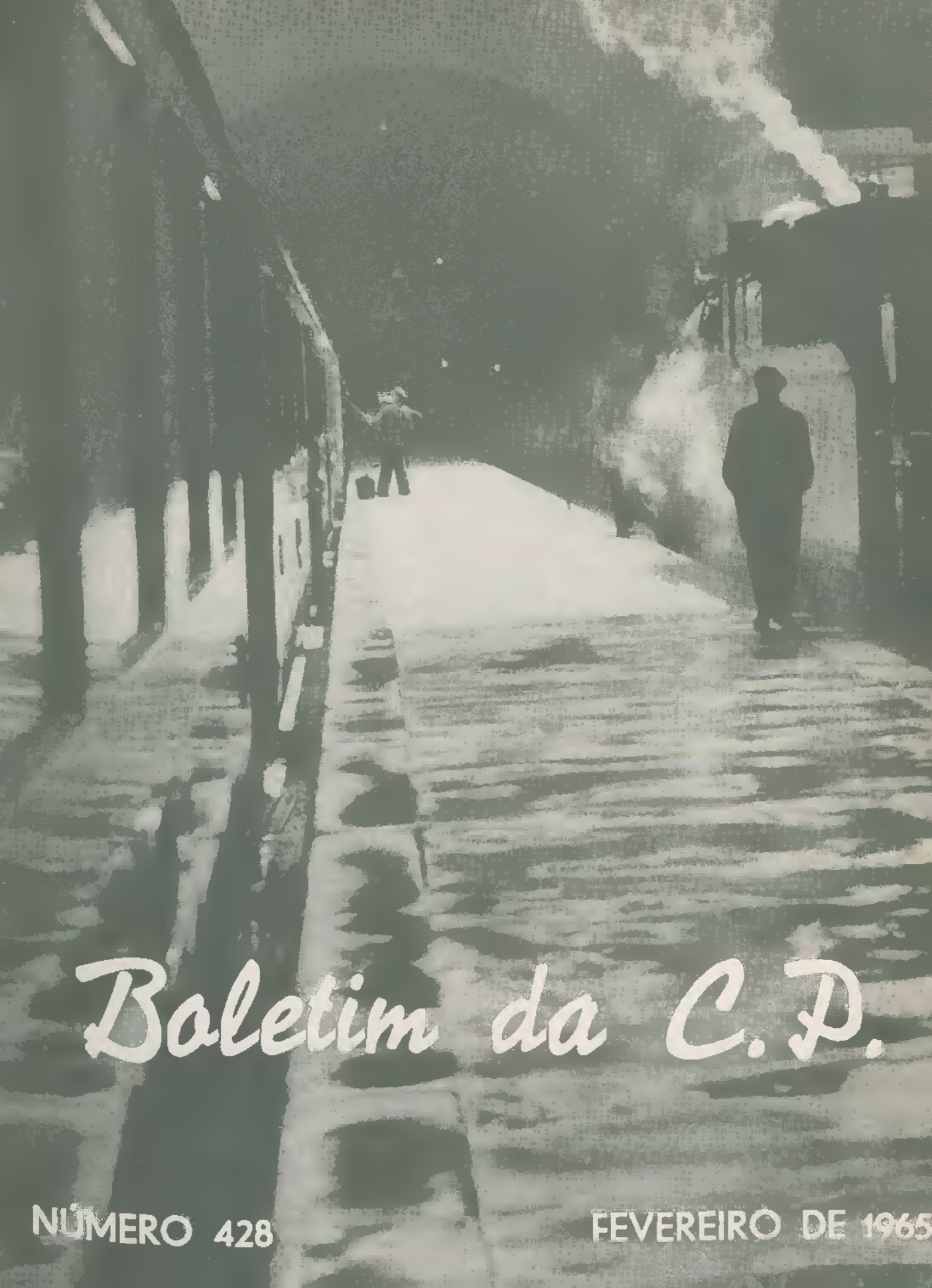
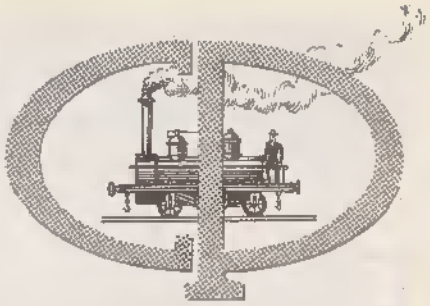


Boletim da C.P.

NÚMERO 428 FEVEREIRO DE 1965

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

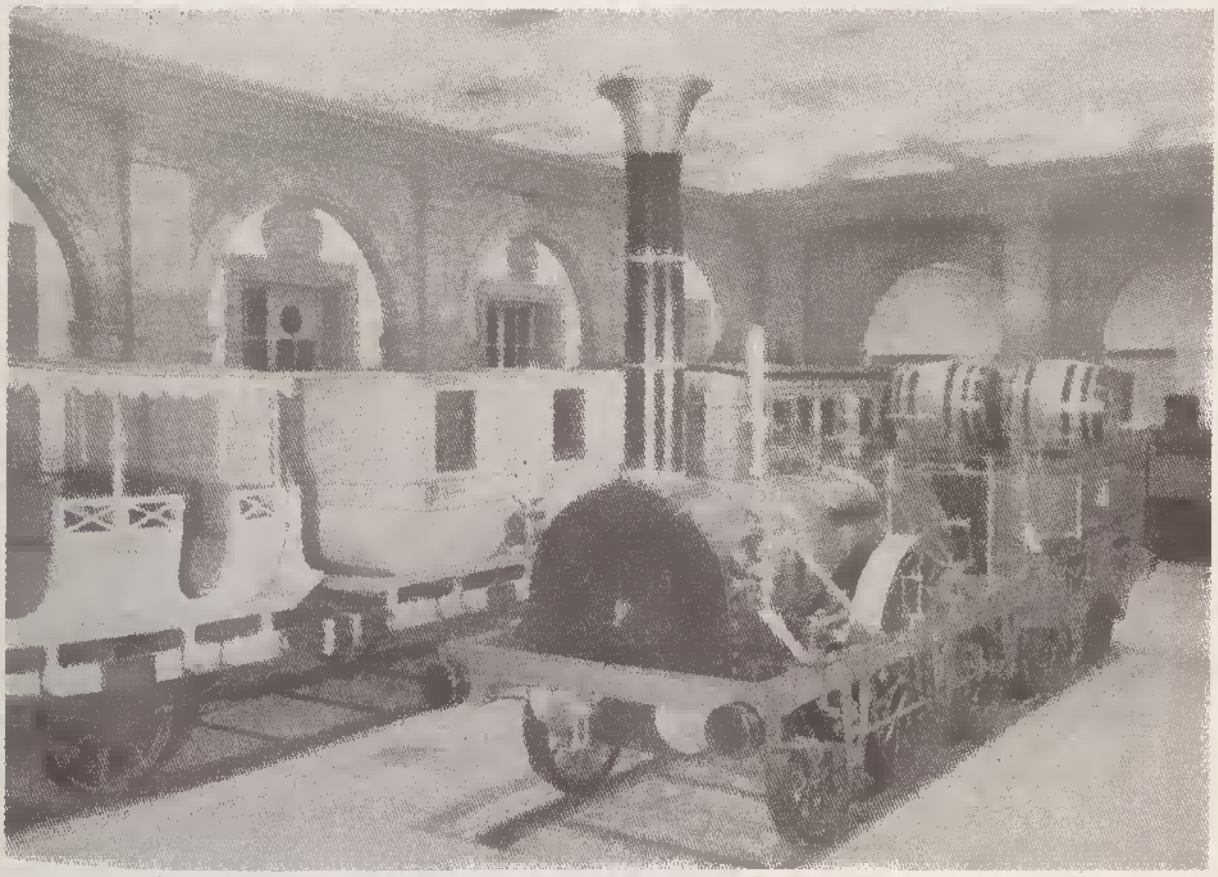
N.º 428 • FEVEREIRO 1965 • ANO XXXVII • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

PROPRIEDADE DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES • SEDE: ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA • LISBOA

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

MUSEUS FERROVIÁRIOS



Um dos últimos números da revista Die Bundesbahn, *dos Caminhos de Ferro Federais Alemães, é inteiramente dedicado aos museus ferroviários da Europa, cuja importância histórica e cultural ninguém certamente contesta.*

Numerosos países do Velho Continente, como a Alemanha, a Áustria, a Bélgica, a Holanda, a Grã-Bretanha, a Noruega, a Itália e mais recentemente a Espanha, possuem os seus museus ferroviários para o agrado geral dos seus visitantes, nacionais e estrangeiros.

Conhecendo-se o êxito que entre nós têm alcançado os museus ligados aos transportes, designadamente o Museu dos Coches, o Museu da Marinha, o Museu da Aviação, o Museu de Automóveis do Caramulo e o próprio Museu dos C. T. T., pareceria plausível que os responsáveis pelo caminho de ferro nacional pensassem na criação de um Museu Ferroviário — para o que se dispõe de material e diplomas suficientes — que não tendo de ser forçosamente na capital, por carência talvez de local apropriado, bem poderia situar-se em qualquer outra cidade do País e constituir, além de factor poderoso de divulgação da via férrea, mais um forte motivo de atracção turística para essa mesma cidade.

FREIBURG IM BREISGAU

Por ARMINDA GONÇALVES

POR uma estrada aberta entre os meandros das verdes sombras de pinheirais muito vastos e densos que, solenes e melancólicos, descem e sobem colinas e ladeiam lagos de sonho como o Lago Titisee, nas margens do qual se situa a bela estação climática do mesmo nome, cheguei, quase ao crepúsculo, a Freiburg, capital da ridente e próspera região de Baden em pleno coração da Floresta Negra.

Para aquelas pessoas que, como eu, já conhecem as características de certas encantadoras cidades alemãs, Freiburg é mais uma que a memória fixa, pelo seu encanto singular, pelo seu forte individualismo e por esse ar tranquilo que parece confiar-nos todos os seus segredos de velha cidade, onde o cunho medieval sobreleva a presença do século XX.

É esse cunho medieval que lhe dá uma beleza inconfundível. Ruas estreitas, estreitos canais ao longo das casas, passagens sobre esses canais que datam da Idade Média e foram feitos para escoamento do lixo a fim de evitar o aparecimento de epidemias, reúnem-se em volta da Praça da Catedral. Este belo e grandioso templo gótico, cuja torre maravilhosamente rendilhada mede 116 metros de altura, faz-nos mais uma vez pensar, em plena era atómica, que toda aquela imensa mole de pedra, como todos os templos, palácios e monumentos da antiguidade, foi construída pelos obscuros obreiros duma época tremendamente distanciada dos recursos actuais. E a nossa admiração por eles é grande, assim como é grande a admiração que sentimos pelo extraordinário ou extraordinários artistas que delinearam o templo.

Entra-se em Freiburg por uma rua central que atravessa de lés a lés a cidade. Suas portas enciumadas por torres medievais orgulhosamente erguidas para além do casario, criam-lhe um cenário romântico.

A última grande guerra causou consideráveis danos nesta linda cidade. Muitos dos seus edifícios, testemunhas duma época passada, foram destruí-

*

O mercado ao ar livre na Praça da Catedral, que se vê à direita. À esquerda, com arcadas e torreões, é a Casa dos Mercadores

*

dos. Mas a arquitectura da parte antiga foi respeitada nas reconstruções que conservam a feição de outrora numa feliz adaptação às modernas correntes estéticas. Imitando o antigo, foram incluídas galerias em arcadas nessas reconstruções e também estreiteza em algumas fachadas, o que lhe conservou todo o pitoresco das anteriores.

Na Praça da Catedral, entre esta e o fronteiro alinhamento de edifícios onde existe a curiosa Casa dos Mercadores (Kaufhaus), realiza-se diàriamente, como se realizava outrora, um colorido e pitoresco mercado ao ar livre. Mercados ao ar livre são usuais em cidades alemãs. Também os encontrei na Suíça.

Se a beleza e a magia de Freiburg lhe provêm de certos caracteres tais como a admirável situação geográfica, a proximidade da Floresta Negra e da planície renana onde a vinha cresce e o vinho é precioso néctar, e a antiguidade da sua surpreendente arquitectura, uma outra característica a celebriza: a sua antiquíssima e notável Universidade que data do século XV e é frequentada por muitos estudantes estrangeiros.

A seu lado, novas construções formam o bairro dos Institutos da Universidade. São construções moderníssimas. Entre elas está o *Stadthalle*, centro de sessões e congressos.

Na renovação e criação de novas zonas habitacionais onde se incluem escolas e hospitais, foi autorizada a arquitectura do nosso tempo.

Uma das românticas portas de Freiburg, encimada por uma torre

A Câmara Municipal de Freiburg

O hotel em que me hospedei, pertencente a uma Ordem monástica, bastante perto da Catedral mas numa rua nova e geométrica como todas as ruas daquele quarteirão, é francamente moderno.

É proverbial a gentileza com que os habitantes de Freiburg acolhem os visitantes. Aconteceu que me foi necessário tomar um táxi para fazer o percurso de regresso ao hotel (nenhum carro passava então no local que era uma das ruas principais). Temendo esperar em vão e porque estava apressada, dirigi-me a uma senhora a quem expliquei o que pretendia. Logo a senhora, sorridente e amável, se desviou do seu caminho para me levar a uma praça de táxis. Um motorista também atencioso conduziu-me ao meu destino.

Com estas impressões me despedi da linda e sedutora cidade.

★

★

TEMAS TÉCNICOS

A ponte do Rio Torto

Km 134,234.550 — Linha do Leste

ALARGAMENTO E REFORÇO

PELOS ENGS. ÓSCAR AMORIM E ARRUDA PACHECO

I — *Breves notas para a sua história*

EM 7 de Novembro de 1862 foi solenemente inaugurada a ligação ferroviária de Abrantes a Lisboa.

A linha do Leste, então com origem em Santa Apolónia, tinha por desenvolvimento 134,900 quilómetros.

Ao Km 134,230, isto é, a algumas centenas de metros de Abrantes, para vencer o Rio Torto, construíra-se uma ponte metálica em dois tramos, com o comprimento total de 61,800 metros.

Como aconteceu com muitas outras, tomou o nome do Rio que a motivou mas, neste caso, com notável propriedade.

De concepção bastante invulgar, com as carlingas suspensas das vigas principais, por intermédio de tirantes (Fig. 1), passados poucos anos teve de ser substituída.

Como que pretendendo justificar o aforismo de que «quem torto nasce, tarde ou nunca se endireita» a ponte que se lhe seguiu, também de tabuleiro inferior para aproveitamento dos pilares metálicos da obra anterior, resultou de largura insuficiente, ao nível do banzo superior das vigas principais e veio, por isso, a ficar tristemente célebre!...

Posta ao serviço em 28 de Junho de 1898, alguns meses depois teve de se proceder a alterações nos montantes, para aumento do vão livre.

Discutida como foi, viu o seu nome em letra de forma e teve publicidade própria.

Em 1916, o então Ministro do Trabalho, por despacho de 25 de Agosto, determinou que «a Companhia fosse obrigada a fazer as modificações necessárias para evitar o grave defeito que a referida obra de arte apresentava, e intimada a colocar imediatamente varões de ferro nas janelas das carruagens que atravessam a referida ponte, e a manter fechadas à chave as portas dessas carruagens durante o percurso sobre a ponte».

A nossa Direcção-Geral, no entanto, como medida imediata, propôs que se afixassem nas carruagens, «em local bem visível, dísticos em caracteres bem legíveis, chamando a atenção dos passageiros para o perigo de se debruçar».

Quantas gerações? Quantos em cada geração? E quantas vezes cada um, em longas viagens, a vapor ou à tracção eléctrica, no Tua ou no ramal de Lagos leram a advertência? «Avisam-se os senhores passageiros de que é perigoso debruçarem-se das janelas em qualquer ponto do trajecto e muito especialmente à passagem pela ponte do Rio Torto, situada entre Tramagal e Abrantes».

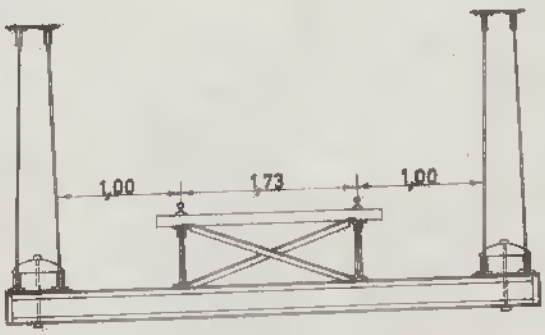


Fig. 1

Por determinação do Governo, a ponte provoca ainda uma Instrução da Direcção (Instrução n.º 1996) que se julga única e que impõe a paragem dos comboios à sua entrada e instrui o guarda-

-freio no sentido de prevenir os passageiros de que é perigoso debruçar-se das janelas das carruagens, na passagem da citada ponte.

Em 1930 projectou-se o alteamento da via sobre a ponte. Evitar-se-iam os desastres ao público, mas não os que poderiam surgir aos ferroviários e em especial ao pessoal revisor.

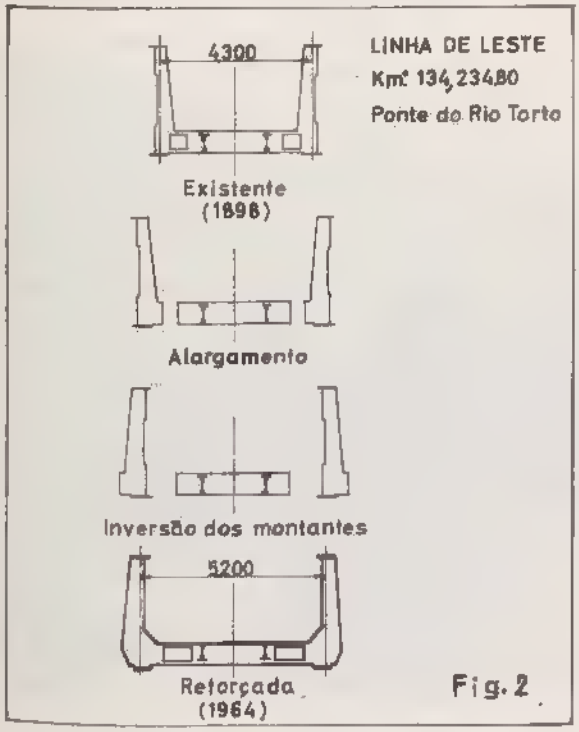


Fig. 2

Em 1936 a Companhia apresentou e obteve aprovação para o projecto de uma nova ponte que substituiria a existente (*Diário do Governo* n.º 150, II Série, 11 de Junho de 1936).

Porém as dificuldades para a aquisição dos materiais, resultantes do conflito de 39/45 e a necessidade de reconstrução do encontro do lado de Abrantes, levaram a pô-lo de lado, protelando mais uma vez a solução definitiva.

Mas, como que desmentindo o aforismo, na medida que se dê aceitação a outro que nos diz que «só é tarde o que nunca vem», em 1964, «com pouco dinheiro e algum engenho», a C. P. procedeu à modificação e beneficiação da ponte, segundo projecto do Serviço de Estudos.

II — *A obra*

Em data mais recente, Setembro de 1958, o ilustre Professor Eng. Ferreira Dias no parecer à Câmara Corporativa sobre o «II Plano de Fomento (parte ferroviária) — referindo-se à matéria de reforço de pontes nas linhas da Beira Baixa e Leste, dizia...», «*Com isso se eliminava a famosa ponte do Rio Torto, perto de Abrantes, de largura insuficiente para o* gabarit *actual, a travessia desta obra de arte pelos comboios, com a sua paragem obrigatória e o pregão de recolher cabeças, tem o sabor oitocentista de uma viagem de mala-posta...*».

Para se pôr termo a tal estado de coisas, foi estudado pelo Serviço de Estudos da Divisão da Via e Obras, e projectado, o alargamento e reforço da ponte (Fig. 2).

Foi um trabalho que interessou intimamente os três Serviços da Divisão de Via e Obras.

* * *

Por essa razão, e ainda pela sua complexidade, o seu conjunto necessitou duma preparação cuidada para a planificação e coordenação das intervenções dos diferentes departamentos que nele tinham alguma missão a cumprir.

★

PONTE PROVISÓRIA

★

* * *

O objectivo que nos propunhamos atingir era — *executar a obra ràpidamente*. Para tal se conseguir, só havia uma solução, isolar a ponte das circulações normais. Só assim poderiamos trabalhar em pleno rendimento, sem o condicionamento que a segurança das circulações e seus intervalos sempre impõem.

Os comboios deixariam de passar sobre a ponte, sendo desviados para uma variante com uma ponte provisória, a construir.

Por outro lado, o regime torrencial do Rio Torto impunha também, por medida de segurança, que a ponte provisória só estivesse em serviço durante o estio.

Esta condição limitava-nos o período de trabalho, no local, a cerca de quatro meses.

Haviam assim parâmetros a que a direcção da obra não se podia furtar.

* * *

A obra de arte tem as seguintes características :

Ponte recta em recta ;
2 tramos independentes com os vãos teóricos $l_1 = l_2 = 30{,}900$ m ;
Vigas principais de rótula e tabuleiro inferior ;
Pilares metálicos, cilíndricos, cheios com betão.

O trabalho a executar esquematiza-se na Fig. 2.

★

ASPECTO DA PONTE ANTES DAS OBRAS

— Distância entre eixos dos montantes 4,300 m.
— Montantes com *gousets* interiores.
— Ausência de passeios laterais.
— Sinal de afrouxamento obrigatório.

★

* * *

Definida a orientação a seguir iniciavam-se os trabalhos preparatórios em 1963.

No estio desse ano foram executadas as fundações em estacaria de betão armado e o seu encabeçamento, igualmente de betão armado, destinado às bases para assentamento dos cavaletes de montagem (pilares da ponte provisória). Executaram-se

★

ACTUAL ASPECTO DA PONTE

— Distância entre eixos dos montantes 5,200 m.
— Montantes com *gousets* exteriores.
— Dois passeios laterais.
— *VIA LIVRE*.

★

os aterros previstos para o assentamento da variante à linha normal.

No decorrer da quadra chuvosa e até à primavera de 1964, procedeu-se à preparação de todo o material de montagem e organização do estaleiro junto da estação de Abrantes.

1.º tramo por alargar — 2.º tramo já alargado. — Notar a diferença de alinhamento das vigas principais

* * *

Logo que as águas do rio baixaram, iniciámos a montagem da ponte provisória e procedeu-se ao assentamento da variante.

Estávamos em Maio de 1964.

O trabalho foi parcelado e planeado em quatro fases, estabelecendo que a obra de betão armado deve estar concluída até 15 de Agosto, para entrarmos em carga em 11 de Setembro.

A estrutura metálica deve estar modificada e beneficiada, também, até 11 daquele mês.

Provas de carga de 11 a 14 do mesmo mês.

Reposição das circulações na via normal, variante e ponte provisória fora de serviço em 15 de Setembro. Antes da época das chuvas.

O plano de trabalho foi cumprido com perfeita regularidade e em 14 de Setembro as circulações retomaram a via normal, embora com algumas restrições, motivadas pelas necessárias condições de segurança do pessoal operário ainda ali a trabalhar.

* * *

Estes trabalhos, que mereceram especial interesse à nossa Direcção-Geral e Divisão da Via e Obras, foram na sua fase mais interessante visitados pelo Director-Geral e Chefe daquela Divisão, Srs. Engenheiros Roberto de Espregueira Mendes e Joaquim Augusto de Barros.

DURANTE AS OBRAS

2.º tramo alargado — *goussets* dos montantes, exteriores

1.º tramo por alargar — *goussets* dos montantes, interiores

— À esquerda — variante e tabuleiro da ponte provisória

● *Cento e catorze milhões, cento e sessenta mil pessoas viajaram em comboios, na metrópole, durante o ano de 1963. Receita geral, cerca de 855 mil contos.*

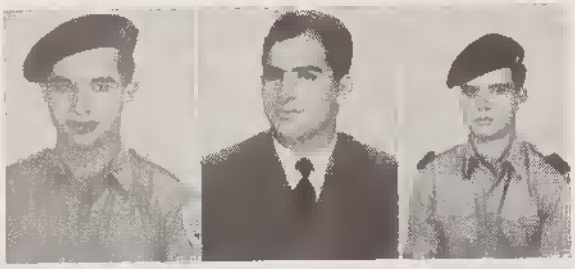
● A direcção do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, em sessão de 22 de Dezembro, exarou em acta um voto de agradecimento ao *Boletim da C. P.* pela publicação no n.º 426, de Dezembro de 1964, do artigo da autoria de José Augusto dos Santos Júnior sobre a assistência que o Instituto presta aos órfãos, todos filhos de ferroviários.

● *Para aclarar dúvidas e divergências de interpretação surgidas com a recente criação do Regulamento de Transportes em Automóveis, foi criado um grupo de trabalho ad-hoc a funcionar no Gabinete do Ministro das Comunicações, com a seguinte representação: pela D. G. T. T., eng. Luís Costa; pelo G. I. T. A., sr. Armando Sampaio e pela C. P., dr. Carlos Albuquerque.*

A coordenação dos trabalhos foi atribuída ao eng. I. Espinha, do Gabinete do Ministro.

● Foi recentemente criado, sob a égide do G. I. T. A., o Centro de Selecção, Formação e Promoção Profissional para a Indústria dos Transportes Rodoviários que, a exemplo de centros idênticos existentes em numerosos países, procurará assegurar para a indústria de transportes em automóvel, através de um melhor aproveitamento dos seus recursos humanos, não só maior rendimento mas também a promoção social e profissional do seu pessoal a todos os níveis.

Prémio Governador Geral de Angola



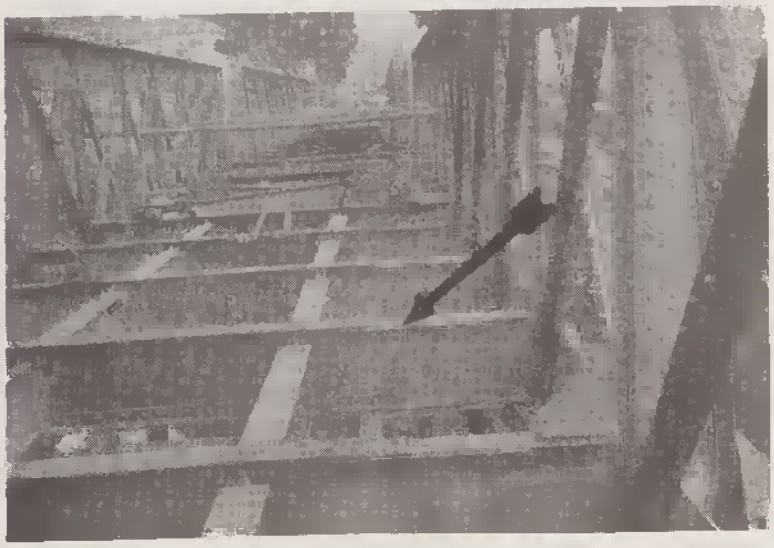
Mais três bravos militares foram distinguidos com o honroso Prémio Governador-Geral de Angola e vieram à Metrópole em gozo de licença especial. Receberam, como tem sido norma da Administração da Companhia, passes para viagens à terra da sua naturalidade. São eles, da esquerda para a direita, soldado n.º 979/63, José Augusto da Silva Lagarto; soldado n.º 2629/62, José Manuel dos Santos e 1.º cabo n.º 1028/62, todos do Batalhão de Caçadores n.º 460.

● *O Automóvel Clube de Portugal promove de 15 a 19 de Fevereiro corrente, em Lisboa, o I Congresso Nacional do Trânsito. A C. P. estará representada pelo sr. dr. Torroais Valente, subchefe do Serviço Comercial e do Tráfego.*

● De 11 a 20 de Janeiro findo realizaram-se, na sala do Conselho de Administração, diversas reuniões com funcionários superiores da Companhia com vista à divulgação das linhas gerais da nova reorganização dos Serviços, a entrar em vigor brevemente e aprovadas por aquele Conselho em sua sessão de 12 de Novembro de 1964.

* * *

Em 24 de Setembro de 1964, publica-se a Instrução n.º 2853, que anula a conhecida n.º 1996, que ficará para a História.



Alargamento e reforço do tramo. Notar a secção do corte

Acabaram-se as restrições sobre a ponte do Rio Torto e a partir de 1 de Outubro de 1964, a sua passagem perdeu o sabor oitocentista, mais não se ouve o pregão de recolher cabeças e... ainda bem, todos os ferroviários o sentem.

Após cerca de 102 anos à sua entrada em serviço (exactamente 101 anos, 10 meses e 23 dias), pela primeira vez as condições de circulação sobre esta ponte, sob todos os aspectos, passavam a normais.

★

★

OS CAMINHOS DE FERRO BRITÂNICOS

PELO ENG. ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

O Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, vasto país insular do Ocidente europeu, constitui, de há muito, uma das grandes potências mundiais. Este extenso território compreende, como a sua designação completa claramente indica, a totalidade da ilha denominada Grã-Bretanha — por sua vez dividida em três regiões nìtidamente definidas: a Inglaterra, o País de Gales e a Escócia — a parte norte da Irlanda e ainda numerosas pequenas ilhas.

Do ponto de vista ferroviário, a Grã-Bretanha é um país de extraordinário interesse, quanto mais não fosse por ter sido a Pátria do próprio Caminho de Ferro. Mas, além disso, oferece abundantes e variados pormenores curiosos, em muitos dos quais se nota o arreigado espírito conservador e tradicionalista, tão característico do povo de Além-Estreito. No entanto, os Caminhos de Ferro Britânicos enveredaram firmemente, no após-guerra, na senda do progresso, que se acentua de dia para dia, nos múltiplos sectores da sua actividade. Pareceu-nos, pois, profícuo apresentar hoje aos nossos leitores, à semelhança do que temos feito com algumas das outras grandes redes europeias, um brevíssimo apontamento de alguns dos aspectos mais típicos dos Caminhos de Ferro da nossa velha aliada.

A rede ferroviária britânica tem presentemente uma extensão de mais de oitenta mil quilómetros de linhas, dos quais apenas pouco mais de oito mil (isto é, de uns 10 %) são de via única, enquanto mais de vinte mil (ou sejam uns 25 %) são de vias múltiplas (três ou mais).

Até 1921, esta vasta e densa rede — que penetra em todos os recantos do país — era explorada por mais de cento e vinte companhias particulares, muitas vezes com trajectos paralelos e que, por isso mesmo, competiam umas com as outras.

Essa situação, evidentemente perniciosa à economia do país, veio a terminar naquele ano, em que, por acertada disposição governamental, as referidas companhias foram concentradas em apenas quatro grandes sistemas. Estes, desde o início da última Grande Guerra, foram colocados na dependência de uma entidade estatal autónoma, à qual vieram a ficar subordinados até à nacionalização, operada em 1948, pelo governo trabalhista então no poder.

Com a nacionalização, os Caminhos de Ferro, bem como todos os transportes rodoviários, os portos, a navegação interna e até os hotéis e serviços marítimos, que as antigas redes exploravam, foram integrados num novo organismo oficial — a Comissão Britânica de Transportes.

A organização geral então estabelecida para essa Comissão — à qual se deve a divisão da rede ferroviária nas suas seis regiões actuais — foi ulteriormente modificada com a queda do governo trabalhista e a ascensão ao poder de gabinetes conservadores; mas ela, abreviadamente designada pelas iniciais B. T. C., constitui ainda

Os Caminhos de Ferro Britânicos na senda do progresso: sob catenárias de 25 kV, 50 Hz, uma moderna locomotiva Diesel-eléctrica reboca um expresso de passageiros

a entidade que superintende nos Caminhos de Ferro Britânicos.

Torna-se dificílimo — se não mesmo de todo impossível — fazer um estudo pormenorizado dos Caminhos de Ferro Britânicos em artigo desta natureza. Teremos, pois, de nos limitar a alguns, forçosamente poucos, aspectos, tal como já temos feito com outras redes estrangeiras.

As linhas férreas britânicas são de bitola internacional, fazendo-se a circulação pela esquerda, tal como no nosso País. Notemos, a propósito, que, tanto para a circulação ferroviária, como para a circulação rodoviária, os britânicos foram os pioneiros em definir esse sentido. Possìvelmente, muitos dos leitores ainda se recordarão do tempo em que até no nosso País, se circulava pelas estradas dando a direita ao eixo da via — como ainda hoje se faz na Grã-Bretanha.

Característico dos Caminhos de Ferro Britânicos era igualmente o emprego de um tipo especial de carril, que vinha dos primórdios do transporte ferroviário. Chama-se tal tipo, totalmente inexistente, ao que cremos, em Portugal, carril de cabeça dupla, por ter efectivamente duas cabeças, uma das quais assenta na travessa, fazendo-se o rolamento sobre a outra. Tanto uma como outra cabeças, são semelhantes à dos nossos carris — designados por carris *Vignole* — pelo que, em princípio, uma vez gasta uma, os carris poderiam ser invertidos e voltados a usar, servindo agora a cabeça de apoio primitiva como cabeça de rolamento. Na prática, porém, as coisas não se passavam bem assim, porquanto a cabeça de apoio também se desgastava e esse duplo emprego acabava por ser bastante limitado. Por essa razão, esse tipo de carril foi gradualmente sendo posto de parte em todas as redes... excepto na tradicionalista Grã-Bretanha! Hoje, porém, com a modernização a que a B. T. C. se tem devotado, o velho carril de dupla cabeça vai, mesmo na própria Grã-Bretanha, cedendo o seu lugar ao carril *Vignole*.

A via britânica é, aliás, de uma forma geral e apesar de certos troços de desfavorável perfil, muito boa e permite a realização de elevadas velocidades que, notemos de passagem, não são tão rigorosamente limitadas como nos países de Aquém-Estreito. Numerosos são, pois, os comboios «expressos» de passageiros que circulam a velocidades compreendidas entre os 100 e os 160 km/h, mesmo rebocados por máquinas de vapor. Muitos deles percorrem as centenas de quilómetros que separam Londres das principais cidades da ilha, sem qualquer paragem, com velocidades comerciais notáveis. Observemos, por ser interessante, que, nas grandes linhas exploradas com má-

★

Progresso e Tradição: Modernas locomotivas eléctricas rebocam velhos vagões, carregados de carvão — uma das principais mercadorias transportadas na rede britânica. Estes vagões ainda não estão dotados de freio contínuo, como actualmente ocorre, de forma generalizada, em toda a Europa

★

★

O tráfego suburbano de Londres é o mais intenso de todo o Mundo. Na gravura, duas unidades múltiplas eléctricas de recente construção dirigem-se à capital britânica

★

quinas de vapor — hoje cada vez mais raras, graças ao Plano de Modernização — os Caminhos de Ferro Britânicos instalaram dispositivos especiais para a tomada de água em marcha, a fim de poderem suprimir totalmente as paragens com esse objectivo. Assinalemos também a existência, em muitos pontos da via, de instalações para recolha e entrega de malas postais com os comboios em marcha, o que permite a utilização dos «expressos» de passageiros para transporte de correio, ainda mesmo que esses comboios não parem em pontos intermédios.

A silhueta dos comboios britânicos é também muito típica. Com efeito, a cércea (*gabarit*), muito menor que a de qualquer outro país europeu, condiciona o comprimento dos veículos e até mesmo o seu aspecto. Na Grã-Bretanha, todos os comboios, tanto de passageiros como de mercadorias, são de pequena tonelagem. Quanto aos primeiros, a razão essencial é o desejo de circulações frequentes: quanto aos segundos, a causa está na pequena capacidade dos vagões e principalmente no facto de que o material de mercadorias não estar provido de frenagem contínua de vácuo. Não deixará de ser interessante observar que a Grã-Bretanha, juntamente com os países ibéricos, ainda utiliza largamente o freio de vácuo nas aplicações ferroviárias.

O parque britânico de material de mercadorias é talvez o mais numeroso da Europa: ultrapassa largamente o milhão de unidades, das quais mais de metade são exclusivamente afectas ao transporte de carvão. Este enorme parque é indispensável, dado que, como dissemos, a sua capacidade unitária é muito reduzida. Por outro lado, como as engatagens são feitas só mediante fiadores múltiplos (portanto, sem tensores), a tonelagem dos comboios de mercadorias é bastante limitada e inferior à das circulações congéneres do resto da Europa. Não é também de estranhar, dado que em tais comboios a frenagem é ùnicamente exercida pela locomotiva e pelo furgão, que as linhas férreas britânicas estejam amplamente equipadas de resguardos e que os comboios de mercadorias — sempre lentos — tenham de parar antes de cada pendente (para aperto dos freios manuais) e depois dela (para alívio desses freios). Tudo isto irá, no entanto, gradualmente desaparecendo à medida que os benefícios do Plano de Modernização se vão estendendo.

A Grã-Bretanha, mãe do Caminho de Ferro e, com ele, da locomotiva de vapor, já começou também a empregar os mais modernos sistemas de tracção. Assim, em numerosas linhas, utilizam-se presentemente locomotivas e automotoras *Diesel*, que muito vieram beneficiar a ex-

★

Num país insular, sulcado de numerosos cursos de água e com costas muito recortadas, multiplicam-se as pontes. Ao todo, contam-se mais de 63 mil em toda a rede britânica. Esta é uma das maiores, mais imponentes e mais famosas: a célebre ponte sobre a ria de Forth, na Escócia

★

★

O célebre Golden Arrow (Flecha Dourada) que estabelece a ligação rápida entre Londres e Paris, à partida da estação londrina de Victoria, rumo a Folkestone. Hoje este percurso está electrificado

★

CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS

***RECORD* FERROVIÁRIO** — O *record* de distância por locomotivas da rede dos Caminhos de Ferro Federais Suíços pertence à máquina eléctrica, em serviço desde 1927, que a gravura — extraída da revista *Ferrocarriles y Tranvías* — documenta. Até fins de 1964, ou seja, ao cabo de trinta e sete anos, esta locomotiva percorreu um total de 5,2 milhões de quilómetros.

ploração. Recentemente, entraram ao serviço, como largamente então se anunciou, moderníssimas unidades *Diesel*-eléctricas *Pullman*, que asseguram, com geral agrado e a máxima eficiência, as principais relações de média distância. Além destes, bom número de serviços de passageiros, por todo o país, é efectuado, em ritmo crescente, por novas e confortáveis unidades equipadas de motores térmicos.

De há muito, os Caminhos de Ferro Britânicos recorreram à tracção eléctrica para resolver alguns problemas que lhes atormentavam a exploração. Far-se-á talvez uma ideia destes se dissermos que diàriamente circulam na Grã-Bretanha uns bons vinte mil comboios de passageiros e outros tantos de mercadorias; e ainda que a secção Sueste dos serviços suburbanos londrinos é, em todo o Mundo, a de tráfego mais intenso, incluindo-se nela o famoso entroncamento de Clapham Junction, pelo qual passam em cada dia mais circulações que em qualquer outra estação do Globo.

São de tipos muito diversos as numerosas electrificações antigas, incluídas na rede britânica. Em todas elas, porém, a captação da corrente faz-se sobre um terceiro carril; nalgumas, o retorno efectua-se pelos próprios carris de rolamentos, enquanto noutras se previu um quarto carril para esse retorno. Algumas electrificações, já integradas no Plano de Modernização, vieram ampliar as antigas e seguiram os sistemas já tornados clássicos no país. Mas, em todas as novas electrificações, já executadas em boa parte, bem como nas que ainda se vão seguir, o sistema preferido foi o mesmo que se adoptou para as nossas linhas: a tensão alternada monofásica, de 25 kV, com frequência industrial, fazendo-se evidentemente a captação por catenária.

Muitas outras facetas interessantes apresenta ainda a modernização dos Caminhos de Ferro Britânicos. Não nos podemos, como é óbvio, referir a todas; mas uma há que merece menção especial: a sinalização. A Grã-Bretanha, pioneira da sinalização ferroviária, empregou, de longa data, sinais semafóricos, com encravamentos mecânicos. As múltiplas palhetas constituíam mesmo um enquadramento típico das estações britânicas. Hoje, as linhas principais estão equipadas com sinalização automática luminosa, em muitos casos com repetição nas locomotivas e comando automático da circulação. Com este moderno sistema, logra-se a paragem automática de qualquer comboio que, por inadvertência do maquinista, porventura ultrapasse um sinal na posição de fechado.

Antes de terminar, não queremos deixar de chamar bem a atenção dos leitores para o facto de que todo este denodado esforço modernizador se realiza sempre com manifesto apego a muitas formas consagradas pelo uso de longos anos. Assim, como todas as estações britânicas — mais de cinco milhares — têm plataformas elevadas, as mais modernas carruagens e muito especialmente as destinadas ao serviço suburbano, mantêm as portas múltiplas, que muitas vezes dão acesso a um único compartimento isolado do resto do veículo, mas que permitem uma rápida movimentação dos passageiros que entram e que saem. No entanto, e muito embora tais carruagens se integrem em unidades automotoras que são a última palavra da técnica, esse material parecerá sempre, ao observador desprevenido, algo antiquado e ultrapassado — o que não corresponde evidentemente à realidade.

Refira-se ainda que nasceu na Grã-Bretanha o célebre *Plano Beeching* — que em doutrina está sendo seguido por outras Administrações ferroviárias estrangeiras — revolucionário plano de remodelação dos Caminhos de Ferro Britânicos com o qual se pretende anular o volumoso *déficit* actual da exploração ferroviária através de drásticas medidas de encerramento de linhas e estações e de compressão dos quadros do pessoal.

Os Caminhos de Ferro Britânicos têm ainda a seu cargo a exploração de uma cinquentena de excelentes hotéis, espalhados pelo país, bem como das carruagens-camas, das carruagens-restaurantes e ainda dos restaurantes e botequins das estações de toda a rede. Em colaboração com a SNCF, asseguram ainda as ligações com os terminais ferroviários franceses de Aquém-Mancha e, além disso, os seus barcos servem as relações de todas as Ilhas Britânicas entre si.

Pioneira do Caminho de Ferro — que hoje emprega mais de quinhentos mil ferroviários em todos os recantos deste grande país insular — a Grã-Bretanha tem, em Iorque, importante centro ferroviário, não muito afastado do primeiro troço de Caminho de Ferro do Mundo (Stockton — Darlington), um excelente Museu, que, como toda a rede britânica, é bem digno de pormenorizada visita.

Secção PROFISSIONAL

COORDENAÇÃO DO DR. JOSÉ CAPÃO FARINHA

CONTROLE NA SEGURANÇA DA CIRCULAÇÃO

BASEADO no que algumas Administrações ferroviárias têm organizado sobre o controle do tráfego ferroviário através de Postos de Comando (P. C.) e de Postos Auxiliares (P. A.), apresentam-se alguns elementos que poderão servir de achega para uma orgânica de base que se pretenda pôr em execução.

I

Função e sua finalidade

1 — Em cada Zona da Rede actuará um Posto de Comando (que se designará, abreviadamente, no presente por P. C.) como órgão de coordenação e acção directa sobre todas as linhas, para coadjuvar numa mais racional utilização de todos os elementos que possam interferir na circulação dos comboios com o objectivo de obter uma maior aceleração dos transportes e a máxima regularidade dos horários.

Subordinados ao P. C. — único em cada Zona — poderão estabelecer-se, ainda, Postos Auxiliares (que se designarão, abreviadamente, no presente por P. A.), que actuarão como Delegações daquele, sempre que a densidade do serviço ou a insuficiência de comunicações telefónicas, em certos sectores, o aconselhe.

2 — Os P. C. e os P. A. actuarão sempre por acção directa, isto é, não expedirão nem receberão comunicações escritas, mas sim, darão ordens e instruções e receberão os informes necessários sobre a circulação de todos os comboios, utilizando as comunicações telefónicas de que disponham.

3 — Os dados e informações obtidas por estes Postos serão registadas em livros ou gráficos adequados, de modo a permitirem a sua consulta imediata, mas as ordens ou instruções que no uso da sua competência sejam dadas às Secções, Depósitos e Estações, algumas serão anotadas num livro de registos (memorando) sem que seja necessária qualquer confirmação, por carta ou telegrama, salvo no caso de não ser possível a conversação telefónica directa.

4 — Dos incidentes e irregularidades que os encarregados dos P. C. observem nas matérias da sua competência, darão conta nas suas reuniões diárias com os Chefes de Zona (Exploração e Material e Tracção), os quais comentarão ou analisarão as providências tomadas por estes agentes para atenuar, dentro do possível, as anormalidades verificadas, orientando-os para casos futuros ou definindo, desde logo, responsabilidades se forem devidas.

II

Autoridade dos P. C.

1 — A direcção do P. C. estará a cargo de dois agentes superiores — um da Divisão da Exploração e outro da Divisão do Material e Tracção — coadjuvados por agentes de diversas categorias, em número julgado suficiente para assegurar o cumprimento da sua missão e o funcionamento permanente do Posto.

Os dois agentes superiores do P. C. actuarão como Delegados dos respectivos Chefes de Zona; por este motivo, as ordens deles emanadas, qualquer que seja a categoria do agente que as transmita, estão investidas da autoridade que aquele Posto lhe confere.

2 — Cada um dos dirigentes do P. C. actuará na esfera de competência do seu respectivo Serviço, procedendo de comum acordo e de responsabilidade conjunta em todas as decisões do Posto e tentando coordenar elementos de ambos os Serviços com o fim de obterem unidade de acção, maior capacidade de transporte e eficiente regularidade da circulação de comboios. Se em alguma ocasião os referidos agentes não chegarem ao necessário acordo sobre determinada medida a adoptar, submeterão o caso a resolução dos seus respectivos Chefes. Se, no entanto, se tratar de decisões urgentes que não permitam consultas com a rapidez que as circunstâncias exijam, a faculdade de decisão imediata, corresponderá ao representante da Exploração. Do mesmo modo, este agente assumirá na ausência do representante da Divisão do Material e Tracção, a autoridade deste nas funções do Posto.

III

Funções do P. C.

As funções e atribuições do P. C. classificam-se nos cinco grupos seguintes:

1. A) — *Vigilância geral da Circulação e regularização da mesma, quando, acidentalmente, se perturbe.*

1.1 — A vigilância e regularização da circulação dos comboios, tem, por objecto, coadjuvar no cumprimento dos horários e regularizar a circulação, quando, acidentalmente, esta se perturbe.

As instruções locais das Zonas, determinarão as normas com que se exercerá esta função nas diversas linhas, normas estas que serão variáveis segundo as comunicações de que se disponha e a densidade e a natureza do serviço de comboios.

1.2 — As estações que se designem, anunciarão ao Posto de que dependam, as horas de chegada, partida ou

passagem dos comboios e as causas dos atrasos que se produzam; do mesmo modo todas as estações darão imediata conta dos acidentes que ocorram ou de qualquer facto que possa afectar a marcha regular dos comboios.

À vista da marcha efectiva dos comboios, o Posto deverá:

1.2.1 — Esclarecer por iniciativa própria, ou a pedido das estações, Depósitos e Postos vizinhos, o que possa interessar, consoante a função que tenham na circulação, sobre os atrasos dos comboios que para elas se dirijam e as alterações na sua marcha.

1.2.2 — Aconselhar sobre as medidas a tomar sempre que a circulação se altere.

1.2.3 — Ordenar, quando o Posto o julgue oportuno, as preferências nos cruzamentos, enlaces, esperas de enlaces, resguardos de comboios e outras medidas especiais que a situação, de momento, aconselhe.

Em caso de acidentes e de perturbações na circulação motivados por atrasos, interrupções de via, avarias no material, etc., a acção do Posto adquire excepcional importância e será da sua competência:

1.3.1 — Informar o imediato superior hierárquico e executar as instruções que dele receba.

1.3.2 — Ordenar e activar o envio dos elementos de socorro necessários (máquinas ou comboios de socorro, serviços médicos, guindastes, pessoal, etc.).

1.3.3 — Colaborar com o pessoal superior que se encontre no local do acidente incumbido da regularização do serviço, organização de trasbordos, etc..

1.3.4 — Determinar, de acordo com os Postos colaterais, o seguimento dos comboios por vias diferentes, as detenções ou supressões de comboios julgadas necessárias e, consequentemente, as alterações da rotação das locomotivas e pessoal.

1.4 — O cumprimento das ordens dos P. C. e P. A. em matéria de circulação, não declina, aos agentes encarregados de executá-las, da rigorosa aplicação das prescrições regulamentares relativas à segurança da circulação.

1.5 — Nas linhas onde não existam telefones selectivos, *serão os próprios Inspectores das respectivas Secções de Exploração* que, servindo-se das comunicações existentes, assumirão a direcção da circulação.

2. B) — *Organização do serviço complementar de comboios para a pronta evacuação do tráfego (faculdades do P. C. quanto a anúncio e supressão de comboios).*

2.1 — Ficará a cargo do P. C. (ou do P. A. por delegação expressa daquele) a faculdade de decidir e autorizar a circulação de todas as categorias de comboios não regulares que a rápida movimentação do tráfego requeira, assim como a de suprimir, eventualmente, os comboios regulares de todas as categorias por motivo de acidentes ou interrupções de via ou ainda, por congestionamento demasiado de tráfego. Desta faculdade poderá o P. C. delegar, total ou parcialmente, nos P. A. e, também, nos Inspectores da Exploração, que, deste modo, assumirão, automática e acidentalmente, aquela faculdade sempre que se interrompam as comunicações telefónicas da sua Secção com o P. C. até que as mesmas se restabeleçam.

2.2 — Os P. C. e os P. A. darão conta, em suas partes-diárias, dos comboios que tenham posto em circulação assim como dos suprimidos.

(Continua no próximo número)

PROVAS DE EXAME

FORMAÇÃO PROFISSIONAL DOS NOVOS FACTORES

Iniciamos a transcrição de uma das séries de «pontos escritos» a que foram sujeitos durante três frequências os 180 praticantes de factor admitidos em 1 de Junho de 1964.

Cumprirá esclarecer que estes agentes são ainda sujeitos na Escola Central, em Lisboa (Rossio), a um curso de aperfeiçoamento com a duração de 1 mês.

No 2.º semestre do estágio, durante um período de 5 meses, substituem já, sob sua responsabilidade, agentes de categorias superiores em serviços que não estejam ligados directamente com a segurança da circulação de comboios. Desta forma, a sua acção contribui para uma economia orçada em cerca de 1200 contos.

1.ª Frequência em 3/8/1964

Segurança da Circulação

Livro 2 — Via única:

1 — Explique onde é feito o registo das horas de chegada, partida ou de passagem dos comboios nas estações.
2 — Sempre que numa estação um comboio atinja atraso igual ou superior a 15 minutos, como se procede?
3 — Diga a antecedência com que uma linha deve estar desimpedida para a recepção de qualquer comboio.
4 — Em que termos deve ser feito, normalmente, o pedido e concessão de avanço dos comboios, onde devem ser registados e que cuidados especiais devem ter os agentes encarregados deste serviço?
5 — Indique o procedimento a adoptar, bem como os requisitos a ter em vista, para receber um comboio numa linha que não esteja completamente livre. Faça referência aos termos em que é feita a concessão de avanço para esse comboio.
6 — Sobre as alterações de cruzamentos, diga:

a) Que motivos podem originar uma alteração de cruzamento?
b) Como se procede quando se verifique a necessidade de alterar um cruzamento?
c) Como devem ser recebidos os dois comboios na estação para onde um cruzamento foi alterado?

7 — Sobre as circulações extraordinárias, responda:

a) Quando é que uma circulação se considera extraordinária?
b) Que categorias podem ter?
c) Como é feito o aviso das circulações extraordinárias ao pessoal das estações e da via?

8 — Explique as condições em que um comboio suplementar poderá ser posto em circulação quando não funcione o telefone e o mesmo não tenha sido anunciado prèviamente.

Regulamento de sinais:

1 — Explique o que entende pelas seguintes classes de sinais:

a) Fixos;
b) Portáteis;
c) Dos comboios.

2 — Enuncie o Código de Sinais indicando a cor e significado de cada uma das suas indicações.
3 — Diga como são constituídos os alvos dos seguintes sinais de figura:

a) Avançados (a 3 posições);
b) Principais (a 3 posições).

4 — Como se classificam os sinais fixos fundamentais?
5 — Sobre o «sinal de Barragem», diga:

a) Como é constituído e a que categoria de sinais pertence?
b) Qual a sua finalidade?

6 — Indique a sinalização a utilizar num comboio, tanto de dia como de noite, circulando nas seguintes condições:

a) Anunciando uma circulação extraordinária no mesmo sentido;
b) Anunciando uma circulação extraordinária em sentido contrário;
c) Em dupla tracção pela cauda até determinado ponto quilométrico entre duas estações consecutivas.

Livro E. 1:

1 — No que respeita ao serviço de mercadorias nas estações expedidoras, responda:

a) Quais são as principais operações a executar?
b) Quais as regras a observar na rotulagem dos volumes?
c) Em que tipo de vagão devem ser carregadas as mercadorias finas e susceptíveis de avaria?

2 — Para que serve o modelo M 202?

Livro E. 2:

1 — Sobre o material circulante, esclareça:

a) Como é constituído o material destinado a passageiros?
b) Como é constituído o material destinado a mercadorias?

2 — Dê o significado das inscrições dos seguintes veículos:

a) AB;
b) ABD;
c) AR;
d) R;
e) M.

3 — Diga a finalidade dos seguintes modêlos:

a) M 160;
b) M 163;
c) M 164;
d) M 168;
e) M 317/20.

Livro E. 15:

1 — Indique os diferentes Serviços que dependem da Divisão da Exploração.
2 — Descreva a função da Divisão da Exploração.
3 — Indique as estações extremas das seguintes Linhas ou Ramais:

a) Ramal de Alfândega;
b) Linha do Douro;
c) Linha do Tâmega;
d) Linha do Sabor;
e) Ramal de Cáceres;
f) Linha do Oeste;
g) Linha da Beira Alta;
h) Linha do Sul;
i) Ramal de Moura.

Serviço Comercial

I

Tarifa Geral — Título I — Passageiros:

1 — Sobre a venda de bilhetes ao abrigo desta Tarifa, responda:

a) Qual o prazo determinado para a venda de bilhetes?
b) Qual o prazo de validade dos bilhetes de simples ida?

2 — Qual a importância a depositar pela requisição de um «comboio especial» de passageiros e qual a finalidade desse depósito?

II

Tarifa Especial N.º 1 — P.:

1 — Qual a finalidade desta Tarifa?
2 — A que condições fica sujeito o passageiro que pretenda seguir mais além da estação indicada no seu bilhete?
3 — Indique os limites da 8.ª, 11.ª e 17.ª Zonas.

III

Tarifa Especial N.º 1 — C.:

1 — Ao abrigo desta Tarifa poderão ser vendidos bilhetes para qualquer destino? Justifique a sua resposta.
2 — Sempre que um passageiro não utilize o seu bilhete para o comboio em que o mesmo era válido, diga em que condições o poderá, ainda, utilizar.

IV

Tarifa Especial N.º 2 — P.:

1 — Ao abrigo desta Tarifa, permitir-se-á a venda de bilhetes a meio preço?
2 — Esclareça como é feito o fornecimento de bilhetes aos portadores de «livretes quilométricos».

V

Tarifa Especial N.º 2 — C.:

1 — Em que condições podem viajar as crianças com menos de 10 anos de idade?
2 — Qual a cobrança a efectuar a um passageiro que seja encontrado a viajar em classe superior à indicada no seu bilhete?

VI

Tarifa Especial N.º 5 — P.:

1 — Qual o prazo de validade das licenças para transitar a pé na linha férrea?
2 — De que trata o Capítulo V desta Tarifa?

(Continua no próximo número)

O fantasma da Quinta dos Lóios

POR ISILDA DE MATOS MENDES

A Quinta dos Lóios ficava a uns três quilómetros da minha aldeia, lá para os lados onde a povoação cedia lugar a um extenso pinheiral que se prolongava até à via férrea. Era uma vasta e belíssima propriedade, e trazia, anualmente, aos seus proprietários, avultados lucros. Tinham sido seus donos os nobres senhores de Lóios, pessoas de elevada posição social, e por toda a gente das redondezas conhecidos e estimados.

Os velhos senhores haviam falecido já. Por sua morte, ficara herdeira a filha única do casal — a D. Branca — mais conhecida nos arredores pela designação de fidalguinha de Lóios.

A fidalga tinha nascido no solar e ali crescera. Queria deveras, portanto, àquela linda casa, precioso legado dos pais. O solar era, na verdade, magnificente. Quem descuidado percorresse devezas e pinheirais e, de repente, visse surgir diante dos olhos o recorte majestoso da bela edificação, sentia-se realmente impressionado pelo insólito da aparição.

D. Branca era muito estimada pelas pessoas da região. Bondosa e caritativa nunca as suas mãos se fechavam à pobreza, que dela recebia, não poucas vezes, a esmola do pão e do agasalho. Para todos, nobres e plebeus, tinha ela sempre um sorriso e uma palavra doce, e por isso o seu nome era quase venerado pela gente do lugar, que se habituou a ver no solar e na sua nobre proprietária refúgio seguro onde podia buscar remédio para as suas desditas.

D. Branca, que contava, na altura em que a vai procurar a nossa narrativa, cinquenta e poucos anos, nunca tivera filhos. Esse facto, agora mais do que nunca, parecia tornar o sorriso da fidalga mais triste. Casara um pouco tarde, já depois da morte de seus pais, e sabia-se que não era feliz. Não porque ela se queixasse; tão sòmente porque, na aldeia, todos adivinhavam que D. António pedira a fidalga em casamento, movido apenas pelo interesse nos bens avultados que aquela possuía.

*
* *

Ultimamente, corria por toda a aldeia uma notícia alarmante, que fazia rir os mais ousados e tremer de medo aqueles que ainda acreditavam nas histórias fantásticas de bruxas e de almas do outro mundo: todas as noites, no solar da Quinta dos Lóios, passeava um fantasma, gemendo e arrastando correntes! Havia mesmo, entre a criadagem, quem o tivesse visto já. E fora principalmente através da versão do pessoal doméstico que a notícia transudara as paredes do solar e se espalhara no povoado.

Foi exactamente por essa altura que eu, simples e inexperiente rapaz da aldeia que então era, fui chamado a desempenhar as funções de fogueiro, na Companhia, onde prestava serviço havia dois anos já. E devo confessar que a história do fantasma, apesar de inverosímil, me preocupou imenso, principalmente por calcular quanta perturbação iria lançar no espírito da boa senhora de Lóios, que eu, como todos os demais, tanto estimava.

Como se calcula, as minhas novas tarefas profissionais levavam-me muitas vezes a estar ausente da terra e da casa de meus pais, durante dias. E, quando regressava, era meu primeiro cuidado perguntar:

— E o fantasma? Continua a aparecer?

Diziam-me que sim. Toda a gente afirmava que o fantasma continuava a fazer as suas aparições, havendo até quem, de noite, o tivesse visto passear no jardim.

Aquilo dava-me na realidade que pensar! Eu nunca acreditara muito em fantasmas. Porém, desta vez, ao ouvir da boca dos mais sisudos e ousados conterrâneos a afirmação da história, como verdadeira, sentia-me repassar de uma estranha agitação, que não conseguia dominar.

Uma vez, ao chegar a casa, depois de uma ausência de quatro dias, soube a grande novidade: os fidalgos iam deixar o solar, e passariam a viver na vila, numa enorme casa que aí possuiam. Constava que essa fora a vontade de D. António, que assim resolvera, ao ver como todos os serviçais se recusavam, depois do sol posto, a aventurarem-se sòzinhos pelos corredores e salas.

Parece que a bondosa fidalga pedira ao marido que a deixasse continuar a viver ali. Ele, porém, mostrara-se inabalável. Pela primeira vez na vida, demonstrara o seu carinho pela esposa, recusando-se a deixá-la viver num ambiente que por certo lhe não traria a quietude desejada.

E, desta maneira, foram os fidalgos habitar a casa da vila. O solar da Quinta dos Lóios foi fechado, e só de tempos a tempos os criados se deslocavam até lá, por ordem do amo, para arejarem e limparem as dependências.

Parecia, assim, que a história do fantasma, que tanto apaixonara a opinião pública local, iria ficar definitivamente arrumada, e que o fantasma da Quinta dos Lóios entraria na lenda, como os outros fantasmas de que porventura se tenha falado.

Porém, ao contrário disto, a história não terminaria ainda. E não terminaria, porque eu, aldeão sem pretensões, mas obstinado e persistente como poucos, não descansava enquanto não visse, com os meus próprios olhos, o fantasma.

Um dia, perguntei ao Zé Moleiro se quereria aventurar-se a ir, uma noite, à Quinta dos Lóios. Ele, com um sorriso amarelo, inquiriu:

— À Quinta dos Lóios?! Para quê?... Não estás bom da cabeça...

Para o meter em brios, retorqui:

— Ó Zé: não me digas que tens medo!...

Ele sentira o orgulho espicaçado:

— Medo?! Eu?...

Mas o certo é que, apesar desta sua reacção, o projecto da nossa visita nocturna ia encontrando sempre estorvos da sua parte, razão por que nunca mais se realizava. Eu, por meu lado, não me sentia, confesso, muito disposto a empreender sòzinho a noctívaga excursão...

O acaso, todavia, parecia empenhado em me auxiliar. Por exigências da profissão, fui levado, certa noite, a percorrer, num *mercadorias* roufenho e lento, o troço de via que passava no limite da minha aldeia e sobre o qual se debruçava a Quinta dos Lóios.

À medida que o comboio ia avançando, o meu coração batia num ritmo mais acelerado. Seria medo? Talvez não... Mas era, com certeza, um estranho e inexplicável temor que se ia apoderando dos meus nervos, sem lógica, sem razão de ser em mim, rapaz habituado a descrer de todas as histórias fantásticas que ouvia.

Depois daquele pinhal havia uma curva; e depois desta surgiria o vulto negro da vetusta habitação, tornada silenciosa e desabitada desde que a versão do fantasma ganhara vulto e obrigara os seus moradores a retirarem-se.

O comboio, parecendo fatigado, resfolegava mansamente. E os meus olhos, desmesuradamente abertos, perscrutavam a treva do caminho e procuravam ansiosamente o perfil do solar, que não tardaria a surgir.

Olhei e não quis crer. Mas, à força de não desviar os olhos, tive de acreditar no que via. Não! Eu não vira o fantasma, mas algo de mais surpreendente: no vulto negro da mansão em trevas, recortava-se o rectângulo de luz de uma janela iluminada, no rés-do-chão!

O comboio passou, imperturbável na sua marcha; e por mais que eu tentasse descortinar, através das árvores que ladeavam a via férrea, nada pude distinguir para além daquela janela estranhamente iluminada!

Tive de me agarrar, para não cair, tal era a confusão em que me encontrava. Um suor frio perlava-me a fronte, e eu não sabia que pensar de tudo aquilo. Uma janela iluminada, no solar desabitado? Como se explicava o facto?

*
* *

Não sosseguei, enquanto não falei com o Zé Moleiro:

— Garanto-te, homem, que a janela tinha luz!

O meu amigo ria-se a perder. Agora era ele que troçava de mim:

— Olha, olha! Querem ver que estás com medo!?

— Medo? Não é medo! É a certeza de que ali anda coisa, e eu quero desvendar o mistério! Não entendes?

O Zé arregalou os olhos.

— Desvendar o mistério?... Como?...

— Como! Indo lá, já se vê!

E, na conversa que se seguiu, ficou aprazada para a noite imediata a nossa ida à Quinta dos Lóios.

Hoje, volvidos que são muitos anos, ainda me recordo de que, durante o trajecto, sentia o coração bater descompassadamente, enquanto um zunido estranho me soava aos ouvidos.

— Com mil raios! — dizia o Zé Moleiro. — Se a

Caminhámos, colados à parede, até nos aproximarmos o mais possível da janela iluminada

gente pilhava o tal fantasma, havíamos de o fazer em pedaços! Que dizes, hein?

Eu não dizia nada. Preferia guardar silêncio e fazer crer ao Zé que, na verdade, não acreditava senão muito vagamente na história do fantasma que habitava o solar. Porém, embora me custe confessá-lo, acreditava, com todas as forças da minha alma, desde que, naquela noite, vira uma estranha luz iluminar a janela do andar térreo.

Aproximámo-nos, com precaução. E, vencendo o temor — pois ambos o estávamos sentindo — saltámos a sebe, que separava o pinhal dos terrenos já pertencentes aos senhores de Lóios.

Agora pisávamos o saibro do jardim, e o próprio som das nossas passadas causava-nos calafrios. Eu caminhava à frente, logo seguido do meu amigo, que emudecera.

Ao dobrar a esquina do edifício, soltei uma exclamação de espanto: a janela do rés-do-chão lá estava, bem iluminada, a rasgar as trevas da noite. Estremeci e olhei para o meu amigo. Este não estava menos perturbado do que eu.

Quanto tempo estivemos assim, parados, a contemplar a luz que se exibia a nossos olhos? Não sei.

Quando pude, enfim, reagir, perguntei baixinho:

— Que te parece?

Como resposta, o Zé Moleiro empurrou-me, de vagar, num gesto que traduzia a sua intenção de observarmos mais de perto o que por enquanto não passava de mistério. Caminhámos, colados à parede, até nos aproximarmos o mais possível da janela iluminada. Quando estávamos à distância de dois ou três metros, fiz sinal ao Zé para que parasse e, adiantando-me, deslizei até ao parapeito, na intenção de ver o que se passava dentro. Tomado de violenta emoção, olhei, por fim. E o que vi deixou-me boquiaberto.

Na sala ricamente decorada, onde um belo lustre espargia cintilações luminosas, estava D. António, sentado numa poltrona de couro. A seus pés, sentada também, uma rapariga, envergando um bonito roupão lilás, encostava-se-lhe aos joelhos e ria animadamente, enquanto o fidalgo se abria no mais cativante dos sorrisos.

O Zé, que se aproximara entretanto, puxou-me pela manga:

— Vês aquilo?!

Eu estava sufocado pelo espanto. Pelo espanto e pela irritação. Era então aquele o «fantasma»! Pelos vistos, fora o próprio fidalgo quem fizera espalhar a notícia ou, pelo menos, que incentivara a sua propagação! Quem sabe se teria, até, pago a quem lhe fizesse de «fantasma», a fim de que, uma vez propagada a história, fosse possível interditar o solar e convertê-lo em ninho das suas condenáveis aventuras nocturnas!

— E pensar que a pobre fidalga definha, de dia para dia, por se ver afastada da casa onde nasceu e onde contava acabar os seus dias! — desabafava eu, deveras chocado.

— Que grande patife me saiu o fidalgo! — secundava o Zé Moleiro.

Retirámo-nos por fim, vivamente emocionados com o que nos fora dado contemplar.

— Conheces a rapariga? — perguntou o meu amigo.

— Eu não! Deve ser de longe! Uma das muitas que ele tem!...

— E agora? Que pensas fazer?

— Que penso? Falar ao fidalgo, está visto!

— Não tens coragem...

— Verás, Zé! Verás se tenho coragem ou não!

* * *

E, na verdade, cumpri a promessa. No dia imediato, procurei D. António na sua casa da vila, e pedi para lhe falar a sós.

No começo da entrevista, mostrou-se ele altivo e frio, recusando-se quase a ouvir-me. Como visse, porém, a minha enérgica decisão em falar-lhe, custasse o que custasse, resolveu escutar-me. Não sei exactamente o que lhe disse, tal era o meu estado de agitação. Sei que discutimos, e recordo-me apenas, muito bem, de que abandonei a sala, exclamando:

— E saiba, fidalgo, que se a senhora D. Branca não voltar imediatamente a viver aqui, lhe irei contar toda a verdade!

Pois, embora duvidem — e não serei eu quem vos condene por isso — a fidalga, duas semanas depois do ocorrido, voltou a habitar o solar, com grande admiração de toda a gente.

D. António não se demorou muito na aldeia. Pretextando não sei que negócios, passou a deslocar-se frequentemente à capital, onde acabou por fixar residência. Só de longe em longe voltava à terra, de visita às propriedades, demorando-se ali o mínimo tempo que lhe era exigido.

D. Branca jamais deixou a velha mansão de seus pais. De novo sob os tectos que a haviam visto nascer, reacendeu-se-lhe o brilho do olhar e o sorriso voltou-lhe aos lábios.

Muitos anos ali viveu, ainda, protegendo os pobres e auxiliando carinhosamente quem dela se socorria. O seu sorriso calmo logrou, aos poucos, insuflar confiança nos criados, que a pouco e pouco foram esquecendo o fantasma do solar.

A verdade nunca se soubera, pois tanto eu como o Zé Moleiro tínhamos guardado segredo absoluto sobre ela.

Quando, já velhinha, D. Branca caiu ao leito, de onde nunca mais se ergueria, sucedeu, no próprio dia da sua morte, mandar-me chamar. Admirei-me, confesso, que me distinguisse daquela forma.

Quando me abeirei dela, falou-me docemente:

— Sabes por que te chamei? Para te agradecer...

— e como eu mostrasse a minha admiração, continuou:

— Sim; agradecer-te o teres feito com que eu voltasse a esta casa, que tanto amei, e pudesse, enfim, nela acabar os meus dias...

Comovido e admirado, só pude murmurar:

— Mas...

— Obrigada, te digo eu... Foste muito corajoso, e conseguiste libertar o solar de uma fama que o tornaria quase amaldiçoado por toda esta gente. Por tudo isso, te não esqueci...

Não disse mais, a boa fidalga. Os olhos cerraram-se-lhe, docemente, como uma criança que mansamente adormecesse. Naquele momento, deixara de existir...

Como dissera, a fidalga não me esqueceu. No seu testamento, o meu nome fora citado. O que eu não consegui saber foi de que maneira ela teve conhecimento da minha intervenção no assunto.

O solar dos Lóios foi convertido em recolhimento de crianças sem lar; e ainda hoje as suas paredes são abrigo seguro para muitos inocentes a quem os bens da vida não bafejaram, e que ali encontram protecção e carinho.

E nunca, nunca mais, alguém viu, gemendo e arrastando correntes, qualquer fantasma na Quinta dos Lóios.

Festejos FERROVIÁRIOS

Confraternização e optimismo para o futuro

A entrega de um ramo de flores ao contramestre reformado, sr. Leonel de Sousa

ENCORAJADOS pelo êxito obtido no ano findo, em que se atingiram sobejamente os objectivos idealizados, quando da realização do desafio de futebol e almoço de confraternização, oportunamente noticiados no nosso *Boletim*, resolveu-se dar continuidade a esta reunião anual de amigos ferroviários, do Posto Diesel de Automotoras e Oficinas do Depósito de Campolide. Assim, no dia 1 de Novembro passado, voltaram a defrontar-se as equipas de futebol das secções Mecânica e Eléctrica do referido Posto, no campo de jogos do Clube Ferroviário de Portugal, gentil e prontamente cedido, para o efeito, pela sua Direcção, logo que para tal foi instada e soube dos propósitos em causa, propósitos esses que nos impelem desde que fomos dominados por essa força mística, que se não explica, mas que os ferroviários também sabem sentir.

As equipas de electricistas e mecânicos do Posto Diesel de Campolide, antes do encontro

O triunfo bafejou a equipa dos Electricistas, que venceram por 2-1. Mas os Serralheiros deram réplica animosa, como se depreende do resultado. Embora a preparação física não fosse famosa, pois um jogo por ano, pouca coisa é para estes «atletas», desenrolaram-se vistosas jogadas, em especial por parte dos «novos jogadores» — na casa dos sessenta anos — que mostraram estar de posse de recursos apreciáveis.

O grupo de ferroviários embarcou depois em Marvila, com destino a Castanheira do Ribatejo, onde as energias despendidas foram restauradas com um almoço, que decorreu muito animado.

Aproveitando a oportunidade, homenageou-se o ex-contramestre da oficina do Depósito de Campolide, sr. Leonel de Sousa, que passou à situação de reforma, em Janeiro de 1964. Profissional competentíssimo, conquistou, com a sua modéstia, a simpatia de colegas e subordinados que com ele tiveram ocasião de contactar. Ainda hoje, reformado embora, continua usufruindo a amizade de todos, sentindo e vibrando com a vida ferroviária, que ele tão intensamente viveu, pelo que nesse dia se sentiu, uma vez mais, rodeado pelo calor da amizade daqueles que, tendo perdido o seu convívio diário, todavia o não esqueceram.

Um humano sentimento de camaradagem se evidenciou, largamente; e temos a certeza de que a firme vontade de colaboração, entre chefes e operários, mais se robusteceu, animada pela ideia de que, quanto maior for o entusiasmo no trabalho, mais o ferroviário se aperfeiçoará e dignificará, elevando, simultâneamente, o prestígio da Companhia que orgulhosamente serve.

M. MATOS MENDES

A GRANDEZA DE UMA EMPRESA ESTÁ, ANTES DE TUDO, EM UNIR OS HOMENS. SÓ HÁ UM LUXO ADMISSÍVEL: O DAS RELAÇÕES HUMANAS. — *A. de Saint Exupéry*

POR J. MATOS SERRAS

Exposições

Em Setembro último realizou-se na cidade alemã de Mainz a 4.ª exposição dos ferroviários filatelistas europeus. Abaixo se reproduz o carimbo comemorativo deste certame.

A nossa temática

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA ALEMÃ — Série de 15 selos alusiva ao 15.º aniversário desta República. Num dos selos aparece um vagão (N.º 762-Yvert). Foi também emitido um bloco com todos estes selos (N.º 14-Yvert).

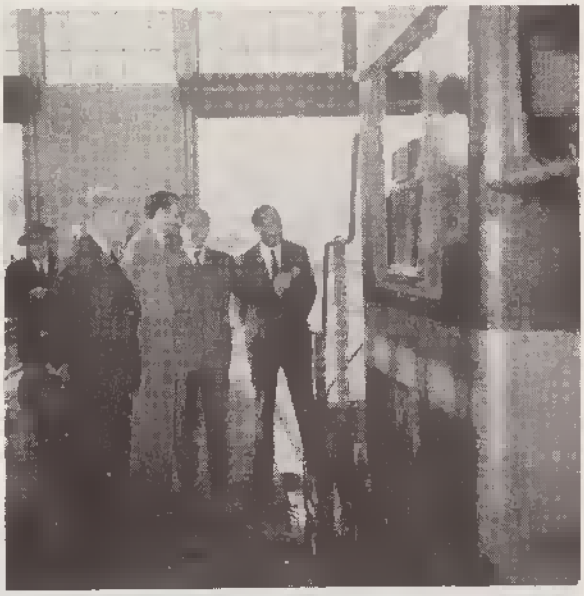
RÚSSIA — Selo relacionado com o 15.º aniversário da República Democrática Alemã, vendo-se um comboio de mercadorias (N.º 2868-Yvert).

SUAZILÂNDIA — Série de 4 selos, com o mesmo desenho, para assinalar a inauguração dos caminhos de ferro. Linha de Goba a Ka Dake (N.os 110 a 113-Yvert).

Marcofilia

SUÉCIA — Carimbo da exposição realizada por ocasião do centenário da linha férrea Falköping-Malmoe (30-5-1964).

Arquivo de recordações



Dos nossos arquivos publicamos esta curiosa fotografia obtida durante a honrosa visita à rede da C. P., em Março de 1953, do ilustre engenheiro Louis Armand, então director dos Caminhos de Ferro Franceses e hoje um dos ferroviários de maior renome mundial, com assento na Academia de Ciências da França.

Durante uma visita às Oficinas Diesel de Campolide, vêem-se, acompanhando o notável técnico francês, os srs. engs. Espregueira Mendes, Pedro Brion, José Alfredo Garcia e Francisco Almeida e Castro.

O Conselho de Administração louvou os srs. dr. Alfredo Franco, subchefe dos Serviços Médicos, dr. Rogério Torroais Valente, subchefe do Serviço Comercial e do Tráfego, eng. Augusto Morais Cerveira, subchefe dos Serviços Técnicos da Tracção e eng. Zeferino B. Pereira, engenheiro de 1.ª classe da Divisão do Material e Tracção, «porque tendo sido designados para fazerem palestras integradas na campanha de «Formação e Produtividade» se desempenharam de tal incumbência com verdadeiro entusiasmo e proficiência, dando provas de assinaláveis qualidades pessoais e profissionais e contribuindo, por forma proveitosa, para a divulgação de conhecimentos e estabelecimento de um estado de espírito que muito interessam ao progresso da Empresa».

NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Janeiro último

A Engenheiro Subchefe de Divisão — o Engenheiro Chefe de Serviço, José Sebastião Perestrelo Guimarães.

A Engenheiro Chefe de Serviço — o Engenheiro Subchefe de Serviço, Mário Augusto Temudo Barata.

A Engenheiros Subchefes de Serviço — o Engenheiro Chefe de Grupo Oficinal, Augusto Frederico de Morais Cerveira e o Engenheiro Chefe de Zona, José Valério Vicente Júnior.

A Economistas Subchefes de Serviço — os Economistas de 1.ª classe, Drs. José Manuel Fialho Bertão e Hélio Ureña Prieto.

A Engenheiro Chefe de Zona — o Engenheiro de 1.ª classe, Eduardo António da Costa Ferrugento Gonçalves.

A Engenheiro Chefe de Grupo Oficinal — o Engenheiro de 1.ª classe, Paulo Hormigo Vicente.

A Engenheiros de 1.ª classe — os Engenheiros de 2.ª classe, Rui do Vale Abreu Ferreira, Francisco Pinto Ribeiro Bernardo e Jaime Júlio Henriques Menezes e Vasconcelos.

A Engenheiros de 2.ª classe — os Engenheiros de 3.ª classe, Fernando André Gomes dos Santos, Luís Gabriel da Fonseca Cavaleiro, José Luís Pinto Tavares da Silva e Luís Manuel Lopes de Faria Areias.

A Engenheiros de 3.ª classe — os Engenheiros Ajudantes, João Carlos Marques Bela, Feliciano Augusto de Oliveira, Francisco António Carapinha, José Manuel Norton Cardoso de Menezes e Américo António Capelo de Azevedo Batalha.

A Economista de 3.ª classe — o Economista Ajudante, Dr. José do Vale Rodrigues Coelho.

A Chefes de escritório — os Subchefes de escritório, Álvaro Ferreira Basílio, David Lopes dos Santos, António Gonçalves da Silva, José da Costa Patriarca, Amílcar Correia da Costa, António Ricardo Ferreira e Armando Gabriel Venâncio.

A Subchefes de escritório — os Chefes de secção, Ricardo Joaquim da Silva, José Ferreira de Ascenção, Renato Homero Ferreira, Carlos António Dinis, Joaquim José Justo, Manuel Paulo de Sousa Roldão, Manuel da Fonseca e Costa, Maciel Coelho Veiga, Herculano José Afonso e António Martins.

A Chefes de secção — os Escriturários de 1.ª classe, Vítor Manuel Amorim Pinto, Diamantino Dias, Júlio Roberto dos Santos, Jaime de Morais Pereira, Luís Duarte de Carvalho Moreira, Manuel Pereira Matos dos Santos, Pelágio José Ramos, Amadeu Augusto Soares, José Dias e Silva, António Ferreira da Silva Rodrigues, António Rodrigues de Miranda, Artur Zagalo Gomes Coelho, Artur Cândido, Mário Simões de Oliveira, Rogério Augusto de Melo, Amândio Prudêncio Nobre, Manuel Marques e Francisco Rosa de Andrade.

A Escriturários de 1.ª classe — os Escriturários de 2.ª classe, José Lucílio Matos da Silva, Manuel Fernandes Ramos, Francisco Dias Calado, José Alves de Matos, Amílcar Feliciano Soares Guerreiro de Brito, Maria José Cunhal de Sampaio, Ilda Odete de Freitas Bonifácio e Abreu, Jacinta Pires, Branca Rafaela de Macedo e Santos, Piedade do Carmo Silva Romão, Jesuína das Dores Rodrigues Henriques Velez, Alice da Graça e Silva Fontinha, Maria Luiza Pires Correia Penaforte Costa, Ermelinda Marques da Silva, Rita da Conceição Botelho de Oliveira, Maria da Apresentação Fino, Aida Garcia Cortes Velez Telha, Jesuína da Conceição Lopes Oliveira, Henrique José dos Santos Gonçalves, João da Silva Tavares de Oliveira, Luís da Costa Nunes, Faustino dos Santos, Humberto Ferreira da Silva, António Maria Cascalheiro, Eduardo Simões, Tomás Lavoura Candelas, Carlos Costa, José Gaspar, António Ventura de Oliveira, Carlos Nunes de Assunção, Francisco António Nascimento, João Oliveira Júnior, João Duarte Pinto Osório, João de Oliveira Nunes Policarpo e António Joaquim da Piedade Nogueira.

A Escriturários de 2.ª classe — os Escriturários de 3.ª classe, Joaquim Bernardo Teixeira, Manuel Rodrigues, Artur Azevedo dos Santos, José Rodrigues de Sá, Manuel Maria Tavares, Elísio de Morais Ribeiro, Rita Mendes Ribeiro, Maria Emília do Rosário Pinto, Maria Avelina do Livramento de Macedo e Brito, Maria Carlota Leal Correia, Irene de Jesus Coelho dos Santos, Maria Dias Mateus Coelho, Edite Pereira Roberto dos Santos Guedes, Isónia Maria Duarte Aquino Matos de Carvalho, Artur Júlio da Silva Cascais, Augusto Francisco Moreira, Joaquim de Jesus Tomás, António Tóguio Júnior, Armando Ramos da Costa, Armando Almeida Barros, António Mário Gonçalves, Henrique Manuel Miranda, Francisco da Paz Antunes, António Ferreira, José Ferraz Marcela, Manuel Carvalho, Alexandre Carvalho da Silva, Vicente Vitorino Teles Coias, Álvaro Pedro Costa, António Semedo Correia, Fernando Taborda de Oliveira, Antónia Faleiro Braga Mântua, Maria de Lourdes Mateus da Silva Filipe, Maria Duarte Basílio, Maria Júlia Sequeira e Silva Quintans Chaves, João Pereira Monteiro, Carlos Eduardo Grifo Babo, Telmo Roldão Maia Pita, António Manuel Lopes Tapadinhas e José Dias Tavira.

A Inspector principal de Secção de Exploração — o Inspector Manuel Godinho Palma.

A Inspectores de Receitas de 1.ª classe — os Inspectores de 2.ª classe, Laurentino José Vinagre, Roberto do Espírito Santo e Manuel Caetano.

A Inspectores de Receitas de 2.ª classe — os Verificadores de Receitas, António Martins Ferreira, António Nunes de Oliveira e Ricardo Charters Ribeiro.

A Inspectores de Secção de Exploração — os Subinspectores, Aires da Silva Branco, Manuel dos Santos Neves, Armando de Araújo, Virgílio Damas Mineiro e os Chefes de estação principais, António da Silva Reis Júnior e Américo Sebastião Coelho.

A Subinspectores de Secção de Exploração — o Verificador de Receitas, Porfírio Rodrigues, o Chefe de estação de 1.ª classe, Alberto Machado Barbosa, os Chefes de estação de 2.ª classe, Júlio dos Reis, Venceslau das Dores, João da Silva Rebelo Guimarães, Joaquim Pragana, Alberto Justino Soares, Manuel Simões e Luís Ribeiro Pedrosa Vital e o Chefe de estação de 3.ª classe, José Francisco Rama.

A Chefes de estação principais — os Chefes de 1.ª classe, José Rodrigues Parreirão, Raul de Oliveira Monforte e Manuel Miguel Romão.

A Chefes de estação de 1.ª classe — os Chefes de 2.ª classe, Francisco de Castro Noval, António da Estrela Guedelha, José Moreira dos Santos, Aníbal Baptista Ferreira, Manuel Paiva de Sousa, José Aniceto Ramos, António Eduardo Domingues, Manuel Sena Valente, Manuel Ribeiro, Camilo José Farias e Américo Leite Ferreira.

A Chefes de estação de 2.ª classe — os Chefes de 3.ª classe, António Rebola, Augusto Matias Pereira, Artur Nunes de Oliveira, João Marcos Picoito, Anacleto Fernandes da Silva, José Dias, Álvaro de Matos Roldão, António da Conceição Roberto, Manuel de Figueiredo, José Grácio, Aníbal Dias França, Joaquim Nunes Vidal, António Alberto Pinto de Almeida, Domingos Augusto, José Vicente Arez, Adelino Bernardo, Aurélio Jorge da Costa, Armando de Matos André, José Marques Júnior, Afonso Francisco dos Santos Júnior e Carlos Matoso.

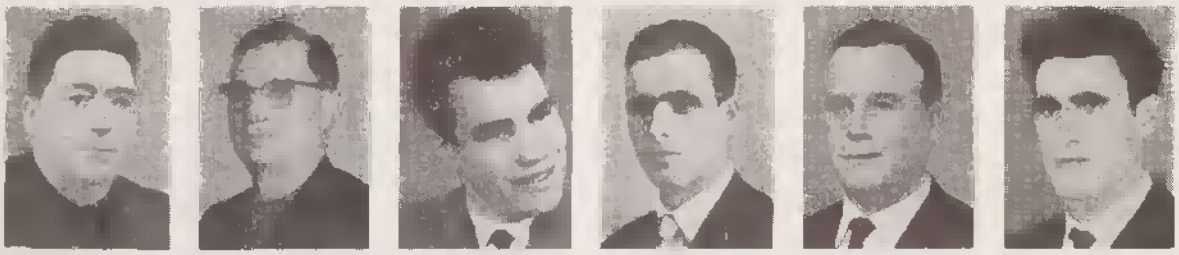
A Chefes de estação de 3.ª classe — os Factores de 1.ª classe, António Geraldes, António Vaz da Silva, Augusto Zagalo Gomes Coelho, Cláudio Saldanha, Alcínio Lourenço, Augusto Cordeiro Valente, Carlos Alberto da Silva Vergamota, Luís Lourenço, Manuel das Neves Gaveta, Faustino Teixeira Azevedo, Francisco Cunha, Francisco Joaquim, José Alves Inácio, Manuel Francisco Marques, José Brás Costa, Manuel Rolo Gaspar, António Amaro Cabrita, Rui Bolacho Maçaroco, Plácido Soares de Queirós, Américo Vieira Jorge, Nuno Rodrigues Esteves, José Maria das Dores Simões, João Augusto Alves, Álvaro Ribeiro Cardoso, Joaquim Amaro Pinheiro, João Fernandes de Castro, Sérgio Borges Manilha, João da Cruz Almeida, Manuel Martins, Manuel da Cruz Antunes Porto, Joaquim Alberto Abrantes Benido, António Ferreira Neves, João Baptista, João Cordeiro Júnior, Albertino Marques Correia, Artur Augusto Jacinto, José Luís Simões, Manuel Matias Lopes, João Raimundo, João Simões e João Chambel.

A Factores de 1.ª classe — os Factores de 2.ª classe, Francisco Rodrigues da Silva, António Rodrigues Guerra, José Henrique Rebelo de Andrade, Arménio Freitas Rodrigues, Florimundo Cordeiro Valente, José de Carvalho, António Reinaldo Mendes, Rolando Rodrigues, Manuel de Freitas, Francisco de Matos Rosendo, José Fernandes Coutinho, Joaquim Manuel da Silva Peste, Manuel Sotana Catarino, Aires Ribeiro, Elísio de Melo, Clemente Rosa Mouro, António Adriano Loureiro, Amílcar Augusto Pires Conde, Joaquim Francisco Assis Gromicho, João Pereira Manso Rendeiro, José Augusto de Carvalho, António Lopes Bispo, Ildefonso Pedro de Carvalho Soares Botas, Eduardo Duarte, António José da Silva Contente, Luís Fonseca Soares, Henrique Dinis, Manuel Pedro da Silva, José Maria Lopes Marques, Manuel Gomes da Mota, José da Conceição Folgado, David dos Santos, Joaquim Cordeiro Valente, Albino Lopes Claro, Joaquim Domingos Ferreira Matos, Manuel Baguinho Quita, Eduardo Jorge, Severino Alves Bento, Manuel Rodrigues Cruz, António Alves Raposeiro, Celestino de Melo Semedo, João Pires Cargaleiro, António de Oliveira Ferreira, João da Graça, José Salavessa Belo, Joaquim Silvestre Marinheiro, Armando Pais da Cunha, Vítor Hugo de Oliveira, Nelson Augusto Teixeira da Fonseca, Mário Carvalho Palheiro, Fernando Carlos Freire Seabra, Martinho Dias Roldão, Joaquim Marques Serra Júnior, Joaquim Alves de Almeida, Raul Gaspar, António de Oliveira e Silva, José Gil, Maciel Nunes, Manuel Botelho Ferreira de Carvalho, António de Oliveira Machado, Manuel de Matos Luís, Horácio Augusto Ribeiro, António Narciso, José dos Santos Albuquerque, Agostinho de Matos Santana, Manuel Henriques Mocho, Joaquim António Pereira Cardoso, Fernando Henrique Tavares da Silva, Manuel Francisco de Sousa, Joaquim Domingues do Espírito Santo, Miguel Maria Moita, José João Dias Mora, Francisco Pimentel Lopes, Fernando Nunes Cardoso, Manuel Maia Valente, António Sarmento de Castro, Joaquim Magalhães, Francisco Miranda, Francisco Caetano dos Santos, Manuel José Évora, Filipe José Moleirinho Casquinha, Alfredo Belo Fernandes, Manuel Marques da Silva, Joaquim Garcia, Alfredo Pinto Rodrigues, João Dias, Serafim Luís da Silva, Artur Eduardo Ferreira, José Lopes e Manuel Carlos Cardoso.

A Factores de 2.ª classe — os Factores de 3.ª classe, Manuel Fortunato Carvalho, Manuel Luís Pimenta Gomes, Joaquim Marques Pires, José Maria Moreira Soares Cardoso, Severino Guerreiro Gaspar, Henrique António da Silva Coelho, José Henrique de Oliveira, Domingos Sousa Reforço, Júlio da Conceição Abelho, Agnelo Joaquim Oliveira, José António Pires Bolete, Manuel Freitas, João Redondo Rodrigues Cozinheiro, Francisco Rocha Timóteo, Aurelino Manuel Sadio Catita, Gabriel de Oliveira Garraio Serra, Manuel Lopes Lima, Fernando Lourenço da Costa, Manuel Silva Mendes, Abel Macedo da Silva, José Manuel Pereira de Oliveira, António Jorge Rodrigues, Domingos da Luz Raposo, António Couceiro Morais, Joaquim de Sousa Pereira da Cunha, Luís da Graça Franco, João Pereira Guerreiro, José António Lérias, Manuel Ferreira Pedro, Patrocínio Miguel Cabrita, João Marques Paixão, José Soares de Aguiar, Manuel António Pereira, Avelino Lourenço de Oliveira Baptista, Agostinho Monteiro Mendes, Jacinto António Antunes Marques, Joaquim António Leal, Domingos de Jesus Pereira, António de Oliveira Pio, José Henrique Duarte, Adelino Pereira Henriques, Jaime Pereira de Oliveira Costa, Manuel Cândido das Neves Lacão, Acácio Soares Moreira, Francisco Vilhena Pereira, Hermann Gomes da Silva, Francisco Alberto da Silva Teixeira, Jorge Machado Gomes, Manuel Simões Correia, José Vieira de Sousa, João José Pereira da Conceição, Joaquim Assunção dos Santos Gonçalves, Joaquim Marques de Matos, Vítor Manuel Silvestre de Oliveira, Adélio Araújo Castro, Mário Melo Roque, Armindo Chambel Nunes Barreto, Alberto Augusto Ferreira, Manuel Maria Jerónimo Cebolas, Mário de Jesus Tavares, Saul Gomes Soares, Manuel Sebastião Martins Inácio, António Gonçalves Costa, António Fernando Orvalho Rico, Domingos Antunes Tomé, José Baptista Ferreira, António José Florêncio Isidro, Joaquim Mascate Rodrigues, Fernando da Silva Pacheco, Manuel Vaz Margarido, Joaquim de Matos Chambel, Joaquim Marques Ribeiro, Manuel António Nobre Rasteiro, António Fernandes, Otero Gonçalves Martins, Américo Manuel Coelho Pimentão, Manuel Jesus Pereira, João Veiga Ferreira da Silva, Afonso de Matos Martins, João de Jesus Oliveira e Francisco Barata.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António da Silva*, chefe de distrito, *Sérgio Bartolomeu Roque*, subchefe de distrito, *Joaquim Augusto Varandas*, *Manuel Queiroz Correia* e *Francisco Dias dos Santos*, assentadores de 1.ª classe e *Augusto Pedro de Oliveira*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao km 292,000 – Norte, não obstante estarem de folga.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *David João Gomes*, operário de 1.ª classe — quando de serviço nocturno na oficina de Sernada do Vouga, ao notar que tombara sobre a linha um eucalipto avisou imediatamente a estação de Albergaria-a-Nova e ajudou à remoção do mesmo; *Ricardo Lourenço*, operário de 1.ª classe — depois de pago o seu vencimento e quando o guardava verificou ter recebido 500$00 a mais, importância que entregou ao seu chefe imediato; *Francisco Belo Capão*, operário de 4.ª classe — após receber o seu vencimento e ao guardá-lo encontrou 500$00 a mais, tendo devolvido essa quantia ao pagador; *Joaquim Moreira*, servente de 2.ª classe — quando pela linha se dirigia para o serviço, indo de Espinho-Vouga, encontrou uma carteira de senhora contendo 250$50, que entregou ao chefe da estação; *José Matos Silva*, servente de 3.ª classe — encontrou na Automotora n.º 2222 uma carteira com 6100$00, que entregou ao chefe da estação do Entroncamento e *João Francisco Nunes Albuquerque*, eventual (via) — elogiado pela dedicação e esforço despendido, quando de folga foi avisar o chefe de distrito de que estava um carril partido ao km 90,200 – Beira Alta e coadjuvou os trabalhos de transporte e substituição do mesmo.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Pinto da Silva*, chefe de distrito, *Alfredo Joaquim Loureiro Vieira*, assentador de 1.ª classe e *José de Sousa Pereira*, eventual (via) — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido na linha III de Penafiel, quando estavam de folga; *Alício Cardoso Delgado*, revisor de bilhetes de 3.ª classe — encontrou no comboio n.º 4820 um saco contendo um par de sapatos e uma carteira com 400$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa (Rossio); *Miguel Pinto Carvalho*, subchefe de distrito e *António Moreira*, assentador de 1.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 24,735 – Douro, quando estavam de folga.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Cardoso*, chefe de distrito, *José Ferreira da Costa*, subchefe de distrito, *Américo Armando Lima* e *António Cardoso*, assentadores de 1.ª classe e *António Vieira Pereira David*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido na estação de Braga, quando estavam de folga; e *Ventura Cabrita Belchior*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 6,085 – Sabor, quando se encontrava de folga.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel dos Santos*, chefe de lanço de 1.ª classe, *António Moreira* e *José Pereira*, assentadores de 1.ª classe, *Adelino Soares Oliveira* e *José Monteiro de Moura*, assentadores de 2.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 26,100 – Douro, motivado pela queda de terras e pedras; *Maria da Glória Pereira*, guarda de P. N. de 3.ª classe — elogiada pelo interesse, dedicação, e esforços despendidos quando, ao notar o desabamento de pedras e terras ao Km 26,100 – Douro que impediam a circulação, providenciou no sentido de fazer parar o comboio n.º 6122 que se aproximava e, prontamente, deu conhecimento do facto a fim de ser desimpedida a via.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Emílio Assis*, chefe de lanço de 1.ª classe — elogiado pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 60.150 – Tua, motivado pela queda de terras e pedras, serviço que orientou quando estava de folga; *António da Silva*, chefe de distrito, *Sérgio Bartolomeu Roque*, subchefe de distrito, *Francisco Dias dos Santos* e *Manuel Queiroz Correia*, assentadores de 1.ª classe e *José Maria Coelho*, servente de 3.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 292,747 – Norte, quando se encontravam de folga.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *José Joaquim Montinho*, chefe de lanço de 1.ª classe, *António Lúcio*, chefe de distrito e *Delfim da Rocha*, subchefe de distrito — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 172,130 – Douro, quando estavam de folga; *Armando Ramos*, chefe de distrito e *António Dias Ribeiro*, assentador de 2.ª classe — elogiados pelo interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 25,008 – Beira Baixa, quando estavam de folga; e *João da Silva dos Santos*, assentador de 1.ª classe — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril partido ao Km 120,900 – Beira Baixa, quando estava de licença.

DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Jacinto Guerreiro*, chefe de lanço de 2.ª classe, *António de Freitas*, chefe de distrito, *Miguel Soares Pegas*, assentador de 2.ª classe e *António Ribeiro Maciel*, guarda de P. N. — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 62,620 – Guimarães, motivado pela queda de terras e pedras e quando se encontravam de folga; *António Taveira*, chefe de distrito e *Júlio Rodrigues de Oliveira*, assentador de 1.ª classe — elogiados pelo interesse e dedicação demonstrada nos trabalhos de desobstrução da via ao Km 23,580 – Aveiro, motivado por queda de terras e pedras e estando de folga.