

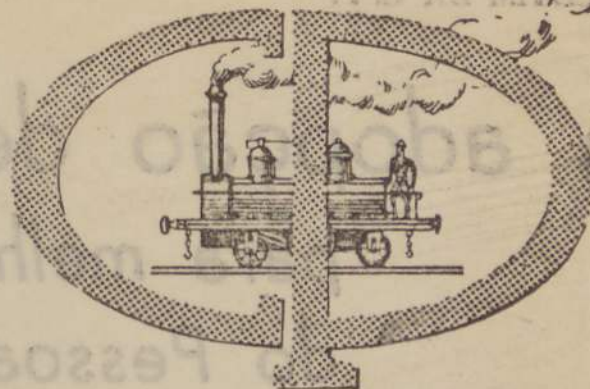
Boletim da C.D.



NÚMERO 420

JUNHO DE 1964

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 420 • JUNHO 1964 • ANO XXXVI • PREÇO 2\$50

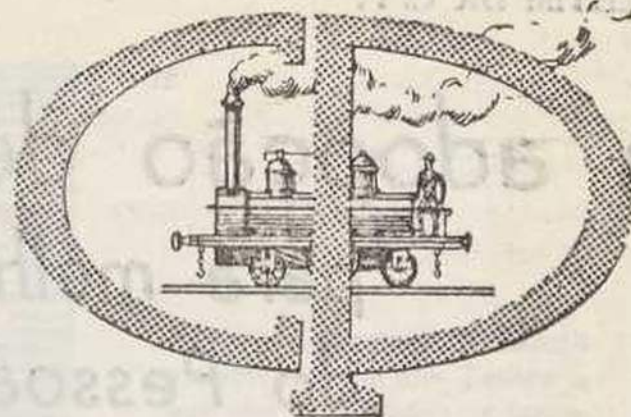
FUNDADOR: ENG. SILVARO DE LIMA HENRIQUES

PA MENDES

A adopção de Métodos Psicotécnicos para melhor Seleccionamento Profissional do Pessoal da Exploração

A Divisão de Exploração vem manter o louvável propósito de proporcionar ao pessoal da Exploração a oportunidade de se tornarem mais profissionais e mais adestrados.

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 420 • JUNHO 1964 • ANO XXXVI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. VILVARO DE LIMA HENRIQUES

PA MENDES



inteirarem da forma como decorriam tais provas, deslocaram-se àquele Instituto os srs. engs. Júlio Santos e Azevedo Nazareth, respectivamente chefe e subchefe da Divisão da Exploração, acompanhados pelo dr. Élio Cardoso, editor do «Boletim da C. P.» Eram esperados naquele Instituto pelos seus directores, srs. drs. Cardoso Ribeiro e Varela, e ainda, pelo dr. Capão Farinha, do departamento da Instrução Profissional e seus colaboradores, Marques da Silva e Martins da Pomba.

Nesta visita, as entidades superiores da Divisão da Exploração tiveram ocasião de observar e apreciar directamente algumas provas dos candidatos que incluíam o estudo dos factores referentes à própria personalidade do indivíduo — nível mental, aptidões mentais primárias e aptidões específicas. Tais provas versavam, especialmente, sobre:

- Acuidade visual
- Acuidade auditiva
- Força muscular (braços)
- Reacciometria
- Coordenação motora
- Inteligência geral
- Capacidade de especialização

- Velocidade perceptiva
- Nível cultural
- Adaptabilidade profissional

A visita foi demorada e decorreu com o maior e mais óbvio interesse, pois, além da observação das provas, o director do Instituto, dr. Cardoso Ribeiro, fez uma descrição pormenorizada de toda a aparelhagem com que aquele estabelecimento está apetrechado e, falando sobre o conceito de exame psicotécnico, esclareceu:

«O exame é feito por meio de testes, provas e entrevistas psicológicas. Entre os tipos de testes e provas, individuais ou colectivos, largamente usados por organizações similares estrangeiras e que o IPATE pode efectuar, conforme sejam convenientes para o exame psicotécnico em causa, citam-se os seguintes:

Sensoriais: — nomeadamente de acuidade visual, acuidade estereoscópica, sensibilidade cromática, campo visual, acuidade auditiva, etc.

Motores: — de coordenação motora, destreza manual, destreza digital, etc.

Sensório-motores: de coordenação visuo-motora, coordenação audio-motora, etc.

Intelectuais: — de inteligência geral, raciocínio ver-

Outro pormenor das provas:
comprovação do grau de
coordenação motor



bal, aritmético, espacialização, compreensão mecânica, velocidade perceptiva, «clerical» (aptidão para actividades administrativas), etc.

Além destas provas, o IPATE procede ao estudo da personalidade dos candidatos, com vista a detectar características de personalidade incompatíveis com a função e efectua provas de aptidão de comando que importem a diversos níveis das funções de chefia »

É bem verdade que um empregado bem adaptado dá melhor rendimento que outro com as mesmas aptidões mas mal adaptado. Por isso, existe todo o interesse em promover-se a boa adaptação e integração do trabalhador do caminho de ferro nos múltiplos labores e ocupações da Empresa. E esse é o papel indicador, que compete à psicologia aplicada. Será por esse caminho, certamente, como aliás acontece nas organizações empresariais mais evoluídas, que as actividades de instrução profissional ferroviária deverão encaminhar-se, tirando assim partido das facilidades e vantagens que são atribuídas, por várias vias, à melhor selecção do pessoal e à indicação das suas aptidões.



Um ferroviário, em plena prova de acuidade visual e sensibilidade cromética

Só deverá aguardar-se que seja possível lançar na Companhia um vasto programa de exames psicotécnicos generalizados igualmente às restantes Divisões e Serviços autónomos, para o pessoal na ascensão do desempenho de funções de responsabilidade na linha ou no escritório — e até no momento preciso do seu próprio recrutamento na Empresa — o que permitiria suprir métodos caducos, nitidamente obsoletos, e atingir, no rendimento do trabalho, o acréscimo de produtividade que se deseje.

São ainda do ilustre Director-Geral da C. P. estas desassombradas afirmações: «*Jamais como hoje, o êxito das nossas tarefas quotidianas dependeu, tão exclusivamente, do fortalecimento das nossas estruturas de trabalho — da competência, do brio, do rigor, em suma, da capacidade de aplicação profissional dos nossos agentes. Devemos «tornar o tempo mais rendoso», trabalhando mais e melhor, corajosa e deliberadamente, sem desfalecimentos nem tergiversações, guerreando e vencendo preconceitos, rotinas e empirismos arreigados, pondo de lado*

processos e formas de labor anacrónicos de maneira a que o caminho de ferro se lance, rigorosamente, na modernização dos seus métodos e sobreviva, como se impõe, nas realidades em que temos insofismavelmente de nos integrar».

A trilhar-se tal senda, gerar-se-iam novos horizontes de valorização profissional — a que a Empresa não pode permitir-se ao luxo de dispensar — e em que será possível fundamentar grandes e legítimas esperanças de fomento e progresso da Companhia, e consequentemente da Classe. Ao mesmo tempo cumprir-se-á a iniludível obrigação moral e social que compete aos dirigentes empresariais de colaborarem na cristianíssima missão de promoção social das massas, segundo as directrizes expressas na encíclica «Mater et Magistra» que em várias das passagens do seu sublime contexto, e de forma bem concreta, nos responsabiliza, a todos, perante Deus e perante a Sociedade, a favorecer a formação profissional dos empregados e demais trabalhadores.

Os agentes considerados aptos através das provas psicotécnicas, serão ainda sujeitos a um Curso de Formação e Aperfeiçoamento que funcionará na Escola

Central, em Lisboa (Rossio), e durante o qual lhes serão ministradas, por monitores especializados, as matérias seguintes:

- Organização da Companhia
- Sinais
- Agulhas, sua finalidade e constituição. Encravamentos
- Engatagem
- Freios
- Manobras
- Classificação do material circulante
- Carregamentos. Escolha do material, limpeza do material e arrumação dos volumes nos vagões
- Colocação de tabuletas e etiquetas. Rotulagem
- Classificação e formação dos comboios.

Só depois de uma apreciação global das diferentes provas, se decidirá, em última instância, se o agente possui, realmente, os requisitos precisos para a carreira de responsabilidade, que pretende abraçar.

PAISAGENS DE PORTUGAL

O Belo em terras de Riba-Douro

Pelo Inspector ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

ASSIM mesmo. O Belo, em terras que muitos julgam inhóspitas e inacessíveis, de Invernos pavorosos e de Verões a lembrar o inferno.

Não aliciarei ninguém, mas convido os senhores que só conhecem as cidades e que quando pretendem ver o rústico arriscam-se um pouco, e vão até aos arredores próximos, a irem por aí acima numa romagem de investigação, e fico certo de que, no regresso, darão o tempo por bem empregado. Sim. Iremos por aí acima a terras de Riba Douro, e examinem com olhos de ver aqueles pendores que ladeiam o rio de mau navegar, e que formam o vale mais profundo, mais característico e mais encantador de todos os vales de Portugal.

Por este vale tudo colecta, de perto e de longe.

A bacia hidrográfica do Douro é imensa. Estende-se por centenas de quilómetros, e não falarei no rio famoso, desde a sua foz onde se erguem três pontes majestosas e que são o orgulho dos séculos XIX e XX — as de D. Maria Pia, de Luts I e da Arrábida. Não falarei mesmo da Régua e da sua bacia famosa; dos rios que aqui terminam o seu curso — o Varosa, em frente, e o Corgo à ilharga. Ciceronar nestas paragens seria tido por suspeito, pois nasci e fui criado perto da confluência do Corgo, e no meu ouvido ficou sempre, como marca de origem, a melopeia do ranger das espadelas desses típicos barcos rabelos, que o Caminho de Ferro e a estrada têm destronado aos poucos, do seu leito aquático, e onde marcaram posição de relevo, pelas suas velas enfunadas e cheias de elegância, pelo pitoresco do seu todo.

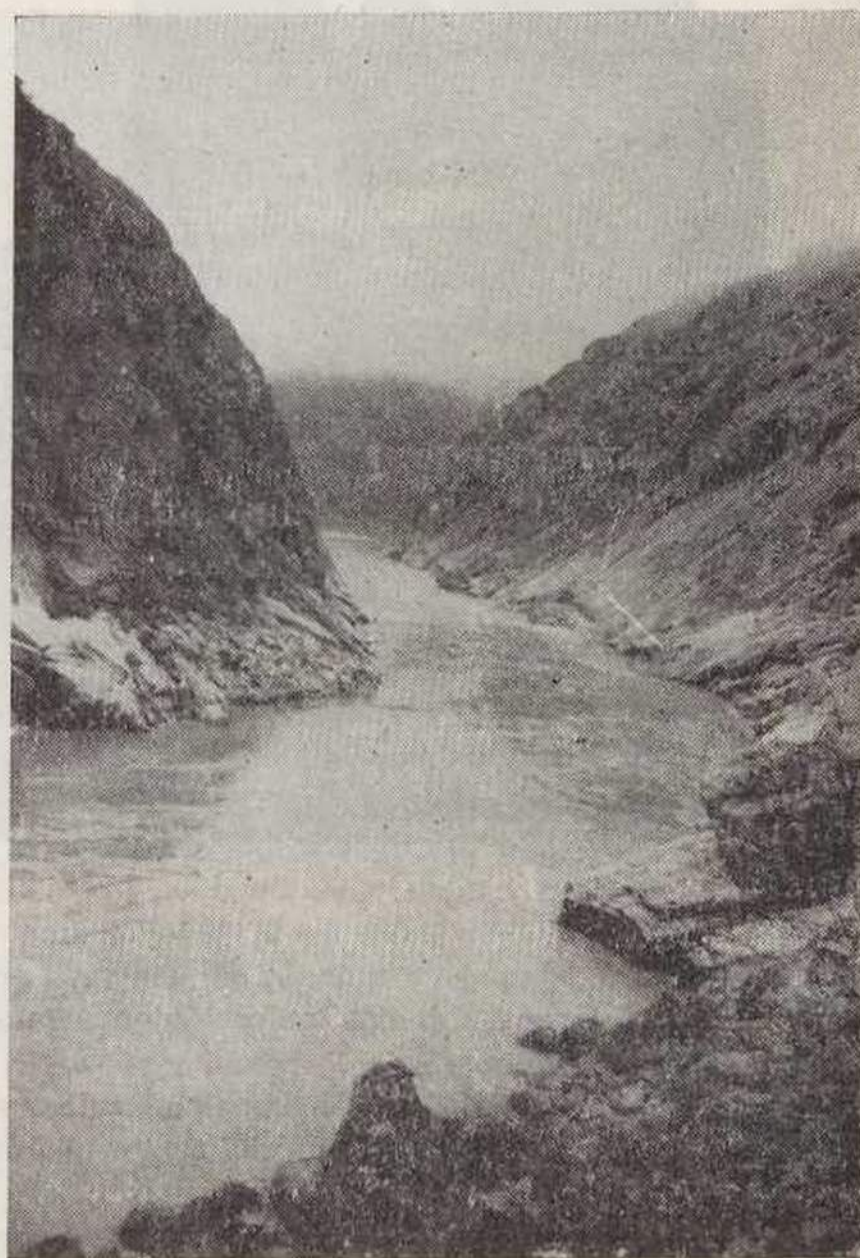
Iremos mais acima. O próprio Pinhão, com o seu casario alegre e os seus pomares bem ordenados, as casas solarengas das suas quintas fidalgas e a lembrarem castelos roqueiros, tudo isso ficará para trás.

Ficamos no Tua, a estação que há 50 anos era o terror dos ferroviários. Ou Tua ou rua, dizia-se. Quase sempre, para o Tua, só se ia de castigo, e quem para lá fosse seria atingido pelas febres palustres. Na estação, a fonte da Figueira era um sinal de vida e de beleza, mas até os mais sequiosos rejeitavam a sua água, na persuasão de que ela viesse contaminada do seio da terra, com bacilos das maleitas. Mas tudo isso são páginas do passado. Hoje, o Tua é uma terra como outra qualquer.

②

O Turismo está na ordem do dia em todos os países

do Mundo, e os locais onde há coisas lindas para admirar procuram das mesmas dar notícia. Em Portugal muito se tem feito neste capítulo, mas não se tem saído o suficiente dos locais consagrados, para se poder afirmar que o nosso País é, no seu todo, uma grande unidade turística.



O Douro, entre Ferradosa e Alegria

Mas não façamos considerações. Já que estamos no Tua, deixemos o comboio, que muito bem poderá ser um «expresso popular», e vamos por aí acima, até Carrazeda. A estrada é sempre coleante, e em cada curva se divisam cenários de diferentes tons, mas de constante beleza. Vêem-se nas encostas próximas e longínquas, e por entre o verde das searas, as flores primaveris

das amendoeiras. Fontelonga, Parambos, Ribalonga, são aldeias muito curiosas que nos ficam no caminho, sempre sinuoso.

A vila de Carrazeda de Anciães é engraçadinha, e tem foros de antiquíssima. Mas não nos podemos demorar. Sigamos pelo planalto fora, até Vila Flor, terra que é flor no nome e na propriedade. Subamos ainda ao Monte da Assunção, e depois de estendermos a vista pelos longínquos horizontes e onde os poentes são verdadeiros encantos para os olhos e para o espírito, desçamos à estação do Cachão, para que se apreciem os pomares de S. Mamede de Riba Tua, e a imponência dos túneis e das pontes, das Fragas-Más. Chegamos ao Tua, e reembarquemos no tal «expresso popular», que nos aguarda. O túnel da Rapa, pouco acima e que recebeu o nome do cachão que ali faz o rio, merecia uma visita mesmo apressada, para exame das pinturas rupestres que o Prof. Dr. Santos Júnior, da Universidade do

Porto, descobriu há anos e que são, no género, e segundo os arqueólogos, um dos maiores monumentos do nosso País.

Passaremos no Vezúvio, o solar do «Porto Ferreira» e onde o azeite da encosta majestosa é de fama inultrapassável. Coleja, em frente, é uma aldeola, que por si só merecia a honra de um grande artigo.

Pocinho e a sua veiga famosa estão à vista. Na margem direita e a estender-se pelas largas bordas do Sabor, o vale de Vilariça, que muito bem e com propriedade, deveria ter sido chamado a Terra da Promissão. Com efeito, aqui tudo se dá, tudo medra, tudo frutifica em quantidade e qualidade.

Montes elevados, de um e de outro lado do rio, branquejam nesta época. Parece que, por estas terras, irá passar o cortejo nupcial da deusa Flora. O encanto destas paragens e agora que as amendoeiras estão em plena floração, é o requinte dos mais requintados encantos. É o Belo a desbobinar-se em mil cambiantes, e a que o relevo do terreno empresta efeitos que estão para além dos mais lindos sonhos.



A passagem na estação de Vezúvio, entre amendoeiras em flor.

Atravessaremos o Douro em diagonal, na majestosa ponte de Ferradosa, e eis-nos na margem esquerda. Poderemos dar uma saltada a S. João da Pesqueira, e visitar o solar dos antigos vice-reis da Índia, e outros mais; as capelinhas de S. Salvador do Mundo e que, por si só e considerando a sua localização, deveriam fazer parte do mapa turístico de Portugal. Contemplem-se os desfiladeiros formidáveis, as gargantas hiantes, as rochas cortadas em falésia — nestas paragens, o verdadeiro belo-horrível.

Voltamos para trás, e com saudade. O tempo urge. Na Ferradosa espera-nos o comboio.

Ribeira da Teja, aves indígenas esvoaçando em demanda dos seus ninhos e em fragas inacessíveis aos homens. Túneis pequenos a sucederem-se uns aos

Mas não poderemos ficar aqui. Teríamos de ir a Fozcoia, mas também a Moncorvo e a Freixo de Espada à Cinta. Decidamo-nos, e vamos até à fidalga e hospitaleira vila de Moncorvo. O colecionador de imagens curiosas encontrará nestas terras motivos inesquecíveis. A Arte tem nestas paragens algo de bom para mostrar, mas a Natureza tem tesouros inesquecíveis para recrear o mais exigente. A visita a Moncorvo, por si só, vale bem as horas de viagem. É a princesa do Sabor e foi Pátria de homens muito ilustres. Foi terra que também teve a sua «roda». Aqui nasceu clandestinamente e foi «filho» dessa roda atrontosa, uma criança que viria a ter larga audiência no estrangeiro, nomeadamente em Génova e em Paris — Constantino, o rei dos Floristas, mas cuja história seria aqui descabida, neste momento. Esta terra hospitaleira, linda e com certo ar citadino, é adorada pelos seus naturais — e com razão. Já os Viriatos que ajudaram a restauração

de Portugal, e quando deixaram a Universidade de Salamanca, cantavam, cheios de entusiasmo :

«Torre velha de Moncorvo,
Torre velha dos meus ais,
Das saudades que me deste,
Não me quero lembrar mais»

A matriz de Moncorvo é uma autêntica catedral, pela majestade e pela arte que encerra. A serra do Reboredo, prenhe de minério de ferro e vestida das mais lindas espécies vegetais, deve ser contemplada com vagar. Em certas épocas do ano, toda a gama de cores ali se divisa, e a linha férrea até Carviçais só não é linda porque é lindíssima.

Mas teremos de ir à Barca d'Alva, por via Freixo de Espada à Cinta. Amendoeiras por toda a parte, em profusão. Beleza aos montes, nos montes que muita gente julgaria escaldados. A vila de Freixo tem também muito para mostrar, como seja a sua monumental Igreja matriz, a casa onde nasceu Junqueiro — o inolvidado cantor de «Os Simples», — etc., etc.

A estrada que daqui segue para a Barca d'Alva, é uma velha rodovia mas que é, no seu género, das mais lindas que tenho visto. Vinhedos bem tratados, oliveiras em fila, amendoeiras por toda a parte, casario a alvejar nas encostas, vales viridentes e donde se rescende o perfume inebriante das laranjeiras, que nestas paragens são aos milhares. E o rio no fundo da ravina, verde e impetuoso, rugindo continuamente e como a dizer-nos que do lado de lá não se fala a língua de Camões...

Estamos na Barca d'Alva e, já agora, não saímos do autocarro e sigamos a estrada de Figueira de Castelo Rodrigo. Vamos ao Alto da Sapinha. A Serra da Marofa, com a estátua colossai do Cristo-Rei, barra o horizonte para os lados de Pinhel e de Almeida. São terras de maravilha, estas; terras de Riba Coa cujos planaltos também são celeiros de Portugal. Todos os vales que se divisam e a planticie que se estende por aí fora são, nesta época do ano, um cântico de amor à Beleza e ao Belo.

Flores brancas e aniladas por toda a parte. O Águeda, ao fundo, delimita as duas Pátrias peninsulares, para o lado do Sul, mas vê-se claramente que os nossos «hermanos», como os portugueses, também cultivam em profusão as amendoeiras. A barreira que separa os dois países é apenas a linguística e a política. Geograficamente há um parentesco chegado. A beleza é igual, numa e noutra margem do rio.

* * *

Mas são horas de regressar. O «expresso popular» aguarda-nos na Barca d'Alva, e, em seguida, as ocupações de cada um, nas vilas e nas cidades litorais. Desvendou-se embora pálidamente, aos portugueses citadinos, as belezas e as riquezas desses concelhos que margina o Douro, lá para o alto, e que tão ignorados são. Viram que nem só Lisboa e Porto, Coimbra ou Braga, têm coisas para mostrar. As terras de Riba-Douro têm muita beleza também, e quem lá vai uma vez, fica sempre com vontade de lá voltar.

Eng. Manuel Bruschy



Ao abandonar as funções de Chefe da 3.ª Zona de Material e Tracção, por motivo de nomeação a Subchefe do Serviço de Oficinas e consequente colocação nos Serviços Centrais, foi o sr. eng.º Manuel da Silva Bruschy justamente alvo de significativas homenagens de apreço e gratidão de entidades oficiais do Barreiro onde, durante trinta anos consecutivos, granjeando a amizade e o reconhecimento de toda a população, serviu com exemplar dedicação e zelo a Companhia, assegurando com notável competência e entusiasmo a representação da Empresa em diversas actividades para que fora superiormente designado ou noutros misteres estranhos à C.P. para que fora chamado a colaborar.

Prestigioso primeiro comandante da benemérita Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste — que tão valiosa colaboração tem prestado à C.P. — o sr. eng.º Manuel Bruschy viu consagrado, no momento da sua despedida e concomitante passagem ao quadro honorário daquela Corporação, o reconhecimento unânime e inequívoco dos seus reais méritos prestados à causa altruísta dos «soldados da paz», ao ser-lhe entregue, ante formatura geral, a medalha de ouro daqueles Bombeiros. Igualmente a Câmara Municipal da progressiva vila-cidade de tão profundas tradições ferroviárias, quis testemunhar ao ilustre engenheiro o valor que lhe mereceram os seus serviços em prol dos interesses públicos barreirenses, condecorando-o em cerimónia solene, com a medalha de prata de bons serviços.

Estas expressivas e honrosas distinções conferidas a um ferroviário — que soube combinar, em grau extraordinariamente bem sucedido, os predicados de qualificado dirigente da nossa Empresa com outras funções em que o nome da Companhia foi igualmente por ele prestigiado — muito dignificam a Classe e honram a C.P., constituindo, além do mais, um relevante exemplo de consciência profissional e cívica que é de todo o jus enaltecer.

Ao ilustre Subchefe de Serviço apresentamos as nossas efusivas felicitações.

NOTICIÁRIO diverso

■ *Precedendo resolução do Conselho de Ministros foi renovado o mandato conferido ao Administrador-delegado sr. Major Mário Costa para continuar a representar o Estado na nossa Companhia.*

■ O chefe dos Abastecimentos, sr. Conde de Almada, representou a C.P. na reunião do Grupo de Trabalho dos Aprovisionamentos da União Internacional de Caminhos de Ferro realizada em Viena, de 19 a 21 de Maio findo.

■ *Foi implantada a 2.ª via no túnel de Albergaria em 13 de Abril pretérito. A circulação de comboios em regime de catenária, nas duas vias, iniciou-se às 23 horas do dia 21 de Maio. Desapareceu, deste modo, e totalmente, a obstrução ao tráfego que a existência de uma só via, entre Fátima e Albergaria, originava.*

■ A reunião do Grupo de Trabalho «Repartição das Receitas Eurailpass», realizada em Nice, de 28 a 30 de Maio, assistiu, em representação da C.P., o chefe do Serviço Comercial e do Tráfego, sr. dr. Carlos Albuquerque.

■ O sr. eng. Duarte Neves, do Serviço de Movimento, participou, como delegado da Companhia, no Seminário do Centro de Estudos da I. B. M. Portuguesa realizado em la Tour de Prilz (Vevey-Suíça), especialmente destinado, neste primeiro semestre do ano, aos problemas estatísticos de caminhos de ferro.

■ O Conselho de Administração anulou a nomeação do sr. dr. Albino Aroso Ramos para médico de obstetrícia e ginecologia da Companhia no Porto, designando, em sua substituição, o sr. dr. António Antunes de Azevedo.

■ *Vão iniciar-se em breve importantes obras de reforço e alargamento da ponte do Rio Torto, entre Abrantes e Tramagal. Será construída uma variante e montados uns pontões provisórios de forma a possibilitar a circulação de comboios, com as devidas restrições e precauções. Os trabalhos deverão estar concluídos no fim deste Verão.*

■ Para prestar eventual assistência à Comissão de Estudos de Economia Externa do Centro dos Industriais Exportadores da Associação Industrial Portuguesa

(Secção de Transportes e Comunicações), foram designados os economistas ajudantes do Serviço Comercial e do Tráfego, srs. drs. Carlos Folque Gouveia e José Gonçalves Pina.

■ *De 12 a 15 de Maio findo teve lugar na Figueira da Foz a reunião anual ferroviária da Conferência FHP (Franco-Hispânica-Portuguesa). Temas tratados: coordenação de horários e legislação tarifária respeitante aos 3 países. À delegação nacional presidiu o sr. eng. Azevedo Nazareth, subchefe da Divisão de Exploração.*

■ A representação da Companhia na reunião do Grupo de trabalho dos Aprovisionamentos, da U. I. C., a realizar em Viena de Áustria, de 19 a 21 de Maio, foi confiada ao Chefe dos Abastecimentos, sr. Eng.º Conde de Almada.

■ *A reunião das I, II e III Comissões da U. I. C., respectivamente de passageiros, mercadorias e contabilidade, que se realizará em Stuttgart (Alemanha), de 18 a 25 do corrente mês, tomam parte, como delegados da Companhia, os srs. drs. Carlos Albuquerque e Gonçalves Henriques.*

■ O sr. dr. Domingos Janeirinho foi nomeado médico da 159.ª Secção sanitária, em Moura, lugar que estava vago por o seu titular, sr. dr. João Francisco Lopes de Carvalho ter sido nomeado médico substituto em Lisboa.

■ *Foi nomeado médico especialista de Obstetrícia e Ginecologia, no Porto, o sr. dr. Albino Aroso Ramos, por ter passado à situação de reforma o sr. dr. Mário Cardia.*



DUAS LETRAS, DOIS CARRIS
AO SERVIÇO DO PAÍS

SABER MANDAR É DIFÍCIL,
MANDAR INTELIGENTE-
MENTE É MAIS DIFÍCIL
AINDA, MAS, A MAIOR DAS
VIRTUDES ESTÁ EM SABER
MANDAR COM INTELIGÊN-
CIA E COM HUMANIDADE.

ABRIL EM PORTUGAL

Domingo em Évora

ESTÁ universalmente reconhecido constituir o turismo não só uma considerável fonte de divisas como também um salutar meio de conseguir o bom entendimento entre os povos.

Assim, por todo o planeta, procuram as nações atrair visitantes estrangeiros, ciosos de conhecerem as maravilhas do mundo em que vivemos. No nosso País, em boa hora encetaram as entidades oficiais reponsáveis uma gigantesca campanha de promoção turística da nossa Terra até há pouco tempo escassamente procurada, devido sobretudo à sua excêntrica

tas sem qualquer encargo para estes; outros elaborados expressamente para os forasteiros, com preços muito acessíveis.

Como não podia deixar de ser, foi a Companhia convidada, como já havia ocorrido em 1963, para prestar o seu valioso concurso a tão simpática iniciativa. E, não obstante a sua deficitária situação, a C. P. não quis deixar de, fiel às suas centenárias tradições de serviço público de carácter verdadeiramente nacional, colaborar na valorização turística da nossa Pátria.

Dentro deste espírito, concedeu a Com-



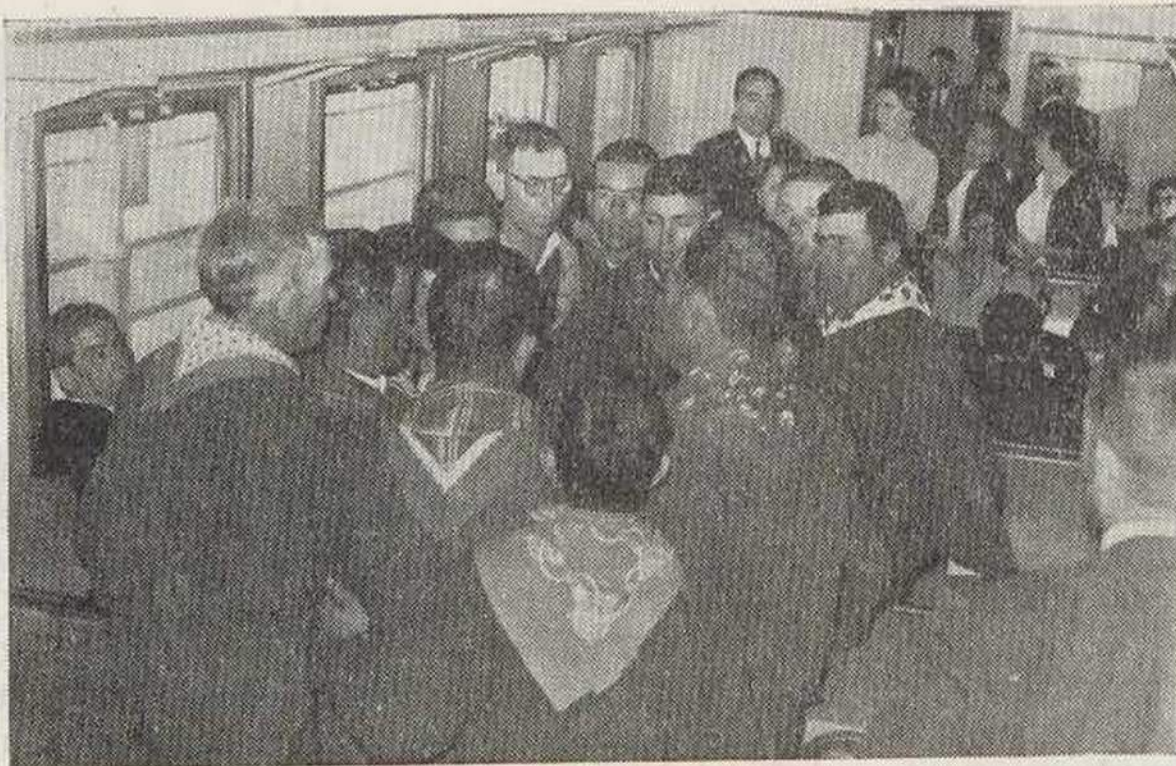
O hospitaleiro povo de Évora recebeu festivamente os turistas desembarcados na estação

posição no velho continente. Integrado em tão louvável iniciativa, o aproveitamento dos períodos «fora de estação» constituiu sem dúvida uma das mais felizes inovações, pois Portugal presta-se, pela benignidade do seu clima, a receber turistas em épocas do ano, pluviosas na maior parte da Europa.

Não foi necessário rebuscar muito para descobrir o *slogan* mais oportuno: deu-o uma canção mundialmente famosa, na sua versão em língua francesa. E desse modo, o *Avril au Portugal* começou a sua volta ao Mundo. Tentada com muito êxito no passado ano, repetiu-se no Abril transacto a organização de um vasto e cativante programa para quantos nos visitaram nesse mês. Nele se incluíam os mais variados números, alguns dedicados aos turis-

panhia facilidades a gentis raparigas que acolheram os turistas chegados nos comboios internacionais e, em cooperação com a E. G. T., proporcionou a deslocação e hospedagem gratuita no Algarve a dois casais de estrangeiros. Mas o seu principal contributo foi o oferecimento de uma circulação especial de ida e volta da capital a Évora, efectuada por uma automotora Nohab com seu atrelado, num total de 126 assentos, graciosamente postos à disposição dos turistas.

Domingo 26 de Abril. Um dia que amanheceu azul e luminoso, como são os nossos dias primaveris. À hora da carreira n.º 9, notava-se na estação do Terreiro do Paço desusado movimento, principalmente para dia festivo, em que as unidades fabris do Barreiro não laboram



O Grupo Coral de Alcáçovas actuando durante a viagem com os seus cantares característicos

— eram os alegres excursionistas a quem a C. P. havia proporcionado esta visita a Évora que embarcavam. A travessia foi o primeiro cartaz turístico do dia: o desenrolar da paisagem da Lisboa ribeirinha entreteve os passageiros da excelente e confortável embarcação.

No Barreiro, a automotora aguardava já os turistas; num ápice se fez o transbordo. O revisor de 1.^a, Acácio Domingas Macau, e o condutor de 2.^a, José Francisco de Almeida, com a habitual cortesia que caracteriza os nossos ferroviários, orientaram eficientemente os turistas. A automotora parte: aos comandos, o maquinista de 1.^a, José Baptista Rocha, realiza até Évora uma marcha impecável, enquanto o servente, Amândio Brito Soares, cuida de que nada falte ao conforto dos hóspedes da Companhia.

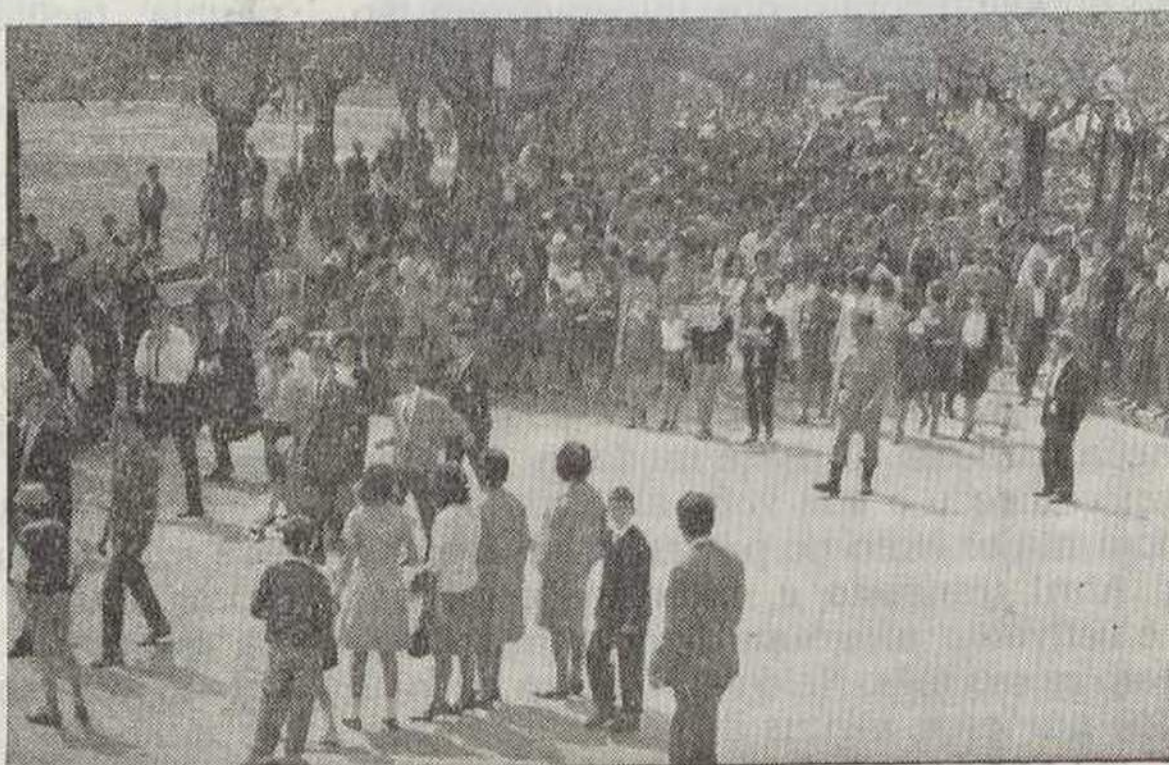
À chegada a Évora, a automotora era festivamente aguardada. Vencida, em curto tempo, a pequena distância que separa a estação da cidade, logo os turistas se dispersaram, uns pela exposição de artesanato patente no paço

manuelino, outros, pelas ruas da Cidade-Museu, enquanto outros ainda, utilizando os carros de tracção animal, que a Comissão Municipal de Turismo teve a original ideia de pôr à disposição dos turistas, percorriam vários itinerários turísticos.

A gastronomia não foi esquecida. E, assim, além dos restaurantes da cidade, tiveram os visitantes a possibilidade de tomar o almoço no antigo Celeiro Comum, adequadamente ornamentado com muito gosto e onde lhes foram servidos pratos regionais, que muito agradaram a quantos tiveram a felicidade de os provar.

À tarde, no Rossio de São Brás, realizou-se interessantíssima demonstração das actividades regionais, que incluiu um desfile do melhor gado da Província. Cada vez mais enamorados da Capital do Alto Alentejo, foi com desgosto que os turistas viram aproximar-se a hora da partida. E, com a pontualidade que constitui o timbre dos serviços ferroviários, à tabela, deixou a automotora a grande urbe da Planície;

Évora, a cidade-museu, nos seus monumentos e nas suas tradições, mostrou bem na sua hospitalidade e no condão de saber receber os forasteiros, quanto vale visitá-la. Com duas bandas de música, os passageiros da automotora caminham ao longo da avenida de acesso à estação



DOS JORNAIS

O Homem, o comboio e o cabide

O sr. Francisco Félix, que é um modesto peixeiro ambulante e reside na vizinha povoação de Argea, foi há dias a Coimbra, a fim de acompanhar um sobrinho que ia assentar praça.

Como deve calcular-se, na Lusa-Atenas, o sr. Félix deu muitas voltas e cansou-se. E, assim, mal regressou ao comboio que o havia de trazer a esta terra, sentou-se

tantas e no melhor do seu sono, o sr. Félix foi discretamente sacudido:

—Desculpe, senhor, acorde!

Abrindo os olhos ainda estremunhado, o sr. Félix viu diante do nariz um papelinho amarelo que, gravemente, o revisor lhe apresentava:

—Desculpe, são cem escudos!

É claro que, nesta altura, o sr. Félix acordou todo, totalmente, dos pés à cabeça, e perguntou que cem escudos eram esses, uma vez que pagara o seu bilgete.

—Pois é — esclareceu o revisor —, mas o senhor pendurou o saco no mantpulo do sinal de alarme. E o



no melhor poiso que encontrou. Era ali ao pé da janela, com fresquinho de graça que era mesmo uma beleza. Não havia que hesitar.

O sr. Félix pendurou o saquitel no cabide que encontrou a jeito, tirou o casaco, arregaçou as mangas da camisa e, fatigado como estava, repimpou-se, e como um justo adormeceu e ressonou, que esta era uma forma pessoal de discutir com os sonhos os seus pontos de vista...

Como, porém, não há bem que sempre dure, às

e à tabela chegou ela ao Barreiro, depois de repousante viagem que bem mostrou aos passageiros as vantagens do sempre actual transporte ferroviário. Escusado será dizer: todos os felizes participantes satisfeitos e reconhecidos à C. P. pelo inolvidável dia que ela lhes havia proporcionado... — a bem do turismo nacional.

ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

comboio (era o «Correio», diga-se entre parêntesis) teve de fazer uma paragem de emergência.

—Essa agora! — repetia perplexo o sr. Félix.

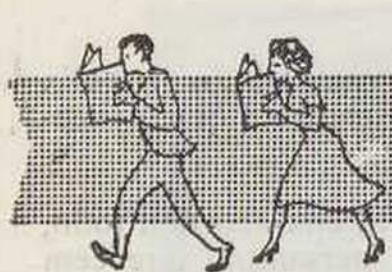
Coitado, custava-lhe a acreditar que o peso do saco, com a trepidação da carruagem, acabara por pôr a funcionar o sinal de alarme...

Perante a evidência dos factos, escusado será dizer que o desafortunado passageiro não teve outro remédio que não fosse prontificar-se a pagar. O pior — corrigiu logo aflito — era que não tinha dinheiro!...

Felizmente, os outros passageiros, condotidos com a fatalidade do peixeiro, quotizaram-se e depressa reuniram o montante da multa. Com o que se prova que, se é certo haver infelizes que pagam caro as suas distrações, também há homens bons, capazes de os redimir.

Quanto ao sr. Félix, quer-nos parecer que de futuro (e de pé atrás) de cada vez que encontrar um cabide ao alcance da sua mão, antes que o utilize, vai três vezes dizer: «lagarto, lagarto, lagarto...».

(Do «Diário de Notícias»)



Contos e Novelas

Vinte contos por mês...

Por ISILDA DE MATOS MENDES

A D. Perpétua tinha um sexto sentido para aquelas coisas. Descobria, sem qualquer dificuldade, os «prós» e os «contras» de qualquer indivíduo, sem que lhe fosse necessário um exame muito demorado.

Naquele domingo de Primavera, com um sol morno a convidar para um passeiozinho ao ar livre, a D. Perpétua disse para a filha, naquele seu ar desenvolto de pessoa habituada a tomar a seu cargo todas as decisões:

— Olha lá, Teresinha: e se nós fôssemos dar um passeio até a casa da tia Carlota? Está um dia tão lindo, que nem apetece ficar em casa!

A pequena encarou a mãe, e respondeu, amuada:

— Eu antes queria ir à «matinée» .. Vai aqui um filme tão bom!...

— Ora, ora! Filmes! Aquilo é tudo igual, filha! Apetece-me lá agora ir meter-me num cinema, com um sol destes! Deixa lá, minha filha: vamos a casa da tia e vimos cedinho. Pode ser então que, à noite, resolvamos ver o filme, ou lá o que é...

Teresinha agarrou-se à mãe, naquele seu ar gaiato dos dezassete anos feitos de pouco, e pespegou-lhe dois beijos, muito repenicados, de um e de outro lado da face.

A mãe toda se desvanecia com a sua Teresa. De tudo o que o marido lhe deixara — a casa bem recheada, a loja, o dinheirito na Caixa Geral — a sua filha era, sem dúvida, o mais precioso legado. Por isso mesmo a D. Perpétua a vigiava, a todo o momento, como o avarento que protegesse, zelosamente, os bens da fortuna que a sorte lhe houvesse confiado.

Resolvidas as coisas, elas lá foram até à estação do Rossio, onde tomaram o comboio para Sintra. A D. Perpétua preferira o comboio à camioneta, apesar de esta passar mesmo à porta da cunhada. Ao instalar-se, num dos bancos da carruagem de 2.^a classe, dissera ela à filha:

— Isto é mais sadio, mais desafogado do que as camionetas, onde uma pessoa se afunda no assento, sem quase poder ver nada da paisagem... Já no tempo do teu pai, aqui vínhamos muitas vezes, aos domingos...

E D. Perpétua, ao avivar as recordações do seu matrimónio feliz, deixava escapar um suspiro. E o sus-

piro, amedrontado com os solavancos do comboio, aos quais não estava habituado, esgueirava-se através da primeira janela aberta que encontrava, indo esconder-se na ramaria frondosa das cercanias.

D. Perpétua, em dado momento, começou a prestar atenção à conversa de dois rapazes «bem parecidos», que iam no banco da frente:

— O quê, pa? Vinte contos? Consegues arranjar isso, todos os meses? Safa! Deves faltar-te de trabalhar!...

— Ah, com certeza, visto que o dinheiro não cai do céu...

— Lá isso... tens razão...

— E, às vezes, até consigo mais do que vinte, não falando dos artigos que ainda consigo vender, por fora...

— Deves andar estafado! O que tu precisavas era de férias, hein?

— Não tenhas dúvida... Mas este ano não as poderei ter. Apareceram-me uns trabalhos que não quero desperdiçar...

A D. Perpétua olhou melhor o rapaz. Vinte contos! Sim, senhor! Belo partido para a filha, isso era! Como seria a cara dele? Isso é que D. Perpétua queria ver, pois raro era que a enganassem o rosto das pessoas. O marido até costumava dizer: «A minha Perpétua? Isso é uma psicóloga (parece que era uma palavra assim que ele dizia...) de primeira ordem! Basta ouvir e ver uma pessoa, uma vez que seja, para ficar logo a saber se ela é boa ou não!...».

E a D. Perpétua, ardendo em curiosidade, teve uma ideia:

— Olha lá, filha: e se nós fôssemos para aquele banco ali da frente? Parece que ainda se via melhor a paisagem, não?

Teresinha olhou a mãe, admirada.

— Oh, mãe! Estamos aqui tão bem!... Além disso, parece mal andarmos assim a saltitar, de um lado para o outro...

— Ora, filha, parece mal o quê? O que não parece bem é fazerem-se coisas feias...

E, sem dar tempo a que a filha a persuadissem do

contrário, levantou-se e, pé aqui, pé além (que o comboio todo se requebrava, em curvas e contra-curvas) lá conseguiu instalar-se no banco fronteiro. Na sua frente, ficava o dos rapazes cuja conversa tanto a interessara.

Olhou, então, bem de frente o rapaz, e gostou dele. Olhos pretos, sinceros, num rosto moreno, todo másculo e decidido.

Mirou-o, de alto a baixo. Ele levava sobre os joelhos

tia. Eu quero vir naquele comboio que sai de Sintra às dez para as sete...

Arriscou um olhar para o seu companheiro de viagem, a ver se ele teria percebido bem. Mas viu-o tão embevecido na contemplação de Teresa, que achou melhor voltar a dizer:

— Vimos às sete horas. Achas bem, filha?

— Ah, sim, mãezinha! Está bem... Às sete horas.



Olhou, então, bem de frente o rapaz, e gostou dele...

uma bela máquina fotográfica. «Pudera! Vinte contos por mês!» — pensou D. Perpétua.

Não eram passados dois minutos e já o rapaz se calava, para fixar, cheio de interesse, a figurinha gentil de Teresa. Esta, ao lado da mãe e ignorando os seus propósitos, olhava a paisagem, distraidamente.

D. Perpétua ia notando o interesse do rapaz, mas nada revelou à filha, por aquele natural pudor de mãe que se faz estimar e respeitar. Achou, porém, muito conveniente ir dizendo:

— A ver se não ficamos até muito tarde, em casa da

— E Teresa, receando que a mãe tivesse visto o olhar enternecido com que ela retribuía o do seu companheiro de trajecto, toda se ruborizou.

Ora, como não podia deixar de ser, quando, às seis e meia, esperavam em Sintra que o comboio chegasse, D. Perpétua viu vir, todo apressado, o «rapaz dos vinte contos» — como, para si própria, ela o designara.

E o tal rapaz chamava-se Renato. De seu nome completo Renato de Carvalho. E seguiu-as até a casa. E voltou todas as tardes a rondar a porta.

Depois... Bem, depois foi simples. Escreveu à Teresa e falou com D. Perpétua... «Que tinha muito boas intenções; que gostara da Teresa, desde que a vira a primeira vez; que, enfim, não era rico, mas ganhava o suficiente para se casar...»

D. Perpétua ia acenando que «sim» com a cabeça. Acenando que sim, mas, lá bem no fundo, dizendo, de si para si: «Pois; tudo isso é muito bonito, e os teus vinte contos por mês, também. Mas o que eu hei-de saber é se tu és bom rapaz, que é isso o que interessa, para fazer a minha Teresinha feliz...»

E, neste desculpável propósito, se dirigiu ela para o local onde Renato trabalhava, tendo sido ali atendida, com toda a deferência, pelo Director.

— Pois, minha senhora, a esse respeito julgo que pode ficar descansada, pois o Carvalho é bom rapaz, e não se lhe conhecem compromissos. Além disso, é trabalhador, e já tem, cá no jornal, uma situação menos má. E, como ainda é novo e tem bastante iniciativa, julgo que não será difícil passar dos quatro contos que ganha, por mês, a uma situação ainda mais vantajosa...

D. Perpétua engoliu. Quatro contos? Mas ela ouvira bem a conversa! Como é que aquilo podia ser?

— Mas, Senhor Director... eu tenho a impressão de que, quanto ao ordenado, enfim, ele...

— Ah, não tenha dúvidas, minha Senhora! Ele é um bom jornalista e merece em absoluto o ordenado. São os melhores contos e as mais curiosas reportagens que aí aparecem...

Contos... Reportagens...

De repente, fez-se luz no cérebro de D. Perpétua (coisa que, em boa verdade se diga, não era muito corrente nela...). Foi então que percebeu. Enquanto o Director a conduzia à porta do gabinete, ela ia repetindo, mentalmente:

— Vinte contos por mês! Percebo... Não são contos, em dinheiro; são histórias que ele escreve, e que vêm publicadas no jornal. Ora, por uma destas é que eu não esperava, confesso...

E assim cogitando, D. Perpétua chegou a casa, mas nada disse à filha. Tendo em consideração propósitos um pouco interesseiros, em relação ao futuro de Teresa, D. Perpétua pensou em opor-se ao namoro. No entanto, os dias foram passando, e ela não tinha coragem para aparecer, qual Adamastor enfurecido, diante de Renato. Segredava-lhe a consciência que seria injusta, se o fizesse...

E o Amor, como uma aranha doiradinha, foi tecendo a sua teia em torno de Teresa e de Renato.

E o mais estranho é que D. Perpétua também se deixava prender por um fiozinho da teia, pois não tinha já coragem para «correr» com o namorado da filha.

Afinal, que mais queria ela para a sua Teresa? Não era Renato um bom rapaz, trabalhador e honesto? Não trazia ele, todas as tardes, um chocolate a sua filha — um enorme chocolate — e outro para a futura sogra? Aqui para nós: qual é o genro que se lembra de trazer um chocolate para a sogra?

Não havia dúvida: a sua Teresa ia ser muito feliz. Muito feliz, com toda a certeza!...



Por J. MATOS SERRAS

A nossa temática

Selos recentemente postos em circulação, apresentando os seguintes motivos ferroviários:

RÚSSIA — Sabotagem de um comboio durante a ocupação nazi.

PORTUGAL — Locomotiva «D. Luiz». Selo para obras sociais, emitido pela C. P.

HUNGRIA — Ambulâncias postais.

ESPAÑA — Locomotiva a vapor



Marcofilia

Reproduzimos os carimbos comemorativos dos seguintes acontecimentos:

— XXI Exposição dos Ferroviários Filatelistas Franceses (Paris — 1 e 2 de Fevereiro de 1964).

— Conferência Internacional sobre Comboios de Mercadorias (Atenas — 9 a 16 de Abril de 1964).



UMA GIGANTESCA PONTE MISTA SOBRE O ESTREITO DE GIBRALTAR

«Projecto de Alfonso Peña Boeuf, antigo Presidente da «RENFE»

Por VASCO CALLIXTO

NÃO são «fantasias dos nossos avós» que hoje trago a estas páginas. São, sim, fantasias da nossa época, que bem poderão vir a ser realidades no futuro que se avizinha a passos largos. Projectos audaciosos hoje, serão, talvez, banalidades amanhã. A marcha do tempo opera milagres, o mundo evolui e, dentro em pouco, os nossos netos, com outra concepção da vida, com outros meios ao

tindo da Avenida D. Carlos I e indo terminar em Almada, possuiria 2 242 metros de extensão e uma entrada monumental, à qual davam acesso duas rampas de suave declive. Os seus arcos, cada um com 200 metros de abertura, seriam em número de dez, sendo a ponte construída em cimento armado com infra-estrutura de ferro, podendo ficar concluída em cinco anos.



Um aspecto da projectada ponte sobre o estreito de Gibraltar, distinguindo-se a via férrea e a estrada

seu alcance, terão erguido a sua obra. Felizes serão os que tiverem a ventura de a admirar.

A ponte sobre o Tejo, o sonho dourado de Miguel Pais, que a concebeu pela primeira vez em 1876, está finalmente a construir-se em Lisboa. No longo historial de quase um século de projectos, salienta-se o que foi apresentado em 1921 pelo engenheiro espanhol D. Alfonso Peña Boeuf, que mais tarde veio a ser ministro das Obras Públicas e Presidente do Conselho de Administração da RENFE.

Pretendeu o ilustre ferroviário erguer na nossa capital a maior ponte do Mundo. Par-

Este audacioso projecto, porém, para cuja efectivação seria necessário despendar 200 mil contos, apesar do seu autor afirmar que o Estado não gastaria um centavo com a obra, teve a mesma sorte dos predecessores e de alguns que se lhe seguiram.

D. Alfonso Peña Boeuf tem, todavia, o seu nome ligado a outros não menos audaciosos empreendimentos. Um dos seus sonhos de ontem e de hoje é a construção de uma

ponte ferroviária e rodoviária através do estreito de Gibraltar, unindo assim a Europa à África. É certo que a grandiosa obra pertence ainda ao mundo da fantasia. Mas não se concretizará num futuro próximo o projecto do esclarecido engenheiro? O rodar do tempo o dirá.

Revestir-se-á, por certo, de interesse, citar alguns pormenores relacionados com a obra concebida pelo Presidente da RENFE, quer os comboios e os automóveis atravessem ou não algum dia o estreito.

A maior dificuldade para a transposição do estreito de Gibraltar, na opinião do engenheiro Peña Boeuf, é a sua grande profundidade. No entanto, outros factores são de relevante importância, como a forma irregular e divergente das margens, as correntes e

quando da apresentação do projecto para a ponte sobre o Tejo.

Em seu entender, o melhor meio para se conseguir o fim em vista seria constituir tramos colgantes cuja estrutura estivesse formada por dois sistemas de sustentação, com tirantes oblíquos desde a parte alta dos pilares e com pendurais suspensos de um cabo principal. Obter-se-iam deste modo tramos de 1000 metros de vão, sob os quais passariam os maiores navios do mundo.

A ponte teria um comprimento de cerca de 18 quilómetros, partindo do sudoeste da ponta de Tarifa, para chegar à costa africana a poucos quilómetros das praias de Tânger. Teria a largura de uma moderna auto-estrada, com espaço suficiente para linha ferroviária dupla, ampla faixa de rodagem para os automóveis e passagens para peões. Melhor que

Outro aspecto do gigantesco projecto de Peña Boeuf



a diferença de evaporação entre o Atlântico e o Mediterrâneo.

Quando se ventilou a hipótese de construir um túnel, o ilustre homem público pôs em relevo os perigos, as dificuldades e o elevado custo de uma tal solução, que, em seu entender, era praticamente inabordável. Em primeiro lugar, porque esse túnel teria que possuir um comprimento superior a 40 quilómetros, o que até agora ainda não se alcançou em parte alguma, mas, sobretudo, por ter que ser aberto a uma profundidade de 500 metros abaixo do nível do mar.

Considerando que a construção de uma ponte sobre o estreito de Gibraltar seria empresa difícil, o engenheiro Peña Boeuf oferecia uma solução original, baseada num sistema de sua invenção para realizar cimentações a grandes profundidades, estudadas

as palavras, as gravuras que ilustram estas páginas darão ao leitor uma completa ideia do que seria a grandiosa ponte sobre o estreito de Gibraltar.

Um tão arrojado empreendimento custaria, em princípio, 5000 milhões de pesetas, cifra, sem dúvida, elevadíssima, mas aceitável, se se tiver em conta outras obras do género que hoje se constroem em diversos pontos do Mundo, por vezes de menor importância.

Registe-se, por fim, que este notável projecto do ilustre ferroviário do país vizinho foi concebido em 1956, mais de trinta anos depois de ter pretendido oferecer a Lisboa a maior ponte do Mundo. Esta última, embora venha a ser apenas a maior ponte suspensa da Europa, está já a erguer-se. E a ponte de Gibraltar? Será o tão reclamado ano 2000 que no-la trará? Os nossos netos o dirão.

A REVISTA TURISMO presta homenagem à C. P.

A excelente e conceituada «Revista Turismo» — que tantas e tão evidentes provas de boa colaboração com a C. P. tem demonstrado — decidiu inaugurar, há pouco, as suas novas instalações de secretaria,



A excelente montra inaugurada pela Revista Turismo por ocasião da abertura das suas novas instalações, constituiu uma simpática homenagem de apreço ao nosso caminho de ferro

redacção e tipografia, sitas na rua D. Estefânia, 165-B, em Lisboa, dedicando a sua ampla e desafogada montra a exposição de motivos ferroviários, numa homenagem de simpatia ao caminho de ferro que é de todo o jus aqui registar, como foi de todo o agrado nosso verificar.

Solicitada, para tal, a colaboração da Direcção-Geral da Companhia cujo concurso, como sempre, se tem revestido do maior grau de colaboração em tudo no que se concerne a estes temas de propaganda e divulgação da via férrea, foi possível corresponder-se ao intento do ilustre Administrador daquela Revista — sr. Albano Rodrigues — fornecendo-se os elementos decorativos de temática ferroviária que possibilitaram, com o gosto

indiscutível do expositor, a feitura de uma montra publicitária deveras interessante e atractiva: miniatura de unidade tripla automotora eléctrica (U. T. E.), cartazes e bilhetes turísticos diversos, lanternins e bandeiras de sinalização, artigos de viagem, etc., tudo subordinado ao cartaz das grandes manifestações turísticas do momento: o «Abril em Portugal».

A «Revista Turismo» que tem tido a amabilidade de inserir a solicitação e iniciativa exclusivamente suas, e por diversas vezes, colaboração literária de funcionários superiores da Companhia — mormente em artigos da especialidade ligados às actividades de arte, paisagem e costumes de Portugal — é assim realmente, e agora mais uma vez, credora do apreço da Companhia por mais esta prova inequívoca de verdadeira amizade pelo caminho de ferro.

A inauguração, a que assistiu em representação do Director-Geral da Companhia o sr. dr. Élio Cardoso, foi pretexto para, num beberete simples mas pleno de significado amistoso, mais se consolidarem, nas saudações trocadas, os liames de cooperação,



O representante da C. P. testemunha aos dirigentes da Revista Turismo o apreço da Companhia pela iniciativa que tiveram



Um momento da visita à oficina de impressão da Revista.
Em tiragem, a próxima grande edição dedicada a Angola

sempre úteis e possivelmente eficazes, do caminho de ferro — instrumento de turismo — com aquela Revista — paladino desse mesmo

turismo que tão galharda e estrênuamente se tem proposto cultivar e incentivar.

À inauguração estavam presentes, além do activo e empreendedor Administrador da Revista, sr. Albano Rodrigues, os srs. Gentil Marques, chefe de redacção, e Diamantino Faria, redactor. Ainda da parte da C. P. estava presente o sr. Abel Romero, do Escritório de Turismo e Publicidade.

À «Revista Turismo» — que teve a amabilidade, que muito nos desvanece, de destacar, naquela sua montra, um exemplar da sua penúltima edição, patenteando o artigo: «A Evolução Histórica dos Caminhos de Ferro Portugueses» — reiteramos o nosso reconhecimento pela atenção e simpatia com que distinguiu o nosso caminho de ferro e este Boletim.

Inspector Jorge Soares



A seu pedido, passou à situação de reformado em 1 de Janeiro findo, com 63 anos de idade e 43 de bons serviços, o Inspector Jorge da Conceição Soares, da Divisão da Exploração.

Funcionário muito dedicado ao serviço, plenamente conhecedor das suas obrigações profissionais, o Inspector Jorge Soares desenvolveu, durante os 46 anos que serviu a C. P., uma notável actividade em prol do caminho de ferro que lhe garantiu, com todo o jus, a consideração dos seus colegas e superiores e o respeito dos seus subordinados.

Entrou para a C. P. em 30 de Dezembro de 1917, como praticante de estação. Em 1925, ingressou no quadro de revisores, tendo ascendido a Fiscal em 1949. Promovido a subinspector em 1952, passou em 1955 a Inspector do Pessoal de Trens e Revisão de Bilhetes.

Da sua matrícula consta um expressivo louvor concedido em Maio de 1955 pelo Director-Geral da Companhia, nos termos do n.º 4 do art.º 43 do R. G. P., pelo dedicado esforço demonstrado no de-

Prémio «Governador-Geral de Angola»



Mais um heróico oficial, o Alferes miliciano Valdemar Nogueira dos Santos, em operações, em Angola, foi condecorado com a Medalha de Mérito Militar de 3.ª classe e distinguido com o prémio «Governador Geral de Angola» por actos de bravura em combate. Ao chegar à Metropole, em gozo de licença especial, a Administração da Companhia, à semelhança do procedimento adoptado com outros militares e civis igualmente distinguidos com o prémio em referência, ofereceu-lhe um passe de 1.ª classe de Lisboa a Vila Nova de Gaia e volta para visitar a sua família, no lugar de Carvalhos.

sempenho das funções de que foi incumbido quando da adaptação das estações de Lisboa-P., Sete Rios e Lisboa-Rego ao serviço que lhes foi destinado, por motivo do encerramento do Túnel do Rossio aquando das obras de electrificação.

Secção PROFISSIONAL

Coordenação do Dr. JOSÉ CAPÃO FARINHA

ELEMENTOS SOBRE TÉCNICA DE GESTÃO DO PESSOAL

As causas mais importantes, senão fundamentais, da baixa produtividade da mão-de-obra nas Empresas, são as seguintes:

- *Insuficiência de formação geral e profissional e deficiente informação.*
- *Aproveitamento defeituoso dos trabalhadores.*
- *Elevado número de diminuídos físicos ou mentais.*
- *Absentismo elevado.*
- *Insatisfação.*

Para obviar estas deficiências que constituem os factores maiores do baixo índice de produtividade do factor-humano, já hoje se conhecem e aplicam as soluções mais adequadas e eficazes:

- O pleno emprego das capacidades e aptidões — *Seleção e Orientação profissional*;
- A formação interna e o aperfeiçoamento profissional — *Pedagogia industrial*;
- O inventário permanente das necessidades de mão-de-obra e a afectação adequada e oportuna dos trabalhadores — *Gestão previsional*;
- A estruturação racional dos serviços e racionalização dos processos de trabalho — *Tecnologia humana*;
- A reconversão de diminuídos, aperfeiçoamento das condições de trabalho e prevenção de acidentes — *Medicina do trabalho*;
- A melhoria do «clima moral» da Empresa — *Relações humanas*;
- O estabelecimento de escalas justas de salários e de linhas bem definidas de promoção — *Qualificação de funções*.

Analiseemos um pouco mais de perto cada um destes métodos de actuação:

A *Seleção profissional* tem por objecto imediato o conhecimento das aptidões e capacidades do indivíduo, dos traços de personalidade que definem a sua conduta, e dos interesses e motivações que dirigem e dinamizam essa conduta. Quer dizer: o conhecimento do que o

indivíduo *pode* fazer, do que *quer* fazer e de *como* ele o fará.

Esse conhecimento exigiria um inventário exaustivo de todas as referidas características do indivíduo. E um tal inventário, ainda que teoricamente possível, revela-se absolutamente impraticável quando se trata de escolher o indivíduo mais apto para um determinado lugar.

A selecção profissional exige, pois, um conhecimento exacto da função para que se selecciona, o qual permitirá o estabelecimento da bateria de testes mais adequados à avaliação das qualidades especificamente requeridas. E mesmo no caso da *Orientação profissional* — em que o inventário exaustivo é de norma — jamais se poderá, com base no conhecimento das qualidades do indivíduo, aconselhar a este o exercício de funções cujas exigências particulares se desconhecem.

Conclui-se, portanto, que o estudo das funções é a base indispensável à estruturação dos exames psicotécnicos. Como o é, também, a actuação da *Medicina do trabalho*, já que a reconversão de diminuídos não é mais do que um caso particular da orientação profissional, e que a melhoria das condições de salubridade e de segurança constitui, igualmente, um caso particular da organização do trabalho.

Com efeito, e tal como sucede em relação à selecção e orientação profissional, também a *Racionalização do trabalho* e a *Organização interna* jamais se poderão processar sem um conhecimento preciso e detalhado das condições em que o trabalho se executa e da posição relativa dos serviços na estrutura e funcionamento da Empresa. É o estudo das funções que permite a sua racionalização e, portanto, a economia de tempo e o acréscimo de eficiência indispensáveis ao fomento da produtividade, é a base essencial para o pleno emprego das aptidões, condição necessária da melhoria do «clima moral» na Empresa; e constitui a via única para o estabelecimento de um organograma funcional, baseado numa repartição judiciosa dos deveres e responsabilidades de cada indivíduo ou de cada sector, e cuja existência garante, entre outras coisas, uma maior eficácia e justiça das promoções.

A *promoção* não deve significar apenas uma subida na escala hierárquica, mas também, e sobretudo, um

reconhecimento, aproveitamento e valorização das qualidades pessoais do trabalhador. O que significa que, representando normalmente a promoção uma mudança de função, não deverá ela vir destruir o indispensável equilíbrio no binómio homem-trabalho, cumprindo, por isso, verificar se as exigências da nova função se satisfazem pelo desenvolvimento natural das aptidões (processada no desempenho da função anterior), ou se haverá necessidade de uma adaptação. E isso implica que se conheça, até ao mais ínfimo detalhe, a função para que se promove. Em qualquer caso, as promoções deverão efectuar-se sempre de acordo com um programa previamente estabelecido, definindo vias racionais de acesso, um escalonamento de funções em que se respeite a identidade de exigências e se graduem progressivamente os níveis de responsabilidade.

Há que distinguir entre *promoção individual* — a que se processa pela avaliação do mérito pessoal, na escala das categorias, implicando, pois, uma subida na graduação profissional — e *promoção funcional* — que implica a mudança para uma função mais categorizada, na escala definida pela análise e qualificação de funções. Em ambos os casos, porém, a ideia de *promoção* está intimamente ligada às de *formação* e *aperfeiçoamento profissional* — que constituem os domínios de actuação da *pedagogia industrial*. E esta actuação só poderá ser realmente eficaz se se fundamentar nos resultados da análise de funções.

Com efeito, dado o grau crescente da especialização em cada uma das funções diversas que a Empresa comporta, já hoje se não admitem programas genéricos, de extensa duração e âmbito vasto — exigindo-se, pelo contrário, uma preparação rápida, em profundidade, imediatamente dirigida ao fim em vista. Só com um conhecimento exacto e circunstanciado dessa finalidade — que é o mesmo que dizer: da natureza e exigências da função para que se prepara o trabalhador — é possível estruturar qualquer curso, seja ele de formação, de aperfeiçoamento ou de readaptação.

Por outro lado, só o inventário completo e preciso das funções existentes ou a criar na Empresa, possibilita a prática da *gestão previsional* do Pessoal, e, por aí, o conhecimento sempre actual das necessidades em matéria de formação, com vista ao preenchimento de lacunas e à efectivação das necessárias mutações, reconversões ou promoções.

No que se refere à *escala de salários*, é ideia bastante generalizada a de que os problemas respeitantes ao pessoal se resolvem pela pura e simples elevação geral do nível de vencimentos. Ora a verdade é que, como acentua um conhecido especialista da questão, Claude Lapierre: «por mais elevados que possam ser os salários pagos por uma Empresa, isso não é suficiente. A experiência mostra, com efeito, que uma *estrutura equitativa de remunerações* é, no plano psicológico, muitíssimo mais importante». E de inúmeras investigações, sobre esta matéria, levadas recentemente a efeito em alguns países, conclui-se que, *uma vez satisfeitas as necessidades vitais razoáveis*, as preocupações referentes ao montante absoluto do salário não ocupam

um lugar proeminente no espírito dos trabalhadores. Na escala de aspirações e satisfações ligadas à actividade profissional, aparece-nos, em primeiro lugar, a *justiça da remuneração* recebida, a distribuição equitativa de salários, dentro de um mesmo sector profissional ou unidade empresarial.

A *equidade* de remunerações não pode aqui tomar-se em sentido absoluto — sob pena de se infringirem os mais elementares e essenciais preceitos de justiça. Foi desde sempre admitida a diferenciação de salários, como consequência da diferenciação de capacidades e atribuições profissionais. O que acontece é que a fixação desses salários diferenciais tem obedecido menos a preocupações de justiça do que a critérios puramente subjectivos e a circunstâncias inteiramente alheias à avaliação do próprio trabalho. E o resultado tem sido o de uma generalizada descrença nos métodos de gestão e de uma crescente «mercantilização» e «politização» do trabalho.

O progresso técnico e as alterações nas estruturas económicas vieram modificar profundamente o perfil tradicional de inúmeras funções, multiplicando e agravando, por esse motivo, as arbitrariedades que necessariamente se cometem quando a atribuição dos vencimentos se fundamenta em processos empíricos. Por outro lado, os imperativos actuais em matéria de estabilidade social e de nível de produtividade, vieram impossibilitar a subordinação da política de salários à lei primária da oferta e da procura, ou a considerações particulares, e mais ou menos oportunistas, quando do estudo de acordos colectivos ou de negociações no plano sindical.

A adequação ou justiça das remunerações só pode compreender-se, pois, em relação às exigências e responsabilidades que cada função realmente comporta. E só é possível estabelecer uma graduação justa de salários, que respeite os valores relativos das funções, desde que se tome como base o estudo objectivo dessas funções e se determine rigorosamente o seu lugar, numa escala racional de qualificação.

Deve frisar-se, porém, que a *Qualificação de Funções* apenas estabelece o *Valor relativo* de cada função e não propriamente o salário que compete ao trabalhador que a desempenha. Para o apuramento deste salário há que entrar em conta, não apenas com o valor da função (elemento absolutamente necessário, como acabámos de ver) mas também com o valor, o mérito do respectivo titular. E isto diz já respeito a uma outra técnica, a *Notação Profissional*, que julga o indivíduo e não propriamente a função — tal como a *Qualificação de Funções* analisa exclusivamente a função, independentemente do indivíduo que a esteja executando.

(Notas extraídas de um curso de Analistas de Funções)

EXAMES DE PRÉMIO

Segue-se a transcrição de um dos pontos escritos saídos nos últimos exames para pessoal graduado de

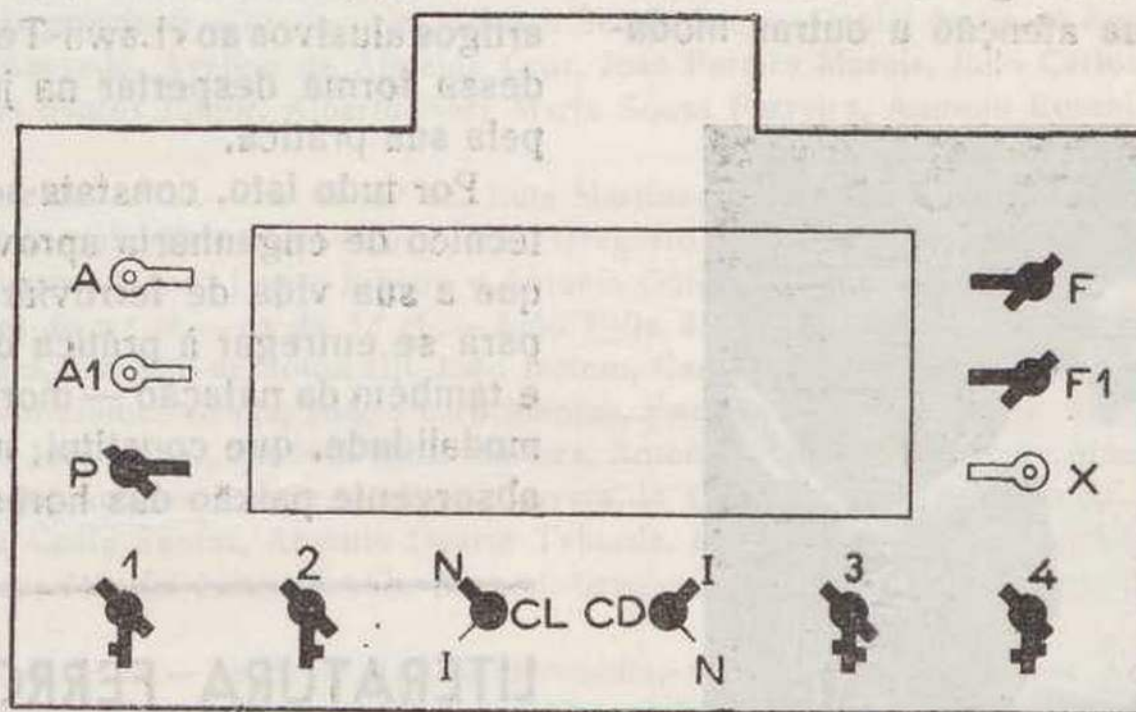
estação, sobre as matérias de Segurança da Circulação e Fiscalização das receitas:

A — Segurança da Circulação

1) — Sobre a circulação de comboios em troços de linhas de via única, onde hajam «Pontes levadiças ou girantes», indique todas as medidas de segurança a tomar na expedição de comboios pela estação que tem comunicação telefónica com a ponte, nos seguintes casos:

- a) Funcionando o telefone.
- b) Não funcionando o telefone apenas entre as estações colaterais.
- c) Não funcionando o telefone entre a estação e a ponte.

2) — Orientando-se pelo quadro abaixo indicado, explique as operações a executar numa estação para a sua passagem da situação de guarnecida para a de eclipse:



QUADRO DA FECHADURA CENTRAL

3) — Tendo os comboios n.ºs 111 e 2003 na sua marcha um troço comum de via, como explica que a sua numeração seja tão diferente?

Justifique, também, que os números destes comboios estão certos.

4) — Num posto eléctrico de sinalização, tipo «Siemens», indique a diferença existente entre a manobra manual de agulhas encravadas por fechadura e a manobra local eléctrica de agulhas, fazendo referência à forma como a manobra das mesmas é possível.

5) — Quais os requisitos necessários para o corte de corrente numa secção elementar da Catenária principal?

B — Fiscalização das Receitas

No caso de passageiros, em viagens internacionais, desejarem seguir por via diferente, esclareça o seguinte:

A) Que disposições se aplicam pela mudança de via?

B) Como é feito o cálculo das importâncias a cobrar?

C) Que documento utiliza para a cobrança, no caso de se tratar de viagens de ida e volta?

II

Quando os expedidores ou consignatários de remessas de vagão completo desejarem obter o peso fraccionado das mercadorias na ocasião da carga ou descarga, em balanças suas, que cobrança se lhes faz pela permanência das mesmas no recinto das estações?

III

Diga quando é que a Companhia procede à verificação das remessas, esclarecendo o procedimento a adoptar, tanto no caso da verificação se fazer na estação expedidora, como no caso de se fazer na estação de destino.

TAXAS

Grande velocidade:

Tondela para Lisboa (Santa Apolónia)

1 capitoné montado em quatro rodas com

mobília 870 kg.

1 biciclo motorizado 80 »

Pequena velocidade:

1.ª — Madrid para Amadora-Sorefame — Via Marvão-Beirã.

Uma carruagem de caminho de ferro com o comprimento de 10 metros, peso 5.700 quilos, carregada em dois vagões.

Carga e descarga pelos Donos. (Só o percurso da C. P.).

2.ª — Vila Real para Bragança

7 cavalos e 5 potros pequenos

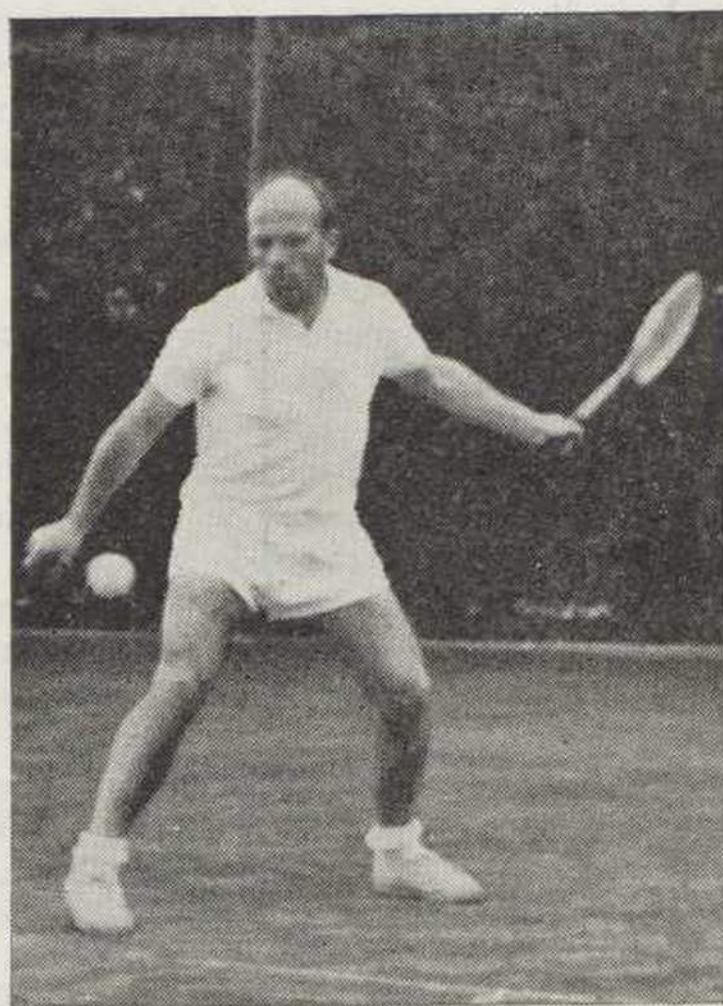
Carga pela Companhia e descarga pelos Donos.

Foram utilizados 2 vagões na linha do Corgo, 1 nas do Minho e Douro e 1 na do Tua.

Ferroviários Desportistas

Por J. MATOS SERRAS

ESTE mês falamos do desportista sr. Manuel da Fonseca Vaz, agente técnico de engenharia de 1.^a classe na Divisão da Exploração. A sua propensão para a prática do desporto começou muito cedo, pois tendo ingressado nos Pupilos do Exército apenas com 10 anos de idade, logo ali teve ensejo de se iniciar nas classes de ginástica. Mais tarde veio a dedicar a sua atenção a outras moda-



O atleta Fonseca Vaz, numa exibição

lidades atléticas, como o futebol, o basquetebol e o ténis de mesa. E em todas elas — incluindo ainda a ginástica — mereceu a honra de ser seleccionado para representar o seu colégio. Porém, só aos 34 anos viria a interessar-se pelo «Lawn-Tennis, jogo que ainda hoje — à beira de dobrar a casa do meio século de vida — pratica com vivo entusiasmo, fazendo parte, desde há 9 épocas, da equipa

do Grupo Desportivo da C. U. F. do Barreiro, pela qual já participou em 36 campeonatos. No ano findo registou 11 vitórias nas 16 partidas em que interveio. Na última classificação elaborada pela respectiva Federação ocupava o 14.^o lugar em 3.^{as} categorias e na escala nacional era o jogador n.^o 29.

O sr. Fonseca Vaz tem publicado vários artigos alusivos ao «Lawn-Tennis», procurando dessa forma despertar na juventude o gosto pela sua prática.

Por tudo isto, constata-se que este agente técnico de engenharia aproveita todo o tempo que a sua vida de ferroviário lhe deixa livre para se entregar à prática do «Lawn-Tennis» e também da natação — mormente da primeira modalidade, que constitui, na verdade, a sua absorvente paixão das horas de ócio.

LITERATURA FERROVIÁRIA

VIDA TENEBROSA — Contos

de Jorge Teixeira

Foi posta à venda a 2.^a edição do livro de contos ferroviários *Vida Tenebrosa*, da autoria do antigo ferroviário, sr. Jorge Teixeira. Trata-se de uma obra interessante, apresentada sob a forma de contos, muitos dos quais já publicados nas páginas desta Revista, em que o escritor narra, com grande verdade e precisão, fragmentos bem escolhidos da vida do pessoal da linha, com os inevitáveis perigos e vicissitudes a que os mesmos estão expostos no exercício quotidiano das suas obrigações e deveres.

A reedição desta obra, esgotada já há muitos anos, virá decerto satisfazer a curiosidade e o desejo de muitos ferroviários bem como de muitas outras pessoas que, embora estranhas à classe, gostam de conhecer o nosso meio.



PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de Janeiro último:

A Chefe de depósito — o Subchefe de depósito, Álvaro António Maia.

A Subchefes de depósito — os Chefes de maquinistas, Manuel da Costa, Luís Rodrigues e Francisco Vicente.

A Chefes de maquinistas — os Maquinistas principais, António Seabra Pires, João Passos Niza Júnior, Dionísio da Silva Júnior e José do Carmo Gonçalves.

A Maquinistas principais — os de 1.ª cl., Afonso Serrão Lopes, Daniel da Graça Rosendo, António Gonçalves, Alfredo Duarte Azevedo, Avelino de Almeida Cruz, José Pereira Moraes, Júlio Carlos Soares Cadete, Daniel José Braz, Miguel dos Santos Júnior, Alberto Nery Maria Sousa Parreira, António Eusébio Comprido e Crispim José Duarte.

A Maquinistas de 1.ª cl. — os de 2.ª cl., Luís Martins Alves, Joaquim de Jesus, Sizenando Eduardo da Costa, José Borges, Agostinho Fernandes Duarte, João Gregório da Silva, José Gomes Fernandes, Agostinho Nunes, Francisco da Costa Roque, Afonso Lopes Ribeiro e António Góis Mendes.

A Maquinistas de 2.ª cl. — os de 3.ª cl., — João Félix de Sousa Belchior, Laurindo Gomes, Manuel Alves, Abraão da Silva Borges, Joaquim de Sousa Gil, João Jacinto, Carlos Águas, Manuel Braz, Francisco Martins, António Augusto, Andreino Gomes Arada, João Pedro Menino, Fausto António da Costa, Augusto Teixeira, Mário da Silva Ribeiro, António José Menor, António Diniz Moreira, António Pereira de Azevedo, Manuel Martins de Miranda, José Ferreira Guardado, António Duarte, António Correia de Carvalho, José Caetano de Abreu, Manuel Tavares de Lima, Ramiro da Costa Santos, António Duarte Taborda, Manuel Ferreira Júnior, Venceslau Lopes Soares, Mário de Jesus Eliseu, Manuel Luís, Teófilo Manuel Grenha, Joaquim Maria, Alfredo Martins Nogueira Floi e António Coelho.

A Fogueiros de 1.ª cl. — os de 2.ª cl., José Bernardino Campos, Ernesto Lopes Antunes, Nascimento da Silva, António José Simão, Fernando Soares Ferreira, Manuel Soares, Alfredo Lenine Oliveira Fidalgo, José Francisco Gatinho Soeiro, Manuel da Rocha, Adelino Luís Paulino, Jacinto da Silva Braz, António Francisco da Costa, António Borges Miranda, Olímpio Augusto Alves, Miguel Joaquim Marcos, Armando Simões Bugalho, António Manuel Guerreiro, José Correia, Joaquim das Neves, Joaquim de Sousa, António Cordeiro de Oliveira, Manuel Francisco Aparício, Francisco Ferreira Soares, José dos Santos Prior Júnior, Homero Marques Ferreira, Luís Rodrigues Leote, João Mendes, Venâncio Manuel Gonçalves Serra, Manuel dos Santos, José Teixeira Moreira, Armando Simões Mateus da Silva, Manuel Bernardes, Rodrigo Merca Pereira, José Alcino Afonso, Domingos Vitoriano Mamede, António Farrajota do Carmo, Américo Franco, José de Almeida, António Joaquim Valeriano Pinheiro, António dos Ramos Valente, António Pratas Alves, Abílio Joaquim Contreiras Monteiro, António Armindo Matos Faria, Adelino Delgado Cardoso, Agostinho Gomes Lopes, António Girão Mendes, Alberto da Conceição Nogueira, José Moreira, José Margarido Vaz, Albertino da Silva Oliveira, António Lopes Valério, António de Almeida Felix, Manuel Salvado Cavaca, Mário Pato, Alcino Cunha Moreira, Sérgio Faria, Manuel Girão Carlos, José Eduardo Diogo Carvalho, Agostinho da Cunha Archer, Alberto Filipe de Seixas, Olindo Manuel Rufino, Constantino Lopes Boavista, Diamantino Gonçalves Lapo, Manuel Maria Domingues, João Fernandes Picão, Manuel de Sousa, Armindo de Araújo Gomes, Manuel Domingos Gonçalves Galinha, Silvino Pinto Pimentel, António Aguiar Esteves, Ramiro Veloso Fernandes, José Pinto, António Filipe, José António de Magalhães, Aníbal Magalhães, Amaro Dias da Silva, Luís Duque Ferreira, João Serejo Ramos, José Ribeiro, José Augusto Branco, Deolindo Fernandes da Costa, Hermínio Gonçalves Lapo, José Silva, Simplicio Monteiro, Henrique Pedro, Luís Manuel Almeida, José Augusto Monteiro Lourenço, Henrique Fausto Costa, Manuel Ribeiro, Eugénio Manuel Matos Barracas, Manuel Dias Correia Henriques, Lourenço António Ratinho, Alexandre Queiroz, Ermezindo Dias Cordeiro, Manuel Inácio Alves Lucas, António Joaquim Silva Oliveira, Bonifácio Vitor Neves e José Carvalho Ribeiro.

A Fogueiros de 2.ª cl. — os Operários e Serventes, Leonel Rosa Afonso, Abílio Malheiro Martins, Artur Pereira de Magalhães, António Delgado Testas, José de Matos Branco, Fernando António Lopes, João Azevedo

Pereira de Castro, Joaquim Pinto Cardoso, Américo de Oliveira, Joaquim Taveira Vilela, Manuel Joaquim Sá Cardoso, João José Vieira de Oliveira, Ricardo Maria de Oliveira, Celestino Antão, Manuel Gabriel Almeida Sousa, João de Queiroz, Isidro Nogueira Rosário, Fernando Augusto Ferraz, José das Neves Sousa, José Pires Mendes, Manuel Vieira da Silva, Adelino Soares Pinheiro, Octávio Emílio Pereira da Costa, Ernesto Cardoso Martins, Mário Ferreira da Costa, Manuel Ferreira Pinto, Bernardo Alves da Costa, João da Graça Farinha, Álvaro Gil Barbado, Firmino da Costa Leite, José Maria Vieira Mendes, João Nunes da Fonseca, António de Sousa, António Vieira do Couto, Faustino da Cunha, Abílio da Cunha Magalhães, José Pereira de Araújo, Manuel Correia Roças, Casimiro Alves Madeira, Joaquim Gomes Ferreira, António de Sousa e Silva, Manuel Francisco Viegas Fernandes, David Monteiro, Manuel Joaquim Oliveira Coelho, Manuel Monteiro, Francisco Ferreira de Oliveira, Francisco Teixeira Ricardo, Armando Alberto de Andrade, Manuel de Jesus Antunes, Augusto José Palmeiro, António Jorge da Silva, Joaquim de Sousa, Ezequiel Almeida Francês, Lignelo do Carmo Cardoso, Manuel de Jesus Pinto, César Pereira, António Augusto Caldeira, Abílio Vieira Monteiro, Jorge Manuel Baptista, Eduardo de Bessa Leite, António Morgado Vicente, José Maria da Silva Teixeira, Fernando Silveira de Sousa, Joaquim Faria Tenedório, José Rebelo, Armando Soares da Costa, Adriano Guedes da Silva, Laurindo Soares Teixeira, António Teixeira, António Amadeu Gonçalves e Álvaro Joaquim Guerreiro.

A Marinheiros de 2.ª cl. — os Marinheiros eventuais, João Constâncio Bolinhas Lopes, e António Manuel Rufino.

A Fiscais de revisão de material — os Revisores de material de 1.ª cl., Alfredo da Costa e Adriano Augusto Moreira.

A Revisor de material de 1.ª — o de 2.ª cl., Henrique Casimiro Pais.

A Revisor de material de 2.ª — o de 3.ª cl., José Augusto Branco.

A Ajudantes de Revisores de material — os Serventes de 2.ª cl., Joaquim Lourenço Gonçalves, José Martins Chorrão e Adelino Martins Bento.

A Serventes de 1.ª cl. — os de 2.ª cl., Joaquim Domingos Rosa, Eduardo Lopes Gil, Manuel Marques Araújo, António Vieira, Francisco Faria, Adelino José Dias da Silva, António Guerreiro Correia, Domingos Góis Monteiro, João Pedro Ferreira, Jaime Pereira, António Tavares Cunha, Francisco Ferreira dos Santos, Silvino Capucho, Joaquim Monteiro, Manuel Francisco Ferreira, João Carlos Gonçalves, António Ferreira, José Júlio Moreira Ferreira, José Augusto de Sousa, Luts Teixeira, Porfírio Rodrigues Cosinheiro, Joaquim Lameiras, Joaquim Valente Diogo, Manuel Alves da Silva, António Condessa, Joaquim Horta Vitor, Joaquim da Silva Miranda e Arlindo Maria Nunes.

A Serventes de 2.ª cl. — os de 3.ª cl., José Lopes, António Gomes da Silva, António Alves Agante, António dos Santos Pinheiro, Herminio Augusto Neves, Manuel Bento Soares, António Ribeiro de Oliveira Gomes, Manuel Pinto, Edgar Duarte Canais, Manuel Baptista Dias, Virgílio Eugénio Carvalho Pereira, António Cunha Araújo, José de Oliveira Fernandes, Francisco Luts Madeira Charro, Viriato do Nascimento Gonçalves, Salvador Amaro, António Gomes Faria, Agostinho Teixeira Moreira, José Barbosa da Costa, Silvino Daniel Romeiro, Joaquim Pereira da Graça, Manuel Faria Correia, João Soares Norte, Adão Pereira da Silva, Francisco Teixeira de Barros, António Cunha, Olímpio António Caramelo, Agostinho Clemente, José Joaquim Grayilha Delgado Heitor, José Luts Costa Vargas, Manuel de Oliveira Costa, Manuel Dias Pinto, Joaquim Manuel Cochicho, Francisco Garrinho Casimiro, Joaquim Marques Alexandre, Manuel Andrade Monteiro, José Maria Lameiras, Francisco Maria da Rosa, João Antonio Carreto, Teodósio da Conceição Falcão, Joaquim Monteiro Ferreira, João Lourenço Vasco Rodrigues, Homero Pires de Matos, Armindo de Matos Esteves, Manuel Rafael da Luz, João Maria Vicente, António dos Anjos Custódio, Fernando Vences Gonçalves José, Domingos Abrantes Tavares, Manuel da Palma Correia, José do Rosário Carvalho, José Pires, Agostinho Carmona Afonso, Mário Breda, Arsenio dos Santos Ferreira, Manuel Gameiro Dias, Mario Pereira Vinagre, José do Nascimento Macário Redondo, Calixto Alexandre Roça, Joaquim Pereira, Adriano Barros Soares Monteiro, Manuel Inácio, Mario da Cunha Moreira, Lourenço Baptista Maruta Rosa, Torcato Leitão de Bessa e Severino Pereira Barbosa.

NA CAPA:

A PRAIA DO ESTORIL