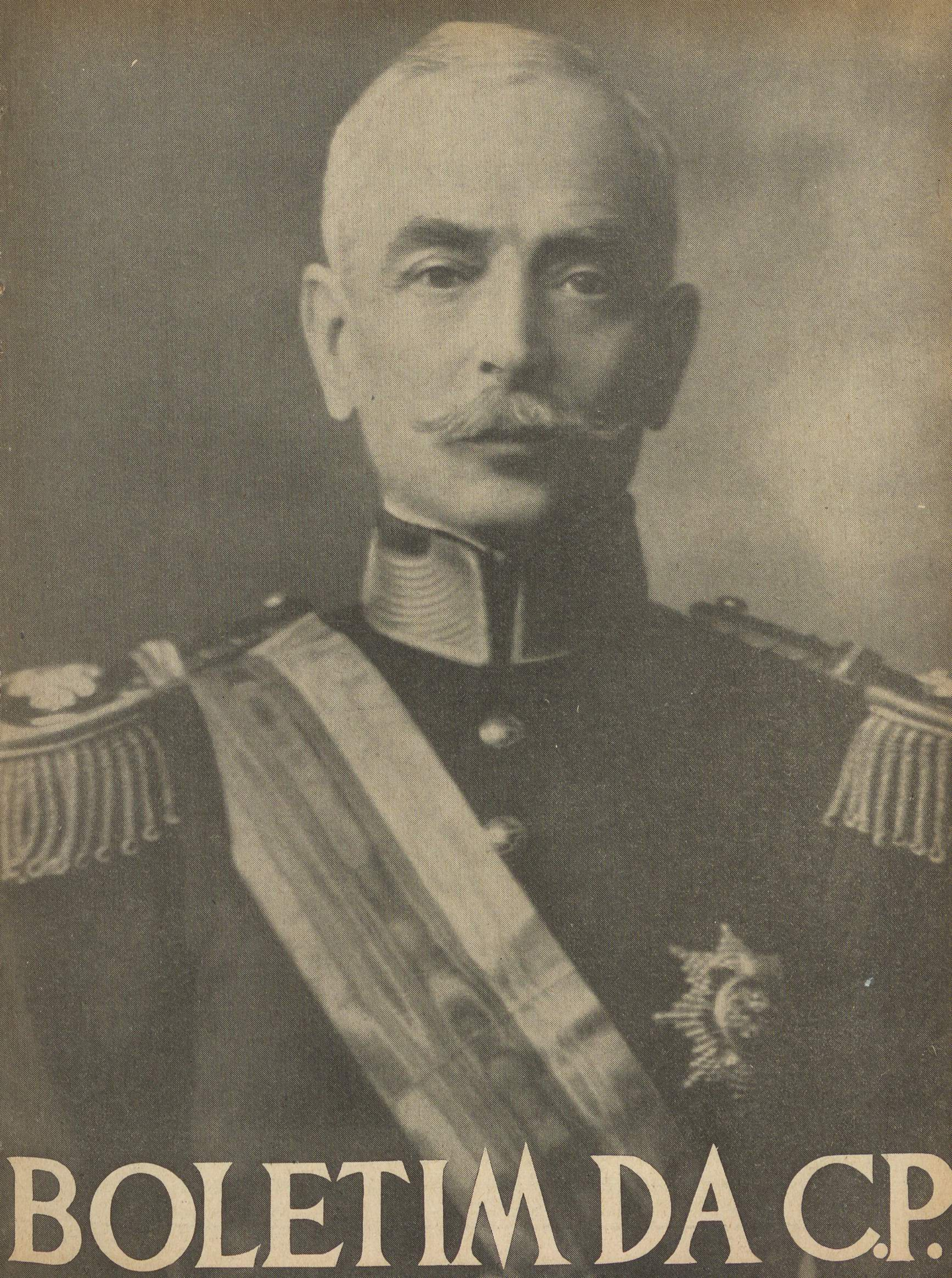




BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 263

MAIO — 1951

ANO 23.º

LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Sêca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

A NAÇÃO ESTÁ DE LUTO

A morte do venerando Chefe de Estado, Marechal António Oscar de Fragoso Carmona, causou profunda consternação em todo o País, tão estimada era a eminente figura que, há vinte e cinco anos, presidia aos destinos de Portugal.

Conquanto o ilustre Chefe de Estado tenha dedicado grande parte da sua vida à carreira das armas, pode dizer-se que a parte mais intensa do seu longo viver, foi inteiramente votada ao serviço da Nação.

Portugal está de luto, luto nacional que atinge os ferroviários portugueses, por quem o Marechal Carmona, nas suas viagens através do País, mostrou muitas vezes simpatia e apreço.

Logo que a notícia do falecimento, no dia 18 de Abril, foi divulgada pela imprensa, começaram a chegar à Direcção Geral inúmeros telegramas de ferroviários, nos quais se lamentava o triste acontecimento com o pedido de apresentação de condolências ao Governo da Nação.

Decretado o luto nacional e elaborado o programa do funeral, desde a Assembleia Nacional ao Mosteiro dos Jerónimos, onde os restos mortais do primeiro magistrado da Nação ficaram guardados para sempre, deslocaram-se de todos os pontos da rede delegações de pessoal, que quiseram tomar parte na imponente manifestação de pesar.

A «Sociedade Estoril» pôs à disposição dos trabalhadores de caminho de ferro dois comboios especiais, que transportaram para Belém agentes de todas as categorias e serviços.

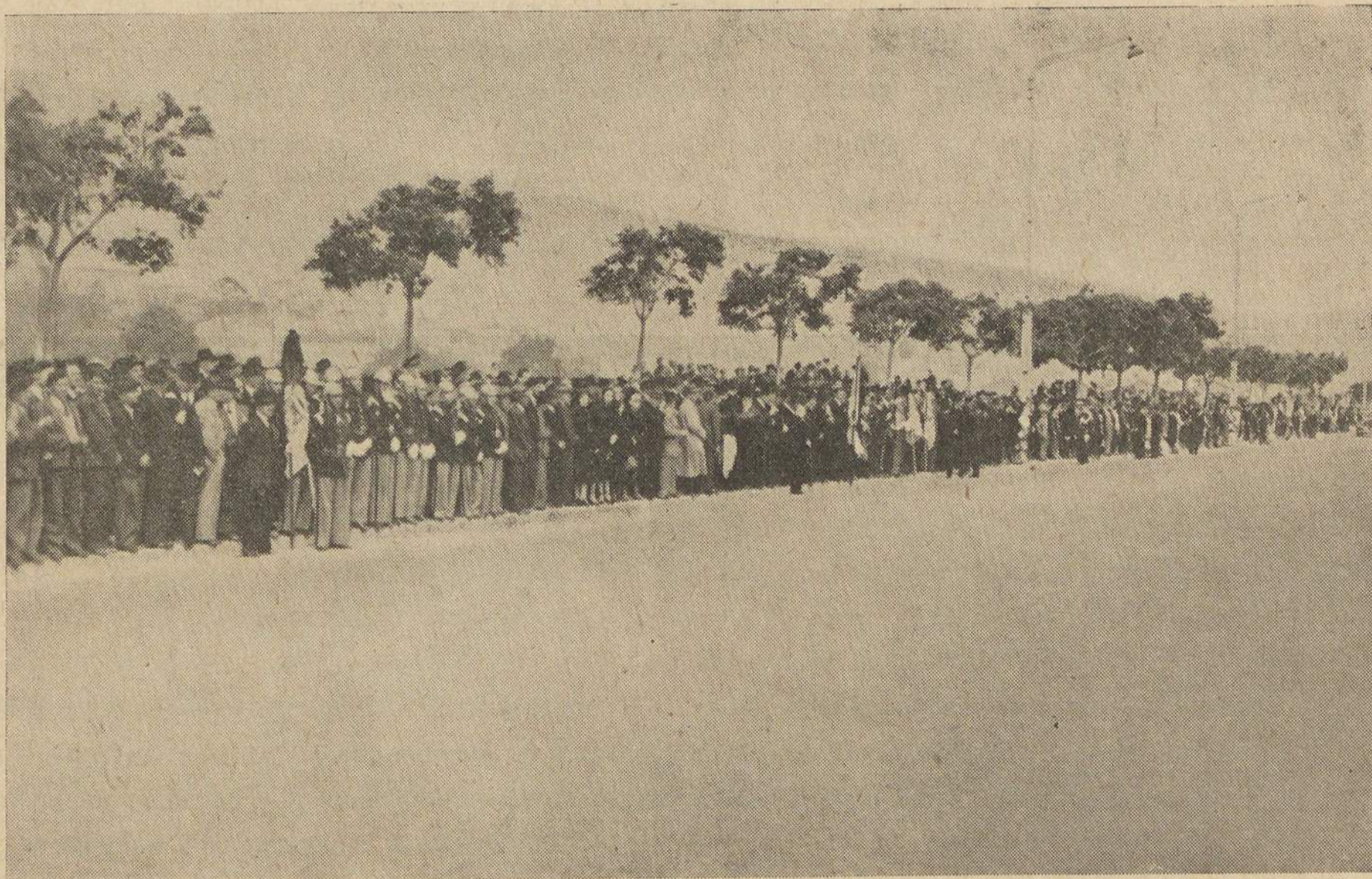
Na Avenida da Índia, os ferroviários portugueses ocuparam o talhão que lhes foi destinado, no qual se viam o Vice-Presidente do Conselho de Administração Eng.º Pinto Osório, os Administradores Eng.ºs Raúl Esteves, Leite Pinto e Mário Costa, os Dr.ºs Vitor Santos e Emílio Mendes, do Conselho Fiscal, o Secretário Geral da Companhia Eng.º Branco Cabral e ainda o Director Geral Eng.º Espregueira Mendes, o Sub-director Geral Eng.º Pereira Barata, os Subdi-

rectores Pedro de Brion e Pinto Bravo e os Chefes de Divisão Eng.^{os} Lima Rêgo, Fernando Arruda, e Dr. Faria Lapa.

Dezenas de funcionários superiores de todas as Divisões com delegações de maqui-

portivos de Lisboa, Barreiro, Campanha, Entroncamento e dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste.

Portugal está de luto pela perda dum dos seus mais ilustres filhos, figura exemplar de



O. ferroviários no funeral do Chefe de Estado

nistas, fogueiros, montadores e pessoal das estações, assistiram comovidos à passagem do cortejo, com as bandeiras dos Sindicatos Nacionais do Ateneu Ferroviário, da Escola Camões do Entroncamento, dos Grupos Des-

português que consagrou a sua vida à defesa dos superiores interesses da Nação.

O «Boletim da C. P.», ao noticiar o tristíssimo acontecimento, endereça respeitosas condolências ao Governo da Nação.

As condolências dos Ferroviários Espanhóis

«Em meu nome e no de todo o pessoal da Rede Nacional envio sentidas condolências pelo triste falecimento do vosso Grande Presidente Marechal Carmona, ilustre Soldado e excelente amigo de Espanha».

Telegrama do Director Geral da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis (RENFE), Eng.^o Rivero d'Aguilar ao Director Geral da C. P. Eng.^o Espregueira Mendes.

SAUDAÇÃO DA VILA DO ENTRONCAMENTO

A Vila do Entroncamento deve a sua origem e até grande parte do seu engrandecimento, ao caminho de ferro.

Por isso mesmo, não pode a Câmara Municipal do Concelho do Entroncamento alhear-se do convite que lhe foi endereçado para colaborar neste número especial do «Boletim da C. P.».

Sem história, sem pergaminhos, sem feitos gloriosos, a Vila do Entroncamento é uma Terra honrada, uma Terra de trabalho, uma Terra em que todos os habitantes possuem a ambição legítima de fazer progredir a Terra onde nasceram ou adoptaram como sua.

Os habitantes desta Vila são, em grande parte, ferroviários e descendentes de ferroviários, membros de uma dinastia que já conta cerca de uma centena de anos — dinastia laboriosa que, dia a dia, vem contri-

buindo para o progresso económico da Nação.

Convidado pelo «Boletim da C. P.» para colaborar neste número dedicado ao Entroncamento, tenho a

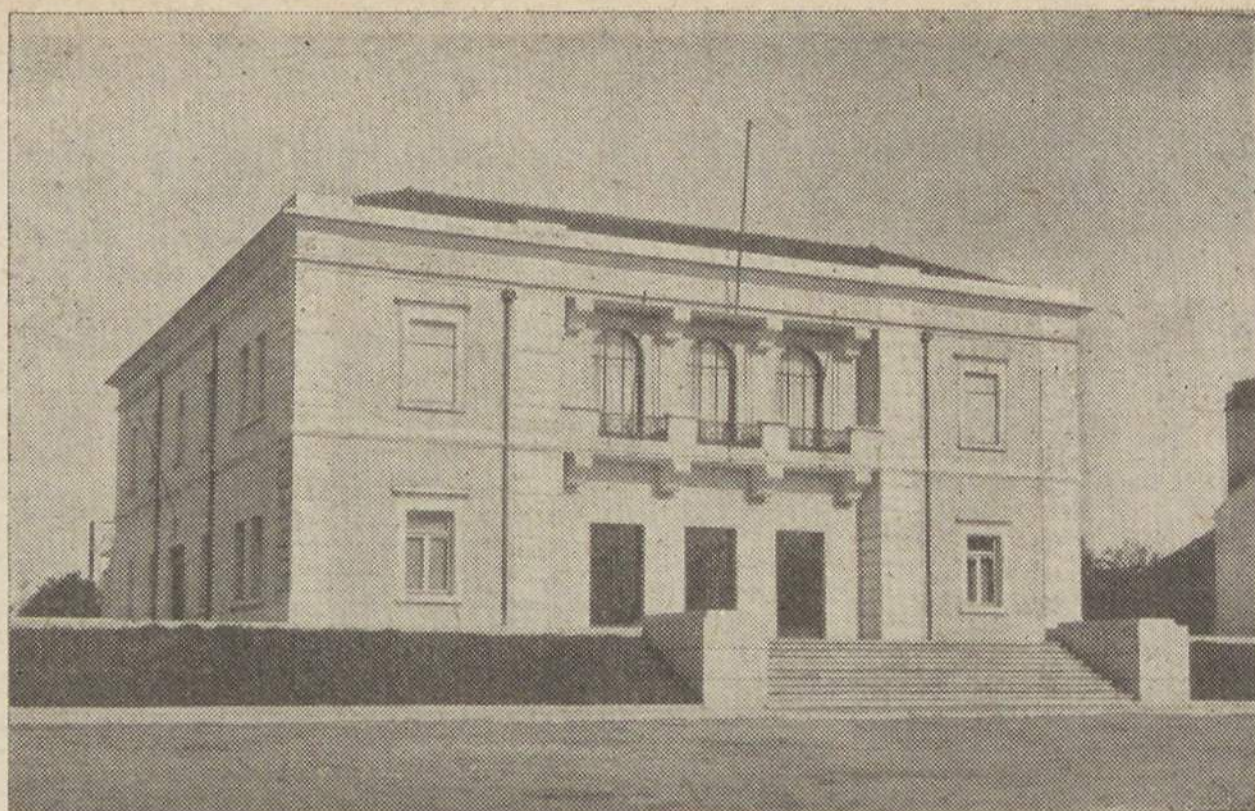
honra, em meu nome pessoal e do Município que dirijo, de saudar todos os trabalhadores do caminho de ferro, desde o mais modesto ao que ocupa o mais alto cargo, na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A Câmara Municipal do Entroncamento deseja aproveitar esta oportunidade feliz, para testemunhar publicamente o seu reconhecimento à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pela forma como tem contribuído para a realização de várias aspirações desta Vila, que muito deve já aos ferroviários de Portugal.

O Presidente da Câmara Municipal
José Duarte Coelho

Nota da Redacção — O «Boletim da C. P.» ao dedicar este número ao centro ferroviário do Entroncamento, agradece, muito sensibilizado, as palavras do Presidente da Câmara Municipal daquela vila, José Duarte Coelho. Tem particular significado para a nossa revista a saudação que nos foi dirigida pela Vila do Entroncamento, não só por ser ditada pelo coração, mas por ser assinada por um ferroviário que, há vinte e cinco anos, com invulgar energia e aturado esforço, vem trabalhando incessantemente pelo engrandecimento duma povoação que, sem favor, deve grande parte do seu progresso ao caminho de ferro.

E' particularmente grato ao «Boletim da C. P.» apontar aos seus leitores o nome de José Duarte Coelho, modelo exemplar de regionalista, sem outras ambições que não seja o desenvolvimento da vila e concelho que fundou. O «Boletim da C. P.» ao agradecer as palavras amigas do Presidente da Câmara Municipal do Entroncamento, sauda os habitantes da progressiva vila, em especial os que se dedicam à faina dos caminhos de ferro.



ENTRONCAMENTO — Edifício dos Paços do Concelho

O Entroncamento e as suas notáveis realizações

P o r EUGÉNIO D. POITOUT

Chefe de secção da 3.^a Circunscrição de Material e Tracção

ALGO se tem escrito já na nossa revista acêrca do Entroncamento. Mas porque este número lhe é especialmente dedicado, julgamos oportuno fazer-lhe nova referência.

A tarefa, de resto, não é pesada quando se sente pelo burgo natural interesse e amor bairrista, e nos anima a convicção antecipada de que para exaltarmos o seu valor actual como centro urbano não é necessário dar mãos à fantasia bastando para tanto a verdade intrínseca dos factos.

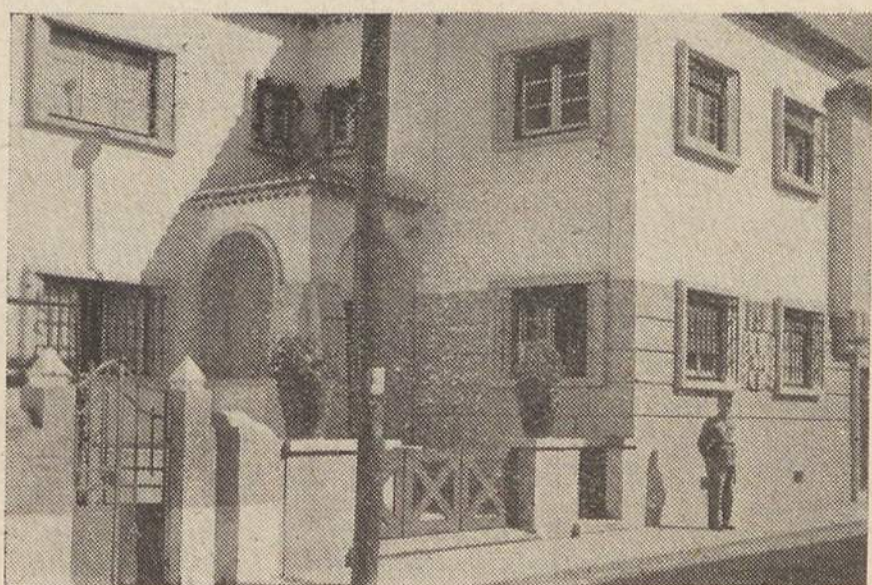
Antes, porém, diremos que dadas as características próprias desta terra e a sua estreita dependência do caminho de ferro, não queremos omitir certos pontos importantes da influência deste.

Para melhor se avaliar como tem evo-

luido o Entroncamento, reportamo-nos à sua fundação que resultou, *ipso facto*, das cláusulas do contrato de 14 de Setembro de 1859 para a continuação, além da Ponte da Asseca, da construção do caminho de ferro do Leste, que deveria passar pela Ponte da Pedra, e da construção do do Norte que teria o seu ponto de partida deste último local ou proximidades.

Sendo então a Ponte da Pedra apenas o entroncamento das estradas da Golegã, Torres Novas e Barquinha, é interessante saber-se que a escolha deste local para confluência das linhas citadas, quase terra de ninguém no limite daqueles concelhos, foi determinada, diz-se, por influências políticas e interesses particulares movidos ao tempo para afastarem a pretendida ideia da cen-

tralização do caminho de ferro junto à vila da Barquinha, em razão de quebra e consequentes prejuízos que tal originaria para



ENTRONCAMENTO — Esquadra policial

o tráfego fluvial do Tejo que ali tinha importante entreposto.

Por isso o Entroncamento (primeiro conhecido por Entroncamento da Ponte da Pedra e Entroncamento Real) fixou-se na árida planície das Vaginhas, local citado pela história como tendo sido teatro de um dos mais heróicos recontros do exército português com as tropas invasoras de Massena.

Situado nas proximidades dos Casais das Vaginhas e das Gouveias, teve como primeiros moradores um restrito número de famílias constituído em parte por estrangeiros, contratados, já habilitados nos diversos misteres ferroviários, como era necessário para o início da exploração deste ramo de transportes inteiramente novo no país.

Durante alguns anos ainda, aqui viveram estes pioneiros nas mais primitivas condições de alojamento e em luta com a terra inóspita.

Por volta de 1890 teria ainda o Entroncamento uma escassa dezena de casas e número proporcional de habitantes. Entretanto a manutenção dos serviços ferroviários que chamou aqui numerosos empregados, o incremento dos transportes por esta

via e a situação geográfica do local, foram atraindo à terra mercadores, comerciantes, etc., e melhorando de certo modo as suas condições de vida.

Também o deflagrar da primeira Grande Guerra deste século e a posição tomada pelo país perante o conflito, determinaram a construção neste centro de comunicações de importantes aquartelamentos hoje bastante ampliados.

Assim foi crescendo uma aldeia de casas dispersas ao redor das linhas, sem a coordenação eficiente das entidades oficiais, ao sabor e capricho de cada proprietário, irregular, portanto, numa amálgama que conflagria.

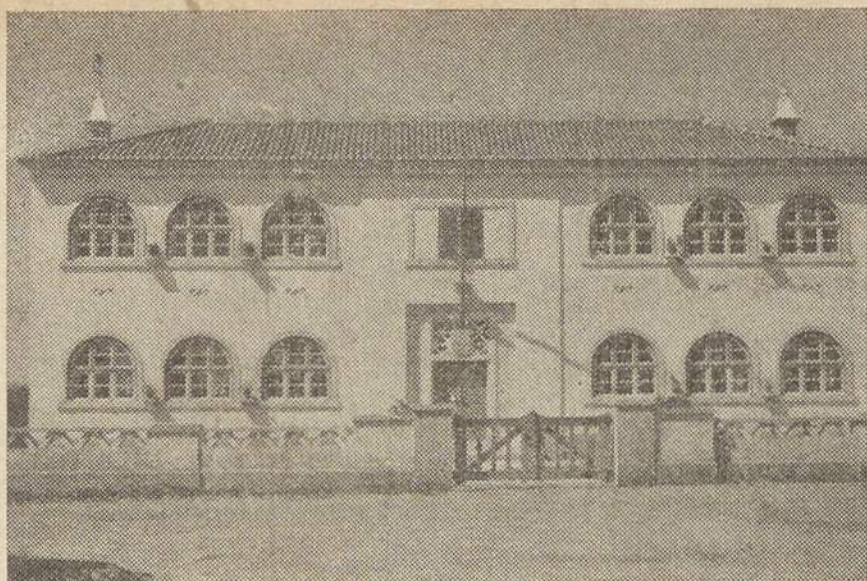
Uma parte da aldeia desenvolveu-se no concelho de Torres Novas e outra parte no da Barquinha. Resultou disto que indivíduos habitando a mesma rua pertenciam a concelhos diferentes. Sucedia muitas vezes que ao mudar-se de casa se mudava também de concelho, com os inconvenientes de toda a ordem fáceis de avaliar.

Por largos anos se arrastou este estado de coisas parecendo que o Entroncamento, esquecido dos poderes públicos, continuava a viver sob o signo de bastardia em que



ENTRONCAMENTO — Um trecho do bairro para os pobres

nasceu e cujos reflexos sofriam os seus habitantes. Até que em 1926, após a Revolução Nacional, e como medida da mais justa

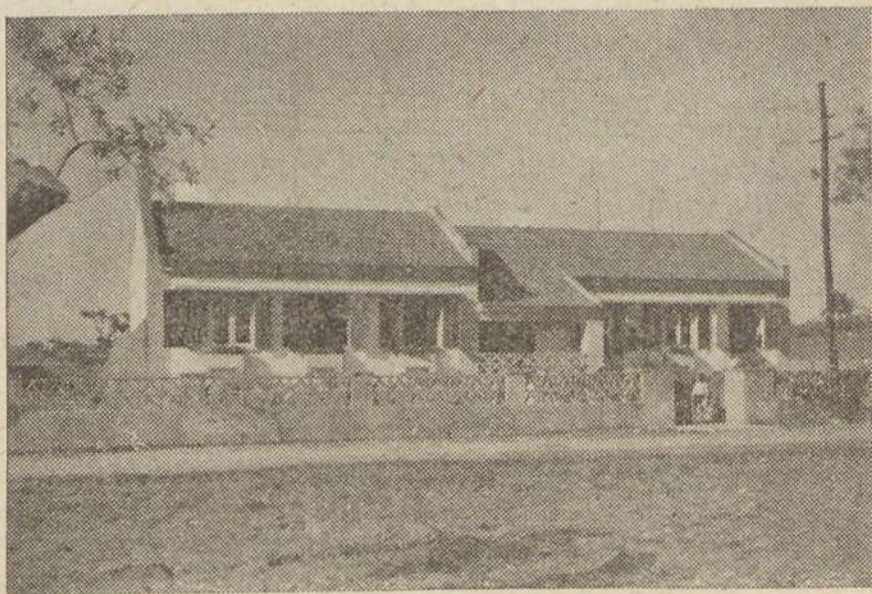


ENTRONCAMENTO—Uma das novas escolas primárias

compreensão dos problemas sociais, deliberou o Governo da Nação anexar inteiramente este lugar ao concelho mais próximo, o da Barquinha, e criar a sua freguesia própria.

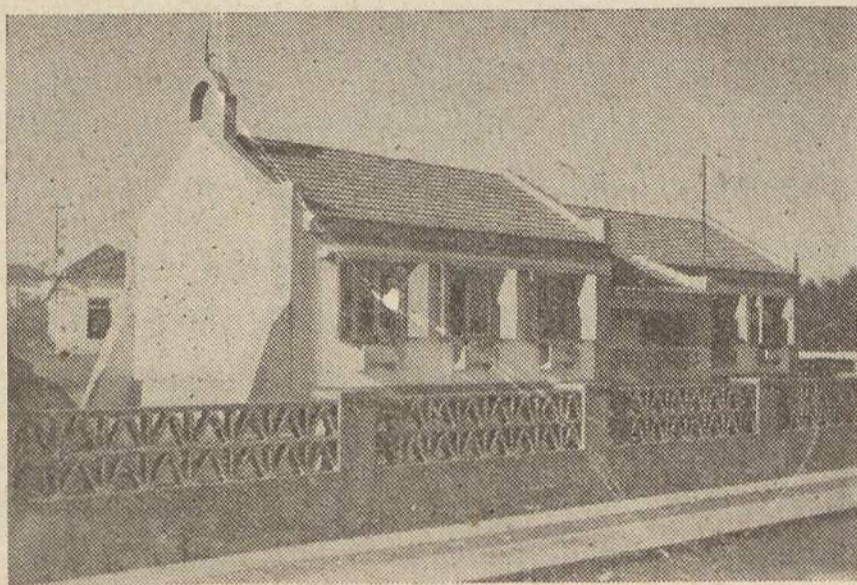
Esta medida completou-se ainda com a entrega dos destinos da mesma freguesia a José Duarte Coelho, — escolha feliz e honrosa para nós por ter sido feita dentro das fileiras ferroviárias — o qual, rodeando-se de bons colaboradores, encetou, a bem do Entroncamento onde tudo estava por fazer, a melhor obra que no género conhecemos.

Animada das melhores iniciativas, com entusiasmo e espírito de abnegação, a nova Junta de Freguesia, auxiliada na medida do possível pelas entidades oficiais, mandou construir um belo mercado coberto guardado de óptimos estabelecimentos; chafarizes em diferentes locais da freguesia e



ENTRONCAMENTO — Escola primária do Bairro Novo

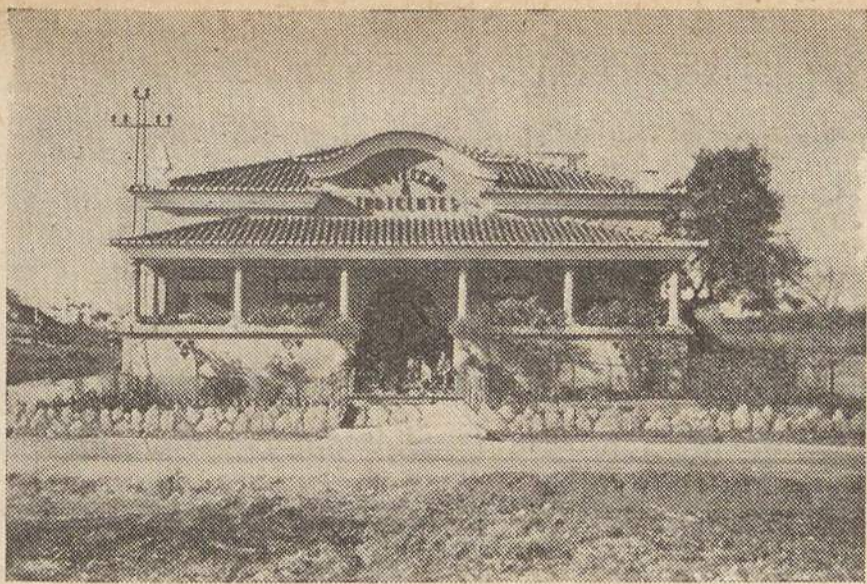
alguns das melhores linhas arquitectónicas; um amplo cemitério com capela e sala de autópsias privativas; mandou abrir novas ruas fomentando as edificações; fez instalar a rede eléctrica em toda a freguesia, isto é, com cerca de 17 quilómetros de linhas; mandou captar e fazer a distribuição domiciliária de água numa rede de extensão igual á da electricidade; fez construir novas escolas nas melhores condições pedagógicas; um jardim-parque para recreio público tendo um mirante donde se disfruta o melhor trecho da terra, estufa fria e coreto onde periodicamente se realizam concertos; o imponente edifício que é hoje dos Paços do Concelho, a esquadra policial, etc. etc..



ENTRONCAMENTO—Escola primária do Bairro do Jardim

Criou também um mercado de gados, no 3.º domingo de cada mês, que é dos mais concorridos do distrito, e uma importante feira no mês de Abril de cada ano.

Tanto quanto é possível avaliar-se pelos rendimentos que uma Junta de Freguesia pode ter, estes melhoramentos e alguns que adiante discriminamos, superiores à capacidade do seu erário, só foram possíveis assumindo os seus autores grandes responsabilidades individuais, descontando letras em bancos, empenhando enfim o seu crédito particular. Esta Junta era até, pelo montante dos capitais que investia, a única do País que estava obrigada a submeter as suas contas à sanção do Tribunal de Contas.

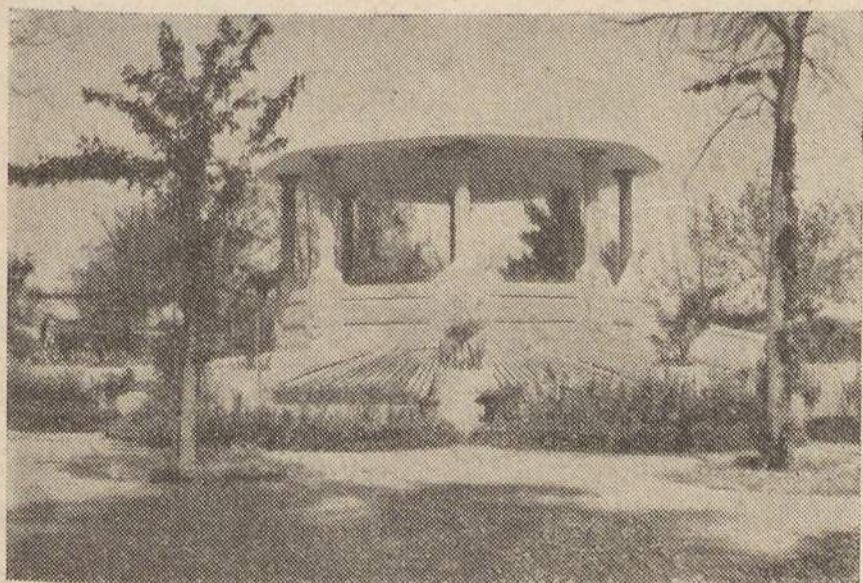


ENTRONCAMENTO — Refeitório dos indigentes

Esta obra invulgar, além do seu valor intrínseco, deu à terra um impulso tal que mereceu do Governo a sua elevação à categoria de Vila em 1932, e em 1945 a sede de Concelho com área circunscrita à ds própria freguesia.

Numa sequência de realizações, talvez única dos anais da nossa história administrativa, continua o Entroncamento na esteira do progresso tendo José Duarte Coelho ainda à frente dos seus destinos — agora na presidência da Câmara — e com o mesmo dinamismo que não esmorece.

No campo da assistência deve-se-lhe a fundação de um refeitório para indigentes em magnífico edifício próprio e onde gentis senhoras da vila vão distribuir aos pobres cerca de 200 refeições diárias, além de outros auxílios na quadra do Natal.



ENTRONCAMENTO — Coreto do Jardim-Parque

Está já organizada a Santa Casa da Misericórdia do Concelho e vai em adiantada construção, no melhor local da terra, o edifício destinado a hospital.

E também, graças á iniciativa e denodado esforço do pároco da freguesia Rev.º P.º Martinho Mourão, tem o Entroncamento o Centro de Assistência Social que já fornece alimentação e agasalho a 42 crianças e possui um lar anexo para as que são orfãs, ou abandonadas. Espera-se ainda a melhoria e ampliação desta obra, logo que seja possível construir o projectado edifício que lhe é destinado.

Igualmente o problema espiritual que



ENTRONCAMENTO — Estação dos C. T. T.

durante tantos anos gravitou em torno da vetusta capela das Vaginhas, aqui foi resolvido com a construção, em 1940, da majestosa igreja matriz, estilo renascença, cuja fotografia ilustra também este artigo.

A esta série de melhoramentos outros de igual e maior transcendência se vão sucedendo, tais como a construção de dois bairros, um para famílias pobres, em parte já concluído, constituído por 120 moradias higiénicas e confortáveis e outro de casas económicas, cuja primeira série de 102 habitações esta já muito adiantada. Iniciou-se também a construção da rede de esgotos da vila que tem uma fase já concluída ser-

vindo importante área e a macadamização de algumas ruas.

Está igualmente em marcha a criação do Corpo de Bombeiros Voluntários, para o que se constituiu já a respectiva Associação.

Tudo o que representa hoje o avultado património municipal, associado ao valor dos importantes estabelecimentos militares aqui aquartelados e ao muito que a C. P. tem feito, em todos os sectores, pelo Entroncamento que adentro desta Companhia conta verdadeiras dedicações, criou ambiente próprio á formação e florescimento de tantas outras actividades particulares que contribuem para a acção primacial que lhe estará reservado desempenhar na região.

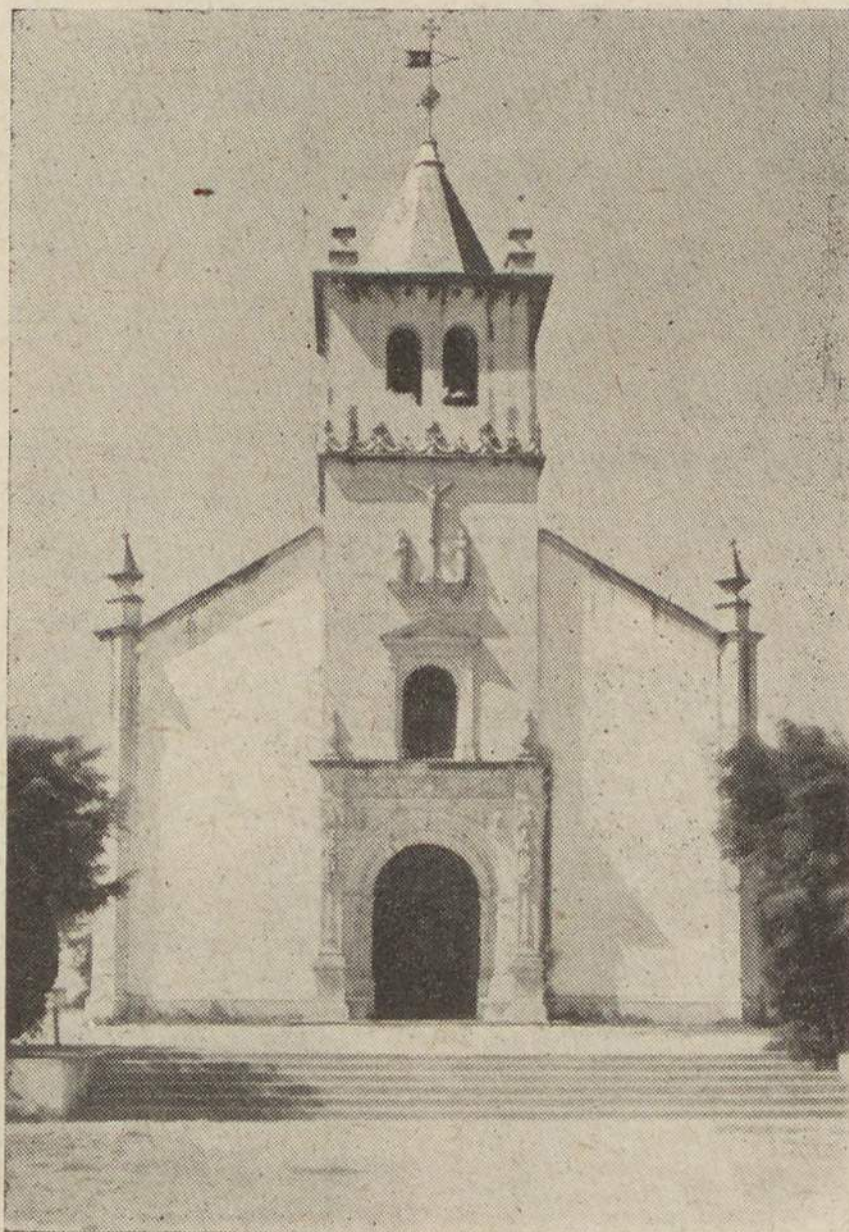
Destaca-se nesse número a fundação do Externato Mousinho de Albuquerque com um corpo docente de 19 professores e ensinando os cursos liceal, ciclo preparatório, comercial e industrial, com oficinas privativas bem apetrechadas, o qual resolve o magno problema do ensino secundário no Entroncamento e arredores, como o atesta a sua enorme frequência.

Tem esta nova vila uma agência bancária, e o seu comércio e indústria estão bastante desenvolvidos. Avultam neste sector importantes fábricas de sumos de frutas, de vinagres, e outras de cerâmica, pimentão, moagem, azeites, serrações, carpintarias, destilaria e de preparação de cortiça, etc..

Possui o seu jornal, «O Entroncamento», quinzenário regionalista que á vila vem prestando o melhor serviço; tem várias associações de instrução, recreio e desporto, e delegações sindicais que atestam também neste campo o desenvolvimento da terra, merecendo-nos ainda especial referência a Sociedade Cooperativa dos Ferroviários e Aderentes, associação fundada e administrada por ferroviários que tem importante estabelecimento de comércio misto e bar, de cuja prosperidade muito se pode esperar ainda, e o Grupo n.º 84 dos Escoteiros de Portugal único no país que tem banda de música própria.

Finalmente a sua população, computada em 9.000 habitantes, formigueiro enorme de trabalhadores plétórico dos melhores sentimentos de servir e de vencer visando o bem comum, em acção contínua que se transmite de pais a filhos e netos, escreve com o seu labor verdadeiro poema de

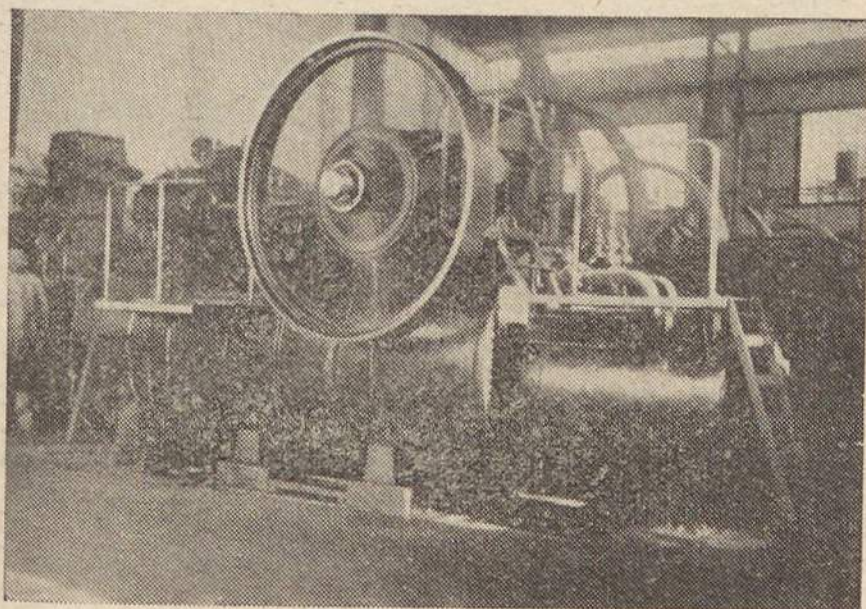
trabalho digno de citar-se como exemplo. E é assim que o Entroncamento, terra jovem que olha o presente e cuida do futuro, progride material, moral e intelectualmente, e cumpre pelos tempos fora a missão que o Destino lhe confiou no alvorecer da existência, afirmando cada vez melhor as suas honrosas tradições ferroviárias através do importante organismo que serve e de que é o mais expressivo padrão.



ENTRONCAMENTO—Frente da Igreja Matriz

TRATAMENTO DE ÁGUAS EM ENTRONCAMENTO

Pelo Eng.^o Ajudante JOSÉ VALÉRIO VICENTE JÚNIOR
Da Divisão de Material e Tracção



Uma das caldeiras da Central de Serração

O tratamento da água de alimentação das caldeiras das locomotivas, constitui um dos problemas cuja solução tem desde há muitos anos preocupado todas as administrações Ferroviárias. São muitos e variados os processos de tratamento de águas preconizados, todos êles com o fim de evitar ou atenuar as incrustações ou corrosões nas caldeiras das locomotivas. Os resultados obtidos nem sempre correspondem aos fins em vista.

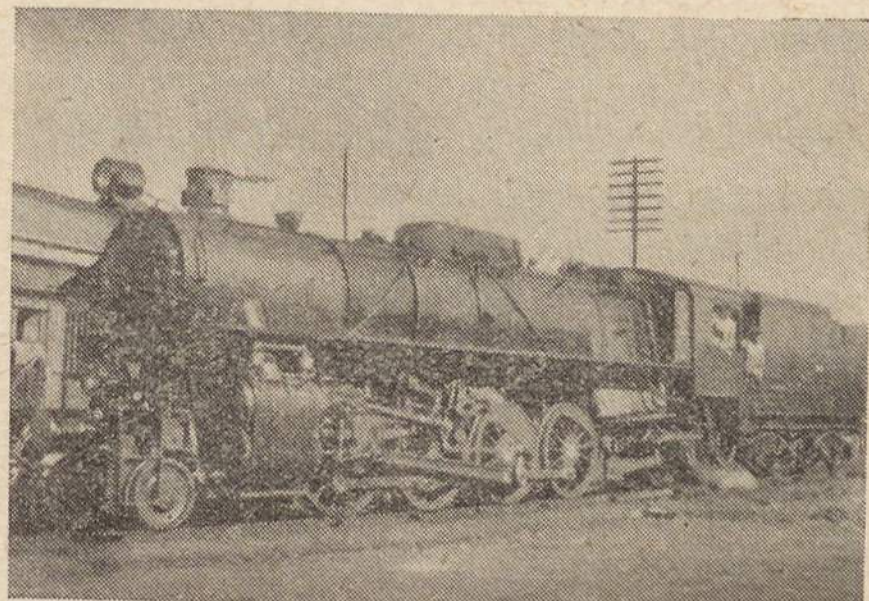
Admitiu-se mesmo, durante muito tempo, a impossibilidade de proceder a um tratamento completo de água de alimentação, de modo a eliminar conjuntamente as incrustações e as corrosões, por se ter verificado que as águas, quando incrustantes, não são corrosivas ou são-no pouco e que, quando corrosivas, corroem sem depósito.

As incrustações constituídas por uma camada sólida aderente às paredes da caldeira, são produzidas pelas substâncias sólidas em dissolução na água e que precipitam pela acção do calor. Estas camadas aderentes (incrustações), atingem muitas vezes alguns milímetros de espessura e, como são más condutoras do calor, impedem o bom aproveitamento do combustível queimado e diminuem a resistência mecânica

das chapas em virtude destas ficarem submetidas a uma temperatura muito mais elevada. Considera-se geralmente que uma película incrustante de 5 m/m., depositada sobre uma chapa de 10 m/m de espessura, reduz a transmissão do calor de cerca de 15 %.

As corrosões incidem sobre as partes de ferro da caldeira e encontram-se por isso localizadas nos escoramentos de ferro e tubos de fumo quando se trata de caldeiras com caixas de fogo interiores em cobre. Se se trata duma caldeira totalmente em aço, as corrosões fazem-se sentir muito intensamente nas chapas em contacto com o fogo.

Os progressos que nos últimos anos se têm verificado na forma de actuar sobre as águas de alimentação das caldeiras, deve-se ao facto dos Caminhos de Ferro dos Estados Unidos e França terem começado a empregar caixas de fogo interiores em aço nas suas locomotivas. Como estas têm uma pequena duração quando utilizam águas não tratadas, houve necessidade de procurar processos de tratamento que fôsem de fácil aplicação. Com a entrada em serviço das locomotivas importadas dos E. U., com caixas de fogo interiores de aço, surgiu igualmente a necessidade do tratamento da água de alimentação das caldeiras destas locomotivas.



Locomotivas americanas equipadas com T. I. A.

Ao Depósito de Entroncamento estão distribuídas 14 locomotivas desta série, todas elas equipadas com o tratamento de água pelo processo T. I. A.

Além deste processo, encontra-se também montado em regime experimental, um aparelho Superstat para tratamento da água de alimentação de duas caldeiras da Central de Serração.

Damos a seguir, ainda que resumidamente, algumas breves indicações sobre o modo do funcionamento destes postos.

A — Tratamento de água pelo processo T. I. A.

Este processo (Tratamento integral «Armand»), assim denominado por ter sido in-

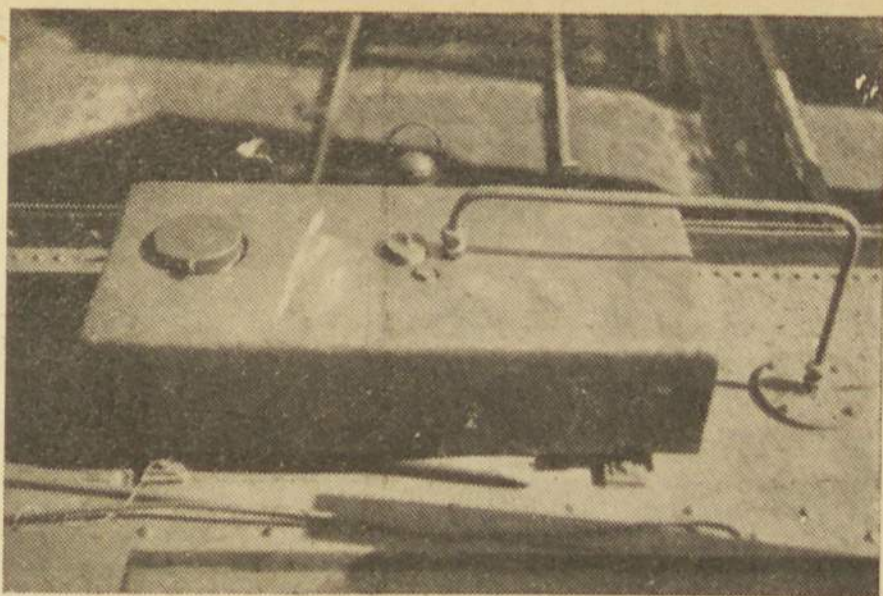


O Laboratório T. I. A.

ventado pelo Eng.^o Armand, dos Caminhos de Ferro Franceses consiste fundamentalmente em lançar na caldeira, com a água de alimentação, uma determinada quantidade dum produto chamado complexo, e em sangrá-la periódicamente.

Os elementos que compõem o complexo, vão criar dentro da caldeira as condições óptimas para que não se produzam incrustações nem corrosões.

Para verificar estas condições, são analisadas amostras de água da caldeira em instalações denominadas Laboratórios T. I. A., todas as vezes que a máquina entra no Depósito.



Doseador montado no tender duma locomotiva equipada com T. I. A

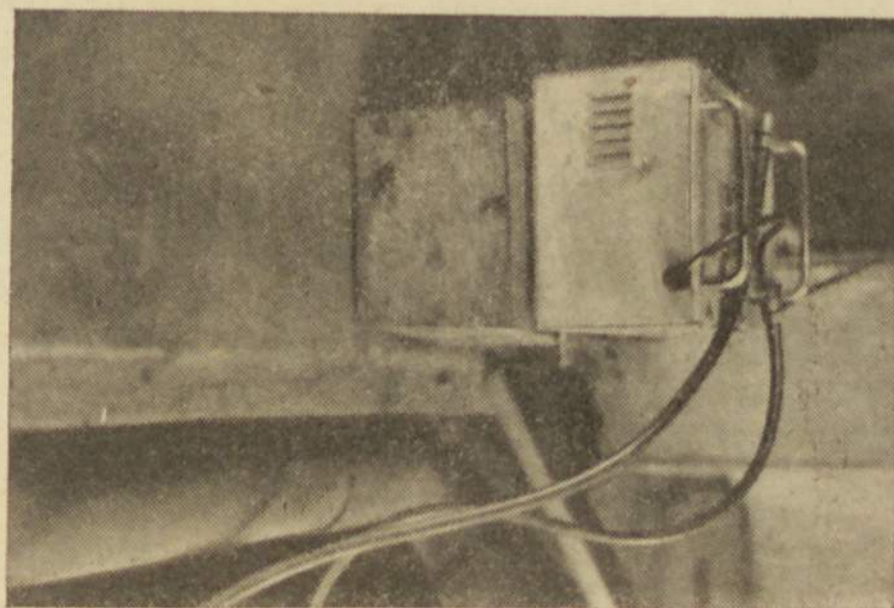
Este processo de tratamento de águas implica a montagem de um equipamento especial nas locomotivas tratadas. Os elementos principais do equipamento são: um doseador montado no Tender, uma válvula de sangrar e um registador de sangrias.

B — Tratamento de águas pelo Superstat

Tratando a água de alimentação de duas caldeiras da Central da Serração, encontra-se montado em regime experimental um aparelho «Superstat».

Este processo de tratamento consiste em fazer passar entre dois electrodos a água de alimentação. As substâncias em dissolução na água tomam uma carga eléctrica que impede a sua aderência às paredes da caldeira, precipitando sob a forma de lamas, que são evacuadas por intermédio de sangrias.

O aparelho é constituído por um tubo onde estão instalados os electrodos e por uma caixa de controle com fusíveis, interruptor e lâmpadas.



O aparelho «Superstat»

«Entroncamento, demora 10 minutos!...»

P o r M A N U E L J O A Q U I M C A R V A L H O
Inspector Técnico da 4.ª Circunscrição de Exploração

TALVEZ sejam bem poucas as pessoas — principalmente dentro do meio ferroviário — que nunca tivessem ouvido as palavras que servem de título ao nosso modesto artigo. Porém, não receamos afirmar que a sua maioria não conhece a estação do Entroncamento, razão por que vamos tentar dar, sobre a mesma, uma ligeira idéa aos muitos leitores do «Boletim».

A estação de Entroncamento encontra-se dividida, para efeitos de execução de serviço, em dois grupos, a saber:

GRUPO I — Delimitado a Leste pela linha que passa pela cancela de acesso ao edifício de passageiros, a Oeste pela vedação que separa as instalações do Depósito de Máquinas, a Sul pelo Posto n.º 1 e a Norte pelo Posto n.º 3; é aqui se executa todo o serviço de passageiros e de grande velocidade.

GRUPO II — Compreende as restantes instalações da Divisão de Exploração, situadas entre as linhas do Depósito de Máquinas e a vedação do Depósito de Materiais, sendo os seus extremos o Posto n.º 3 do lado Norte e o término da linha de tópo (vulgarmente conhecida pelo «Tira-Picos») do lado Sul.

E neste Grupo que se executa todo o serviço de pequena velocidade e transbordo, bem como a recepção, deformação, formação e expedição de comboios de mercadorias.

A divisão nestes dois Grupos permite que cada um trabalhe independentemente, funcionando, portanto, como se se tratasse de duas estações distintas, até mesmo sob o ponto de vista de circulação, pois que, não só para efeitos de recepção ou expedição de comboios, mas, também, para o envio de Máquinas isoladas ou conduzindo material de um para outro grupo, são trocados os telegramas regulamentares de avanços.

A estação é orientada pelo «Chefe Geral», com a categoria de chefe principal e cada um dos grupos está entregue a um chefe de 1.ª classe.

— O serviço que se executa no GRUPO I nada tem de especial, pois pode comparar-se ao duma grande estação a que foi retirada a parte de mercadorias.

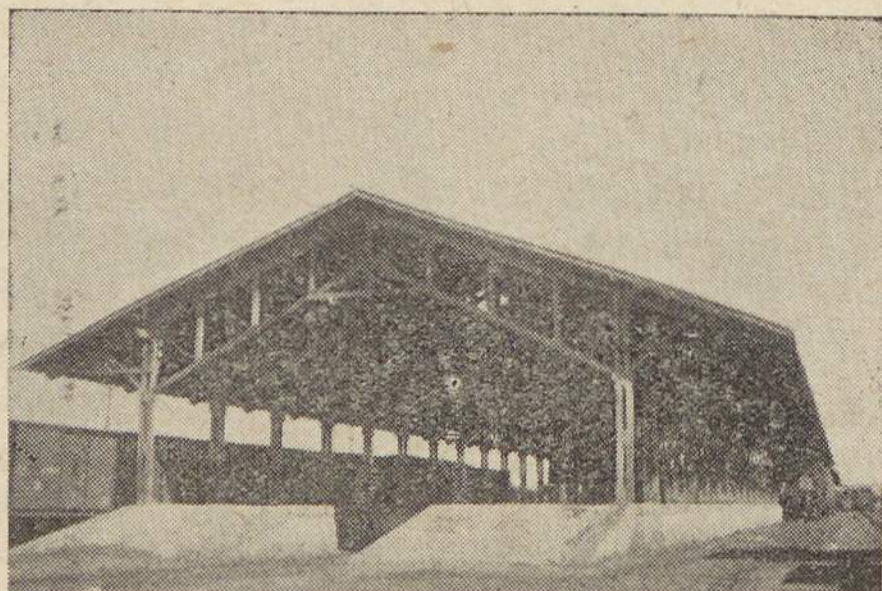
O mesmo não sucede, porém, com o GRUPO II, ao qual nos vamos referir com alguns pormenores.

Possui este Grupo 21 linhas principais, constituindo quatro feixes, tendo cada uma das linhas a afectação que a seguir indicamos:

Feixe de classificação	Linha n.º 1 — Ramal de Tomar	18	Veículos
	» n.º 2 — Diferentes Serviços de Entroncamento	18	»
	» n.º 3 — Sul e Sado	18	»
	» n.º 4 — Descargas para Norte	18	»
	» n.º 5 — Beira Baixa	26	»
	» n.º 6 — Leste e Ramal de Cáceres	26	»
	» n.º 7 — Descargas para a via descendente, Braço de Prata e Oeste	34	»
	» n.º 8 — Alcântara e Rego	34	»
	» n.º 9 — Lisboa-P. e Lisboa-Muralha	46	»
	» n.º 10 — Lamarosa a Souzelas (completos)	42	»
	» n.º 11 — Torres Novas a Olivais e linha de Vendas Novas (completos)	50	»
	» n.º 14 — Pampilhosa e além	47	»

Feixe de trasbôrdo	{	Linha n.º 12	Estacionamento de material de trans- bordo	47	Veículos
		» n.º 13		34	
Feixe de formação e expedição de comb.	{	Linha n.º 15	Linhas para onde são formados e donde são expedidos os comboios . . .	58	Veículos
		» n.º 16		69	
Feixe de recepção e estacionamento	{	Linha n.º 17	Linhas onde são recebidos os comboios e onde permanecem até ao início da sua deformação	72	Veículos
		» n.º 18		74	
		» n.º 19		79	
		» n.º 20		93	
		» n.º 21		98	

Além destas linhas, temos ainda as de acesso ao «Cavalo» e as do cais de serviço local de pequena velocidade, que igualmente pertencem ao GRUPO II, bem como o Ra-



O Cais de Trásbôrdo (lado Sul)

mal Territorial que serve as unidades militares aquarteladas em Entroncamento.

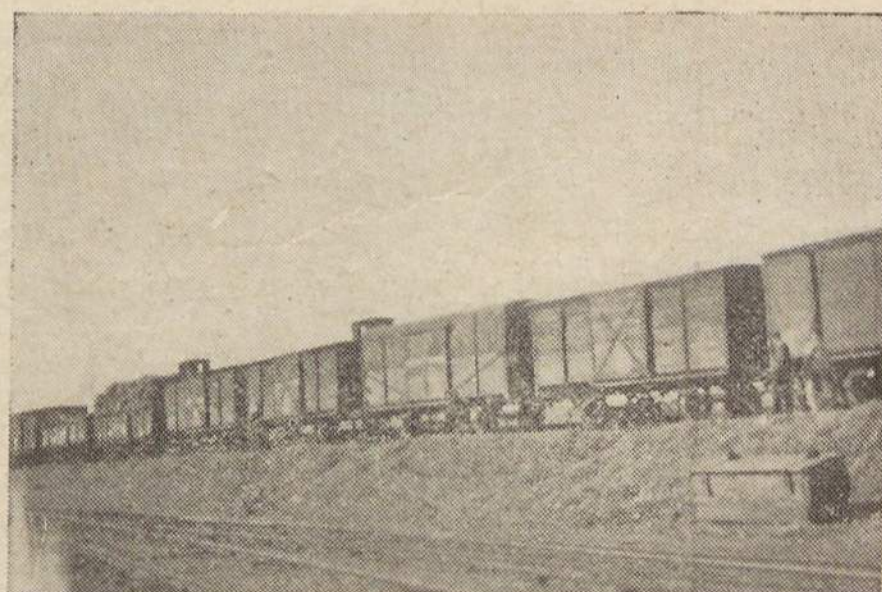
— Como é do conhecimento dos nossos leitores, a estação de Entroncamento é a única da nossa rede que possui uma gare de triagem semelhante áquelas que existem nas grandes estações estrangeiras. Por isso julgamos útil fazer-lhe referência especial, descrevendo as diferentes operações que ali se executam.

Os comboios de mercadorias são normalmente recebidos para uma das linhas de 17 a 21, após o que o Encarregado da Deformação (chefe de 3.ª ou factor de 1.ª classe) procede à sua marcação, de harmonia com a documentação que acompanha o material. Em face dessa marcação, que é feita no ângulo inferior esquerdo da caixa do veículo, o capataz fica elucidado das linhas para que deve fazer os lançamentos e, por seu turno, faz também uma marcação no

tôpo do veículo, de modo a indicar aos agentes que, nas linhas de classificação, aplicam os calços automáticos, qual a linha para que vai o veículo ou grupo de veículos seguintes, ficando assim sabedores do número da linha em que devem esperar o novo lançamento. Feito isto, o material é «deslaçado» — palavra pela qual é conhecida a operação que consiste em desligar os fiadores e desapertar os tensores, para assim facilitar a desengatagem do material na pendente do «Cavalo». E, como falamos no «Cavalo», não pensem, caros leitores, que temos alguma secção de hipismo na estação de Entroncamento, (diremos, a propósito, que há cerca de 20 anos as manobras no Depósito de Materiais eram ainda executadas por pachorrentas mulas, mas as frequentes demoras por «faltas de pressão» levaram ao abandono do sistema...).

O nosso simpático «bichinho» não é mais que uma elevação de terreno, formando um V invertido por cujos lados passa o material para efeitos da sua classificação.

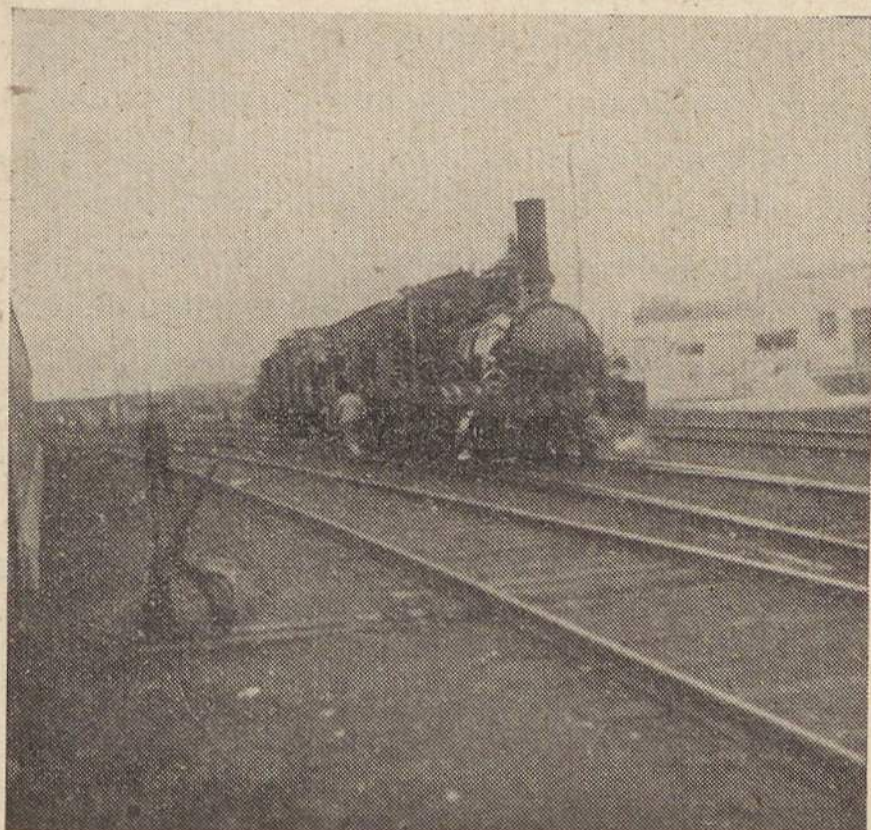
Durante os períodos de serviço intenso, atingiu-se o «record» de 752 vagões mano-



O material sobe a rampa do «Cavalo» para começar a «cair» para as linhas respectivas

brados no «Cavalo», em cada período de 24 horas. Hoje, porém, raras vezes se ultrapassam os 450.

A este serviço estão afectas duas locomotivas — a titular e a auxiliar. A primeira conduz o material desde as linhas de recepção e estacionamento, impelindo-o, depois na subida para o ponto mais elevado do «Cavalo», onde o veículo ou grupo de veículos são desligados dos seguintes, com o auxílio duma tranca de madeira que, funcionando como alavanca cujo fulcro é um tampão do veículo a desligar, é encostado à manilha do tensor, permitindo uma desgatagem rápida e sem perigo para o pessoal que a executa.

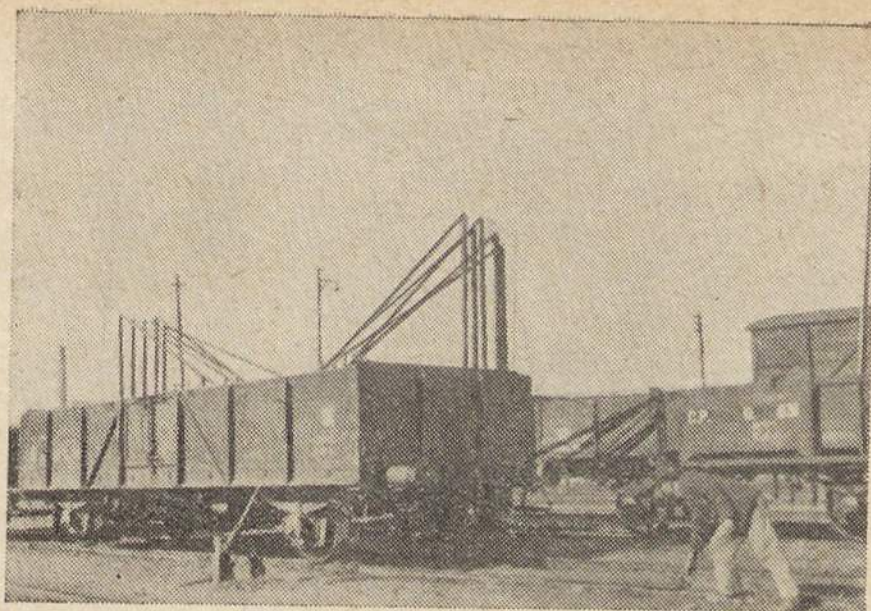


O comboio 176 em formação

Pela acção da gravidade, o material é solicitado para a linha que lhe corresponde.

As agulhas que ligam a linha geral do «Cavalo» com o feixe de classificação são manobradas do Pôsto E, situado no ponto mais elevado e onde o agulheiro recebe as necessárias indicações para fazer os caminhos, que lhe são transmitidas pelo capataz que dirige as manobras da deformação.

Cada grupo de material que entra na operação de deformação é conhecido entre o pessoal, pelo nome de «Cavalada» e o número de veículos que a constitui é variável, sendo função da potência da locomotiva, do peso total da «Cavalada», da visibilidade



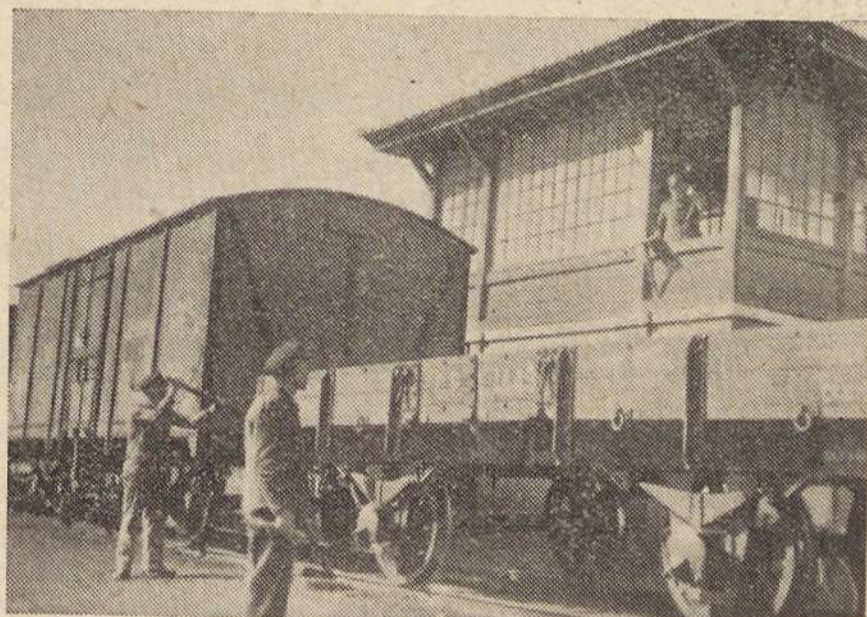
O calço é colocado à distância suficiente para evitar o embate. — No tópo do vagão o n.º 3, que indica ao calçador a linha para onde vai «cair» o material seguinte

e... por vezes também, das mãos do maquinista e da perícia do capataz.

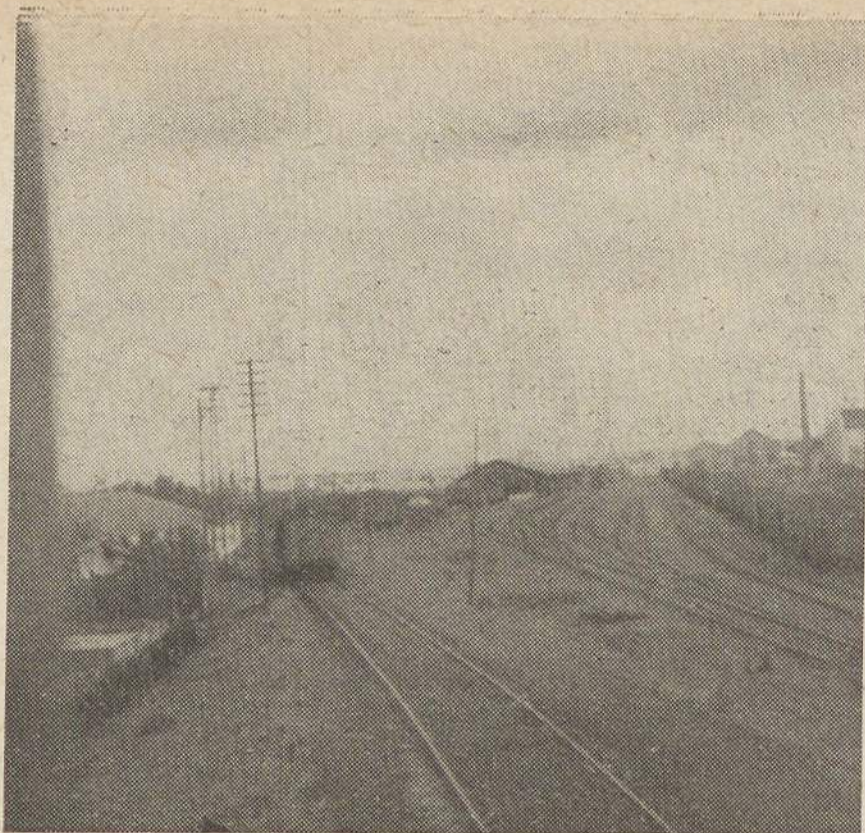
A máquina auxiliar tem como função principal o recuo do material que fica interrompendo os limites. Para esse efeito, a referida locomotiva está resguardada junto do «Cavalo» e, sempre que é necessário, impele o material de modo a que os limites fiquem livres. Desta forma acelera-se consideravelmente o serviço da deformação, pois evita-se que a máquina titular recue às linhas de classificação, nalguns casos, com bastante material, o que torna esses movimentos mais morosos.

Feita a classificação conforme deixamos descrito, compete ao serviço da formação a organização dos comboios.

Nos períodos de mais intenso tráfego, trabalhavam duas locomotivas na formação; uma no feixe de 11 a 14. Hoje somente no turno da noite se torna necessário trabalhar ali com duas locomotivas.



No «Cavalo». Enquanto o agulheiro escuta a indicação do capataz, o engatador desliga comodamente o material, com o auxílio duma tranca de madeira



Vista geral da Triagem, vendo-se um corte de material descendo do «Cavalo» — Ao fundo o cais de trasbôrdio

Depois de o encarregado da formação — factor de 1.ª classe — ter «talhado» o comboio, isto é, calculado a sua carga e destinado o material que deve ter seguimento, a operação da formação resume-se a colocar o material por ordem de estações, os freios nas respectivas alturas, etc.

Este serviço foi, portanto, imensamente simplificado com a seleção de material efectuada no «Cavalo».

O cais de trasbôrdio, conforme dissemos, é servido pelas linhas 12 e 13, para as quais é lançado o material que deve ser sujeito às operações de trasbôrdio assim como aquele que, chegando a Entroncamento com fraco aproveitamento, pode ali completar-se.

Durante o período da última guerra, o serviço naquele cais foi quase contínuo, pois existiam em média 80 a 100 vagões para trasbôrdio, diàriamente.

Hoje, porém, apenas funciona 8 horas, não só devido ao menor tráfego, mas também porque o novo Plano de Colectores de P.V. suprimiu alguns vagões que outrora entravam no cais de trasbôrdio.

A média diária, presentemente, oscila entre 30 a 35 vagões.

Todos os dias, pelas 19 horas, se procedê à deformação do cais de trasbôrdio, para o que o material estacionado nas linhas 12 e 13 é levado ao «Cavalo», afim de ser lançado nas linhas que lhe correspondem e às primeiras horas da manhã do dia imediato todo esse material se encontra a caminho dos seus destinos.

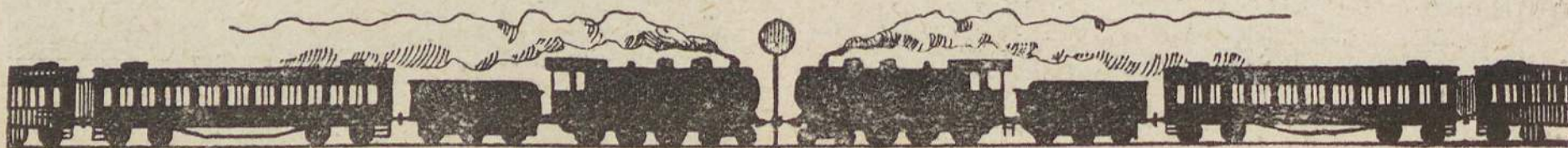
Embora a traços largos, parece-nos ter fornecido os necessários elementos para que os nossos leitores, que não conhecem a estação de Entroncamento, fiquem com uma ligeira ideia da forma como é executado o serviço na Triagem, de cujo bom funcionamento depende em grande parte a regularidade do serviço nos pontos que mais afastados se encontram da mesma, como temos verificado inúmeras vezes.

O conhecimento do serviço de Entroncamento contribui grandemente para que as demais estações trabalhem acertadamente, pois várias vezes aqui lutamos com as maiores dificuldades que não podem atribuir-se a intenções de mau serviço ou a negligência, da parte de determinadas estações, mas tão somente ao facto de desconhecerem totalmente a maneira como o serviço aqui é desempenhado.

Para melhor poder avaliar-se toda a grandeza da estação de Entroncamento, diremos que possui 50285 metros de linhas, assim distribuídas:

De resguardo	7.788 metros
De Triagem	15.385 »
De Depósito (Máquinas, Materiais, etc.)	24.569 »
Diversas	2.543 »

— Afinal só agora reparamos que demos muito mais do que os dez minutos anunciados ao princípio. Que os nossos leitores nos perdoem. Apellando para a vossa benevolência, ficamos esperançados que o tempo perdido seja... marcado a «Diversos».





As Oficinas Metalúrgicas «Oliva»

AS NOSSAS INICIATIVAS

Um concurso utilitário com importantes prémios

DOS bilhetes postais que, a pedido dos nossos leitores, distribuimos no último número da nossa revista, já muitas centenas chegaram a S. João da Madeira, com as respostas dos nossos assinantes.

Os ferroviários portugueses acolheram com a maior simpatia a iniciativa do concurso utilitário que vamos realizar, com a valiosa colaboração da importante firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS & C.^a, empresa modelar que se abalançou a construir no nosso país, as já célebres máquinas de costura OLIVA.

S. João da Madeira, centro industrial de renome, fica na linha do Vale do Vouga, sendo servida pela estação de caminho de ferro do mesmo nome — a estação de onde são expedidos para todo o país os conhecidos ferros de engomar OLIVA, os fogões de cozinha PRIMOLIVA e as afamadas máquinas de costura OLIVA.

Comemorando aquela firma, no ano corrente, o 25.º aniversário da sua actividade, entendeu a mesma, por nossa sugestão, de-

ver realizar o concurso que vimos anunciando, cujos resultados serão conhecidos no próximo mês de Junho. Faltam poucas semanas para a efectivação do sorteio, e por isso mesmo rogamos aos assinantes que ainda o não fizeram, o favor de enviarem as suas respostas à firma A. J. OLIVEIRA, FILHOS, & C.^a, de S. João da Madeira, pois só assim se poderão habilitar aos seguintes prémios:

1.º — Uma máquina de costura OLIVA, tipo zigue zague, em luxuoso móvel.

2.º — Um fogão de cozinha PRIMOLIVA, com caldeira.

3.º — Um ferro de engomar niquelado OLIVA.

4.º — Um ferro de engomar niquelado OLIVA.

5.º — Um ferro de engomar niquelado OLIVA.

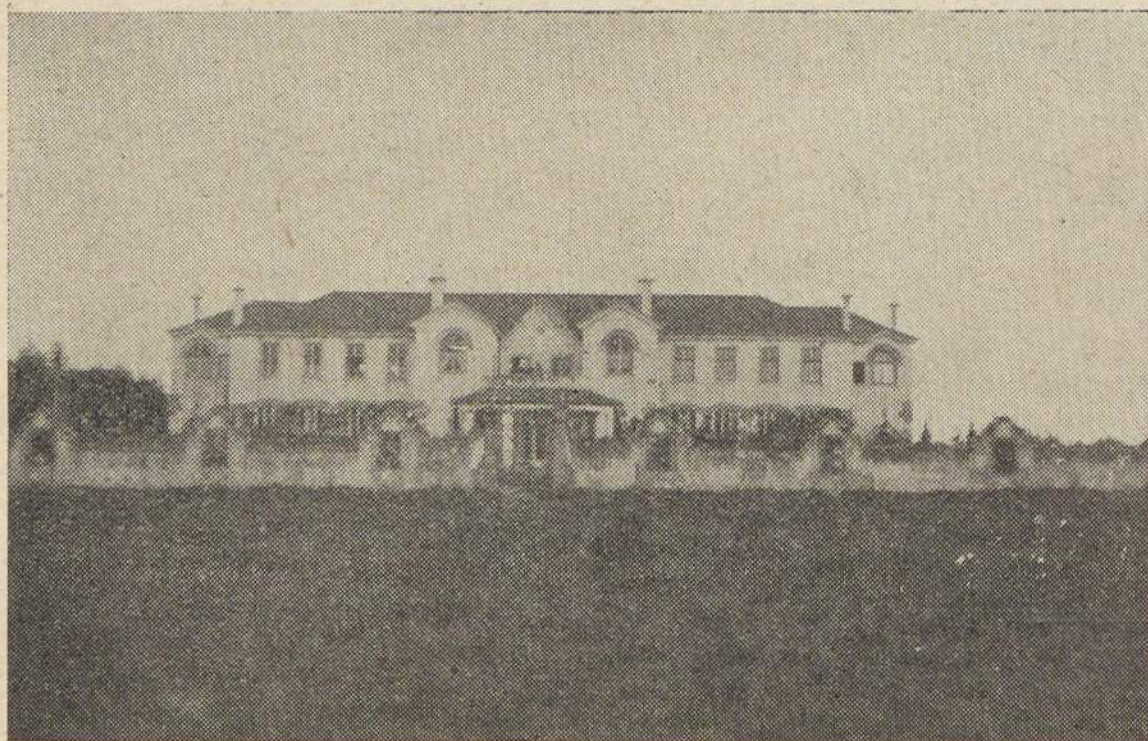
6.º — Um ferro de engomar OLIVA.

7.º — Um ferro de engomar OLIVA.

8.º — Um ferro de engomar OLIVA.

O EXTERNATO CAMÕES

Pelo Prof. RAÚL DE MATOS TORRES



Escola Camões da C. P.

A vila do Entroncamento deve grande parte do seu progresso ao caminho de ferro. A própria palavra «entroncamento» teve a sua origem no facto de entroncarem ali as duas principais linhas ferroviárias de Portugal, a do leste e a do norte. Deve ter nascido, assim, um dos principais centros operários do nosso país, pois o caminho de ferro com as suas instalações, atraiu ali centenas de trabalhadores de várias províncias. A movimentada estação, o depósito de materiais, as grandes oficinas de tracção, o elevado número de linhas, exigiam pessoal e o aglomerado de barracas de madeira foi-se transformando num centro populacional de grande importância. Tornou-se necessário instalar o pessoal, cuidar da educação dos filhos e aí está como, em poucas dezenas de anos, o aspecto geral da povoação se modificou completamente, para o que muito contribuiu a construção de novos bairros para o pessoal da C. P.. O problema de alojar convenientemente os trabalhadores do caminho de ferro tem sido a preocupação dos dirigentes da nossa empresa e só assim se compreende como muito antes dos chamados «bairros económicos» e das «casas de renda limitada», a C. P. já possuía os bairros de Campolide, Vila Nova de Gaia,

Torres Vedras e Entroncamento. Ao bairro conhecido por «Vila Verde», formado por moradias graciosas com o jardim em volta, sucedeu-se o «Bairro Camões», nome do edifício escolar que possui e que actualmente funciona com a designação de «Externato Camões», autorizado pelo Ministério da Educação Nacional por alvará n.º 298. Este estabelecimento de ensino iniciou o seu funcionamento em 1-1 928, tendo até ao corrente ano lectivo efectuado 5.652 actos de matrícula de ambos os sexos. Durante este período prestaram provas de passagem da 1.ª à 2.ª classe 979 alunos; da 2.ª a

3.ª classe 945 e da 3.ª a 4.ª classe 800, tendo ainda prestado provas finais da 4.ª classe 654 alunos, dos quais 92 obtiveram distinção nos exames realizados em escolas oficiais.

Pelo «Fundo de Assistência da C. P.» é fornecida uma refeição diária aos alunos mais necessitados, existindo ainda uma «Caixa Escolar», que lhes fornece cadernos escolares e outros utensílios.

Falta dizer que muitos dos alunos que têm frequentado este estabelecimento de ensino e que ingressaram na vida prática, ocupam lugares em vários serviços da C. P. (escritórios, oficinas, etc.), sendo outros contabilistas, engenheiros, oficiais do exército, etc..



Um grupo de alunos da Escola Camões com o seu director, Prof. Raúl de M. Torres

Um concurso de fotografias de assuntos ferroviários

O concurso que anunciámos no nosso último número, despertou interesse no meio ferroviário. Desta vez, o concurso é original, pois só reunirá fotografias de assuntos ferroviários, como pontes, túneis, oficinas, locomotivas, comboios, troços de linhas, estações, tudo o que pertença ao caminho de ferro.

As fotografias classificadas destinam-se a capas da nossa revista, que esperamos tenham acentuado gosto artístico, devendo figurar numa exposição a realizar na estação do Rossio. São estabelecidos seis prémios, conforme as bases que a seguir publicamos, sendo as máquinas fotográficas da marca Lumière, que há muito gozam de merecida fama. Para que os nossos leitores façam ideia do que se pretende, reproduzimos a fotografia da estação de Pinhal Novo, obsequiosamente cedida pelo Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade, Abel Leite Pinto — que, depois de ampliada, daria uma ótima capa para o «Boletim da C. P.».

BASES DO CONCURSO

1.º — Está aberto o concurso de fotografias de assuntos ferroviários entre os assinantes do «Boletim da C. P.», o qual será encerrado no dia 15 de Maio de 1951.

2.º — É condição indispensável para a classificação o envio de uma fotografia no formato de

18×24, em papel brilhante e ainda da película respectiva.

3.º — As películas e as provas fotográficas serão remetidas em envelope lacrado, que terá uma divisa escrita exteriormente. Noutro envelope, também lacrado, escrever-se-à exteriormente a mesma divisa, e dentro o nome, morada e categoria do concorrente.

4.º — Encerrado o concurso, serão as fotografias submetidas à apreciação do júri, que será composto de três pessoas indicadas pela Direcção do «Boletim da C. P.».

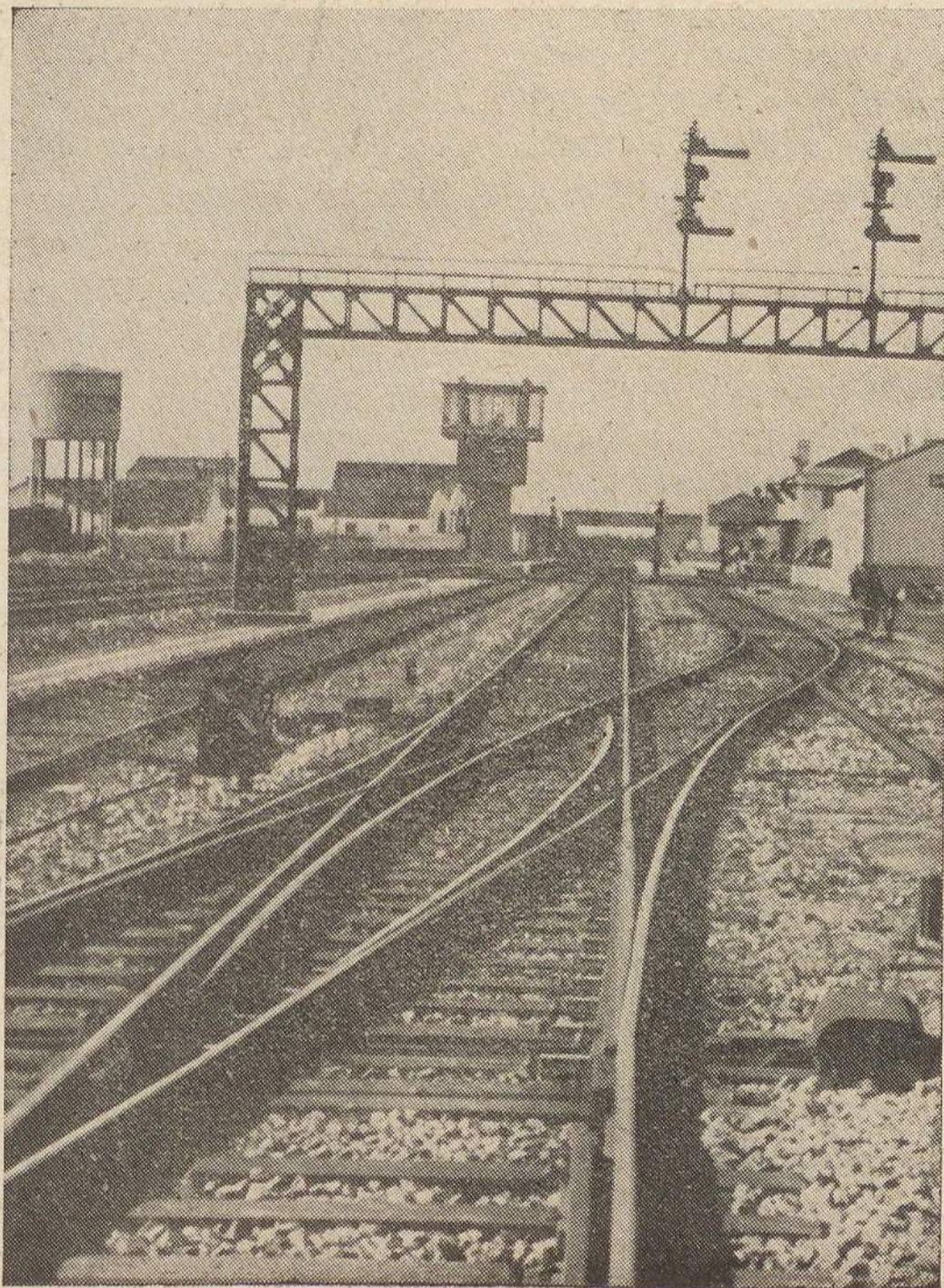
5.º — Serão atribuídos aos concorrentes seis prémios, compostos de três máquinas fotográficas e três ampliações, dos trabalhos classificados em 4.º, 5.º e 6.º lugar.

6.º — Os resultados do concurso serão tornados públicos, figurando os trabalhos seleccionados, pelo júri, numa exposição a realizar em local oportunamente designado.

7.º — As fotografias que não estejam em condições de ser classificadas, serão devolvidas aos concorrentes, assim como as que não obtiverem prémios.

8.º — As seis melhores fotografias apresentadas, além das que obtiveram prémios, serão reproduzidas na capa do «Boletim da C. P.» com indicação do nome do autor.

Está aberto o Concurso.



Pesquisa de fendas nos veios dos rodados

Pelo Eng.^o Ajudante DÉLIO CAMARATE DE CAMPOS
Da Divisão de Material e Tracção

A descoberta de fendas nos veios dos rodados, antes de se dar fractura é um problema que sempre preocupou os engenheiros de Caminhos de Ferro de todo o Mundo, pois diminuem as probabilidades de descarrilamentos, e os consequentes prejuizos materiais e possíveis perdas de vidas. Apesar de ser um problema de importância capital, só há relativamente pouco tempo foram inventados aparelhos de pesquisa de fendas que têm dado, realmente, resultados positivos. Quantos descarrilamentos ter-se-hiam evitado se êsses aparelhos tivessem sido descobertos há mais tempo?

De todos os existentes, actualmente, destaco o aparelho ultra-sónico de pesquisa de fendas, também conhecido pelo aparelho «HUGHES», nome do fabricante. Realço este aparelho por serem apenas desta marca as que presentemente a nossa Companhia está utilizando no exame de rodados, tanto de máquinas e tenders, como também de carruagens e vagões. Ainda não há dois anos que estes aparelhos estão funcionando regularmente e já foram encontradas cerca de 200 eixos fendidos, incluindo alguns de tenders e de carruagens. Sem dúvida alguma que mais cedo ou mais tarde esses rodados iriam fracturar-se em circulação, o que originaria outros tantos descarrilamentos, pois com os processos até então adoptados não era possível descobrir a grande maioria das fendas agora encontradas.

Pelos resultados obtidos até à data podemos concluir que tais aparelhos são de incalculável valor para a Companhia.

Antes do aparecimento dos aparelhos ultra-sónicos os processos utilizados para pesquisa de fendas eram bastantes rudimentares e só descobriam fendas quando superficiais e localizadas nos moentes ou na região do eixo compreendido entre aqueles e os cubos das rodas.

Limpavam-se muito bem certas regiões do eixo, aplicando-se-lhes em seguida alvaiade. Se por ventura houvesse alguma fenda, o óleo de lubrificação, que forçosamente se tinha infiltrado nela, era absorvido pelo alvaiade aparecendo, então, uma mancha escura.

Todavia, com o emprego dos aparelhos ultra-sónicos, tem-se verificado que a maior percentagem de fendas ou são interiores ou

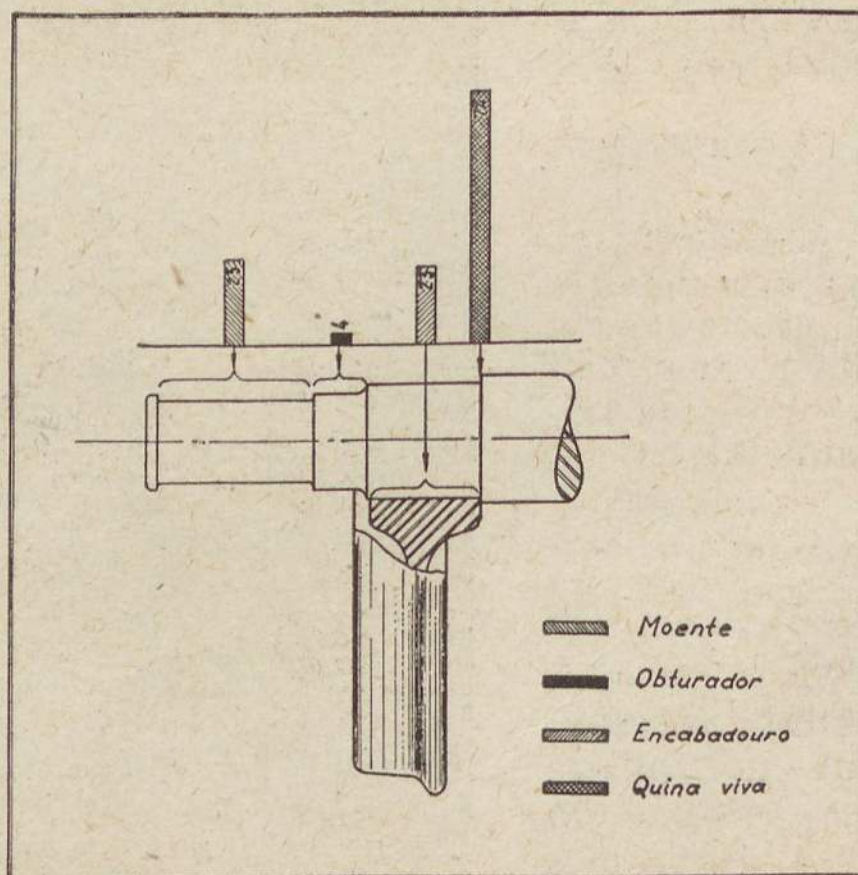


Figura 1

localizadas no encabadouro, junto à quina viva, fendas estas que nunca poderiam ser descobertas pelo processo rudimentar do alvaiade.

Na figura 1 indica-se a quantidade de fendas encontradas e sua localização, durante o ano de 1950.

Vejamos qual o princípio de funcionamento dos aparelhos ultra-sônicos e como é localizada qualquer fenda.

O rodado a ensaiar é examinado num dos topos com um sistema emissor e receptor, conforme se mostra na figura 2. Um curto impulso de energia ultra-sónica é transmitido para o interior do eixo e a ener-

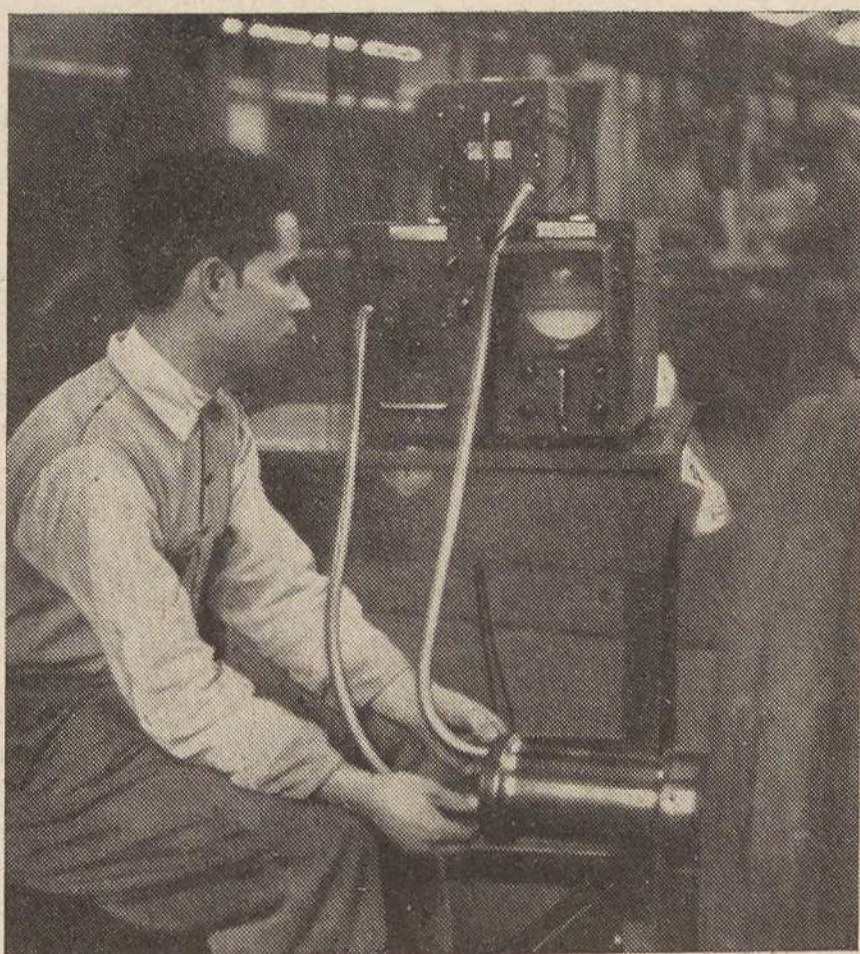


Figura 2

gia é reflectida contra o topo onde se encontra o sistema emissor e receptor, desde o outro topo ou desde qualquer descontinuidade existente no interior do eixo.

O instante da emissão e o momento da chegada do eco ou ecos, correspondentes ao topo oposto ou a qualquer descontinuidade, são-nos indicados sobre o alvo do tubo de raios catódicos, com os sinais visíveis, e que no caso especial de haver fendas (pág.^a 3) são mais numerosas.

A primeira deflecção vertical à esquerda corresponde à transmissão, portanto a um

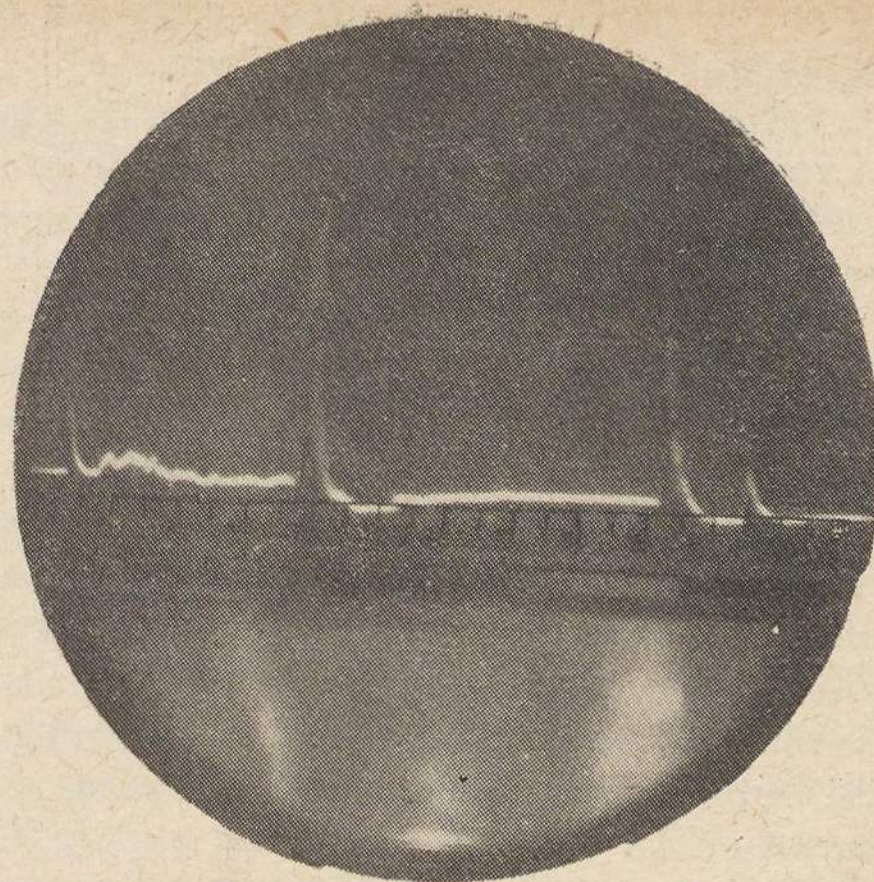


Figura 3

dos topos, e a outra deflecção vertical, de maior amplitude, situado à direita do ecran, corresponde ao topo oposto.

A distância entre as duas deflecções verticais é equivalente ao comprimento do eixo. Se o eixo não tivesse qualquer fenda não apareceria mais nenhuma deflecção vertical.

Mas, conforme a figura indica, entre as duas deflecções em referência há uma outra que representa, sem dúvida, uma descontinuidade do eixo. O intervalo entre a pri-

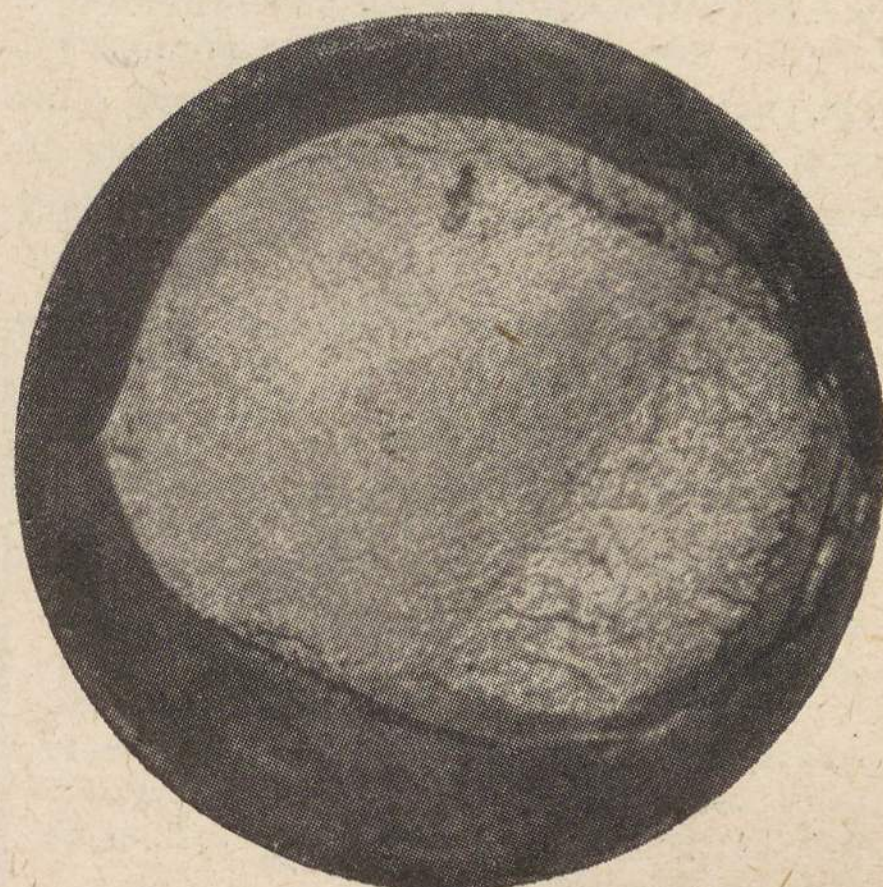


Figura 4

meira deflecção e a segunda dar-nos-á a distância a que se encontra a fenda.

Verifica-se, portanto, que o aparelho não só nos diz se o eixo do rodado está ou não fendido, como também nos dá logo a sua localização.

Para se obter a confirmação da fenda, o eixo é fracturado à distância indicada pelo aparelho, encontrando-se, por vezes, fendas bastante grandes, de que dou um exemplo na figura 4. A mancha mais escura em volta de toda a secção representa a região fendida. Esta é uma das muitas fendas que não seria possível descobrir pelo processo do alvaiade apesar de superficial e que, como o aparelho ultra-sónico, foi rápidamente localizada, no encabadoiro.

Como o exame efectuado por êstes aparelhos não é demorado, pois nunca vai além de 20 a 30 minutos, para ser feito com consciência, podem ser examinados sem grandes immobilizações todos os rodados que necessitem, ou não, de reparação. Além disso, também nos permite fazer a pesquisa de fendas nos rodados de vagões e carruagens, estando êles montados, o que, como se compreenderá, é de enorme vantagem em virtude de podermos examinar rápidamente os rodados do veículo, sem haver necessidade de levantá-los para os retirar. Desta maneira se está procedendo, com certa frequência, ao exame de rodados das carruagens do Wagons Lits sem que tenhamos de levantar estas.

Por êstes breves apontamentos podemos concluir que os aparelhos ultra-sónicos vieram enriquecer, extraordinariamente, o material técnico da Companhia, que, sem dúvida alguma, já tirou dêles grandes benefícios.

ARTIGOS DE ÓPTICA

O oculista Hilário Alves, Rua do Carmo, 62, 2.º Dt., concede a todos os ferroviários o desconto de 20 %, em todas as compras de artigos de óptica e, nomeadamente, em lentes e armações para óculos.

Trata-se duma concessão de carácter permanente, para a qual bastará a apresentação, pelos interessados, de um documento passado pela Companhia ou a simples aposição de um carimbo na receita médica.

VELHOS TEMAS

CUSPIR

Por F. PEREIRA RODRIGUES
Chefe de Repartição da Divisão Comercial

Não se poder coibir
essa multidão imensa
de andar na rua a espelir
de saliva, chuva intensa!

Andando assim a cuspir,
com vulgar indiferença,
anda, decerto, a espargir
germes de horrível doença.

Homem, criança ou mulher
que cospe aonde aprouver,
não revela educação.

É que, além de desairoso,
é costume perigoso
andar a cuspir no chão.

Saudação aos Ferroviários Suecos

Sede bem vindos, ferroviários da nobre Suécia!

É com grande prazer que os camaradas portugueses vos saúdam e desejam uma excursão alegre e proveitosa.

Irmanados pelos mesmos sentimentos de fraternidade, desempenhando as variadas tarefas que nos incumbem nas empresas ferroviárias que servimos, todos nós ambicionamos prosperidade e paz; e empregamos esforços por que o nosso trabalho contribua para a riqueza comum, o bem-estar social e o estreitamento de relações entre os povos pacíficos do Mundo.

Esperamos que leveis do velho Portugal, amigo da vossa Pátria, as melhores recordações e tão gratas como aquelas que da Suécia temos, pela vossa alta civilização e tradicional cavalheirismo.

Sede, pois, bem vindos, camaradas ferroviários!

Palavras de José Júlio Moreira, Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras, no almoço oferecido na Cantina da Calçada do Duque, aos ferroviários suecos que visitaram Portugal.

Novos dispositivos de Escape

Pelo Eng.º Ajudante CARLOS JÚLIO
Da Divisão de Material e Tracção

A tiragem dos gases da combustão efectuada nas fornalhas das locomotivas é feita, desde os primeiros tempos, utilizando o vapor depois de realizar trabalhos nos cilindros.

O mecanismo da tiragem forçada é, em linhas gerais, o seguinte: o vapor de escape dos cilindros é conduzido a uma tubeira única, situada na base da caixa de fumo e perfeitamente alinhada com a chaminé. A velocidade com que sai, provoca o arrastamento dos gases que enchem a caixa de fumo, criando nesta um certo grau de vazio. Deste modo há uma aspiração de ar, necessário à combustão, através das grelhas e um arrastamento dos gases de combustão, através do tubular, para a caixa de fumo.

A tiragem será tanto melhor realizada quanto maior fôr a velocidade de saída do vapor de escape e esta depende da pressão com que ele sai dos cilindros.

Para se obterem valores convenientes para a velocidade de saída do vapor de escape, faz-se um estrangulamento na boquilha; este não pode, porém, ser levado ao exagero, pois disso resulta, como vamos vêr, prejuízo.

Imaginemos que sopramos através de um tubo que termina por uma torneira; se a torneira estiver totalmente aberta o esforço que fazemos é muitíssimo menor do que o necessário se a torneira estiver quase fechada, e isto devido ao ar não sair livremente ficando no tubo a oferecer uma certa resistência.

Nos cilindros as coisas passam-se de maneira idêntica; se a boquilha de escape estiver estrangulada, o vapor que devia sair fica a opôr-se ao movimento do êmbolo — contra pressão — diminuindo bastante o trabalho útil do vapor vivo sobre os êmbolos.

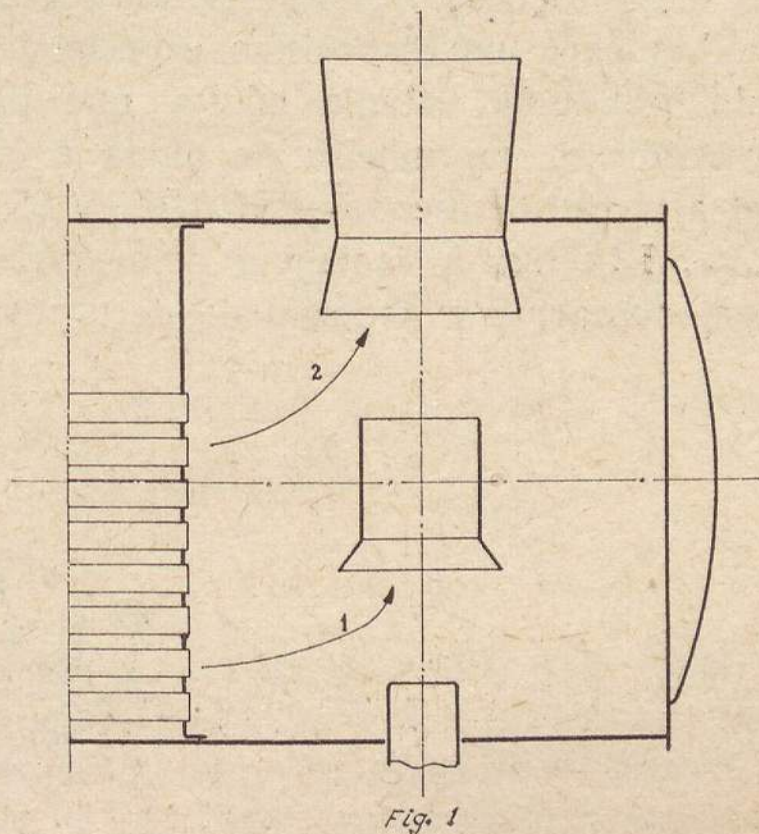
Vemos então que o estrangulamento da saída de vapor de escape, produzindo uma melhor aspiração dos gases de combustão, beneficia a vaporização da água na caldeira,

mas, por outro lado, provocando uma contra-pressão sobre os êmbolos, produz uma diminuição de potência da locomotiva.

Para o lado desvantajoso chamamos a especial atenção dos maquinistas que, olhando só a melhoria da vaporização, introduzem nas boquilhas de escape milhas, arames, etc., esquecendo que consomem muito mais combustível e que não tiram proveito do vapor obtido em excesso.

O estudo consciencioso do escape é já dos nossos dias, e a ele se tem dedicado, entre outros, o engenheiro francês André Chapelon, que após numerosos ensaios estabeleceu as leis que o regem, permitindo assim o dimensionamento do escape de forma a provocar, na caixa de fumo, a depressão necessária, com um mínimo de contra-pressão sobre os êmbolos.

Verificou-se também que o escape constituído pela tubeira e chaminé não permite obter uma aspiração uniforme em todos os tubos de fumo. Para obviar este inconveniente, os americanos introduziram entre a boquilha e a chaminé, um ou dois cilindros com abas, a que



chamaram «PETTICOAT» (termo inglês que significa SAIA); deste modo obtiveram duas ou três zonas de aspiração, conforme se vê nas figuras 1 e 2.

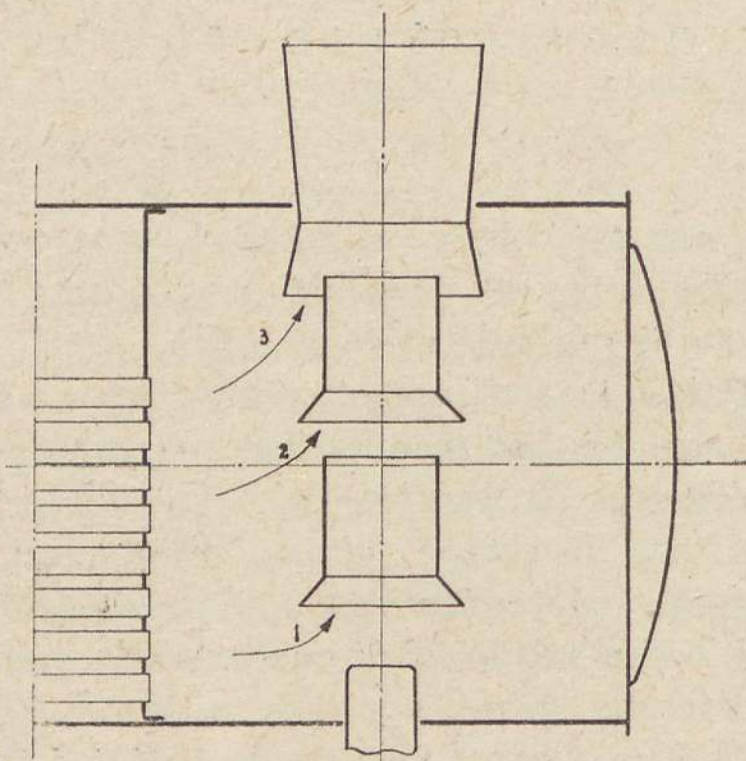


Fig. 2

O engenheiro finlandez Kylälä colocou, com o mesmo fim, entre a boquilha e a chaminé um dispositivo — conhecido pelo nome do inventor — constituído por quatro tubos com base comum, tendo a secção transversal a forma de um trevo de 4 folhas — fig. 3.

O engenheiro Chapelon aperfeiçoou este escape introduzindo-lhe um «petticoat» ou uma chaminé com contra saia, logo a seguir ao «Kylälä». Estas duas variantes constituem o escape chamado KYLCHAP (associação dos nomes dos dois inventores).

Nas boquilhas de escape também foram feitas modificações; assim passaram a usar-se boquilhas com um dispositivo especial constituído por uma válvula cónica que pode subir e descer na tubeira de modo a fazer variar a secção de escape — ESCAPE VARIÁVEL —. Isto traz a vantagem de se variar o escape, conforme a necessidade de vaporiza-

ção, mas quando mal aproveitado, traz os inconvenientes atrás apontados.

Hoje a tendência é para boquilhas de secção invariável — ESCAPE FIXO —, mas com dispositivos para dividir o jacto de vapor, como exemplo cruzetas.

A Companhia americana Pensylvania introduziu uma boquilha especial — boquilha KIESEL, figura 4 — onde o vapor de escape é dividido em 6 jactos. Outros escapes têm aparecido e nas locomotivas muito potentes, já se empregam escapes duplos.

Sendo o escape um factor que influi bastante na potência máxima de uma locomotiva, não poderia a C. P. deixar de acompanhar a evolução destes estudos. E assim, tem sido o assunto objecto de ensaios e estudos especiais, para o que se manteve nas Oficinas de Campanhã um laboratório, de onde emanam, para

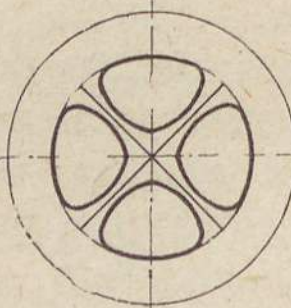
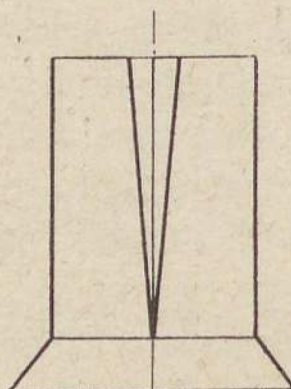


Fig. 3

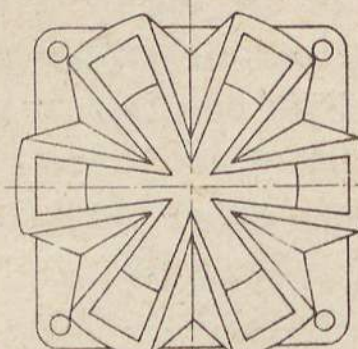
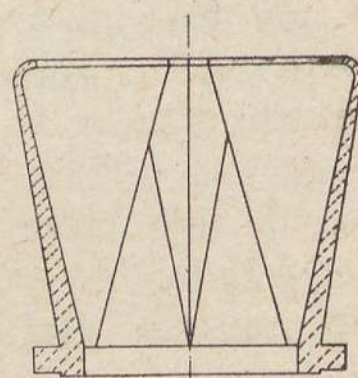
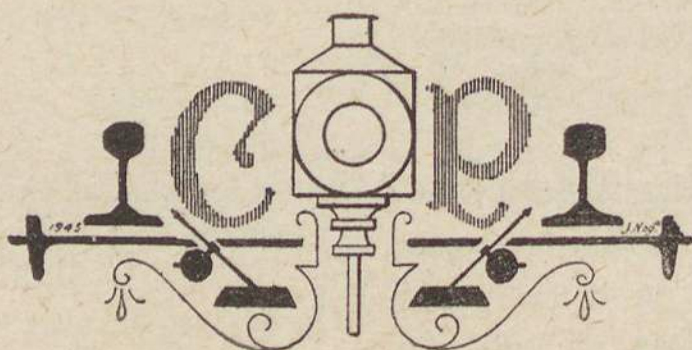


Fig. 4

todas as Oficinas, os elementos relativos aos novos escapes. Os resultados já obtidos são francamente animadores, evidenciando bem a grande importância deste assunto.



A TRIAGEM A RIR!...

P o r M A N U E L J O A Q U I M C A R V A L H O

Inspector Técnico da 4.^a Circunscrição

A PESAR de ser, por vezes, um pouco duro o trabalho na Triagem, donde resultam as inevitáveis arrelias, más disposições, etc, não são poucos os casos em que o bom humor faz esquecer os desagradáveis momentos.

Vamos contar algumas coisas deste género, aos nossos leitores:

Ainda não há muitos anos, quando um carregador suplementar vinha iniciar a sua vida ferroviária era invariavelmente sujeito a esta prova:

«Vá à estação e peça para lhe darem a chave dos vagões «LL».

Ele lá ia e pouco tempo depois aparecia com uma pesada barra de ferro, aos ombros... Algumas vezes diziam-lhe:

«Enganaram-se, esta é dos «OO», leve-a novamente e que lhe deem a outra!...»

E quando voltava, trazia uma barra mais pesada ainda, mas, na sua ânsia de bem servir, não recusava a carga... ainda não conhecia o H. 38!...

As minúsculas locomotivas 001, 002 e 005, foram baptizadas, respectivamente, com os nomes de Amália Rodrigues, Deolinda Rodrigues e Maria Alice.

Certo dia, o antigo comboio n.º 18 colheu

fora do limite da linha que dá acesso à Oficina de Vagões, um vagão ali estacionado.

Ao ser notada, na Triagem, a paragem extraordinária do referido comboio, um agente superior disse ao agulheiro em serviço na cabine do «Cavalo»:

«Veja lá se, daí, consegue descobrir o que foi».

Como momentos antes ali tinha anda-

do a 005 em manobras, ele respoí deu:

«Parece-me que foi a «Maria Alice» que ficou debaixo do 18!...»

* * *

Doutra vez, quando estávamos com um grupo de alunos do I. S. T., no Posto Saxby n.º 1, mostrando o funcionamento do referido Posto, o agulheiro telefonou para o Encarre-



Locomotiva 001 conhecida por «Amália Rodrigues»

gado da circulação fazendo, muito naturalmente esta pergunta: «Está aqui a chegar a «Amália Rodrigues» que quer ir para o Parque. Pode passar?!...»

Interromperam-se os esclarecimentos para darem lugar a uma chuva de perguntas:

«...a Amália, onde é que vem a Amália?...»

Explicámos, então, que se tratava da locomotiva 001 que ia sair da Oficina de Vagões, para o Parque de Combustíveis, para o que o agulheiro estava a pedir a respectiva autorização.

* * *

Um Inspector que, em estágio, esteve em Entroncamento, apresentou-nos um dia um «papelinho» no qual escrevera as seguintes frases, que ouvira ao capataz do «Cavalo» dizer para o agulheiro:

«Vai p'rá Marinha!»

«É p'rá Fátima!»

«Vai para uma dúzia!»

«A Balalaika vai do buraco a dois»

Explicámos, então, que a primeira frase indicava que o material se dirigia para a linha n.º 1, a 2.ª indicava a linha 13 e a 3.ª a linha-12. Deste modo se evitam as confusões...

Quanto à última frase, refere-se à máquina 2003 — conhecida pelo nome de «Balalaika» — cuja função era o recuo de limites e significava que saía da sua linha de resguardo — o Buraco — para ir à linha n.º 2...

* * *

Doutra vez, por ocasião duma visita de Oficiais do Exército à estação de Entroncamento, um dos componentes do Grupo perguntou-nos, entre várias frases que ouvira ao capataz do «Cavalo», o significado desta outra:

«Vai p'ró compadre...»

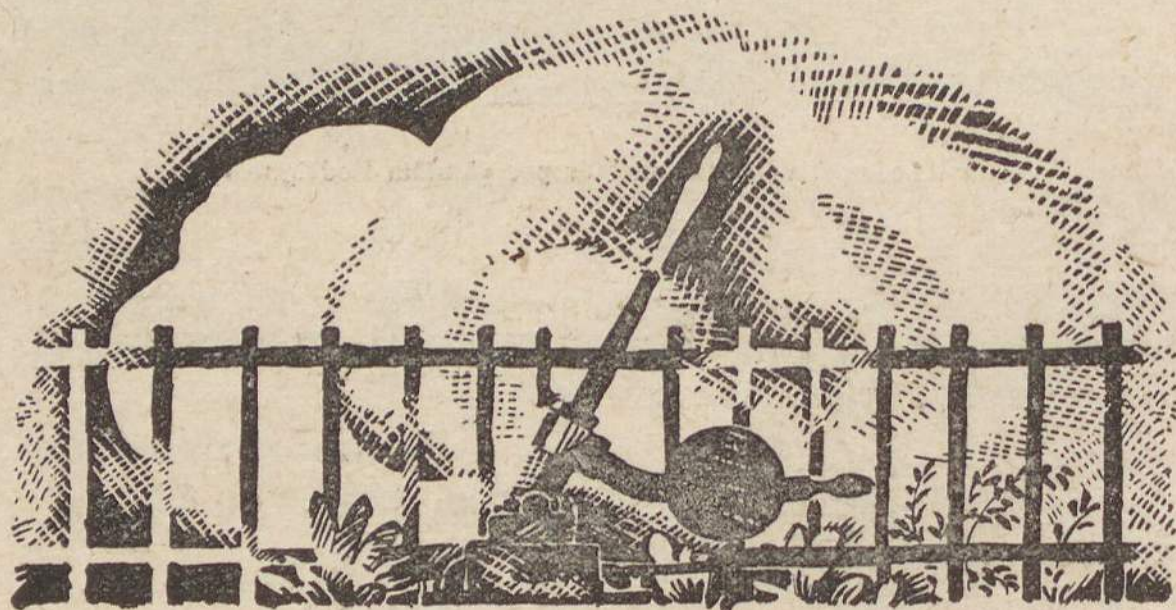
Respondemos que significava a linha n.º 11, mas quando fomos interrogados do motivo por que se chamava a linha do compadre á n.º 11, tivemos de responder com um sorriso:

«Ainda hoje não sabemos»...

* * *

E se os leitores, um dia, ao passarem no Entroncamento, ouvirem dizer:

«A Amália Rodrigues vai p'rá Vala Comum», não pensem num triste fim da apreciada cantadeira que tem êsse nome. Trata-se simplesmente da locomotiva 001 que vai à linha 21 retirar material avariado para a Oficina...



Grupo Desportivo dos Ferroviários de Entroncamento



Campeão Distrital de futebol na categoria de honra em 1950/1951

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento, mais vulgarmente conhecido pelo «Ferroviário», foi fundado na vila de Entroncamento para a prática de diversas modalidades desportivas, para recreio dos seus associados ferroviários, e como associação cultural e recreativa.

O Clube, como é natural em colectividades congéneres, ensaiou os seus primeiros passos modestamente, e durante alguns anos limitou-se a disputar os campeonatos de futebol organizados pela C. P., até que surgiu a oportunidade de novos rumos para a Colectividade, e a sua secção de futebol começou a disputar anos mais tarde os Campeonatos da Associação de Santarém, onde alcançou posição de relevo, coroada com alguns títulos de «campeão distrital».

Através de lutas desportivas, ora risonhas ora tristes, alcançou-se o apogeu quando depois de brilhante vencedor do Alhandra Sport Club, obteve a qualificação necessária para a sua inscrição no Cam-

peonato Nacional da II Divisão, onde se tem mantido até ao momento presente, tendo ainda esta época obtido de novo o direito à continuação nesse Campeonato depois de com relevo ter mais uma vez alcançado o título de Campeão Distrital (9 vitórias e 1 derrota, num total de 10 jogos, que eram quantos comportava o campeonato).

Na sua colecção de triunfos obtidos, podem-se admirar várias taças e objectos de arte, ganhos através da sua existência de vários anos, por ra-

pazes ferroviários, em lutas travadas leal e honestamente, em diversos campos desportivos do País.

Através do seu parque de jogos têm passado e tem-se podido admirar turmas como:

Benfica, Porto, Académico de Viseu, Barreirense, Luso, Almada, C. U. F. do Barreiro, União de Coimbra, Académica de Coimbra, Sporting da Covilhã, etc., etc., quer em jogos particulares, quer em jogos de campeonato.

As suas instalações desportivas são as



Campeão Distrital de futebol em júniores (1948-49)



Campo para a prática de futebol

melhores do distrito de Santarém, incontestavelmente, e superiores a muitas outras de clubes com mais nome do Futebol Português, graças às facilidades dispendidas pela C. P., a todos os pedidos formulados pelas suas direcções. Pena é, somente, que as bancadas não estejam cobertas, pois então poderíamos considerar o Campo do Camões, talvez, como dos melhores campos desportivos de Portugal.

Além das suas instalações para a prática do futebol, dos seus balneários, e bar, possui o Ferroviário no seu amplo recinto destinado á prática de desportos, ainda um campo de «Basket», rink de patinagem, inaugurado pelos então famosos Futebol Benfica e Sporting Clube de Portugal, e campo de ténis, tudo isto espalhado por entre alamedas frondosas e canteiros de jardins, que tão bem tem impressionado por vezes as caravanas desportivas que nos têm visitado.

A massa associativa do Club composta de cerca de dois mil sócios, tem junto da sua Séde na Rua Almirante Reis, um recinto amplo, no qual se fazem durante o verão festivais nocturnos (com auxílio de orquestras ou de aparelhagem sonora privativa do Clube, adquirida especialmente para esse fim) onde os respectivos sócios e suas famílias têm entrada franca.

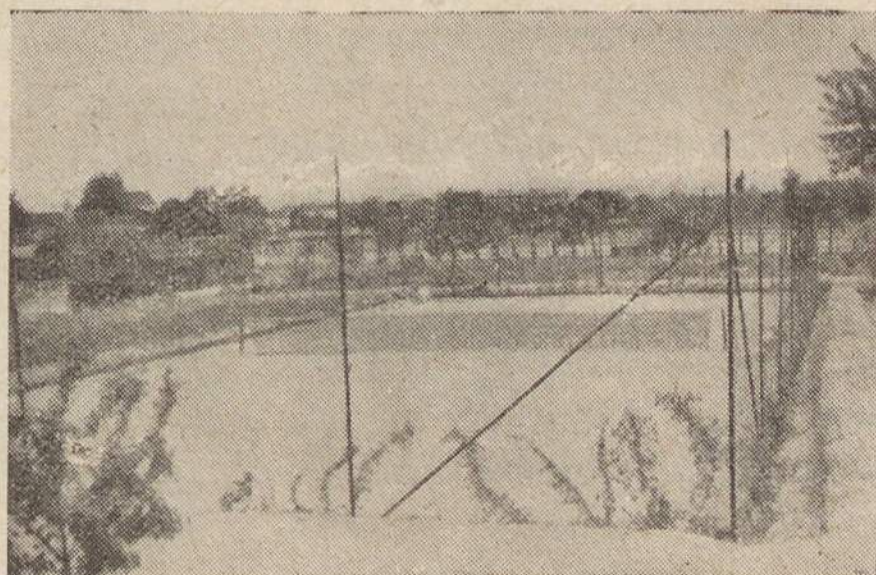
Através das suas diversas Direcções passaram diversos homens, todos ferroviários, que ao Clube têm dado o melhor do seu esforço e boa vontade, para que o Ferroviário continue singrando como até aqui, elevando bem alto o nome da classe e da terra que representa.

Possui esta colectividade desportiva, além das suas secções de futebol (categoria de honra, e reserva, e da categoria de juniores que já alcançou por vezes o título distrital e a sua classificação para o Nacional de Júniores) uma equipa de «basket-ball», que não sendo uma turma forte, dado que no Entroncamento esta modalidade é pouco praticada, faz contudo por bem cumprir a sua missão, sempre com espírito desportivo elevado.

Existe ainda como parte desportiva deste Clube uma equipa de ping-pong, que até esta data foi invencível em todos os campeonatos ferroviários em que tem entrado, tendo trazido para o Clube todas as taças até hoje disputadas, o que a levou a ser escolhida para representar os ferroviários portugueses, no próximo verão, num torneio a realizar na Suécia.

Presentemente a situação financeira do Clube é boa, pois que os seus balancetes apresentam saldos positivos regulares para uma equipa que desde Setembro do ano passado vem disputando campeonatos em que teve jornadas de movimentar vinte e sete elementos.

No momento presente estuda-se a criação dum Centro de Alegria no Trabalho, para todos os ferroviários de Entroncamento, que incluirá na Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho, todas as modalidades desportivas do Clube, com excepção da Secção de Futebol, o que, como é fácil de ver, trará um aumento de actividade e desenvolvimento, dadas as regalias e auxílios que a F. N. A. T. concede aos clubes seus filiados.

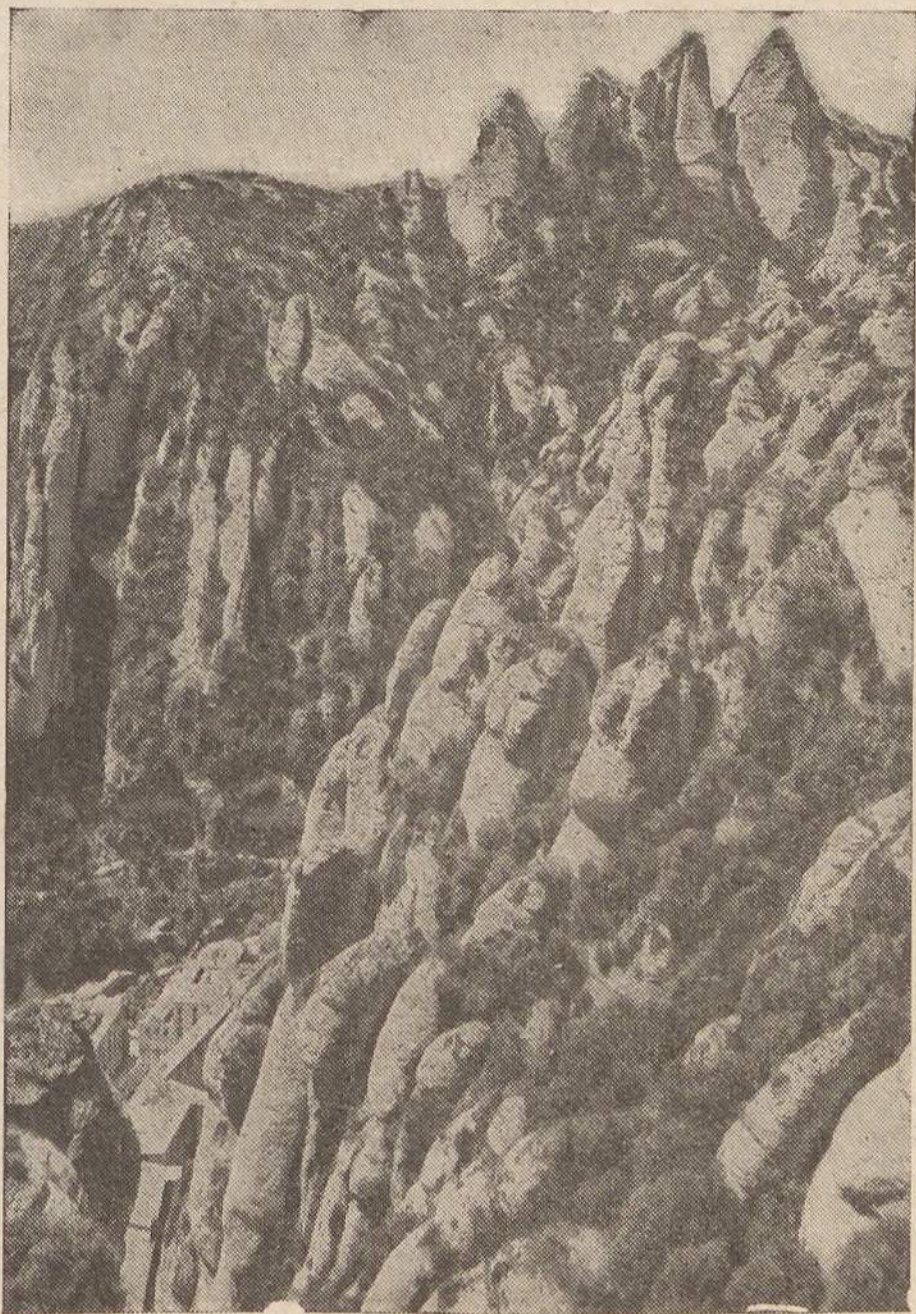


Campo para a prática de ténis

Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» a Espanha e às Ilhas Baleares

DENTRO de semanas, 16 de Junho, vai partir para Madrid a excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.», a qual regressará a Lisboa no dia 1 de Julho.

Depois da magnífica excursão a França



O Mosteiro de Montserrat

e da encantadora vilegiatura por terras da Suíça, vão os assinantes do «Boletim da C. P.» a Espanha e às Baleares, encontrando-se a lotação quase esgotada, o que não nos surpreende, dado o reduzido preço da inscrição.

Tivemos em vista, na excursão deste ano, proporcionar aos ferroviários portugueses uma digressão agradável por algumas das mais famosas cidades de Espanha, como Madrid, Valência, Barcelona e Sevilha. Não nos esquecemos de incluir no programa os lugares santos e de peregrinação como La Rabida e Montserrat, e ainda a visita às deslumbrantes Ilhas Baleares, consideradas um dos mais ricos atractivos turísticos do mundo.

Os excursionistas farão a viagem em carruagem especial e, portanto, com a maior comodidade. O percurso Valencia-Baleares-Barcelona, será feito num dos barcos da «Companhia Transmediterrânea», que muito gentilmente coadjuva esta iniciativa do «Boletim da C. P.».

No programa a realizar em Madrid, será incluída a visita à estação ferroviária do Norte, onde serão recebidos pela Direcção Geral da RENFE, que desde o início tem coadjuvado da melhor forma a excursão deste ano.

Vai partir a terceira excursão do «Boletim da C. P.» à qual nos referimos demoradamente num dos primeiros números, restando-nos dizer que os poucos lugares que restam, ficam à disposição dos nossos assinantes.

A propósito da excursão a Espanha que, estamos certos, muito contribuirá para o estreitamento de relações entre os ferroviários dos países peninsulares, apraz-nos registar que, no fim de Maio, vem a Portugal uma excursão de ferroviários espanhóis, o que nos parece uma excelente oportunidade para testemunharmos aos nossos vizinhos e camaradas, a simpatia e a amizade que temos pela Espanha e pelos seus ferroviários.

O RAMAL DE CÁCERES

Abril de 1877. O Governo de Portugal deu a concessão à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses para a construção do Ramal de Cáceres.



Eng.º Pedro Inácio Lopes

O contrato realizado com a Empresa dos Fosfatos de Cáceres — em que esta empresa se obrigava a transportar até Lisboa os fosfatos do seu fabrico, — muito facilitou a cons-

trução, e a companhia espanhola, depois do acordo efectuado, propunha-se construir a linha férrea, em continuação do ramal.

Em 1878, iniciou-se a construção da nova linha férrea, dirigida pelo Eng.º Pedro Inácio Lopes que, ao tempo, disfrutava justo prestígio no meio ferroviário português. Como auxiliares do novo empreendimento, figuravam o dramaturgo D. João da Câmara — autor da peça «Os Velhos», tecida durante os laboriosos trabalhos da construção — e Veríssimo Baptista, que tendo concluído o curso superior de pintura na Escola de Belas Artes de Lisboa, resolveu abraçar a vida ferroviária.

No fim de 1879, foi autorizada a abertura provisória do Ramal de Cáceres, mas só para o transporte de mercadorias, tendo a linha sido inaugurada definitivamente, em 6 de Julho de 1880.

Conquanto a inauguração do novo ramal tenha constituído um melhoramento de grande importância para as relações peninsulares, a verdade é que a linha directa de Madrid a Lisboa não estava concluída, pois faltava a secção de Cáceres a Malpartida, cujos trabalhos só terminaram em Outubro de 1881.

Para a época, a ligação directa das duas capitais da Península, constituiu um acontecimento de relevo, e por isso mesmo se deslocou a Valência de Alcântara Sua Majestade El-Rei D. Luís I, acompanhado da sua comitiva. Esperava o monarca português Sua Majestade El-Rei D. Afonso XII, que se fazia acompanhar de luzido séquito.

Uma ilustração da época focou este momento histórico para os dois países, na gravura que hoje distribuimos, graças à gentileza dum assinante que, desta forma, prestou uma vez mais a sua valiosa colaboração ao «Boletim da C. P.».

A. M.

ATTITUDE EXEMPLAR

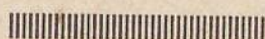
O pessoal da estação de Tonda, em presença da assustadora crise ferroviária e das dificuldades que asoberbam a Companhia, resolveu, secundando a iniciativa do chefe da mesma estação, substituir-se, mutuamente, nos seus dias de descanso semanal, sem qualquer remuneração especial.

Tão louvável resolução não pode, como é evidente, aceitar-se: mas merece ser registada com louvor, e como exemplo de compreensão da gravidade das circunstâncias que atravessa a indústria ferroviária e do espírito de sacrifício que deve animar todos os que nela trabalham e dela vivem.



Os reis D. Luís I, de Portugal, e D. Afonso XII, de Espanha, ao saírem da estação de Valência de Alcântara, quando foi inaugurada, solenemente, a linha férrea directa Madrid-Lisboa

DESPORTOS



Visita a Portugal de ferroviários suecos



Os ferroviários suecos

A PÓS larga correspondência trocada sobre o assunto, e obtida a autorização da Direcção Geral da Companhia, foi resolvido, entre os nossos Grupos Desportivos e o Club desportivo das Oficinas Centrais de Tomteboda (Caminhos de Ferro do Estado Sueco) efectuar um intercâmbio desportivo na modalidade de ténis de mesa. Pela Páscoa, na altura das suas férias, os jogadores suecos visitariam Portugal, e a visita seria retribuída em Agosto pelos nossos desportistas, aproveitando as férias oficiais para se deslocarem à Suécia. Mais ficou resolvido que as despesas de alimentação e de alojamento dos jogadores visitantes, durante a sua estadia no País visitado (limitada a 4 ou 5 dias), seriam suportadas pelos respectivos Grupos. Aceites pelas duas partes as condições estabelecidas, saíram de Stockolmo no dia 22 de Março findo os jogadores ferroviários suecos, tendo chegado a Lisboa no comboio rápido do Norte no dia 26 à noite. Eram aguardados na estação do Rocio por alguns dirigentes desportivos e do Serviço de Turismo da C. P., que os conduziram ao Hotel Francfort, onde lhes tinha sido reservado alojamento. O grupo visitante era constituído por 8 jogadores e 3 dirigentes, dois dos quais vinham acompanhados por suas esposas.

Vamos dar aos nossos leitores um resumo do resultado dos treinos efectuados, e da recepção feita aos desportistas ferroviários suecos.

Dia 27/3 — Dia livre, para descanso, e passeios pela Baixa e centros comerciais da cidade. Às 21,30 torneio de ténis de mesa na sede do Ateneu Ferroviário; os 8 jogadores suecos defrontaram um grupo misto, constituído pelos

melhores jogadores do Ateneu e dos Grupos Desportivos do Barreiro e do Entroncamento.

Os ferroviários portugueses ganharam este primeiro torneio, totalizando 6 vitórias contra 2 do grupo sueco. Os jogos terminaram pela meia noite, sendo em seguida oferecida pela Direcção do Ateneu Ferroviário uma abundante ceia a todos os jogadores e diversas entidades do desporto ferroviário que assistiram ao torneio.

Dia 28/3 — De manhã, uma delegação do Grupo Sueco dirigiu-se a Santa Apolónia, onde apresentou cumprimentos à Direcção da Companhia, e mais entidades superiores da C. P.

Às 14,20 os jogadores suecos embarcaram para o Barreiro, onde foram recebidos pelos dirigentes Desportivos ferroviários. Visitaram as instalações oficiais e desportivas da C. P., depois do que se seguiu, pelas 17,30, um torneio de ténis de mesa com os jogadores do Grupo Desportivo do Barreiro. Verificaram-se resultados favoráveis dos desportistas suecos, por 3 vitórias contra 1, em jogos individuais, e por 2 vitórias a zero nos jogos de pares. Os visitantes regressaram pelas 19,30, depois de um bem servido Porto de honra oferecido pelo Grupo Desportivo do Barreiro.

Dia 29/3 — Partida de Lisboa no comboio rápido do Norte para Entroncamento, onde os nossos hóspedes foram recebidos pela direcção do Grupo desportivo ferroviário local. Visita

às instalações da Oficina de vagões e outras, ferroviárias e desportivas. Passeio em automóveis à Quinta da Cardiga, e a Tomar, com visita do Convento de Cristo. Depois das 17 h. disputou-se um torneio de ténis de mesa, cujo resultado foi um empate (4 vitórias dos suecos contra 4 dos portugueses).

O Grupo Desportivo de Entroncamento ofereceu ainda aos desportistas suecos um Porto de honra, além do almoço e do jantar, no restaurante da estação.

O regresso dos visitantes a Lisboa fez-se pelo comboio rápido n.º 4.

Dia 30/3—Pelas 9 h. o grupo sueco foi visitar, acompanhado pelo Inspector Principal Augusto Murta, do Serviço de Turismo da C. P., o Museu dos Coches, e o Templo dos Jerónimos. Às 13 h. almoço na Cantina dos Ferroviários, na Calçada do Duque, que estava decorada com as bandeiras dos 2 países, e onde uma mesa especial tinha sido preparada para os visitantes. O almoço decorreu no meio da maior alegria e boa disposição tendo saudado os visitantes na língua sueca o chefe de Reparação José Júlio Moreira, da Divisão de Via e Obras. Pelas 14,30 foi oferecida aos desportistas suecos uma excursão em 3 automóveis pela cidade e arredores, tendo sido visitados o Estádio, Montes Claros, Sintra, Palácio da Pena, Praia do Guincho, Bôca do Inferno, Cascais e Estoril, com regresso a Lisboa, pela Estrada Marginal, cerca das 19 h.

Dia 31/3 — Às 15,10, pelo C.º n.º 2011, os ferroviários suecos deixaram Lisboa, com destino a Madrid. Na estação de Lisboa-R compareceram numerosos ferroviários dos Grupos Desportivos e alguns funcionários superiores da nossa Companhia.

O Grupo Desportivo da C. P. ofereceu ainda aos seus camaradas suecos um abundante lanche para a viagem. À despedida, o presidente do Clube de Tomteboda declarou que tanto ele próprio como todos os seus companheiros estavam sensibilizadíssimos com a recepção que lhes tinha sido feita pelos ferroviários portugueses e que nunca poderiam esquecer as magníficas férias passadas em Portugal. Terminou afirmando que por ocasião da visita dos ferroviários portugueses à Suécia, em Agosto, fariam quanto pudessem para corresponder a tão fidalga hospitalidade.

* * *

Devemos acrescentar que os desportistas suecos que nos visitaram, na sua quase totalidade operários das Oficinas de Tomteboda, deixaram entre os ferroviários portugueses com que estiveram em contacto magnífica impressão, não só pela sua permanente alegria, boa camaradagem e jovial desportivismo, como pelo aprumo e correcção que sempre mantiveram, qualidades estas que são apanágio de todo o povo sueco. sem distinção de categorias ou de situação social.



O almoço na Cantina dos Ferroviários

Foto do Eng.º Horta e Costa

Marechal Carmona

ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA, filho do General Inácio Maria de Moraes Carmona e de D. Maria Inês Fragoso Carmona, nasceu em Lisboa a 24 de Novembro de 1869, tendo sido aluno do Real Colégio Militar e cursado, na Escola do Exército, a arma de Cavalaria.

Dotado de generoso coração, foi sempre, através da sua longa existência, um bom soldado, um soldado que serviu dedicadamente a Pátria, sem outras paixões que não fossem o Exército e a Família.

A par duma sólida cultura, da gentileza do seu espírito e da bondade do seu coração, o Marechal Carmona manteve, durante a longa vida, o equilíbrio, a lealdade, o carácter e a inteligência que, desde muito novo, o impuseram à consideração geral. Foram estas qualidades, ligadas à sua impressionante modéstia, que o elevaram à mais alta magistratura da Nação, num período incerto para a vida da Nacionalidade.

As palavras da sua mensagem, ao ser proclamado Chefe de Estado em Abril de 1928, definem melhor do que quaisquer outras, as qualidades exemplares do militar distinto que, durante vinte e cinco anos, chefiou a Nação Portuguesa:

«Nada contribuí, com ambições que nunca tive, para ascender a esta posição, que considero bem expressiva para a pobreza dos meus méritos. Soldado, fui sempre escravo do Dever e da Honra; jurando

defender até à última gota do meu sangue, se preciso for, a Pátria e a República que hoje me são confiados, dou por penhor do meu juramento a coerência de todas as acções da minha vida; e só peço a Deus que, se algum prémio merece a minha dedicação à causa da Pátria, me dê a felicidade de ver reconciliada, em breve, numa perfeita unidade moral, toda a família portuguesa. É a minha suprema aspiração.»

Mas se, na suprema magistratura da Nação, o Marechal Carmona honrou os títulos já afirmados numa carreira militar brilhantíssima, grangeando uma multidão de admiradores, as viagens aos Açores, a Espanha e às Províncias Ultramarinas, conquistaram para o nosso País invulgares sentimentos de carinho e admiração, que muito contribuíram para elevar o nome de Portugal.

Durante vinte e cinco anos, o Marechal Carmona exerceu, com superior critério, alta distinção e inextinguível dedicação, a função de Chefe de Estado.

A vida de António Oscar de Fragoso Carmona constitui um exemplo vivo de honestidade, de inteireza de carácter e de puro patriotismo.

Governar, durante um quarto de século, é caso raro na vida do povo português. Está nestas palavras o melhor elogio das virtudes do venerando Chefe de Estado que a morte levou em 18 de Abril de 1951.

Está de luto a História de Portugal.

FERROVIÁRIOS SUIÇOS VISITAM PORTUGAL

NO ano passado, os ferroviários portugueses visitaram a Suíça, em excursão organizada pelo «Boletim da C. P.». Está ainda na memória de todos a hospitalidade que os ferroviários suíços dispensaram aos seus camaradas portugueses, e na sua memória está também o carinho com que o turismo suíço recebeu os assinantes da nossa revista, graças ao valioso concurso de Mr. Armand Brougnon, director do Centro Nacional Suíço do Turismo, em Portugal.

Hoje temos a alegria de noticiar que, dentro de dias, chegam a Lisboa os ferroviários suíços que, a convite do «Boletim da C. P.», visitam pela primeira vez o nosso País.

Os visitantes, recrutados em vários serviços dos Caminhos de Ferro Federais, compõem o «Jodler Club Tell» famoso grupo de cantores que, desde 1933, se vêm exibindo nos principais teatros da França, Inglaterra, Holanda, Dinamarca e Itália.

Os concertos realizados pelo «Jodler Club Tell», tanto na Suíça como no estrangeiro, são sempre apreciados pela crítica, pois o «Jodler Club Tell» é considerado um dos melhores corais da Europa.

No programa da visita dos ferroviários suíços, figuram Estoril, Lisboa, Porto, Coimbra, Óbidos, Alcobaça, Nazaré e Caldas da Rainha, devendo os nossos camaradas suíços visitar as oficinas do Barreiro e almoçar na «Cantina dos ferroviários», da Calçada do Duque.



Alguns componentes do «Jodler Club Tell»

No próximo número referir-nos-emos, desenvolvidamente, à excursão que o «Jodler Club Tell» realiza no nosso país, e que além do carinho dispensado pelo Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes, recebeu o mais valioso concurso da «Sociedade Estoril» e da Direcção do «Casino Estoril».

No fim do mês corrente, deve chegar a Lisboa uma excursão de ferroviários espanhóis, que visitam o nosso país a convite do «Boletim da C. P.». Ainda no mês de Maio, deve deslocar-se a Paris um grupo de desportistas ferroviários que vai tomar parte nos campeonatos de basquetebol.

E no próximo mês, como temos anunciado, realiza-se a excursão dos ferroviários portugueses a Espanha e às Baleares. Desta forma vai o «Boletim da C. P.» cumprindo a sua missão, contribuindo, assim, para a intensificação do intercâmbio turístico, cultural e desportivo, que deve existir entre homens da mesma profissão.

Companhia União Fabril

■

O MAIOR AGRUPAMENTO
INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA
AO SERVIÇO DA
LAVOURA PORTUGUESA

■

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

■

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

S u m á r i o

A Nação está de luto
Saudação da vila do Entroncamento
O Entroncamento e as suas realizações, por
Eugénio D. Poitout
Tratamento de Águas em Entroncamento, por
José Valério Vicente Júnior
«Entroncamento, demora 10 minutos!...» por
Manuel Joaquim Carvalho
As nossas iniciativas: Um concurso utilitário
com importantes prémios
O Externato Camões, por Raúl de Matos Tor-
res
Um concurso de fotografias de assuntos ferro-
viários
Pesquisa de fendas nos veios dos rodados, por
Délío Camarate de Campos
Velhos temas, por F. Pereira Rodrigues
Saudação aos Ferroviários Suecos
Novos dispositivos de Escape, por Carlos Júlio
Entroncamento: A triagem a rir!... por Ma-
nuel Joaquim de Carvalho
Grupo Desportivo dos Ferroviários de Entron-
camento
As nossas iniciativas: Excursão dos assinantes
do «Boletim da C. P.» a Espanha e às Ilhas
Baleares
Para a História: O Ramal de Cáceres
Atitude exemplar
Desportos: Visita a Portugal de ferroviários
suecos
Figuras nacionais: Marechal Carmona
Ferroviários suíços visitam Portugal

■

NA CAPA:—O Marechal António Óscar de Fra-
goso Carmona — Fotografia de
Silva Nogueira.

