

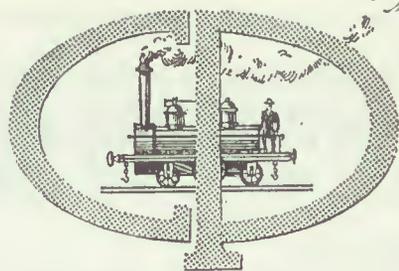
Boletim da C. P.



Número 481

Julho de 1969

Boletim da



PUBLICAÇÃO MENSAL

N.º 481 • JULHO 1969 • ANO XLI • PREÇO 2\$50

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

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

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

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

NOVAS COORDENADAS

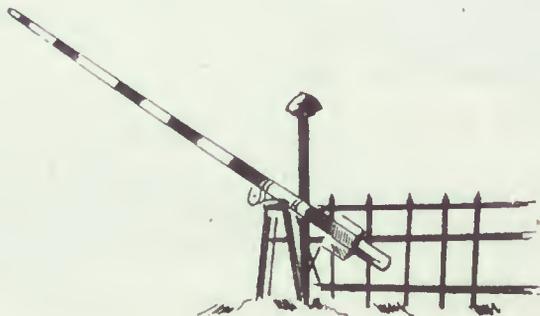


O primeiro acto público do novo presidente do Conselho de Administração da C. P. foi receber os dirigentes dos sindicatos ferroviários — para os conhecer e cumprimentar, e por seu intermédio saudar a classe que representam.

Nas palavras então proferidas, o dr. Neto de Carvalho depois de afirmar que a maior parte dos seus curtos catorze dias de actividade ao serviço da Companhia os consumira no estudo premente dos problemas financeiros da Empresa, salientou: «Na verdade,

antes de melhorar seja o que for é preciso assegurar o que está: funcionamento de linhas, o que significa emprego; pagamento tempestivo de ordenados e salários; e manutenção das regalias existentes — algumas das quais não são concedidas pela maioria das Empresas».

Referindo-se depois à melhoria do nível de vida do pessoal ferroviário, disse: «Admitindo que chegaremos a situações razoáveis no complexo problema financeiro da Companhia, teremos sempre que considerar os vultíssimos encargos de investimento que se impõem no imediato e o esforço tremendo que será necessário realizar para actualizar métodos de acção. Isto significa que é indispensável prosseguir uma política equilibrada entre as questões económicas e as sociais. Importa, por certo, melhorar o nível de vida do pessoal; pugnar pela sua segurança enquanto estiver no activo e, mais tarde, na reforma; facilitar a sua promoção profissional, através do aumento das suas qualificações. Mas temos, paralelamente, de fazer um esforço de conjunto para que o serviço ferroviário corresponda cada vez melhor às necessidades do País no que respeita a qualidade, quantidade e preço; que aumentar, para tanto, dentro dos recursos que nos forem concedidos, a eficiência da Empresa e a produtividade do trabalho; que utilizar o melhor possível os meios financeiros de que dispusermos. O esforço de desenvolvimento tem de ser geral, nele todos temos de nos empenhar, reconhecendo o papel que a cada um cabe e procurando realizá-lo tão bem quanto soubermos».



Reunião dos dirigentes sindicais ferroviários

com o

presidente do Conselho de Administração da C. P.

O sr. dr. Neto de Carvalho, novo presidente do Conselho de Administração da Companhia, e antigo ministro da Saúde e Assistência recebeu no pretérito dia 17 de Junho os dirigentes dos sindicatos ferroviários.

Estavam presentes os administradores engs. Costa Macedo, Oliveira Martins e cor. Ferreira Valença, o director-geral eng. Espregueira Mendes, o dr. Élio Cardoso, das Relações Públicas, e todos os membros directivos dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal, dos Serviços Centrais e da União dos Sindicatos.

Na reunião, fundamentalmente realizada para o sr. dr. Neto de Carvalho conhecer e cumprimentar os responsáveis sindicais e por seu intermédio tornar extensivos esses cumprimentos à classe ferroviária, o presidente do Conselho de Administração da C. P. proferiu as seguintes palavras :

Ao iniciar as minhas novas funções de presidente do Conselho de Administração da C. P., logo pensei em promover a presente reunião com os dirigentes dos sindicatos ligados à Empresa, a fim de os conhecer e cumprimentar — o que agora faço — e, por seu intermédio, tornar esses cumprimentos extensivos ao pessoal que representam.

Muito desejaría poder contactar com todos quantos trabalham na Companhia, mas a dimensão e a dispersão dos serviços não permitem concretizar esse pensamento, embora já tivesse ocasião

de visitar alguns Departamentos e seja minha intenção continuar estas visitas.

Sabendo que estão em curso negociações para a revisão do Acordo Colectivo de Trabalho, procurei começar por tratar imediatamente deste problema, quer em razão da sua importância para a Empresa e para o pessoal, quer, também, por inclinação minha para estas questões.

Antes de melhorar seja o que for é preciso assegurar o que está: funcionamento de linhas, pagamento de ordenados e salários e manutenção das regalias existentes — algumas das quais não são concedidas pela maioria das empresas

No entanto, a premência dos problemas financeiros que a Empresa tem de enfrentar impediram-me de o fazer, e a maior parte destes curtos catorze dias em que aqui me encontro, tive de os empregar no estudo dessa matéria fundamental. Na verdade, antes de melhorar seja o que for é preciso assegurar o que está: funcionamento das linhas, o que significa emprego; pagamento tempestivo de ordenados e salários; e manutenção das regalias existentes, algumas das quais não são concedidas pela maioria das empresas.

Equacionados pelo Conselho de Administração — embora não resolvidos — os problemas financeiros

ros, tive oportunidade de tomar contacto com as negociações em curso, embora, neste momento, não possa ainda dizer que conheça suficientemente bem todos os seus múltiplos aspectos, tantas vezes ligados, como é natural, ao carácter específico do transporte ferroviário e envolvendo, por conseguinte, particularismos que levam o seu tempo a dominar.

A importância que atribuo a esta matéria, leva-me a desejar acompanhar de perto as negociações e estar presente, sempre que possível, às reuniões que vão seguir-se, mesmo com prejuízo de outros assuntos. Para tanto, proponho que se dê uma orientação um tanto diversa ao modo de trabalho seguido: se estiverem de acordo, procuraríamos adiantar as negociações no âmbito da Empresa e dos sindicatos, deixando para a comissão oficialmente designada a apreciação final das soluções a que chegarmos e aquelas disposições sobre as quais se torne difícil encontrar-se um entendimento.

Duas cláusulas que se encontram no projecto inicialmente apresentado pelos sindicatos: a constituição de órgãos destinados a apreciar os problemas relacionados com o pessoal e a criação de uma comissão consultiva para promover um bom clima de relações humanas

Aproveito a ocasião para sublinhar, com aprazimento, duas cláusulas que se encontram no projecto inicialmente apresentado pelos sindicatos: uma em que se diz que a entidade patronal e o pessoal da Companhia são mútuos colaboradores, devendo fomentar-se todas as formas de concretizar a ideia de cooperação do pessoal na Empresa, sobretudo com a constituição de órgãos destinados a apreciar os problemas relacionados com o pessoal; outra, referindo-se precisamente à criação de uma comissão consultiva destinada a promover um bom clima de relações humanas.

A tendência, nos nossos dias, consiste precisamente em desenvolver nas empresas esse espírito de mútua colaboração na realização de uma obra comum, e é essa também a orientação da nossa lei.

Creio que esta finalidade mais facilmente se poderá alcançar no âmbito de uma Empresa de interesse público, como a C. P., na qual, infeliz-



O presidente do Conselho de Administração no uso da palavra: «Permita Deus que consigamos progredir no fortalecimento da Empresa e na melhoria do bem-estar de quantos nela servem, de modo a sentirmos legítimo orgulho em pertencer à C. P.»

mente, nem sequer se põe o problema dos lucros, pois estes são inexistentes, como todos sabem. Mas esta mesma falta de lucros coloca-nos numa posição delicadíssima, na medida em que pode levar à carência de meios para efectivar uma satisfatória política social.

O problema financeiro da Empresa é complexo

O problema financeiro da Empresa é complexo e teremos de procurar resolvê-lo tão cedo quanto possível. O próprio Plano de Fomento se lhe refere,

apresentando como linhas de acção, entre outras, o saneamento da situação financeira da Empresa, a eliminação gradual das subvenções económicas da exploração e sua substituição por indemnizações compensatórias e o prosseguimento da normalização das contas ferroviárias e da rentabilidade analítica da exploração.

Admitindo que chegaremos a situações razoáveis neste aspecto, teremos sempre de considerar os vultuosíssimos encargos de investimento que se impõem no imediato e o esforço tremendo que será necessário realizar para actualizar métodos de acção — o que aliás já se encontra em curso.

Isto significa que é indispensável prosseguir uma política equilibrada entre as questões económicas e as sociais. Importa, por certo, melhorar o nível de vida do pessoal; pugnar pela sua segurança enquanto estiver no activo e, mais tarde, na reforma; procurar dar a todos o sentimento de que são úteis e apreciados; facilitar a sua promoção profissional, através do aumento das suas qualificações. Mas temos, paralelamente, que fazer um esforço de conjunto para que o serviço ferroviário corresponda cada vez melhor às necessidades do País no que respeita a qualidade, quantidade e preço; que aumentar, para tanto, dentro dos recursos que nos forem concedidos, a eficiência da Empresa e a produtividade do trabalho; que utilizar o melhor possível os meios financeiros de que dispusermos. O esforço de desenvolvimento tem de ser geral, nele todos temos de nos empenhar, reconhecendo o papel que a cada um cabe e procurando realizá-lo tão bem quanto soubermos.

Estou convencido de que qualquer outra política não poderá resultar, pois os benefícios imediatos que se alcançassem sem ter em conta o desenvolvimento global da Empresa não poderiam deixar de comprometer o futuro, impedindo que, em tempo oportuno, se fosse mais além.

É razoável prever que, com imaginação, colaboração a todos os níveis, persistência, trabalho aturado e compreensão das dificuldades existentes, muito se poderá gradualmente obter

Não deveremos, por isso, pensar que — aqui como em qualquer outra parte — tudo quanto, em

princípio, se apresenta como aspiração legítima possa resolver-se de um momento para o outro, como ainda há pouco tempo, foi posto em relevo pelo Senhor Presidente do Conselho. Não há país no Mundo, nem mesmo os mais ricos, onde isso tenha sucedido e seria, por isso, faltar à verdade fazer quaisquer promessas nesse sentido, o que não está nos meus hábitos.

Estou, no entanto, convencido de que é razoável prever que, com imaginação, colaboração a todos os níveis, persistência, trabalho aturado e compreensão das dificuldades existentes, muito se poderá gradualmente obter.

Por meu lado, não me pouparei a esforços para que assim aconteça — e estou certo que o mesmo sucede com os meus colegas no Conselho de Administração — e sentir-me-ei muito feliz por tudo quanto puder alcançar-se. Mas, para tanto, precisamos também, não só do vosso apoio mas da colaboração sincera de todo o pessoal da Empresa.

Espero ter frequentes contactos com os dirigentes sindicais e informo de que estarei sempre ao vosso dispor para tratar directamente de qualquer problema. Podereis, pois, vir ao meu gabinete sempre que o desejardes, desde que este método de trabalho seja correctamente utilizado. Procederei para convosco com franqueza e sem reservas e espero que saibais retribuir, trabalhando com leal-



O presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, Jorge Dias Pereira numa passagem do seu discurso: «que todos os associados participem nos bens da cultura, vencendo a descrença, a incompreensão e a animosidades»



À direita : o dirigente sindical Moita Diniz solicitou maior activamento nas negociações do A. C. T.

dade. E permita Deus que, por esta forma consigamos progredir no fortalecimento da Empresa e na melhoria do bem-estar de quantos nela servem, de modo a sentirmos legítimo orgulho em pertencer à C. P.

Seguiu-se no uso da palavra o presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, sr. Jorge Dias Pereira, que disse :

Ex.^{mo} senhor presidente

Tem V. Ex.^a na sua presença as direcções dos Sindicatos cujos presidentes constituem a direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários, de que faço parte como modesto presidente, que hoje tem a missão de lhe apresentar os seus mais respeitosos cumprimentos.

Foi V. Ex.^a que se dignou manifestar o desejo de contactar com os dirigentes sindicais, os quais estavam ansiosos de ter essa honra, mas com prévio pedido de audiência que seria um facto dentro de poucos dias.

A demora deve considerar-se uma atitude de muito respeito pelo receio de ocupar V. Ex.^a logo após a sua posse no cargo de presidente do Conselho de Administração da C. P.

Foi uma honra inesperada que nos faz compreender nitidamente que os ferroviários vão ter

o carinho e o amparo necessários para serem abrangidos na grande Obra Social que hoje progride brilhantemente em benefício dos trabalhadores.

Ordem e disciplina—únicas armas de que os ferroviários souberam servir-se para lutar, vencendo o abandono a que foram votados

Existe entre nós a responsabilidade de acção e orgulho de havermos, na nossa árdua e ingrata missão, cumprido o nosso dever, com ordem e disciplina, únicas armas de que soubemos servir-nos para lutar, vencendo o abandono a que fomos votados.

Hoje, com a assistência médica e medicamentosa, temos uma disposição diferente, verificamos e sentimos que os ferroviários vão merecer, também, que a Justiça lhes chegue, para continuar a ter abnegação pelo trabalho, sentindo os seus deveres e os seus direitos, que, sem dúvida, fazem parte das leis que constituíram o Corporativismo, onde se encontra facilmente o seu manancial, a sua consistência e a sua força inquebrantável.

Não desejaríamos tornar a ver ou a sentir os ferroviários vitimados pelo desânimo e a Empresa deixando de ter servidores dedicados, competentes e úteis ao seu serviço e progresso

Não desejaríamos, senhor presidente, tornar a ver ou a sentir os ferroviários facilmente aliciados, vitimados pelo desânimo, e a C. P. deixando de ter servidores dedicados, competentes e úteis ao seu serviço e progresso.

Os homens são sociáveis por natureza ; o que é mister é que convivam e promovam o bem mútuo, onde se encontra a força moral, isto porque, sabemos que os que reivindicam os próprios direitos, esquecendo-se por completo dos seus deveres, merecem que lhes dêem menor atenção e assemelham-se a quem constrói uma casa com uma das mãos e, com a outra, a destrói.

Senhor presidente

Sendo o Caminho de Ferro um serviço público

essencial, por ser de reconhecido interesse nacional, necessita que os poderes governamentais se empenhem, a fundo, para que ao seu desenvolvimento económico corresponda o progresso social, para obter eficiência do sistema produtivo e para que não venha a faltar aos ferroviários o necessário numa vida digna, em caso de infortúnio ou de agravamento de responsabilidades familiares; assim não diminuirá a capacidade de trabalho de ninguém, por se sentir que a remuneração obedece às normas da equidade e da justiça.

Para nós, os Sindicatos Nacionais têm como principal missão tornar mais orgânica e fecunda a vida social, sendo absolutamente indispensável que todos os associados participem nos bens da cultura, vencendo a descrença, a incompreensão e a animosidade.

Só assim, se pode passar à acção que o Governo nos faculta.

Foi V. Ex.^a, senhor presidente, quem presidiu à Comissão dos trabalhos de negociação do A.C.T. de 1961, facto que nos faz ter a esperança — senão até a certeza — de que existirá nos ex.^{mos} dirigentes da C. P. um conhecimento mais exacto das necessidades mais objectivas e mais prementes dos ferroviários, quanto à sua situação e quanto às suas condições de trabalho.

Da nossa parte, creio que não haverá qualquer exigência que desvirtue o sentido das palavras «Moral» e «Justiça».

O novo A. C. T. será elaborado sem incluir disposições que importem para os ferroviários tratamento menos favorável que o previsto nas leis

O A. C. T. de 1961 foi melhor do que o de 1955, e o que actualmente está em discussão será elaborado dentro das normas, baseadas no direito comum, sem contrariar normas legais imperativas, nem incluir disposições que importem para os ferroviários tratamento menos favorável que o previsto nas leis.

Permita-nos pois V. Ex.^a, senhor presidente, que, aproveitando este ensejo, deixemos aqui bem expresso o desejo de todos os ferroviários no sentido de que esse diploma seja promulgado com a urgência que as circunstâncias impõem, dadas as

difíceis condições de vida que presentemente se atravessa.

Termino, senhor presidente, desejando a V. Ex.^a e aos senhores administradores as maiores prosperidades no desempenho do cargo em que o Governo da Nação, em boa hora e tão acertadamente, o investiu.

No final de ambos estes discursos, o sr. dr. Neto de Carvalho colocou-se à disposição dos presentes para uma troca de impressões sobre assuntos gerais. Decidiu-se organizar reuniões periódicas na C. P. para abreviar as negociações para o novo Acordo Colectivo de Trabalho, em estudo; apontou-se a premência de se prosseguir na senda de modernização dos serviços ferroviários na mira de uma maior produtividade da Empresa e conseqüente melhoria da remuneração do pessoal; previram-se novos meios de comunicação e de relações humanas para a classe ferroviária e exprimiu-se a intenção de estreitar a unidade da Companhia por forma a que todos possam colaborar e trabalhar em equipa.

Houve intervenções dos dirigentes sindicais srs. Moita Diniz e Nicolau Borges.

A terminar, todos os visitantes se congratularam com este contacto directo entre a mais alta entidade patronal e a classe ferroviária, bem como com as prometedoras iniciativas que se programaram.



Um aspecto da reunião com os dirigentes sindicais ferroviários



MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Decreto n.º 49 116

AUMENTO TARIFÁRIO

TEM o Governo na linha das suas preocupações a modernização dos caminhos de ferro, dada a importância que este meio de transporte assume no desenvolvimento económico e social do País. Esta modernização implica, entre outras providências previstas nos planos de fomento, a promoção social e profissional do pessoal, elemento básico para o bom resultado das demais acções que se queiram realizar nesse sentido.

Nesta conformidade, e considerando a necessidade de aproximar, tanto quanto possível, as condições de trabalho na C. P. do regime existente nos demais sectores dos transportes terrestres, decidiu o Governo, em Dezembro de 1968, que fossem aumentados os vencimentos do pessoal daquela empresa, com efeito a partir de 1 de Janeiro do corrente ano, bem como ampliar o regime de previdência do mesmo pessoal.

Daí resultou um encargo imediato para a C. P. da ordem dos 170 000 contos anuais, tendo ficado assente, desde logo, como foi publicamente anunciado, que a sua cobertura se fizesse, em parte, através de um ajustamento de tarifas, ao que agora se procede depois de concluídos os pertinentes estudos.

Esta medida justifica-se no âmbito da mais sã política de transportes, visto não ser possível compensar, a curto prazo, o aumento dos encargos da exploração ferroviária com melhoria da produtividade, pois levará o seu tempo a sentirem-se os benefícios resultantes do vasto e importante programa de modernização da exploração que se encontra em curso, no âmbito do III Plano de Fomento.

Daí a necessidade de proceder a uma justa repartição dos novos encargos pelos utentes, de maneira a não sobrecarregar exageradamente os fundos públicos, com evidente prejuízo dos não utilizadores do caminho de ferro.

Atendendo à conjuntura económica que actualmente se atravessa, sem esquecer, por outro lado, as condições actuais do mercado de transportes, limitaram-se ao mínimo os aumentos de preços e, assim, quanto à tarifa geral de passageiros — base das demais —, os acréscimos fixados são de \$02 e \$04 por passageiro-quilómetro, consoante as classes. Quanto a mercadorias, as alterações a estabelecer em diploma separado resumem-se essencialmente a casos restritos de nivelamento de algumas bases da tarifa geral que não alcançam expressão significativa no nível geral dos preços e na comercialização dos bens.

Nestes termos e nos do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 27 655, de 24 de Abril de 1937, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 48 047, de 20 de Novembro de 1967;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º São alteradas as disposições da tarifa geral do transporte de passageiros, no caminho de ferro, conforme o texto anexo que faz parte integrante deste decreto.

Art.º 2.º As alterações a que se refere o artigo anterior começam a vigorar em 20 de Julho de 1969.

Marcello Caetano — Fernando Alberto de Oliveira.
Promulgado em 25 de Junho de 1969.

Publique-se.

Presidência da República, 9 de Julho de 1969. —
AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Anexo do Decreto n.º 49 116

Tarifa geral de transportes — Título I — Passageiros

ARTIGO 3.º

Preços

1 — O preço dos bilhetes corresponde sempre ao percurso total a efectuar, expresso em fracções indivisíveis de 1 km, e calcula-se pelas seguintes bases, por passageiro e quilómetro:

1.ª classe (base 1.ª)	\$56
2.ª classe (base 2.ª)	\$40

2 — As cobranças a efectuar nos termos do número anterior ficam sujeitas aos seguintes mínimos por passageiro:

1.ª classe	4\$00
2.ª classe	3\$00

ARTIGO 9.º

Passageiro sem bilhete ou com bilhete não válido para o comboio em que viaja

1 — O passageiro encontrado num comboio sem bilhete ou com bilhete não válido para esse comboio paga, acrescida de 20 por cento, a importância correspondente à classe do lugar por ele ocupado no momento da cobrança e ao percurso desde a estação em que tiver tomado o comboio até à do destino. Esta cobrança não poderá ser inferior a 5\$.

Se não puder provar em que estação tomou o comboio, considera-se como tal a da primeira paragem após a última revisão ou, caso esta ainda não tenha sido feita, a estação de origem do comboio.

Ministério das Comunicações, 9 de Julho de 1969. —
O Ministro das Comunicações, *Fernando Alberto de Oliveira.*

Comunicado da Companhia

AUMENTO DE TARIFAS

NA sequência do Decreto n.º 49 116, de 9 de Julho, a C. P. enviou aos órgãos da informação o seguinte comunicado relativamente às elevações tarifárias, em passageiros e mercadorias, e a vigorar em datas escalonadas, a partir de 20 de Julho.

Em harmonia com os programas definidos pelo Governo, está a C. P. empenhada na reconversão total dos nossos caminhos de ferro, de modo a elevá-los ao nível dos congéneres da Europa, para o que não se poupam esforços dentro dos meios disponíveis. Pretende-se que a Nação venha a possuir uma rede ferroviária eficiente e em condições de bem poder servir a comunidade. A renovação das principais linhas desta rede, a iniciar em breve, a dieselização e a electrificação já empreendidas, as importantes encomendas de material tractor, de carruagens, de vagões especializados, etc., constituem elementos concretos de uma programação de trabalhos com objectivos à vista. Mas a Companhia está convicta que não poderia levar a cabo tão gigantesca empresa se não contasse com o seu elemento básico que é o factor humano, o qual, aliás, tem manifestado sempre o melhor espírito de colaboração.

Por isso e por ter sido reconhecido que os vencimentos do pessoal ferroviário não se encontravam já adequados às realidades, no âmbito do sector dos transportes, foram aqueles justamente elevados, com o acordo do Governo, a partir do dia 1 de Janeiro último, passando, então, também os ferroviários a beneficiar da totalidade das regalias sociais, no âmbito da Previdência, já usufruídas pela maioria dos trabalhadores portugueses.

De tudo resultou um aumento de encargos que, englobado no programa de investimentos da Empresa, traduz incomparável agravamento do *deficit* da Companhia, tanto mais que não podemos esperar cobrir, ao menos parcialmente, a totalidade dos encargos com uma melhoria, a curto prazo, da produtividade da exploração ferroviária, dado o lapso de tempo que inevitavelmente decorrerá até se sentirem, em escala suficiente, os efeitos dos investimentos em curso e das concomitantes melhorias das técnicas e do material.

Daí ter ficado assente, como foi oportunamente anunciado, que a cobertura destes encargos se fizesse, em parte, através do ajustamento de tarifas, ao que agora se procede depois de concluídos os pertinentes estudos, ficando o restante a ser suportado pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres que já contribui anualmente para a C. P. com subsídios da ordem dos 500 000 contos.

Pareceu, assim, que a forma mais justa — aliás preconizada pelas fontes idóneas da economia dos transportes — seria actuar pela via tarifária, de maneira a não sobrecarregar exageradamente os fundos públicos, com

manifesto prejuízo para os que não utilizam o caminho de ferro.

Procurou-se, no entanto, limitar ao mínimo os aumentos de preços, tendo-se tido em particular atenção o possível agravamento dos custos dos bens de consumo no mercado. Por isso, no que respeita ao transporte de mercadorias, as modificações não têm significado na comercialização dos produtos.

A incidência do agravamento das tarifas de passageiros fez-se sentir mais — não obstante a sua modicidade em valor absoluto — principalmente nos transportes a que correspondem preços abaixo dos custos marginais, seguindo assim uma política que não só parece justa como é também largamente preconizada pelos organismos internacionais de transportes e bem recentemente, entre nós, pela empresa especializada francesa «SOFERAIL» à qual foi submetido o estudo da modernização dos nossos caminhos de ferro.

Para atenuar, em parte, a elevação dos preços de transporte de passageiros tem a Companhia em estudo modalidades tarifárias, contemplando casos particulares, concedendo novas facilidades.

A seguir se dá nota das principais alterações tarifárias.

TRAFEGO DE PASSAGEIROS

1 — *Tarifa Geral*

Elevam-se de 2 e de 4 centavos por quilómetro as bases de 1.ª e de 2.ª classe, desta Tarifa, que ficam sendo, respectivamente, de \$56 e \$40 por quilómetro.

2 — *Tarifa de Assinaturas*

Elevam-se os preços, tanto de 1.ª como de 2.ª classe, das assinaturas semanais ou mensais, trimestrais e semestrais, em qualquer das suas modalidades. Quanto às assinaturas para jovens e estudantes não houve alterações.

Trata-se, como é sabido, de uma Tarifa que oferece preços dos mais reduzidos do regime tarifário português.

3 — *Tarifa de Tranvias*

Os preços desta Tarifa foram elevados em conformidade com os futuros preços da 2.ª classe da Tarifa Geral, mantendo-se o elo existente entre a 1.ª e a 2.ª classe dos bilhetes tranvias. No entanto, nas linhas de Lisboa a Sintra e a Azambuja, com características especiais dentro da estrutura desta Tarifa segundo as directrizes há muito tempo traçadas no sentido de se incrementar a constituição de núcleos populacionais nas localidades mais afastadas de Lisboa, os agravamentos não obedeceram ao esquema geral, pelo que neles se regista uma extensa gama de

percentagens de aumento que se traduzem, no entanto, em valores absolutos muito mediocres.

A seguir se dão alguns exemplos de preços de bilhetes de tranvias que atestam estas afirmações :

— Lisboa a Amadora :

<i>1.ª classe</i>	
Preço actual	5\$50
Preço futuro	6\$00
Diferença	+ \$50
<i>2.ª classe</i>	
Preço actual	4\$00
Preço futuro	4\$50
Diferença	+ \$50

— Amadora a Queluz :

<i>1.ª classe</i>	
Preço actual	2\$50
Preço futuro	3\$50
Diferença	+ 1\$00
<i>2.ª classe</i>	
Preço actual	2\$00
Preço futuro	2\$50
Diferença	+ \$50

— Lisboa a Sintra :

<i>1.ª classe</i>	
Preço actual	9\$50
Preço futuro	10\$00
Diferença	+ \$50
<i>2.ª classe</i>	
Preço actual	7\$00
Preço futuro	7\$50
Diferença	+ \$50

— Porto (São Bento) a Braga :

<i>1.ª classe</i>	
Preço actual	22\$00
Preço futuro	25\$00
Diferença	+ 3\$00
<i>2.ª classe</i>	
Preço actual	16\$50
Preço futuro	18\$50
Diferença	+ 2\$00

— Porto (Campanhã) a Ermesinde :

<i>1.ª classe</i>	
Preço actual	4\$00
Preço futuro	4\$00
Sem aumento	0\$00

2.ª classe

Preço actual	3\$00
Preço futuro	3\$00
Sem aumento	0\$00

— Porto (São Bento) a Espinho :

<i>1.ª classe</i>	
Preço actual	9\$00
Preço futuro	10\$00
Diferença	+ 1\$00
<i>2.ª classe</i>	
Preço actual	6\$50
Preço futuro	7\$50
Diferença	+ 1\$00

4 — Restantes Tarifas

Os preços das restantes Tarifas de passageiros foram elevados na mesma proporção que foram os da Tarifa Geral.

TRÁFEGO DE MERCADORIAS

Apenas se agravam algumas das bases da Tarifa Geral que vigoram aliás há mais de 20 anos, relativas ao transporte de : dinheiro, valores e objectos de arte ; transporte de dinheiro amoeado ; transportes fúnebres ; e transportes de veículos e de material de caminho de ferro circulando sobre as próprias rodas. O aumento foi de 20 % mas é de ponderar que ele só tem um restrito significado no transporte de veículos. O tráfego de veículos é bem modesto, salvo, todavia, o que respeita ao transporte de veículos automóveis montados no País que é importante, mas este beneficia de disposições tarifárias especiais que se mantêm.

Quanto ao transporte de taras em retorno, tráfego fortemente deficitário, foi o seu preço igualmente alterado, quer em grande quer em pequena velocidade. Dá-se o seguinte exemplo :

Transporte em pequena velocidade, de taras vazias em retorno, à distância de 150 quilómetros :

— Remessa de barris vazios com o peso de 100 quilogramas :

Preço actual	22\$00
Preço futuro	30\$50

— Remessa de bidões de ferro vazios com o peso de 100 quilogramas :

Preço actual	17\$50
Preço futuro	23\$50

Além dos casos citados, as restantes alterações constituem arranjos tarifários de somenos importância levados a efeito somente com o objectivo de uniformizar condições tarifárias, sem qualquer repercussão nos preços de transporte de bens de consumo.



NOTICIÁRIO

diverso

COMUNICADO DA C. P.

Facilidades de transporte para pessoas de idade e grupos de jovens

No comunicado da C. P. publicado anteriormente nos jornais, referiu-se que «para atenuar, em parte, a elevação dos preços de transporte de passageiros, tem a Companhia em estudo, modalidades tarifárias, contemplando casos particulares, concedendo novas facilidades».

Assim, vão agora ser publicadas duas novas tarifas especiais que, ditadas por motivos de ordem comercial (captação de tráfego) irão, simultaneamente, facilitar o transporte por caminho de ferro de uma parte da nossa população.

Uma das tarifas, pode dizer-se que é de concepção absolutamente inédita no contexto do regime tarifário português.

Trata-se de uma tarifa, a vigorar a partir de 1 de Agosto, que prevê a redução de 50 % nos preços da Tarifa Geral a todas as pessoas com idade igual ou superior a 65 anos, viajando em comboios de médio e longo curso.

Para a obtenção desta importante regalia bastará a apresentação do bilhete de identidade do Arquivo de Identificação.

Estes bilhetes são vendidos durante todo o ano com excepção, apenas, nos dias em que normalmente se costuma verificar maior afluência de passageiros, dados os inconvenientes daí resultantes quer para as pessoas idosas quer para a própria Companhia.

A C. P., com este diploma tarifário, vai ainda ao encontro dos anseios manifestados no decurso do debate sobre um Aviso prévio acerca dos problemas da população idosa no nosso País que teve lugar na Assembleia Nacional no começo do corrente ano.

Entrará também em vigor no dia 1 de Agosto uma nova tarifa de viagens de grupos que prevê reduções mais substanciais que as actuais para os grupos numerosos, principalmente para os jovens até 21 anos de idade e para os estudantes de qualquer estabelecimento de ensino oficial, para os quais as reduções atingem 40 %.

Pela primeira vez, também, no sistema tarifário nacional, se institui a concessão de um bilhete gratuito aos grupos formados por 15 ou mais passageiros e por cada fracção de 50, concessão que já existia nos transportes internacionais mas que agora se aplica ao tráfego interno.

Estas providências, de carácter tarifário, têm a dupla vantagem de estimular e incrementar o tráfego de passageiros ao mesmo tempo que facilitam as viagens a uma importante camada social, procurando traduzir, de algum modo, a dinamização que se deseja imprimir à actividade comercial da C. P.

bro próximo; a Caixa de Previdência dos Ferroviários na Caixa Nacional de Pensões.

● O ramal da Lousã está a ser estudado pela C. P. segundo 3 ângulos:

a) Estabelecimento de uma carreira rodoviária paralela ao caminho de ferro e em condições satisfatórias.

b) Diminuição gradual das circulações ferroviárias no ramal, mas sempre em obediência ao princípio de que a qualidade do serviço rodoviário deve ser pelo menos idêntica à do ferroviário actual.

c) Levantamento do ramal.

● É possível, segundo informação da Direcção-Geral, que a partir de Agosto deixe de existir tracção a vapor na Região Sul, facto que traduzirá sensível melhoria na prestação de serviço ao público.

● Vai realizar-se em Lisboa, em Outubro de 1970, o plenário da Comissão de Estudos Económicos da União Internacional de Caminhos de Ferro (antiga 6.ª Comissão da U. I. C.).

● Ao abrigo do III Plano de Fomento a C. P. está a estudar nova encomenda de 390 vagões, assim distribuídos:

- 80 vagões para transporte de minério
- 100 vagões para transporte de cereais
- 30 vagões para transporte de automóveis
- 20 vagões para transportes congelados
- 140 vagões J tipo 2 U. I. C.
- 20 vagões plataformas de bogies

O concurso deve apenas ser dirigido a firmas nacionais devidamente licenciadas para o fabrico de vagões.

● A Emissora Nacional, no seu programa «Nós e a Mulher» ouviu em entrevista, sobre novas profissões femininas, a assistente de viagem nos comboios Lisboa-Expresso (TER) Maria Teresa Braancamp Sobral. O programa realizado com a colaboração das Relações Públicas da C. P., foi emitido em 16 de Julho.

● O Conselho de Administração criou uma Comissão Especial para estudo das actividades sociais da Companhia.

Dela fazem parte os administradores eng. Almeida Fernandes, cor. Ferreira Valença, director-geral eng. Espregueira Mendes, chefe do Departamento do Pessoal, chefe dos Serviços Médicos, chefe do Departamento de Finanças e Contabilidade, chefe dos Serviços do Secretariado da Administração, chefe do Serviço de Armazéns de Viveres, chefe das Assistentes Sociais e representantes do pessoal a indicar pela União dos Sindicatos dos Ferroviários.

● Por ter sido atingido o objectivo que motivou a sua criação foi dissolvida a Comissão Especial para o estudo da Assistência Médica e Medicamentosa.

● O artista Rodrigues Neto, ferroviário em Faro, promoveu, em fins de Julho, no Círculo Cultural do Algarve, uma interessante exposição de pintura, a óleo e aguarela. Os trabalhos apresentados a público, em número de 75, respeitavam a paisagens e marinhas do Algarve.

● Para o júri do concurso de viagens «HÁ SEMPRE UM PORTUGAL DESCONHECIDO QUE ESPERA POR SI», organizado pela Direcção-Geral do Turismo em colaboração com a C. P., a Administração nomeou como representante da Companhia o sr. dr. Élio Cardoso, Encarregado das Relações Públicas.

● Foi constituído um Grupo de Trabalho para estabelecer contactos com a RENFE e estudar as condições de financiamento para a introdução da engatagem automática na rede da C. P., dentro da proposta sugerida pela União Internacional de Caminhos de Ferro.

● Há o propósito de integrar, a partir de 1 de Novem-



Os administradores que presidiram à 32.ª reunião de Formação e Produtividade

de Almeida Fernandes e cor. Fernando Ferreira Valença. Presente, igualmente, o director-geral, eng. Espregueira Mendes.

O programa da reunião desenvolveu-se com largas exposições, subordinadas ao seguinte programa :

1.ª parte — Apresentação da modificação operada, no plano legal, no que diz respeito ao novo regime da pre-

A **C.P.** e os problemas da **PRODUTIVIDADE**

NA sala do Conselho de Administração reuniu-se em 17 de Junho todo o pessoal superior mais categorizado da Companhia, para assistir a mais um ciclo de palestras — a 32.ª reunião — que sob o título «Formação e Produtividade» a C. P. está promovendo, principalmente como fonte informativa do seu pessoal de escala cimeiro.

Presidiu à sessão o sr. dr. Neto de Carvalho, presidente do Conselho de Administração, que estava acompanhado pelos administradores srs. engs. António da Costa Macedo, João Maria Oliveira Martins, João de Brito e Cunha, brig. Afonso



O administrador coronel Ferreira Valença num momento da sua exposição

vidência e assistência médica e medicamentosa

pelo administrador cor. Ferreira Valença.

— Apresentação da organização dos Serviços Médicos (Medicina no Tra-



O dr. Cordeiro Pereira, subchefe dos Serviços Médicos, lendo o seu trabalho

balho, Medicina de Acidentes e Especialidades) no âmbito da Companhia, com referência aos responsá-

▼ ————— ▶
Um aspecto da assistência



O dr. Alfredo Franco, chefe dos Serviços Médicos, durante a sua dissertação

veis cimeiros, sectoriais e regionais, suas atribuições e suas responsabilidades

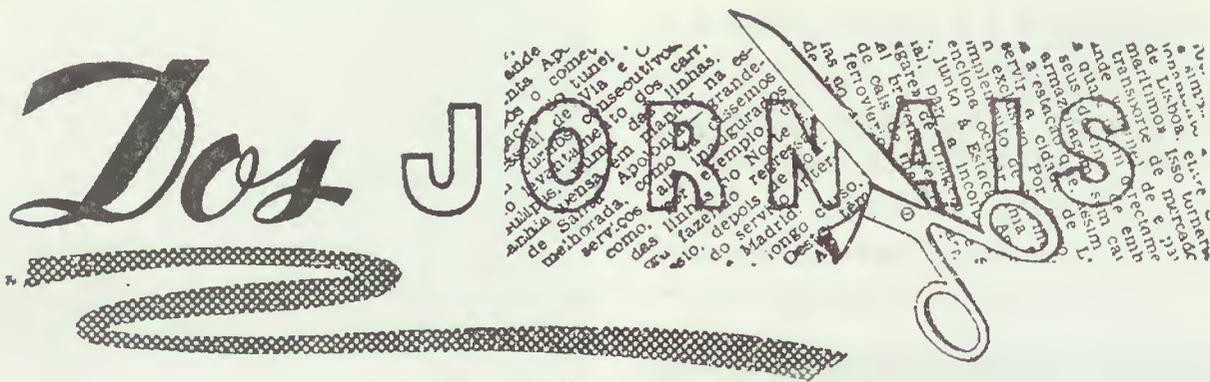
pelo dr. Alfredo Ferraz Franco.

2.ª parte — Cuidados a observar no exercício das actividades profissionais para evitar o *surmenage* dos dirigentes e os malefícios quer sobre eles próprios, quer nas suas relações e produtividade da Empresa

pelo dr. Manuel Cordeiro Pereira.

A sessão terminou com palavras de alto apreço aos oradores pelo presidente do Conselho de Administração, sr. dr. Neto de Carvalho.





MÃOS À OBRA!

A incapacidade para trabalhar em equipa, que parece ser defeito muito latino e muito português, representa um dos mais sérios obstáculos à transformação económico-social do nosso país e poderá comprometer o esforço de recuperação do atraso que nos distancia das economias europeias mais desenvolvidas. Toda a gente sabe isso — embora talvez nem todos tenham plena consciência de quanto, cada vez mais, é decisivo e imprescindível o trabalho em grupo nas modernas sociedades industriais. O que se tem feito, porém, para combater entre nós o obsoleto espírito individualista que caracteriza ainda o sector privado português (e que, nas suas manifestações externas, origina situações aberrantes, mas não raras, como a de exportadores nacionais fazerem entre si concorrência feroz com base no aviltamento dos preços)?

Até agora, é verdade que muito pouco se fez para criar um novo espírito de cooperação entre os empresários portugueses. Algumas exortações cheias de bom senso e de boas intenções, mas de duvidosa eficácia prática, uma ou outra medida legislativa (destaquemos os incentivos fiscais decretados há meses para as fusões no sector têxtil), uma certa divulgação, através da Imprensa, do que se vai fazendo lá fora nesta matéria — e pouco mais.

Ora, parece existir uma via que merece ser mais seriamente explorada: o fomento do espírito associativo e cooperador dos empresários através das entidades que agremiam e associam esses empresários. Como? Dinamizando tais organismos, con-

ferindo-lhes — na prática se não na legislação — responsabilidades colectivas e empenhando os industriais, comerciantes e agricultores na participação activa na vida dessas entidades, que devem constituir autênticas escolas de cooperação e de trabalho em grupo.

«É de maior conveniência que se revitalizem e se multipliquem os clubes de industriais», afirmou na cerimónia do 120.º aniversário da Associação Industrial Portuense o secretário de Estado da Indústria, num discurso que teve já larga e justa repercussão em todo o país, e que poderá significar algo de novo no panorama de política industrial portuguesa.

«É necessário», sublinhou o eng. Rogério Martins, «nas sociedades pluralistas em que o desenvolvimento económico-social faz desembocar as sociedades tradicionais que os chamados corpos intermédios sejam todos eles suficientemente representativos para permitirem um diálogo válido entre si e com o Governo». E levando a lógica do seu raciocínio até ao fim, acrescentou o secretário de Estado da Indústria: «Como eu, por mim, não sei trabalhar sem diálogo, daqui repito, senhores industriais, meus senhores, mãos à obra, vamos tornar as nossas associações cada vez mais dinamicamente representativas!»

O apelo está lançado — e, com ele, a esperança de uma actuação coerente por parte de todos os escalões da Administração pública. Têm agora a palavra os industriais.

(Do Diário de Notícias)



VENÉZIA

a mais bela jóia do Adriático

POR EDUARDO O. P. BRITO

ESCRITURÁRIO DE 1.ª CLASSE DA REGIÃO CENTRO

DEPOIS do bulício de uma grande cidade como Milão, que havíamos deixado há umas escassas horas, Veneza — onde não gira uma roda, onde não chegam os automóveis e onde a praga das motoretas não nos atordoa os ouvidos — surge-nos como o mais acolhedor paraíso deste mundo tão perturbado e... barulhento em que vivemos o nosso dia-a-dia.

A manhã apresentava-se de uma luminosidade maravilhosa, contribuindo assim para trasbordar de euforia a alma de qualquer turista observador, já de si maravilhado com *aquele* cenário de Beleza que a paradisíaca cidade dos Doges oferece a todos.

Os nossos primeiros passos foram para subirmos ao cimo do «campanile» de São Marcos — a magnífica torre sineira com cem metros de altura, cujos alicerces datam do século IX — e então aí, ficamos deslumbrados com o panorama que se nos depara *deusa* Veneza sem par, trabalhada a pedra gloriosa, como um autêntico festival do mármore, em que o gótico é soberano e a Renascença enriqueceu de majestosas colunatas, de arrendados pórticos, e varandins dum graciosismo sem igual. Entrementes, *lá em baixo*, nas águas tranquilas dos seus múltiplos canais, as gôndolas deslizam suavemente como se fossem cisnes no seu lento arfar sobre as águas quietas dum lago imenso. Até onde a vista consegue enxergar, o panorama é um deslumbramento que se estende até à espuma branca das ondas do Adriático que, lá longe, como uma majestosa fimbria de imaculada alvura, beija as areias da famosa e aristocrática praia do Lido. De resto, só por si, Veneza é — toda ela — uma fascinação e um constante desbobinar de surpresas quando pormenorizamos o «conteúdo» das suas oitenta e tantas ilhas, reunidas, aliás, num abraço das suas quatrocentas pontes. Entre estas, distinguem-se, como mais conhecidas, a famosíssima Ponte dos Suspiros, pela qual passavam os condenados à morte (e daí a razão do seu nome) ou à clausura perpétua, e a não menos famosa Ponte de Rialto, sobre o Grande Canal, cheia de pequenas locandas onde os turistas encontram os mais variados *souvenirs para* levarem à família e aos amigos. E já que falamos do Grande Canal, diremos tratar-se, na verdade, da principal avenida... *liquida* de Veneza, dividindo esta, em toda a sua extensão, até ao célebre Palácio dos Doges, através duma parada grandiosa

de edifícios que o ladeiam, qual deles o mais monumental, especialmente pela riqueza dos seus rendilhados em mármore.

E ao falarmos de mármore, logo nos assalta a ideia o mais famoso local de Veneza, a sua célebre e maravilhosa Praça de São Marcos, inconfundível e sem igual em todo o mundo, mercê das suas cento e vinte e oito arcadas dos mais belos e mais raros mármore que vimos até hoje, incluindo os de Pisa e Florença. De facto, a célebre *piazzetta*, como os venezianos lhe chamam, é a verdadeira «sala de visitas» da metrópole do Adriático, tendo por fundo o esplendor bizantino da sua famosa Basílica erigida em honra de São Marcos, e a mosquear o pavimento marmóreo os seus hóspedes clássicos e inseparáveis — os pombos!

Porém, é à noite que este paradisíaco e luxuoso «salão» de Veneza atinge culminâncias de sonho, o paro-



Ponte de Rialto

Actualidades ferroviárias

De 9 a 23 de Junho realizou-se na Junqueira, a X Feira Internacional de Lisboa. A «Sorefame» associada à C. P. expôs, com grande êxito, uma locomotiva diesel General Electric, de grande linha, de montagem nacional, com 1370 C. V. e 64 toneladas.

Na gravura, o Presidente da República, senhor almirante Américo Thomaz, aos comandos da potente locomotiva, durante a sua visita às instalações ferroviárias da FIL.



xismo do irreal. Enquanto pela laguna as gôndolas, quais cisnes negros de airoso recorte, arfando sobre o tal lago imenso, deslizam suavemente nas águas, sob as arcadas, por sua vez, nas imensas esplanadas dos cafés que se estendem por toda a praça, velhas e embaladoras melodias italianas, tocadas por várias orquestras de piano e violinos, transportam-nos, de facto, a um mundo de sonho, a um mundo irreal, a um mundo de evocações e saudade, bem diferente *deste* em que hoje vivemos. Strauss, Franz

Lehar, Belinni, etc., através das suas imortais e saudosíssimas melodias, são, também, grandes «responsáveis» do fluído de sonho que paira, nessas noites inolvidáveis, sob as majestosas arcadas da Praça de São Marcos.

Todavia, Veneza, cidade de mármore e ouro, com todo o seu deslumbramento oriental, não se resume só aos locais que descrevemos. Tem algo mais, é um manancial inesgotável de encantos e preciosidades de toda a espécie. Assim, basta que nos desloquemos através do Grande Canal e admiremos a grandiloqua parada que nos oferece os seus faustosos edifícios, como por exemplo, a casa de Desdémone — fazendo-nos logo evocar Othelo e o próprio Shakespeare, em diálogos geniais que pareceremos ouvir — o Paço Ducal, duma beleza sem par, com as suas galerias ogivais sobrepostas por um rendilhado de pedra precioso; o Palácio dos Doges, o edifício sumptuoso do Grande Conselho, o magnífico Palácio da Senhora, enfim, uma série infundável de tesouros históricos e arquitectónicos que nos transporta, por momentos, a séculos longínquos, ao tempo da Sereníssima República. Então, se essa «viagem» coincide com o pôr do Astro-Rei, atinge aspectos de verdadeira fascinação, ao contemplarmos as cúpulas de ouro de São Marcos, as torres dos templos e seus zimbórios, a subtileza dos ornatos de todo o estilístico casario, a *patine* vermelha-escura dos monumentos — tudo isto a emergir das águas tingidas pelos cambiantes do Sol no seu poente de fogo.

Esplendorosa e romanesca Veneza! Sim, no paradisiaco remanso dos teus canais, nas tuas dezenas de ilhas, no azul e verde da tua lagoa adormecida, na sumptuosidade dos teus palácios e monumentos, tu — maravilhosa Veneza — ergues-te sempre altaneira, os séculos nada alteram da tua Beleza, nem os teus encantos se imaculam com o decorrer do tempo. És a Veneza eterna — a mais bela e preciosa jóia do Adriático!



Palácio Ducal

A estação de PORTO-S. BENTO

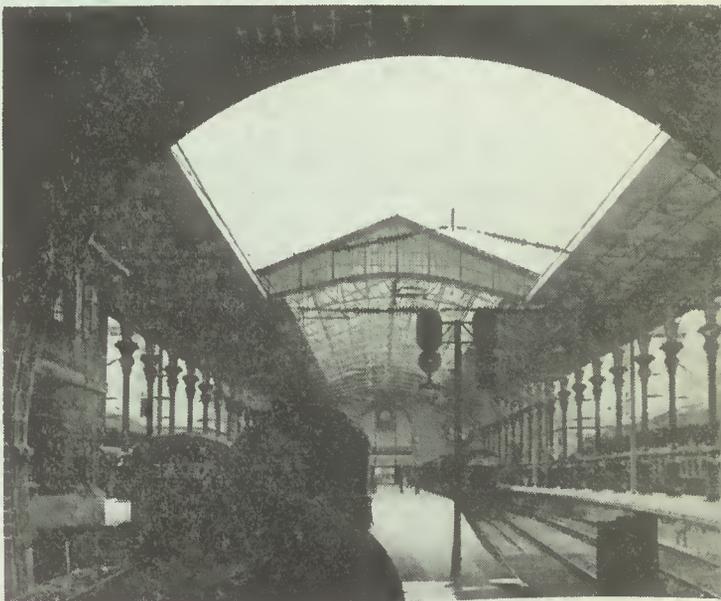


inteiramente remodelada

A recente electrificação do troço Campanhã - S. Bento implicou importantes obras de remodelação na estação principal da capital nortenha.

A C. P. aproveitou o ensejo para modernizar a estação, colocando-a, dentro das condições possíveis do existente, à altura condigna duma gare n.º 1 da capital nortenha.

As gravuras que publicamos, documentam alguns aspectos dos trabalhos realizados.





O que foi a acção da nossa banda de música no festival internacional de bandas ferroviárias em Nuremberga — Alemanha

No dia 4 de Junho de 1969, às 9.30 h, no comboio n.º 1005 e em carruagem reservada, partiu de Lisboa-P a Banda de Música dos Ferroviários Portugueses com destino à cidade alemã de Nuremberga.

Na plataforma alguns olhares fixavam-nos num afectuoso adeus de despedida e pelos cais fora, vários grupos de companheiros de trabalho, que pareciam perfilados à nossa passagem, acenavam-nos com a mão.

Pouco antes da partida, representantes do *Diário de Notícias*, marcam a sua presença, tirando fotografias, colhendo elementos e impressões e com palavras amistosas de saudação, e numa animadora alentada, também se despedem de nós.

Em todos os rostos lia-se a convergente alegria contida nos seus corações e não se notou qualquer constrangimento, nem da parte dos que ficavam, nem na dos que partiam.

Os quatro membros da Direcção, que acompanhavam a Banda, talvez já pudessem, a essa hora, respirar um pouco mais fundo; vencidas as íngremes montanhas que tiveram de escalar, sob horas inquietantes e duvidosas, que os obrigou a enfrentar sérios problemas, resultantes de tão inefáveis trabalhos, já podiam descansar alguma coisa; à sua tenacidade, persistência e coragem se deve, sem dúvida, a deslocação da Banda a um país tão distante.

Para um tão notável e profícuo empreendimento, é preciso que haja imaginação, vinculada no forte desejo de cumprir — e ela não lhes faltou!

O comboio corria veloz e até o próprio Sol, com seus fulgores divinos, parecia abençoar-nos.

No Entroncamento veio juntar-se aos componentes da Banda em viagem, mais de metade dos músicos que ali reside e trabalha, engrossando, assim, o caudal da nossa representação a terras longínquas e estranhas.

Em Pampilhosa, recebemos um telegrama do Chefe das Relações Públicas da Companhia, dr. Élio Cardoso

que em seu nome e no do Conselho de Administração, saudou a Banda, desejando-lhe os melhores êxitos na sua patriótica missão e uma «Boa Viagem». Atitude que muito nos sensibilizou, que a todos deu um certo calor humano, e à qual respondemos também em trânsito.

Continuando, em rápida síntese, o relato da nossa viagem podemos afirmar, os Pirinéus, a sua fascinação dominou-nos; sentimos uma tão firme, tão límpida e tão acentuada impressão, que não sabemos defini-la.

Chegamos a Hendaye às 6.25 h do dia 5, onde mudámos de carruagem e de comboio. Depois de várias formalidades alfandegárias e policiais, que não nos causaram qualquer embaraço, tivemos tempo suficiente para irmos comprar alguns alimentos.

Numa perfeita sequência lógica, partimos para Paris-Austerlitz, onde chegamos às 17 h, a uma velocidade de entre 130-140 kms/h, num comboio com tal comprimento, que nos causou verdadeira surpresa. Viagem em excelentes condições, mas o tempo parecia agravar-se, começou arrefecer, pelo que tivemos de recorrer ao vestuário de Inverno.

Naquela formidável estação, éramos aguardados por uma simpática francesinha loira, que representava a «Association Touristique des Cheminots», que nos levou, com as respectivas bagagens, a dois hotéis e depois a jantar num restaurante, onde nos deram uma magnífica refeição.

Seguidamente fomos distribuídos pelos referidos hotéis, onde se dormiu comodamente, sem arrelias, mas algo fatigados. À noite houve quem desse uma pequena volta pela cidade, mas pouco se viu, pouco se pôde observar, pois às 23 h estava tudo deitado.

No dia seguinte, depois do primeiro almoço e todas as bagagens transportadas para a estação Leste, partimos às 7.45 h com rumo a Nuremberga. Chegamos à fronteira de Kehl às 12.51 h onde mudamos de comboio. Um frio

cortante, nimbado pela bruma, regelava-nos as faces, como num autêntico e impiedoso Inverno.

Mas a nossa caravana, sempre bem disposta, sorridente e de uma fraternidade comum, serena e impecável, em tudo encontrava graça.

Chegamos finalmente a Nuremberga, às 18 h, depois de dois dias e meio de viagem. Estávamos no dia 6.

peito, para identificação, a qual conservamos até o fim do Festival. A menina que nos serviu—mesas com o n.º 10—, era aluna universitária; muito elegante, com 1,82 m de altura (!) figura distinta, loura, de fisionomia plácida, olhos azuis siderais, chamava-se Ursula Rother. Trajava um vestido preto, mini-saia, avental branco de grande laçarote atrás.



A Banda de Música dos Ferroviários Portugueses com o seu magnífico maestro o capitão Silvério de Campos

Éramos ali esperados pelo chefe de Organização do Festival, que acompanhado de uma menina alemã mas que falava espanhol, nos deu as boas-vindas, em língua alemã.

Um rapaz, muito jovem, alto e esguio, empunhava uma vara com um dístico com o n.º 10, número atribuído a Portugal, para efeitos de organização, onde se lia: *PORTUGAL—Lissabon*.

Depois de toda a bagagem colocada em carros, seguimos, em cortejo, atrás do aludido senhor que levava, a seu lado, os membros da Direcção. Depois de várias voltas nos subterrâneos da estação, passámos em frente da Banda dos Ferroviários de Nuremberga que tocou algumas marchas em nossa saudação. Mais um pouco à frente um grupo coral, cumprimentava-nos com uma canção, em que se percebia *Lissabon—Lissabon—Lissabon*.

Subindo uma escadaria, dentro da mesma estação, levaram-nos a uma enorme sala, onde nos deram uma apetitosa refeição, com uma caneca de meio litro de cerveja. Depois deram-nos umas revistas da cidade, acompanhadas de uma medalha dourada, para colocarmos ao

No dia 7, à porta dos hotéis, colocaram dois autocarros, que ali são chamados *AUTOBUS*, para conduzir os músicos a uma praça pública, junto à chamada Torre Branca, que dada a sua antiguidade, tem mais de preta do que de branca, onde a Banda, entre as 10.30 e 11.30 h executou, sob um frio gelado e horrível, um pequeno concerto de música ligeira, que foi freneticamente aplaudido por centenas de espectadores.

Os autocarros sempre à nossa disposição, levaram-nos a dar umas voltas pela cidade e a nossa cicerone, uma pequena loura e muito terna, levou-nos ao ponto mais panorâmico cidadão, que admiramos debaixo de chuva. Visitamos, assim, a cidade...

Ali há horas marcadas para tudo e não há perdas de minutos! Fomos almoçar a uma das salas grandes do Palácio da Feira, que se situa num bosque maravilhoso de sonho, de enorme extensão.

Estavam sentadas duas mil pessoas, representantes de 14 nações.

A alimentação é bem diferente da nossa, mas comeu-se bem na companhia de meio litro de cerveja que davam a cada um.

Nesse mesmo dia, às 17 h, teve a Banda dos ferroviários portugueses, a maior honra que jamais poderia ambicionar; exhibir-se na monumental sala de Concertos do Palácio de Música dos Mestres Cantores de Nuremberga, que dizem ser a mais bela do Mundo.

Efectivamente, assombroso de magnificência e difficil de descrever.

Foram delirantes os aplausos recebidos pela nossa Banda.

Durante os espectáculos, eram sorteadas, pela assistência, três viagens nos Caminhos de Ferro Alemães de 500 km.

À noite, na sala grande do Palácio da Feira, o maestro capitão Silvério de Campos dirigiu, em conjunto, as Bandas dos Ferroviários de Luxemburgo, Itália, Alemanha e Portugal, alternando com os regentes das outras Bandas.

No dia 8, às 11 h a Banda tomou parte num grandioso e luzido desfile, juntamente com todas as Bandas, Coros, Grupos Folclóricos internacionais, sendo a Banda portuguesa, olhada com prazer, mesmo alegria, com revoadas de palmas, gritando os alemães: Portucalo! Portucalo! Portucalo!

Às 12 h, na Praça do Mercado, junto à Torre de Ouro, e Catedral de Nossa Senhora, foi o capitão Silvério de Campos, sempre hábil e dinâmico, convidado a dirigir — o que nos pareceu uma soberania legítima — em conjunto, todas as Bandas intervenientes, com um total de 250 executantes, numa mistura berrante dos diversos fardamentos, perante o burgomestre da cidade e outras entidades, que agradeceu e mostrou-se satisfeito, por ver uma tão grande multidão a assistir ao Festival, que demoradamente o ovacionou.

Alguns portugueses presentes, mostraram o seu entusiasmo pela consideração dispensada ao maestro lusitano.

Durante o festival nocturno o maestro capitão Silvério de Campos, foi convidado, assim como o director da

Banda, Luís Marques, a subirem à tribuna onde lhes foram oferecidas, pelo presidente do Festival, respectivamente, uma salva e uma placa e outras recordações, ouvindo palavras muito elogiosas pela actuação, correcção, e valor artístico da Banda, especialmente pelo brilho e alegria que a delegação portuguesa deu à festa.

E, para patentear as suas afirmações, o presidente deslocou-se no dia seguinte à estação à hora da partida do comboio, onde se despediu carinhosamente de todos os componentes, que nesse momento afluíram às janelas da carruagem, correspondendo a tão honrosa como significativa despedida.

Apenas tivemos, no dia da partida, duas horas livres para darmos, a pé, uma volta pela cidade. Avenidas muito extensas, enfim tudo muito longe e não nos alargámos muito, porque podíamos correr o risco de nos perder e difficil seria compreenderem-nos.

No entanto, sentimo-nos empolgados pela força misteriosa de tanta coisa bela que nos rodeou.

Inspirámos amizade aos alemães! A amizade entre os povos nada tem a ver com fronteiras!

Entre outras coisas dignas de relevo, os alemães têm o culto do amor às crianças, às flores e aos animais.

Sentimo-nos felizes com o dom de contacto fraternal da nossa caravana; a sua compostura, o seu espírito de disciplina, são dignos de menção.

Sob todos os aspectos vivemos horas maravilhosas, que em toda a nossa vida recordaremos sempre com saudade.

Recordaremos a simplicidade e o à-vontade de toda aquela magnífica gente onde tudo é simples e belo. Não esqueceremos a beleza das suas paisagens e o quanto de grandioso e eloquente os nossos olhos observaram.

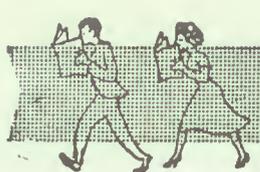
LUIÍS MARQUES

Prémios “Governador-Geral de Angola” e “Governador-Geral de Moçambique”



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — 1.º cabos Carlos Baptista Oliveira e Manuel Rodrigues e soldado Damião Henrique Cardoso Sequeira, aos quais foi atribuído o Prémio «Governador-Geral de Angola»; 1.º cabo Manuel Freitas de Sousa e soldado Jorge Figueiredo de Araújo Mota, que receberam o Prémio «Governador-Geral de Moçambique».

A exemplo de muitos outros casos idênticos e em conformidade com o determinado pela Administração da Companhia, foram fornecidos passes gratuitos a estes militares, para visitarem os seus familiares durante a permanência na Metrópole.



Contas e Novelas

O SEGREDO DA ESTÁTUA

POR ISILDA MATOS MENDES

ERA aquele, todas as tardes, o meu passeio habitual. A terra não dispunha de atractivos que encantassem o forasteiro, principalmente num agreste e pouco acolhedor mês de Março.

Eu fora atirado em comissão de serviço para a vila-singela. As obras para a construção de um troço de via férrea, há muito prometido, iam agora principiar. Era o meu primeiro trabalho importante, e não me convinha recusá-lo. Com formatura recente, obtida a custo de algumas dificuldades, a missão tinha-me agradado, verdade seja dita.

Pois, como dizia, todas as tardes, quando uma bruma fina começava a envolver as coisas, eu, acabadas as minhas tarefas, ia sempre sentar-me no jardim bem cuidado que servia de tapete ao museu. Sim, porque na terra havia um pequeno museu. Visitara-o algumas vezes, à falta de outro entretenimento que me dispensasse a repetição. E já quase poderia enumerar de cor as obras de arte nele contidas.

É sabido que a beleza cativa os sentidos. E aquela estátua de Vénus era realmente bela, de primorosa execução. Tão bela que eu, sentado cá fora no jardim, conseguia recordá-la nos mínimos pormenores.

O museu só era visitado aos domingos, quando um ou outro turista mais dado à contemplação das artes o procurava. Fora disso, permanecia mergulhado numa solidão que ninguém quebrava.

Ninguém, não. Alguém havia que todas as tardes, já perto das cinco horas, transpunha em passos trôpegos os largos degraus que davam para o jardim. Esse alguém, que mais parecia figura de lenda do que ser humano, era uma alquebrada anciã, de idade indefinida e gestos vagos. Descia os degraus e, pisando o chão saibroso do jardim, passava por mim sem me ver. Dizer que vestia modestamente é tão falho de verdade que não me atreveria a referi-lo. Porque o seu vestido desbotado, que se adivinhava ter sido preto há muito, e a manta de lã, no fio, que trazia pelos ombros, eram pobres em demasia para se lhes chamar apenas modestos.

Nos primeiros dias não prestei grande atenção à anciã, embora evidentemente ela me não tivesse passado despercebida. Depois, à medida que os dias iam sucedendo, senti naturalmente a curiosidade espicada.

O que levaria diàriamente a pobre velha ao museu? Mendigar, decerto que não, visto que, como já afirmei, ele permanecia deserto durante a semana.

Naquele dia, quando a anciã, depois de passar por mim, encaminhou os seus trôpegos passos para o museu, não me pude conter e segui-a.

Ela entrou e percorreu de cabeça baixa a sala principal. Fácilmente verifiquei que levava um destino. Pas-

sou à segunda sala. E, uma vez aí, abeirou-se da estátua de Vénus, magnífica na pureza dos seus contornos. Ficou-se largo tempo a admirá-la, demorando em cada pormenor o olhar sem brilho. Depois, curvando-se com esforço, depôs o que me pareceu ser um beijo sobre a placa onde figurava o nome do escultor.

Fiquei atónico; tanto, que nem consegui, como pretendia, ocultar-me atrás de uma coluna. Aliás não houve nisso qualquer inconveniente, porque a velhota passou por mim ignorando a minha presença.

Sucederam-se os dias, e com eles repetia-se sempre a visita da estranha criatura. Agora, caído o facto na rotina, comecei a habituar-me a ele e a não lhe encontrar a aura de mistério que lhe atribuíra. Não conseguia explicação para o facto, é certo; mas admitia-o, como coisa certa em cada dia que passava. Mais ainda: ele fazia já parte das minhas insípidas horas vividas naquela terra, onde eu era um estranho.

Uma tarde, a anciã não apareceu. Fiquei ali até vir a noite, admirado com a ausência dela e com a quebra ao seu hábito. Esperei, impaciente, o dia seguinte. Logo que me desliguei das minhas tarefas, fui sentar-me no jardim, à espera de a ver passar. A velha não apareceu.

Senti-me desorientado. Perguntar por ela? Mas a quem?

A noite já caía brandamente, tornando mais incisiva aquela espécie de nostalgia que se estava apoderando de mim. Puerilidade embora, o certo é que estava preocupado.

A figura rotunda do guarda assomou à porta do museu. Depois, puxando a porta para si, fechou-a com estrondo, após o que fez girar a chave na fechadura. Regressava a casa, terminada a tarefa do dia.

Quando passou junto de mim, desfeguei-lhe a pergunta:

— A velhota? Há dois dias que não aparece...

O guarda parou e pareceu interrogar a memória perra. Depois, recordou-se:

— Aquilo, coitada... — e pondo o dedo indicador no temporal direito — é maluca!

Não respondi. Senti vontade de a defender, mas faltou-me a coragem.

— Estará doente? — voltei a interrogar.

— Talvez, senhor Engenheiro... — o homem já sabia quem eu era, afinal. — Ela vive lá para a serra, num casebre. O frio é muito... É capaz de estar para lá doente...

— Onde mora? — insisti.

— Sabe o senhor Engenheiro onde fica a capela da Senhora da Ajuda? Pois ainda é para lá um bom bocado, naquele pinhal que fica mais acima. Aquilo é tontinha

de todo, coitada. Desde há anos que não passa uma tarde sem ir ao museu... Já o outro guarda que aqui esteve antes de mim me falou dela.

— É cá da terra?

— Não, senhor. Apareceu por aí há' muito, não se sabe vinda de onde...



*
* *

Agora caminhava eu apressado pela vereda tortuosa do pinhal. A capela da Senhora da Ajuda ficara para trás. Lá longe, erguia-se tristemente um casebre, envolto na penumbra do crepúsculo.

Assaltara-me um estranho temor, ao chegar à porta da cabana. Bati; ninguém me respondeu. Empurrei levemente a porta, que cedeu sem dificuldade. À meia claridade daquele fim de dia, divisei o vulto da anciã, estendido na enxerga. Aproximei-me, receoso, e detive-me por fim, não ousando proferir qualquer palavra.

Foi então que a sua voz souou como um murmúrio: — Ah, é o senhor! Ainda bem que veio... Custar-me-ia muito morrer sôzinha...

Estremeci. Fiz um esforço para sorrir e titubeei: — Morrer? Quem fala aqui em morrer? Diga-me: o que quer? Precisa que a ajude, que chame um médico?

A pobre velha suspirou a custo: — O médico... Que poderia ele fazer agora? Não... Prefiro que fique ao pé de mim e que me escute...

Estava comovido de mais para conseguir responder. Ajeitei como pude os andrajos que a cobriam e coloquei-lhe a cabeça em melhor posição. Ela pareceu sentir-se confortada, porque segurou entre as suas mãos geladas a minha mão, murmurando: — Obrigada...

Depois, sem transição nítida, continuou: — Gostava de lhe pedir um favor...

Aqui, junto do meu peito, está uma medalha. É a única recordação que posso deixar a minha neta... Sim, eu tenho uma netinha... uma linda menina! Minha filha morreu, quando a deu à luz. A menina ficou sôzinha no mundo; ficámos sôzinhas as duas... Foi internada num recolhimento para órfãs... Ali, naquela caixa, está tudo escrito: o nome dela, a morada do colégio, tudo... Gostava que o senhor lhe entregasse esta medalha e um beijo da avó — o último beijo...

A pobre enferma parou, cansada pelo esforço que despendera. Recebi dela o beijo que destinava à neta. Aconcheguei-a o mais que pude naquela enxerga miserável e, quando me pareceu que sossegara, saí para ir buscar um médico.

Quando voltei, algum tempo depois, na companhia deste, foi apenas para lhe ouvir estas palavras, pronunciadas em voz débil:

— Vou ter com ele, agora... Ele espera-me, tenho a certeza. Foi o único amor da minha vida. Eu tinha quinze anos... uma criança! Mas amei-o muito, amámo-nos muito. «Querida — dizia-me ele — tão pobre sou que nada te posso oferecer, além do meu amor...» Tonto! Nem que eu preci-

sasse de alguma coisa mais... «Olha, querida, vou fazer com que jamais envelheças, queres? Daqui a muitos anos, ainda a tua beleza há-de impressionar toda a gente!» Eu ri-me. Era uma criança... Só quando a Vénus ficou pronta, compreendi bem o que ele queria dizer. A Vénus era eu, afinal. Reconhecia-me agora na pedra branca... A Vénus era eu...

A enferma agitara-se. Foi já com um grande esforço que concluiu:

— Depois, ele faltou-me e fez-se escuro na minha vida. A desgraça abatera-se sobre mim. Palmilhei o país a pé; busquei ansiosamente em todos os museus, até que vim encontrar a Vénus nesta terra... Foi uma espécie de encontro com ele, e julguei voltar à vida. Agora, felizmente, chegou o fim. Sei que o vou encontrar... Sei que...

Não acabou a frase. O rosto contorcia-se-lhe espasmódicamente, e foi já num corpo sem vida que o médico aplicou a injeção. A velhota expirava nesse momento...

Cobria-a piedosamente e permaneci na cabana largo tempo. Só muito tardê regressi à vila, quando os primeiros alvares da manhã começavam a raiar.

Evidentemente que me custou acreditar na história de Vénus, e na sua relação com a humilde anciã que o Destino me fizera conhecer em tão melancólicas circunstâncias. Pensei no que dela dissera o guarda do museu. Possivelmente a velhice e a miséria tinham-lhe feito conceber uma história a que doentamente se apegara. Quem poderia saber o que haveria de verdade em tudo aquilo?

Uma coisa me parecia certa: a história da neta deveria ser verdadeira. Por isso, daí a uns dias, apenas me foi possível, desloquei-me propositadamente à capital, a fim de fazer entrega do legado da velhota: uma medalha e um beijo. Prometiera-lho à hora da morte e estava ansioso por me desobrigar da incumbência.

Pensei muito na maneira de contar à criança o sucedido. Tinha de suavizar as coisas, para que a pequenita não soubesse, pelo menos enquanto não atingisse mais idade, a extrema pobreza em que a avó morrera...

Comprei bolos e rebuçados e dirigi-me ao velho convento que albergava as criancitas órfãs daquela escola. Apareceu-me uma religiosa, a quem contei ao que vinha. Pediu-me que aguardasse ali, e afastou-se para ir falar à Superiora.

Momentos depois apareceu esta, que me convidou a entrar, enquanto dizia:

— Como deve compreender, nós temos aqui muito rigor com as visitas. Atendendo, porém, à sua missão, permitirei que se aviste com Lúcia, mas apenas durante meia hora...

Agradei e esperei.

O coração pulsava-me no peito, imaginem! Mal sabia eu como ele viria a ter razões para pulsar...

O ruído de umas passadas ligeiras que avançavam no corredor fizeram-me olhar para a porta. Preparei um sorriso paternal e, quando me dispunha a levantar-me para receber a menina, fiquei colado à cadeira, atônito, com o sorriso a transformar-se em espanto.

Parada à entrada da porta, com um ar suave e recolhido, ali estava Vénus, não feita estátua, mas em plena exuberância de uma esplêndida juventude! Olhei-a, estupefacto! Era bem a reprodução viva da escultura do museu, que eu tanto admirava!

Sentou-se junto de mim. Titubeando, contei-lhe o que sabia a respeito da avó e falei-lhe do legado que me confiara. Aceitou a medalha, com os olhos rasos de água. Beijou-a com ternura, guardando-a religiosamente.

— É tudo quanto me resta dos meus... — murmurou nostálgicamente.

— Tudo, não. Tem ainda a Vénus do museu, que não é sua, evidentemente, mas que lhe traz uma mensagem da ternura que uniu seus avós... — respondi, também comovido.

POESIA

QUATRO VERSOS

*Eu só aprendi a amar
Nesse dia, em que te vi.
Nunca mais pude parar
Por andar atrás de ti.*

A VÓS

*Pelos teus olhos azuis,
me apaixonei.
Pelos teus lábios rubis,
te amei.
Nos teus cabelos sedosos,
me afoguei.
Nas tuas palavras vãs,
me matei.*

*Não choro porque
me apaixonei.
Não choro porque
te amei.
Choro sim, porque
me afoguei.
E também choro, porque
me matei.*

*Sem te conhecer, ficaria apaixonado.
Sem te sentir, te teria amado
Aqueloutra que me esperou e idolatrava.
Sem as mentiras da mulher desavergonhada.*

VASQUES BORGES

Faltava o pior: o beijo que tinha de lhe dar. Porém, ao contrário do que eu supusera, aceitou-o com a suave placidez de um espírito sem maldade.

A mim, todavia, fez-me mal aquele beijo. Mal, porque me tirou a quietude e me fez architectar sonhos, pois não é impunemente que se beija, mesmo sem intenção malévola, uma linda rapariga de dezassete anos, principalmente quando se tem a idade que eu tinha então.

Voltei ao colégio, mas não me deixaram ver Lúcia. «O regulamento proíbe», disseram-me. Mas escrevi-lhe muito e fui correspondido, o que deu origem a uma volumosa correspondência de quase um ano — o ano que durou ainda a construção do troço de via férrea.

*
* *

Dizem que tudo quanto é bom acaba cedo, mas desta vez desmentiu-se o dito.

Voltei à capital. Lúcia completou os dezoito anos, e saiu do colégio para casar.

Para casar comigo, entenda-se...

E hoje, quando a fadiga da vida cidadina me cansa em extremo, lá vamos em romagem de saudade e recolhimento à vilazita onde a Vénus perpetua a beleza de Lúcia, numa continuação de vida que poderá prolongar-se a várias gerações dos nossos descendentes...

NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

QUANDO SE REALIZOU EM PORTUGAL A PRIMEIRA GINCANA DE AUTOMÓVEIS

POR VASCO CALLIXTO

As gincanas de automóveis, que hoje se realizam com frequência por todo o país, são provas de inteiro agrado do público e dos praticantes da modalidade, uma vez que os riscos estão diminuídos e os obstáculos a vencer proporcionam sempre um espectáculo interessante e curioso, que põe em evidência a perícia e a destreza dos concorrentes. Tais manifestações desportivas remontam aos primeiros tempos do automobilismo e, entre nós, a primeira gincana data de há mais de sessenta anos, quando a fina flor da fidalguia se sentia atraída pelas «festas de automóveis». Recordar o que foi essa primeira gincana que se disputou em Portugal, é o propósito destas linhas.

O automobilismo nasceu no nosso país, pode dizer-se, com a fundação, em 1903, do Real Automóvel Club de Portugal. Os automóveis que existiam, bem poucos, como é natural, não passavam de bizarras e barulhentas viaturas, a que o povo chamava «carros sem cavalos», receando sempre o seu roncar forte, que contrastava com a sua marcha lenta e titubeante. No entanto, foram esses «carros sem cavalos» que fizeram as delícias dos nossos avós e que numa tarde de céu pardacento e carrancudo que há muito já lá vai, se apresentaram em Cascais para disputar a primeira gincana que se realizou entre nós.

A prova, anunciada como «brilhante festa de automóveis», efectuou-se em 31 de Outubro de 1905, havendo também quem a designasse por «concurso de destreza para automobilistas». A organização pertenceu ao Real Automóvel Club de Portugal e

a comissão promotora foi composta pelo Infante D. Afonso, conde Gimenez de Molina, Rodrigo Peixoto, Luís O'Neill e Frederico Costa Pinto. Do Júri, faziam parte o rei D. Carlos e o coronel Duval Teles.

Com a presença de toda a sociedade elegante que ainda estava veraneando em Cascais, bem como de muitos outros entusiastas que se deslocaram propositadamente de Lisboa, a «festa» iniciou-se às 14 horas, «nos vastos jardins do Sporting Club de Cascais». Entre os 16 concorrentes que se apresentaram, contavam-se o próprio Infante D. Afonso, D. António Herédia, José Eduardo Abreu Loureiro, Luís O'Neill, Estêvão Fernandes, Rodrigo Peixoto, conde Gimenez de Molina, dr. Manuel de Castro Guimarães, Albert Beauvalet, Jorge Bleck e Jorge Burnay.

A despeito do dia se mostrar desfavorável, com vento áspero, frio e constante ameaça de chuva, toda a gente gostou da gincana automobilística e deu por bem empregado o seu tempo, ficando a organização satisfeitíssima. Os concorrentes enfrentaram da melhor forma, com arte e com destreza, os obstáculos com que tiveram de haver-se e os carros portaram-se como uns heróis, sem desfalecimentos nem queixumes. Alguns dos *chauffeurs* (assim se chamavam os automobilistas) ouviram calorosos aplausos, pela maneira como executaram as manobras, sendo os «manequins», as «argolas» e a «prancha» os obstáculos que mais agradaram.

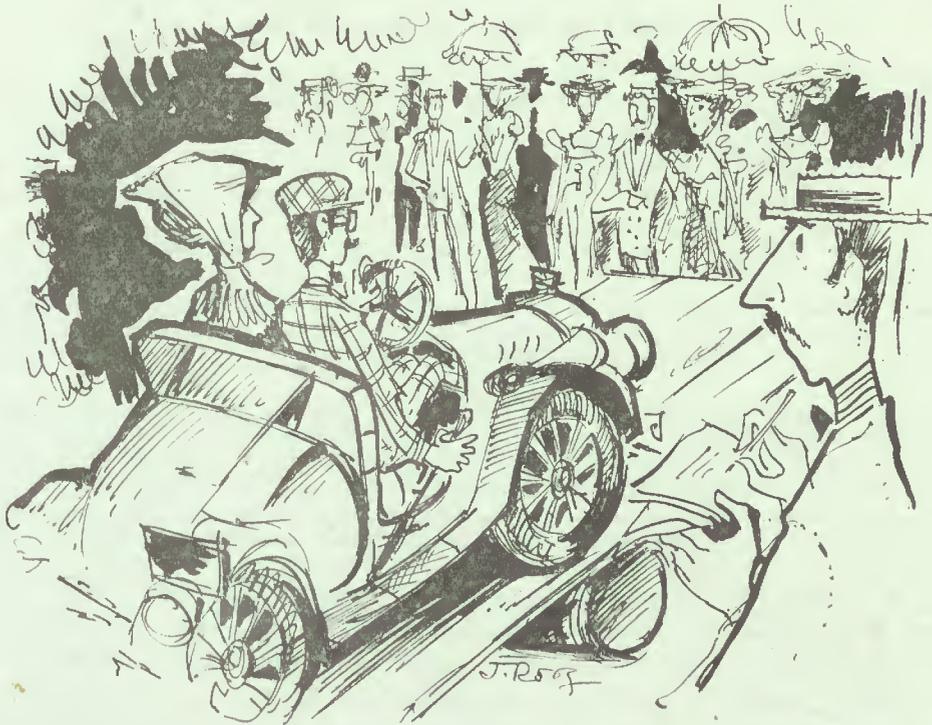
Interessante será trascrever da Imprensa da

época, alguns comentários sobre esta reunião mundana, realizada em Cascais, sob o signo das quatro rodas e dos cavalos-vapor, quando estes ensaiavam os primeiros passos.

Disse um periódico que a gincana foi «uma variedade de *rendez-vous* adoptado pela aristocrática colónia balnear, com o valioso auxílio das entidades dirigentes do automobilismo português»,

tudo em debandada, ajudada por um vento que açoitava sem dó e inconscientemente os mais delicados rostos de mulheres».

Um francês que foi português de alma e coração, como foi também um dos pioneiros do automobilismo em Portugal, Albert Beauvalet, foi o vencedor da gincana, ganhando o prémio oferecido pelo rei D. Carlos e uma medalha do Real Auto-



referindo outro jornal que «todos os que se incorporaram na festa, fizeram-no com intenção desportiva, dando assim uma prova de que em Lisboa já há elementos suficientes para um Automóvel Club poder praticar muito de útil, organizando concursos de excursionismo e outras provas indispensáveis à propaganda do automobilismo». Os críticos tiveram também a palavra, pois houve quem afirmasse que «o curto espaço da pista obstava a que os concorrentes imprimissem aos seus automóveis uma velocidade que tornasse difícil a prova e, nesse caso, mais interessante». Por outro lado, disse-se que «não seria a pista desmancha prazeres, se o tempo tivesse sido mais cavalheiro e o dia fosse um daqueles dias de sol tão nossos conhecidos e apreciados. Mas não! O dia 31 foi dos piores do mês. A Natureza não acedeu às gerais preces e a tarde, sempre carrancuda, ameaçou pôr

móvel Club, seguindo-se-lhe na classificação José Eduardo Abreu Loureiro, Luís O'Neil, Estêvão Fernandes e D. António Herédia. Entre as senhoras que acompanharam os concorrentes, as que mais se distinguiram foram D. Angelina Molina e D. Fernanda Mendonça.

À noite realizou-se um animado baile durante o qual se procedeu à distribuição dos prémios, valendo também a pena transcrever o que sobre este fim de festa disseram os jornais da época: «Realizou-se depois do baile um brilhante *cottillon*, distintamente dirigido pela sr.^a D. Ana Linhares e pelo sr. Frederico Costa Pinto. Na sala do Sporting de Cascais entrou uma *populaire Dion Bouton*, conduzindo o par marcante do *cottillon*, que causou geral surpresa e grande entusiasmo e foi incontavelmente o mais interessante episódio de toda a festa».



NOMEAÇÕES E PROMOÇÕES

A contar de Julho do corrente ano

A Economistas Chefes de Serviço — os drs. José Manuel Fialho Bertão e Hélio Urefia Prieto.

A Economistas principais — os Economistas de 1.^a classe, drs. Fernando Vassalo Namorado Rosa, Carlos Manuel Cabral Folque de Gouveia e António dos Reis Martins.

A Economistas de 1.^a classe — os Economistas de 2.^a classe, drs. José Gonçalves de Pina e Tomás de Aquino Jorge da Silva.

A Economistas de 2.^a classe — os Economistas de 3.^a classe, drs. Rui José Nobre Teixeira Fialho e José da Conceição Palma Guerreiro de Carvalho.

A Engenheiros principais — os Engenheiros de 1.^a classe, Rui do Vale Abreu Ferreira, Silvério de Moncada Alpoim de Sousa Mendes, Luís Manuel Lopes de Faria Areias, Joaquim Subtil de Carvalho Costa, Delfim Alexandre Barquinha Alves Dias Torres, Abílio Pires Lopes, Carlos Eduardo Mendes Castanheira e Eugénio Manuel Mendes Lopes de Campos Godinho.

A Engenheiros de 1.^a classe — os Engenheiros de 2.^a classe, José Carlos de Oliveira Pereira, Emídio José Assis Barbosa, José Arriscado Nunes de Oliveira, Manuel Augusto Lopes, António Leite Simões do Rosário, Luís Alda Leão Ferreira Alves, Jaime Patrício de Brito Neto, Aníbal João Ferrão de Gomes Ferreira, Carlos Adelino Segarra Marques, João Andrade Correia, Rui Mendes Ferreira e António Joaquim Telmo da Fonseca Dinis.

A Engenheiros de 2.^a classe — os Engenheiros de 3.^a classe, Artur Pais da Conceição Silva, João Lopes, Francisco António Domingues Carrilho, Orlando Barbosa de Oliveira Leitão, Albino Fernando da Cunha Tocha, Orlando Francisco dos Santos de Castro e Vasconcelos e Nuno Manuel da Silva Leandro.

A Arquitecto de 1.^a classe — o Arquitecto de 2.^a classe, José Rito de Almeida Rainha.

A Matemático de 1.^a classe — o Matemático de 2.^a classe, dr. Artur José da Silva.

A Psicotécnico de 2.^a classe — o Psicotécnico de 3.^a classe, dr. Jaime Manuel Monteiro Velho de Oliveira.

A Chefe de Serviço — o Chefe de Serviço Adjunto, João Frederico Pires.

A Agentes técnicos de engenharia principais — os Agentes técnicos de engenharia de 1.^a classe, Manuel Joaquim de Oliveira, Arnaldo Fernandes dos Santos, Armindo Alves Garcia, Manuel Antunes Salvado da Fonseca Vaz, Martinho Ferreira de Almeida Cruz, Fernando dos Santos, Alfredo Duarte, Armando Augusto Lopes, José Joaquim Seriz, João Lopes Matias, Júlio César Fernandes, Armando José Vasques Borges, António Quossa Ferreira da Costa, Vasco Augusto da Gama Sobreirinho, Joaquim da Conceição Mateus, Agostinho do Amaral Relha, Joaquim Gomes Pinho, Jaime Augusto Esteves de Bastos, Adriano de Almeida Cavacas, Hernâni Fonseca da Cruz Barrosa e Eduardo da Costa Gaspar.

A Agentes técnicos de engenharia de 1.^a classe — os Agentes técnicos de engenharia de 2.^a classe, Joaquim Godinho da Silva Branco, Carlos dos Santos, Júlio Gonçalves, Fernando José Ferreira Ribeiro, Gil José Mendes Ferreira, Fernando Manuel de Melo Guerra e Vasconcelos, Manuel Clemente Moiteiro Fidalgo, Manuel Marques da Silva, Manuel Pereira Gaspar, Asdrúbal Augusto Carvalho de Jesus, Jacinto Gameiro Costa, Leopoldo de Deus Mauritty Bragança, Ângelo Neves Casal, José Andrade Rolão Amaral, Joaquim Coelho Marques, Leonardo de Sousa Nogueira Cardoso, Manuel Lima Santos, José Rodrigues, Dionísio Casimiro Martins Barbosa Ferreira, Júlio dos Santos, Eduardo Vieira Coelho, Heitor Marreacas Ruivo e José Manuel Silva da Fonseca.

A Agentes técnicos de engenharia de 2.^a classe — os Agentes técnicos de engenharia de 3.^a classe, Manuel António Ferreira e Sousa, António Braga Monteiro e Joaquim Eduardo Tavares Chagas.

A Técnico principal — o Técnico de 1.^a classe, Gumerzindo Ferreira Gonçalves.

A Técnico de 1.^a classe — o Técnico de 2.^a classe, Armando de Almeida Ginestal Machado.

A Técnicos de 2.^a classe — o Inspector de zona de tracção, Álvaro António Maia e os Técnicos de 3.^a classe, Eufélio Francisco Gomes Simões e Joaquim Ribeiro.

A Técnico de 3.^a classe — o Adido técnico principal, João dos Santos.

A Adido técnico principal — o Adido técnico de 1.^a classe, José Gonçalves.

A Adidos técnicos de 1.^a classe — o Subchefe de depósito, Manuel Duarte Gomes e os Adidos técnicos de 2.^a classe, Francisco Martins Custódio, José Manuel Lopes Rego e Amaro de Andrade.

A Adidos técnicos de 2.^a classe — os Adidos técnicos de 3.^a classe, António da Silva Moreira, António Gomes, José Pedro da Luz e Mário Claro Lopes.

A Adidos técnicos de 3.ª classe — os Desenhadores principais, José de Almeida Vaz Lourenço, Armando da Silva Bento da Cruz e Abílio Alves de Amorim; e o Chefe de secção, António de Matos.

A Adido técnico ajudante — o Factor de 1.ª classe, João Luís Anacleto da Fonseca.

A Contabilistas de 1.ª classe — os Contabilistas de 2.ª classe, Bernardino de Matos Torres e Manuel Gonçalves.

A Chefe administrativo — o Chefe de escritório, Fernando Pais André.

A Adido administrativo principal — o Chefe de escritório, Fernando Rodrigues Gama da Silva.

A Operador mecanográfico de 1.ª classe — o Programador mecanográfico de 2.ª classe, João Coelho Maurício.

A Chefes de escritório — os Subchefes de escritório, Amílcar Vicente Ferreira, Carlos Cotafo Condeço, Eugénio Dias Poitout, Augusto José Lopes dos Reis, Vítor Cândido Teixeira, Ernesto Rodrigues Moreira de Brito, Mário Albino, Dionísio Augusto Pires, Henrique Plácido dos Santos, Manuel Alves Dias Monteiro, Artur Zagalo Gomes Coelho, Celestino Loureiro da Silva, Raul Lopes Ventura e Joaquim Chaves Mota.

A Subchefes de escritório — os Chefes de secção, Pedro da Conceição Peres Sebes, António Alves dos Reis, Olindo Pedro Marmota, Jorge Asdrúbal Carreira Libório, Alfredo Amorim de Sequeira Lopes, António Nunes, José Rodrigues Roque e João Duarte Pinto Osório.

A Chefes de secção — os Escriturários de 1.ª classe, Jaime Augusto Teixeira Nepomuceno, Mateus José Moreno, António de Sousa, Afonso Luís Ferreira de Jesus, José Gomes da Silva, Artur Oliveira Mercier de Miranda, Florival Emídio Cabrita, Henrique dos Santos Hortas, Alexandre Ribeiro Botelho Monteiro, Filipe Ferreira Purgatório, Alírio Martins de Faria, Joaquim dos Santos Silva, Joaquim Gomes de Oliveira, Luís Guilherme Nobre Bonvalot, Américo Marques Branco, Fernando Eugénio da Fonseca Ferreira, Pedro Baptista Rocha, Eufrosino Rodrigues Miranda de Sousa, José Lopes Bento e Georgete da Conceição Costa Amaral.

A Escriturários de 1.ª classe — os Escriturários de 2.ª classe, Artur José da Silva, Manuel Paulo M. Moura Teixeira, Cândido Poças Martins Pedrosa, Vítor Manuel da Silva Rodrigues, Manuel Fernandes dos Santos, Fernando Rodrigues Gomes, Luciano Raimundo, Manuel Fernando D. Almeida, Lucília Helena C. A. Ribeiro, Cesaltina Maria Coelho, Maria Fernanda Soares Ferreira, Olíndio Ferreira, Maria Diamantina F. P. Andrade, Maria José da Silva Martins, Encarnação da Liberdade S. Silva, José Gonçalves Costa, Maria Fernanda F. L. S. Marques Anastácio, Felicidade Ferreira Pássaro Vieira, Maria Ofélia L. L. S. S. M. Sousa, Arnaldo Fernandes Ramos, Maria Alice Lopes Tomé, Maria do Rosário N. Rita Teles, Maria Margarida F. Jorge, Albertina da Silva Barbosa e António dos Reis e Cunha.

A Escriturários de 2.ª classe — os Escriturários de 3.ª classe, Maria Arminda Gomes Dias Chambel, Maria Odília Leite Ribeiro, Maria de Jesus Dias de Assunção L. Gueifão, Maria Selene Alves André, Maria Alzira dos Santos, Francisca de Jesus R. Gama Mendes André, Maria Manuela Alfaro Pereira, Maria Celeste Valério Lopes, Rosa Maria de Oliveira, Maria Beatriz Lambisa Brito, Maria Adília Marques Marçal Prata, Florbela Maria Camelo Quintal, Gracinda Conceição P. Cândido Caixeiro, Maria Teresa Dias Tourão, Celeste Borgueira Crispim, Maria Luciana Quintino Igreja Soares, Maria Pereira Gouveia Silva, Maria Inácia Machado Cabrita, Maria de Fátima Simoa M. dos Santos, Romana Maria Caetano de Freitas, Maria La Sallette de Melo e Silva, Ascensão de Jesus Pires, Maria de Lourdes Azevedo de Brito, Maria Teresa de Barros Pires Faleiro, Maria Salomé G. Ribeiro Salgueiro, Teresa de Jesus Gomes Póna, Alda Maria de A. e Silva Pimenta, Maria Helena das Neves Guerreiro, Maria Ivone de Sousa Gonçalves, Maria Elisabete Santos André, Manuela Maria dos Santos Guerreiro, Maria Virgínia da Conceição Marçal, Maria Manuela Nunes de Brito, Maria Lucinda Rodrigues da Silva, Maria Teresa dos Reis Martins Tita, Maria Amélia Cordeiro Carranca, Maria da Glória Gomes Salgueiro, Maria Odete Candeias Bispo, Maria Inácia Marques e Isabel Maria A. Porfírio da Silva.

A Escriturários de 3.ª classe — os Auxiliares de escritório de 1.ª classe, Júlio Pinto, António José Rocha, Mário da Conceição Rodrigues, José Soares Patinha, Pedro Garrido de Oliveira e José de Oliveira Marques.

A Auxiliares de escritório de 1.ª classe — os Auxiliares de escritório de 2.ª classe, Maria da Piedade Fernandes Bravo, João Manuel da Costa, Carlos Monteiro, Álvaro Brioso da Silva, Barão José Primo e António Santana Marques.

A Desenhadores principais — os Desenhadores de 1.ª classe, António de Sousa Pinhão, Jaime Augusto Maria Dias Belo e António Abrantes Amaral Ribeiro.

A Desenhadores de 1.ª classe — os Desenhadores de 2.ª classe, Cândido Tomás de Almeida, João Leandro Alberto e Francisco Rico Branco.

A Desenhadores de 2.ª classe — os Desenhadores de 3.ª classe, Abel Constantino Henriques, José Ventura Vieira e Francisco António Torrrão Marques.

A Enfermeiros principais — os Enfermeiros de 1.ª classe, João da Encarnação Reis da Silva e António Agostinho Marques.

A Enfermeiros de 1.ª classe — os Enfermeiros de 2.ª classe, António Monteiro Redondo e Cesário Gomes Cordeiro.

A Analista de trabalho ajudante — o Escriturário de 1.ª classe, Cândido António Luís.

A Fiel de tesouraria de 2.ª classe — o Contínuo de 1.ª classe, Francisco Parreira Romano.

A Contínuos de 1.ª classe — os Contínuos de 2.ª classe, José Martins, Sebastião Feliciano Silvestre, José Vicente Domingues, José Delgado, João Cardoso Delgado, Amândio da Costa Simões e José Maria Barata.

A Contínuos de 2.ª classe — os Serventes, Francisco de Jesus Marques, Joaquim Leão Antunes, Diamantino Nunes Marques, Américo Oliveira Cardona Bento, José Gonçalves e José Vitorino.

A Inspector de via fluvial — o Mestre de via fluvial, Máximo Pereira Calado.

A Fogueiros de via fluvial de 1.ª classe — os Fogueiros de via fluvial de 2.ª classe, Joaquim de Oliveira Roldão, João Semedo Pires, José Augusto Gonçalves Aderneira, Francisco Manuel Pereira da Silva e Armando José Nunes.

A Fogueiros de via fluvial de 2.ª classe — os Marinheiros de 2.ª classe, Manuel Ferreira Teixeira, Florival Maria Teresa e António Correia de Almeida.

40 ANOS DE SERVIÇO



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Armindo Correia dos Santos*, inspector de tracção; *Armindo Guilhermino Taveira de Azevedo* e *Albano Moreira Luís*, chefes de secção; *Daniel Rodrigues Roque* e *José dos Santos*, chefes de brigada; *Carlos Gameiro*, chefe de estação de 3.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Narciso Galhordas Pais*, *Jerónimo Antunes Cerqueira*, *João de Almeida Viegas*, *Manuel Dinis*, *António dos Santos* e *Francisco Rosendo*, operários de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Manuel Pereira Baltazar*, chefe de lanço de 2.^a classe; *Carlos Santos*, operário de 1.^a classe; *Sérgio Príncipe Real Portugal da Silveira*, revisor de bilhetes de 1.^a classe; *José da Silva Paixão*, operário de 2.^a classe; e *José de Jesus Lopes* e *João Dionísio*, chefes de distrito.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *Fernando Pinto Baldaia*, fogueiro de 1.^a classe; *Horácio Sebastião*, revisor de material de 2.^a classe; *José Moreira da Costa* e *Isidro dos Santos*, operários de 3.^a classe; *José Alberto da Costa*, subchefe de distrito e *Joaquim António da Vinha*, guarda-freios de 1.^a classe.



DA ESQUERDA PARA A DIREITA: — *António Maria Cruzeiro Seixas*, agulheiro de 3.^a classe; *Joaquim Gomes Jerónimo*, capataz de manutenção; *Fernando Norberto Cabral*, *José Pedro Caeiro Góis* e *Joaquim Tavares*, serventes de 1.^a classe; e *Manuel Inácio da Silva*, assentador de 1.^a classe.