

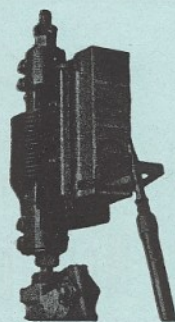
GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



**BROWN
BOVERI**

RELÉS



para protecção
contra curto-cir-
cuito e sobrecarga
de alternadores,
transformadores,
cabos, etc.

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI**, LDA.
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-22 • TEL. 23411 • PORTO

FERODO

GARANTIA de qualidade e rendimento em calços para travões e discos de embraia-gem para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telef. 37 03 51

PROVINCIA 30954

LISBOA



Sociedade de Gases e Produtos Químicos, S.A.R.L.

Avenida Infante D. Henrique - Cabo Ruivo - LISBOA
Telefone 38 28 62 (5 linhas)

■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

- A mais moderna aparelhagem para soldadura eléctrica, oxiacetilénica e em atmosfera inerte, oxicorte e metalização pelo processo METCO.
- Máquinas de soldadura automática por arco submerso.
- Máquinas de soldadura automática e semiautomática para os processos TIG e MIG em atmosfera de argon ou CO₂.
- Máquinas de soldadura por resistência, por pontos e por roletos.

Representantes para Portugal de: S. A. Brown Boveri, Messer Griesheim A. G., Harris Calorific Co., Ets. R. Dubé, Elektro Bau A.G., Metco Inc., Union Carbide International, etc.

Delegações em:
LUANDA — LOBITO
L. MARQUES — BEIRA

Depósitos em:
COVILHA — FARO
M.GRANDE—TOMAR
S A N T A R É M



Fornecimento e Montagem de Instalações Industriais

(Indústrias-química, celulose, açucareira, produtos alimentares, metalomecânica, etc.)

Em colaboração com a INDÚSTRIA FRANCESA, e com FINANCIAMENTO EVENTUAL E A LONGO PRAZO

SECÇÃO DE MÁQUINAS — FERRAMENTAS

(de todos os tipos e para todos os fins)

Representantes dos maiores fabricantes de máquinas franceses, italianos, e de outras origens

**Plainas * Mandriladoras * Tornos-Verticais * Tornos-Paralelos * Pressas
Quinadeiras * Guilhotinas, etc. * «STOCK» PERMANENTE**

Teleg. CIDEX - LISBOA

CIDEX

Telefs. 4 90 79 / 73 53 07

Comércio Internacional e Representações Industriais, Lda.

FIRMA SOCIETÁRIA: — SOCIÉTÉ A.M.E S. O. D. E. I. X. — PARIS

Avenida Casal Ribeiro, 46-2.º — LISBOA (PORTUGAL)

DEPÓSITO LEGAL
1955

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1955 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º - LISBOA-2

Telefone: P P C 32 01 58 - DIRECÇÃO: 32 75 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA - Marqués de Urquijo, 10-1.º-Dt.º

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. - MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904



Director:

ENG. LUÍS DA COSTA

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres.

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA, Administrador-Delegado, por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano); Estrangeiro £ 4.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA

16 de Maio de 1966

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMILIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	107
Portugal, Estrutura Demográfica Errada	109
Reunião em Lisboa das Comissões Técnicas da U. I. C	112
Parte Oficial	113
Seminário sobre Política do Desenvolvimento Turístico	114
Tusismo Alemão.	115
Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro	117
Lar Ferroviário	119
Caminhos de Ferro Estrangeiros	119
Caminhos de Ferro Ultramarinhos.	119
Os problemas da via férrea	119
Vida Literária.	120

Nota de abertura

20.º Congresso Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários

Realizou-se no dia 23 de Maio, na sede da Sociedade de Geografia de Lisboa, a sessão inaugural do 20.º Congresso Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários, que pela primeira vez se reúne em Portugal e cujas sessões de trabalhos se prolongarão até ao dia 28 do corrente.

Participam delegados da Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Inglaterra, Irlanda, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Noruega, Suécia e Suíça.

Esta Federação foi fundada há vinte anos, tendo por objectivo agrupar as associações turísticas (ATC) dos diversos países, as quais se dedicam não só à organização de excursões culturais dos seus filiados no país e ao estrangeiro, como ainda à promoção de intercâmbio, procurando assim proporcionar aos servidores do caminho de ferro as máximas vantagens culturais e educativas, susceptíveis de conduzir a um salutar aperfeiçoamento profissional.

A efectivação deste congresso internacional em Lisboa vem assim coroar a persistente acção desen-

volvida pela ATC nacional, constituindo uma homenagem ao seu labor nos vários domínios que este interessante intercâmbio comporta. No último triénio foram recebidas em Portugal nada menos de 78 excursões, compreendendo mais de 2000 pessoas, as quais totalizaram cerca de 22 000 dias de permanência no nosso País.

A sessão de abertura do Congresso será presidida pelo sr. J. Petrig, (presidente da referida Federação), usando da palavra os srs. eng. Espregueira Mendes (director-geral da C. P.), Alberto Silva Viana (chefe da delegação turística nacional) e o presidente Petrig, da delegação suíça.

Depois da sessão os congressistas serão obsequiados com uma recepção na Estufa Fria, oferecida pela Câmara Municipal de Lisboa. Acolherá os convidados o sr. general França Borges, presidente do Município, acompanhado por alguns vereadores.

A delegação turística dos Ferroviários de Portugal vai oferecer aos congressistas algumas diversões, na capital e nos subúrbios.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

A boca de entrada, junto à Calçada da Glória, formando um duplo túnel na extensão de 27 metros, seguindo depois em um só arco por debaixo da cidade, passando sucessivamente sob as ruas: Calçada da Glória, Travessa do Fala Só, Rua da Conceição, Rua da Mãe d'Água, Rua Nova da Alfândega, Rua do Salitre, Rua Rodrigo da Fonseca, ao cimo da rua Rosa Araújo, Rua de S. Filipe Néry, Beco da Lebre, Travessa da Fábrica das Sedas, Travessa da Légua da Póvoa, Quartel de Artilharia Um, Estrada da circunvalação e de Campolide.

A perfuração era atacada por intermédio de 6 poços, o primeiro sobre a boca de entrada, tendo a profundidade de 4,08 metros até ao extra-dorso (parte superior da abóbada). Em seguida, a 487,50 metros de distância do primeiro, foi praticado o segundo, na Escola Politécnica, com a profundidade de 10,83 metros. O terceiro em um quintal da Rua Rodrigo da Fonseca, a Vale do Pereiro, tinha 24,94 de fundo, foi transformado em chaminé de ventilação e distava do segundo 489,50.

O quarto poço, a 403 metros de distância, tinha 43,53 de profundidade e foi aberto na travessa da Légua da Póvoa.

O quinto e o mais fundo de todos tinha 62,87 metros de alto e ficava situado na Estrada da Circunvalação, a 697,51 do poço anterior e a 503 metros do sexto que foi perfurado junto à boca de saída e tinha apenas 15,09 de profundidade. O quinto como o terceiro, foi transformado em chaminé de ventilação.

A abertura do túnel, entre as impostas (nascimento da abóbada) é de 8 metros e as alturas dos pés direitos de 2,40 metros. Nele trabalharam mais de mil trabalhadores, de dia e de noite.

O túnel estava sendo construído por Duparchy e Bartissol, que fizeram por administração a parte compreendida entre a Calçada da Glória e a Escola Politécnica; a seguinte por subempreitada por Papat e Blanchard e os 1 500 metros restantes por E. Bevand.

Fiscalizavam a obra, por parte da Companhia

Real dos Caminhos de Ferro Portugueses os engenheiros Xavier Cordeiro e Vasconcelos Porto e o chefe da Secção B. Chabriand.

À 1 hora, os trabalhadores de um e outro lado despertavam interesse geral entre os operários dos dois turnos para ver qual removeria a última pedra.

O comboio inaugural, formado por três salões e duas carruagens, em Campolide, que tinham ido do Cais dos Soldados com alguns convidados e empregados superiores, transportados em 4 zonas de serviço.

Não faltou a competente música.

Percorreu cautelosamente o túnel em 27 minutos, à luz de fogos de bengala de grande efeito, mas muito incómodos pelo fumo, que quase asfixiava todos.

Chegou ao Rossio às 6 horas entre as maiores aclamações do povo que se apinhava em toda a estação.

Por Portaria de 20 de Março foi declarada de utilidade pública e urgente a expropriação de um prédio na freguesia de S. José para construção da linha urbana de Lisboa e apreçado o projecto da parte da pedra de uma passagem em Chelas, na ligação do ramal de Santa Apolónia a Benfica.

Estação do Rossio

No projecto enviado pela Companhia Real (Abril de 1889), para a nova estação da rua do Príncipe, indicou a Câmara Municipal algumas modificações.

A Companhia obrigou-se a fazer uma entrada de nível para o lado da Calçada do Carmo.

Para vencer esta dificuldade projectou-se rebaiar um pouco a calçada e depois continuar subindo em «Lacets» pelos terrenos do antigo pátio da Penalva de Cima, vencendo assim com uma inclinação de 8,5% a diferença de nível que andava por uns 30 metros.

Em 27 de Julho do mesmo ano foi aprovado o projecto da Avenida de acesso à plataforma da estação e a respectiva planta cadastral suplementar e os projectos do alpendre do pátio superior e dos

pavimentos dos pátios intermédios e inferior da mesma avenida e dos muros dos pátios de Penalva de Cima.

Em 14 de Agosto foi aprovado o projecto do tableiro metálico de passagem sobre a Rua de Cima de Chelas e em 22 do mesmo mês foi nomeada uma comissão para averiguar as responsabilidades dos descarrilamentos ocorridos dentro das agulhas da estação de St.^a Apolónia e propor as providências a adoptar.

Ainda em 28 de Agosto foram aprovadas as tarifas de p. v. propostas pela Companhia Real e foi autorizada a mesma Companhia a fazer uma emissão de 40 000 obrigações no valor de 90 000\$000 réis.

Em Setembro foi aprovado o projecto do edificio do Restaurante e Repartições da estação do Rossio.

Em 11 do mês de Outubro foi determinado à Companhia Real para responder aos quesitos formulados pela Portaria de 22 de Agosto a fim de que a Comissão nomeada em 22 de Agosto pudesse apreciar o estado geral das linhas e condições especiais da exploração. Na mesma data foi aprovado o projecto do assentamento de uma agulha ao K.^o-5,390 da linha do Norte.

Regulamento para a fiscalização da construção de caminhos de ferro a que se refere o decreto de 15 de Março de 1888

Título I

Do pessoal de fiscalização e as suas atribuições

Artigo 2.^o A fiscalização técnica da construção das linhas férreas divide-se em direcções fiscais, cujo número varia segundo as necessidades e desenvolvimento deste serviço.

Artigo 2.^o Cada uma destas direcções é super-intendida por um engenheiro com o título de engenheiro director da fiscalização respectiva, podendo ser coadjuvado por engenheiro adjunto que o possa substituir nos seus impedimentos para o que deverá ser o mais graduado do pessoal técnico às suas ordens.

§ 1.^o É da competência das direcções fiscais a divisão das respectivas linhas férreas em secções e lanços para o efeito da fiscalização, divisão que deverá ser submetida à aprovação do director geral das Obras Públicas e Minas.

§ 2.^o Na secretaria de cada direcção haverá um encarregado do expediente, dois amanuenses, um de 1.^a classe e outro de 2.^a classe, dois desenhadores, sendo um de 1.^a, outro de 2.^a classes, o número de condutores que o director julgar necessários, um contínuo e um servente.

§ 3.^o Em cada secção haverá um engenheiro chefe da respectiva fiscalização; um condutor para cada lanço e os empregados subalternos de fiscalização necessários, segundo o número e importância das obras a construir; um servente que saiba desenhar e um servente na secretaria da secção, propostos pelos chefes da secção e nomeados pelo director geral sob informação do director fiscal, e um operário por cada lanço em construção.

§ 4.^o A residência do director será fixada pelo director geral das obras públicas e minas; as dos chefes de secção pelo mesmo director sob proposta dos chefes de secção e as dos fiscais pelos chefes de secção informando o condutor chefe do lanço.

Artigo 3.^o É da competência das direcções fiscais de construção examinar as plantas, os perfis, os tipos de obras de arte e quaisquer outros desenhos, propostas, memórias descritivas e mais documentos que digam respeito à construção dos caminhos de ferro dessa direcção fiscal e que devem ser submetidos à aprovação do Governo; informar a direcção geral das obras públicas e minas do que lhes oferecer sobre este objecto em relação aos princípios económicos e técnicos e propor as emendas ou modificações que segundo os princípios julgarem mais acertadas.

(Continua)

Rafi

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOEIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59

TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

Portugal

Estrutura Demográfica Errada

Quais são as razões profundas do atraso económico do nosso País? Continuamos agarrados a arcaicas e desajustadas práticas agrícolas e a nossa produção industrial é, ainda, muito pequena. Mas, porque não evoluiu a nossa agricultura e porque não pudemos nós acompanhar o ritmo de desenvolvimento industrial da Europa ?

Sofremos de uma incapacidade estrutural para evoluir economicamente ou haverá outras causas justificativas de uma aparente inadaptação aos processos produtivos modernos? Seja o que for, algo haverá de errado, neste novo reino da Dinamarca, que carece de correcção.

Uma das causas do nosso atraso económico é, sem dúvida, a nossa estrutura demográfica. Em números absolutos, com quase dez milhões de habitantes, temos na Europa a envergadura da Bélgica, da Holanda, da Áustria ou da Suécia, que são países de um alto nível de desenvolvimento industrial. Os dois primeiros foram, até há bem poucos anos, metrópoles de vastos impérios coloniais; os dois últimos, ao invés, mantiveram-se sempre alheados das aventuras oceânicas. Não pode pretender-se, assim, que a força económica do País se esvaie nas grandes tarefas em que anda empenhado no ultramar. Também não se pode atribuir exclusivamente as culpas do nosso atraso económico à pobreza de minérios do nosso subsolo. A Suíça é um país economicamente muito evoluído que não dispõe de grandes riquezas mineiras.

Mas, nestes países, a população concentra-se em cidades, enquanto a nossa continua, hoje como há três ou quatro séculos, a viver em aldeias e pequenas vilas, sem outros horizontes económicos além dos da compra de produtos agrícolas da região e a venda a retalho de géneros alimentícios e de uma dúzia de artigos industriais necessários à satisfação das necessidades de subsistência das populações locais.

Com quase dez milhões de habitantes o nosso País só conta duas grandes cidades que, somadas, representam pouco mais ou menos um milhão e trezentos mil habitantes a um milhão e quatrocentos mil habitantes, e quatro pequenas cidades que, em conjunto, não terão duzentos mil habitantes. Alargando a área das cidades aos seus arredores

mais remotos e considerando cidades, no sentido europeu, todos os centros populacionais com mais de vinte mil habitantes, poderá dizer-se que vinte por cento da população do nosso País vive em cidades e oitenta por cento em aldeias ou em pequenas vilas.

Um País em que quatro quintos da sua população vive nos meios rurais tem, necessariamente, grandes dificuldades em progredir. Faltam-lhe mercados, faltam-lhe capitais e faltam-lhe quadros. A vida no campo será fonte de virtudes; não pode, porém, em condições algumas, ser considerada como fonte de riquezas materiais.

Nas regiões sem centros urbanos, onde não há mercados consumidores, a produção agrícola assenta, por força inelutável das circunstâncias, no «binómio da miséria: produção braçal-auto-abastecimento». Como os rendimentos unitários são muito baixos e em regra a propriedade está muito dividida, não há excedentes para fazer face a exigências que não sejam de estrita sobrevivência. Os pobres são os que vendem o seu trabalho, ao sabor de uma procura oscilante, através das quatro estações do ano. Os remediados são aqueles que curtem as suas insuficiências dentro da sua casa e nas suas próprias terras. Os abastados raramente dispõem de dinheiro; a sua fortuna é em terras, em oliveiras, em vinhas e searas. Os seus pequenos luxos são as despesas triviais de um operário qualificado num centro industrial.

O homem de dinheiro na aldeia, e mesmo nas pequenas vilas, é quase sempre o tendeiro ou o dono da oficina. Nada define melhor a pobreza da vida nos campos do que a posição de riqueza relativa de que gozam os pequenos comerciantes a retalho! É necessário que sejam bem pobres as gentes dos meios rurais para que entre elas possam considerar-se ricos pequenos comerciantes que vivem a vender artigos de pouco valor a quem quase nunca tem dinheiro para comprar.

A formação de capitais, quando se faz — o que nem sempre sucede — é muito lenta. E o consumo de produtos industriais é, necessariamente, muito restrito. Quando quatro quintas partes da população de um país vive em meios com esta estrutura social

e económica, o caminho do progresso é árduo de percorrer. Lembra uma vereda pedregosa entre montanhas — muito linda, muito bucólica, mas muito difícil de subir.

No nosso País a vida económica está concentrada na faixa litoral que, com uma profundidade raramente superior a sessenta quilómetros, se estende de Setúbal a Braga.

Não quer dizer que toda esta região, que ocupará, quando muito, uma quinta parte da superfície total do País, tenha sofrido uma harmónica evolução económica. De modo algum. A agricultura da Estremadura, Beira Litoral ou do Minho é tão atrasada como a de Trás-os-Montes ou do Alentejo. Debalde se procurará nesta zona um produto industrial de renome europeu. Mas se esta estreita faixa da nossa terra constituísse, por si só, um país independente, a sua estrutura demográfica seria satisfatória. Em quatro milhões de habitantes, dois viveriam nas cidades e os outros dois nos meios rurais.

Em contrapartida se a restante superfície portuguesa constituísse também um país seria, por certo, economicamente, um dos mais atrasados do Mundo. Só contaria com um único centro urbano com mais de trinta mil habitantes — a cidade do Funchal — e as cidades com mais de vinte mil habitantes contar-se-iam pelos dedos de uma mão. Salvo no Algarve, onde o turismo trouxe uma certa animação e progresso às suas vilas e pequenas cidades, o crescimento urbano é tão lento e tão pautado que a custo se pode supor ser possível, sem uma profunda modificação da actual situação, poder um dia aqui — com excepção do Funchal — vir a formar-se um centro urbano, com cem mil habitantes. E, todavia, cem mil habitantes, na Europa, é bem pouca coisa para uma cidade.

A estas diferentes estruturas demográficas correspondem diferentes graus de desenvolvimento económico e de cultura. Na faixa litoral, onde se encontram as cidades, estão localizados quase todos os centros industriais do País, os grandes bancos, todas as grandes empresas e aqui se forma a quase

totalidade dos capitais; no resto do País só há pequenas empresas, dois ou três pequenos bancos e raras indústrias espalhadas pelos campos. Na faixa litoral há três universidades, quase uma dezena de institutos superiores, todos os grandes jornais, todas as grandes casas editoras, uma população quase na totalidade alfabetizada; no resto do País nem estudos superiores, nem grandes jornais diários, nem editoras que mereçam ser referidas, e uma população apenas alfabetizada em cinquenta ou sessenta por cento.

Portugal é, na Europa, um país pequeno. Dez milhões de habitantes constituem um micro-mercado numa época de macro-mercados. Mas, com a nossa presente estrutura demográfica, a população portuguesa, por força da sua errada distribuição, não representa sequer o poder de compra desses dez milhões de habitantes. Cerca de quatro quintas partes do País estão neutralizadas, económica e culturalmente, por um ruralismo paralisante. A vida nos campos é tão digna de protecção — ou mais — do que a das cidades. O camponês e o trabalhador rural conservam, em mais alto grau, as virtudes fundamentais do nosso povo. Sob o ponto de vista moral pode, sem dúvida, defender-se a presente estrutura da população portuguesa; mas sob o ponto de vista económico não. É impossível industrializar o País e mantê-lo repartido por aldeias e pequenas vilas.

Ao lado dos «milagres económicos» há os «dramas económicos». O drama português resulta da nossa fidelidade ao ruralismo. Recusamo-nos a compreender que os graus de desenvolvimento económico têm uma estrutura demográfica adequada. A exploração silvícola e a pastorícia exigem grandes áreas pouco habitadas; a agricultura intensiva uma grande densidade rústica; a industrialização pressupõe a concentração da população em cidades que sejam centros de consumo dos bens produzidos nas fábricas.

Dentro dos padrões europeus, o nosso País, com cerca de dez milhões de habitantes, deveria ter uma cidade com muito mais de um milhão de habitantes,



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

Enf. Teleg. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e Africa do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

duas ou três com mais de quinhentos mil habitantes, cinco ou seis cidades entre cem mil e quinhentos mil habitantes e uma dezena entre cinquenta e cem mil habitantes. A Espanha tem duas cidades com mais de um milhão de habitantes, catorze com uma população entre cem mil e um milhão de habitantes, e vinte e nove entre cinquenta mil e cem mil habitantes, nove das quais com mais de noventa mil habitantes. O turismo foi a alavanca do crescimento económico espanhol; mas, sem as cidades que oferecem um mercado de muitos milhões de consumidores à sua indústria, em plena expansão, o progresso do país vizinho seria, sem dúvida, muito menor.

Na indústria, produzir é sempre a metade mais fácil de um problema; a outra metade, aquela que nem sempre encontra solução, consiste na obtenção de mercados. E o primeiro de todos os mercados, o mais fiel, aquele que assegura às indústrias uma sólida base de, pelo menos, sobrevivência, é o mercado interno.

Indústria, cidades e mercados são os três lados de um triângulo. Se se omite um deles deixa de haver triângulo.

Não é possível, sem grandes sacrifícios impostos autoritariamente, modificar rapidamente a estrutura demográfica do nosso País. As cidades — salvo raras excepções justificadas por eventos extraordinários — são o produto da história. Mas é evidente que sempre se pode fomentar o crescimento de determinados centros urbanos mediante a fixação de novas indústrias.

Uma comissão da Comunidade Económica Europeia sugeriu, recentemente, ao governo italiano, uma

nova fórmula para a criação de centros industriais mediante a instalação, numa vila tipicamente rural, de nove fábricas principais e uma trintena de indústrias auxiliares. O conjunto destas fábricas, assegurando trabalho a cerca de dez mil operários, daria lugar, dentro de quatro ou cinco anos, à formação de um centro urbano de uma centena de milhar de habitantes.

Para as cidades portuguesas que rondam os cinquenta mil habitantes, a instalação de duas ou três indústrias caracterizadas por um ciclo produtivo não-autónomo, que em consequência exijam a cooperação de uma dezena de indústrias auxiliares de transformação, a par de um mais intenso desenvolvimento turístico — que está ao alcance de todas — poderia provocar, em cinco anos, uma quase duplicação da sua população.

Destas cidades, três — Coimbra, Braga e Setúbal — estão na faixa litoral Centro-Norte. No interior e no litoral Sul só duas ou três cidades tinham mais de vinte mil habitantes em 1960. A sua duplicação em cinco anos — que se não vê aliás como poderá verificar-se — seria um progresso desanimador. Núcleos urbanos com menos de cinquenta mil habitantes só raramente são verdadeiras cidades.

Ora sem cidades no interior e sul do País, que sejam, ao mesmo tempo, expressão das peculiaridades regionais, polos de atracção das iniciativas económicas, centros de formação de capitais e mercados de consumo para os produtos agrícolas e industriais nacionais — o clima económico do nosso País, considerado em conjunto, continuará sendo, por carência de mercados, um dos mais atrasados da Europa.



Guimarães:

Casa
da
Câmara
e
Igreja



Reunião em Lisboa das Comissões Técnicas da U. I. C.

O futuro dos caminhos de ferro depende da cooperação internacional, diz o representante do sr. eng. Louis Armand

Na terça-feira, 3 de Maio, iniciou-se, na Feira Internacional de Lisboa, a reunião anual das IV, V e VII Comissões Técnicas da União Internacional dos Caminhos de Ferro, cujo âmbito abrangeu, respectivamente, questões de Exploração, Material e Tração e Instalações Fixas.

Tomaram parte nas sessões de estudo cerca de duzentos e cinquenta delegados de vinte e cinco países, representando quase todas as administrações ferroviárias do Velho Continente, inclusive algumas das situadas para lá da «cortina de ferro»: — Bélgica, Alemanha Ocidental, Alemanha Oriental, Áustria, Bulgária, Checoslováquia, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Grécia, Holanda, Hungria, Itália, Irlanda, Jugoslávia, Luxemburgo, Noruega, Polónia, Portugal, Roménia, Suécia, Suíça e Turquia.

Entre os numerosos delegados, encontravam-se alguns dirigentes ferroviários de grande reputação, como o academista francês e ilustre secretário-geral da U. I. C., eng.º Louis Armand, os eng.ºs Max Crem (Bélgica), Camile Martin (França) e R. Lichtenfeld (Alemanha).

Na sessão inaugural das reuniões da U. I. C., que se efectuou de manhã, o sr. eng.º Roberto de Espregueira Mendes, ilustre director-geral da C. P., saudou os delegados estrangeiros nos seguintes termos:

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses deseja viva e sinceramente a todos os delegados presentes a esta reunião das Comissões Técnicas da U. I. C. uma feliz e proveitosa estadia em Portugal — e muito particularmente em Lisboa, neste burgo dos mais antigos do Ocidente, donde, como se sabe, irradiaram, exactamente do cenário grandioso da beira-Tejo onde as vossas sessões de trabalho se irão desenrolar, os fulgores de uma renascença marítima e de um espírito missionário que a História predominantemente marcou, e que, muito contribuindo para a hegemonia expansionista da Europa, ainda hoje caldeiam a cultura do nosso Continente.

«Aguardávamos há muito a grata oportunidade de receber no nosso País esta magna reunião da U. I. C. — prosseguiu o sr. eng.º Espregueira Mendes — não somente por uma questão tradicional de hospitalidade e cordialidade da gente lusitana, mas também para nos ser permitido, a nós portugueses e ferroviários, testemunhar à própria U. I. C. a admiração dos Caminhos de Ferro de Portugal pelos objectivos técnicos a que o importante organismo internacional se consagra, através de exemplar colaboração, eficiente e construtiva, que sempre temos comprovado existir entre todos, sem excepção, colaboração esta que faz crer, ante o mundo conturbado dos nossos dias, no amor dos homens, no altruísmo, na paz universal, ao atestar à evidência quanto pode e vale o trabalho de equipa de homens de boa vontade, que são os homens da ferrovia, nas suas tarefas quotidianas e comuns.»

E o sr. director-geral da C. P., prosseguindo, sublinhou:

Srs. Ferroviários:

Para a compra de vossos Fatos, sobretudoos, casacos de senhora, etc.

PEÇAM AMOSTRAS PELO CORREIO A

MANUEL MONTEIRO
LANIFÍCIOS

COVILHÃ
DESCONTOS MUITO ESPECIAIS

«Nesta reunião das IV, V e VII Comissões dão-nos a honra da sua presença técnicos ferroviários do maior renome internacional. Tão feliz circunstância confere a estas sessões de estudo e contactos pessoais a antecipada certeza da utilidade da sua efectivação e da frutuosidade das suas conclusões. Que esta reunião de Lisboa prossiga na toada cadenciada e regular das outras e obtenha os maiores êxitos possíveis, são os nossos mais ardentes votos e as nossas esperanças.»

A entusiástica saudação do sr. eng.º Roberto de Espregueira Mendes, respondeu o sr. eng.º Ballet (França), em nome do eng.º Louis Armand, secretário-geral da U. I. C., que só chegará a Lisboa no próximo dia 9 do corrente mês de Maio.

«O futuro dos caminhos de ferro, sublinhou, em resumo, o eng.º Ballet — depende da cooperação internacional.»

Sinalização nova e telecomando de portas

Após a sessão inaugural, principiaram imediatamente as sessões de trabalho.

Sob a presidência do eng.º Ballet, às IV e V Comissões Técnicas (Exploração e Material e Tracção) foram apresentados, entre outros, os seguintes problemas:

- Substituição da cor amarela pelo azul nos sinais luminosos para portas que fiquem abertas;
- Adopção de órgãos uniformes de comando de iluminação dos comboios; e
- Telecomando da iluminação e fecho das portas e exame da possibilidade de controlar o encerramento das mesmas.

Aço especial para o fabrico de carris e travessas de madeira de mais longa duração

Sob a presidência do eng.º R. Lichtenfeld (Alemanha), a VII Comissão (Instalações fixas) tratou da determinação de perfis unificados para carris.

Foi considerada a aplicação eventual de aços de qualidade especial para o fabrico de carris — e discutiram-se medidas destinadas a prolongar a duração das travessas de madeira.

Depois de terem sido ventilados alguns problemas relacionados com as pontes, foi considerada a efectivação de trabalhos nos túneis sem interrupção da tracção eléctrica.

A reunião anual das IV, V e VII Comissões Técnicas da União Internacional de Caminhos de Ferro prolongar-se-á até ao dia 12 do corrente.



PARTE OFICIAL

Ministérios das Finanças e das Comunicações

O «Diário do Governo», II série, n.º 103, de 2 de Maio de 1966, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, nos termos do artigo único do Decreto-Lei n.º 26 945, de 27 de Agosto de 1936, declarar sobrance uma parcela de terreno do domínio público do caminho de ferro, com a área de 4825,20 m², e autorizar a troca da referida parcela por outra, com a área de 4922,30 m², pertencente à Câmara Municipal de Lisboa, terrenos situados junto da estação de Campolide, conforme desenho n.º 19 406, de 20 de Agosto de 1965, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Fica a Câmara Municipal de Lisboa autorizada a demolir as construções que se encontram no terreno desafectado do domínio público do caminho de ferro, obrigando-se a substituí-las por um bloco habitacional a construir no terreno que se vai receber.

Ministérios das Finanças e das Comunicações, 22 de Abril de 1966. — Pelo Ministro das Finanças, Ricardo Augusto Parreira de Faria Blanc, Subsecretário de Estado do Tesouro. — O Ministro das Comunicações, Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

Ministério das Comunicações

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

3.ª Secção

O «Diário do Governo», II série, n.º 104, de 3 de Maio de 1966, publica o seguinte:

Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, se declara que, por despacho de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, foi aprovado o projecto dos trabalhos relativos à ligação do ramal da Alfândega às linhas gerais da estação do Porto-Campanhã, constantes do desenho n.º 3118-C. P., de 25 de Fevereiro passado, que faz parte do projecto geral da modificação e ampliação daquela estação, de que resulta ser declarada a utilidade pública de duas parcelas de terreno necessárias para a efectivação daquela obra.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 25 de Abril de 1966. — O Engenheiro Director-Geral, Mário José de Abreu e Silva.

Seminário sobre Política de Desenvolvimento Turístico

Promovido pela Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico (O. C. D. E.) iniciou-se no dia 9 de Maio, no Hotel Palácio, do Estoril, um seminário sobre política de desenvolvimento turístico que reuniu, além dos representantes portugueses, cerca de trinta entidades estrangeiras (Grécia, Turquia, Espanha e Jugoslávia).

Os debates desta reunião, que se prolongou até sexta-feira, 13 de Maio, incidiram sobre os aspectos práticos de execução de uma política governamental de desenvolvimento turístico.

Um dos aspectos característicos deste seminário foi o de reunir, simultaneamente, directores dos serviços governamentais de turismo e representantes dos sectores privados. Por outro lado, os participantes vieram não só dos países que «importam» turistas, mas também de países que os «exportam». Uns e outros puderam assim, nesse encontro, informar-se mutuamente, dos problemas particulares que terão de enfrentar e resolver, quer sejam de ordem administrativa ou comercial, quer sejam levantados pelas dificuldades de recepção ou de saída.

Afirmações de muito interesse do Comissário do Turismo, eng.º Alvaro Roquete

Na sessão inaugural, realizada de manhã, discursou o sr. eng.º Alvaro Roquete, ilustre Comissário do Turismo. Depois de saudar as entidades presentes — cujo saber generosamente tem sido oferecido em prol do Turismo Mundial — referiu-se ao grande significado da reunião, e acrescentou:

«Este seminário reveste-se ainda de um sentido que muito nos apraz registar. A iniciativa do Comité do Turismo no tocante a esta realização, cujo programa contempla de real interesse para os países membros denuncia por si, cuidado posto pela O. C. D. E., na linha de rumo que se propõe seguir.

Recordamos aqui o saudoso prof. Kurt Krapf quando em 1962 no relatório que elaborou sobre as perspectivas do Turismo Português, nos recomendava procurássemos concretizar uma programação de assistência técnica com a O. C. D. E.

«E-nos grato sublinhar que o referido programa teve início em 1963, efectivando-se não só pela con-

cessão de bolsas para estudos de turismo e hotelaria como também através do envio ao nosso país de peritos e consultores técnicos. Esta assistência muito tem beneficiado a estrutura do Turismo Português, citando-se, por exemplo a reorganização dos Serviços de Turismo operada há um ano com a criação do Comissariado do Turismo, estatuto que se inspirou num relatório de um perito da O. C. D. E.

O nosso turismo começou, pode dizer-se, a registar um surto de desenvolvimento a partir de 1963, verificando-se então meio milhão de turistas entrados, número que em 1965 subiu para um milhão e meio.

Portugal aproxima-se do nível das principais potências turísticas

Continuando, o sr. eng.º Alvaro Roquete afirmou: «Sentimos já, mercê de uma consciência que se vai generalizando quanto à importância do fenómeno turístico do nosso tempo, que resultados obtidos em Portugal começam a ter expressão bem significativa em consequência de uma conjugação de esforços entre o sector oficial e o privado, que todos estamos empenhados em desenvolver. De facto, tendo em conta as devidas proporções, Portugal aproxima-se do nível das principais potências turísticas. Na verdade, quanto ao ano de 1965 a relação obtida pela comparação do número total de entradas de turistas com a população do País, atingiu a cifra de 16,5 turistas por cada 100 habitantes.

Entretanto, porque não escondemos a necessidade de partilhar a grande experiência dos especialistas, convidados expressamente a apresentar teses, aguardamos com confiante expectativa este Seminário, na certeza de que com ele muito temos a aproveitar. Por outro lado, a presença de países membros com estádios de desenvolvimento turístico semelhantes, permitir-nos-á certamente comparar soluções já ensaiadas em vários desses países, apreciando o resultado dos diferentes métodos utilizados.

Somos por índole e formação um povo afeito à sã convivência universal demonstrada pela natureza pluricontinental e multirracial do nosso país e recordamo-nos até termos sido membros fundadores de um organismo internacional que tem dado frutuoso

os resultados no campo da cooperação turística internacional — refiro-me à U. I. O. O. T., cuja presidência nos coube em 1956-57.

Por tudo isto, regozijamo-nos com esta iniciativa reafirmando a todos o desejo de uma estada que os faça recordar para sempre este país cheio de sol e de calor humano.»

Apontou a Espanha, como país que tem dado lições de turismo

Em seguida foi dada a palavra ao sr. dr. F. J. O'Briscoll, director-geral do Organismo Oficial do Turismo Irlandês.

Salientou que considerar o turismo como indústria de menor importância é uma ideia fora de moda e manifestou a esperança de que esta reunião contribua para o esclarecimento desses e de outros conceitos.

Referiu ainda que os factores de ordem política e social exercem decisiva influência na promoção do turismo. Observou que o turismo apresenta fundamental importância para os países subdesenvolvidos e apontou como exemplo a Espanha, país que «tem dado lições em matéria de turismo».

O Banco Mundial e os investimentos turísticos

Usou depois da palavra o sr. Ernest Parsons, director da Cooperação Técnica da O. C. D. E.

Fez considerações sobre as regras a observar para com as empresas privadas e as autoridades públicas, bem como factores de ordem política e social que há que ter em conta.

Referiu, ainda, os investimentos turísticos do Banco Mundial — e, finalmente, foi ponderada uma mensagem a enviar aos Governos dos países interessados na prática do turismo.

Quais os factores que permitem realizar um programa turístico?

Foi, então, apresentada pelo director da British Travel Association, M. L. J. Lickorish, uma comunicação sobre «Quais os factores que permitem realizar um programa turístico?».

Afirmou que o turismo é um mercado e não uma indústria, daí o haver uma necessidade de tráfico.

Também no turismo há a oferta e a procura. Há que reconhecer um certo número de atracções de carácter internacional. Impõe-se a análise do mercado nacional e internacional — e a sua conjugação para que o turista quer nacional quer estrangeiro, não se sinta logrado. As entidades que controlem o movimento turístico têm obrigação de saber o que, em dado momento, mais atrai o turista.

Continuando, opinou que há «modas» no turismo — o que é deveras complexo: há anos em que

SCIAL

=

Travessa do Corpo Santo, 15
Telefone 667042

LISBOA

**DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS**



somente a paisagem interessa (e tal pode ser motivado por um filme, por um livro, por uma obra de arte...); outros em que o passado histórico dos países capta todas as atenções; outros, ainda, em que prevalece uma curiosidade dispersa.

Mais adiante disse que os transportes desempenham um papel importante no desenvolvimento turístico de um país. O turista é essencialmente móvel. As suas divisas podem ficar espalhadas ao longo de um país, caso os transportes tal permitam. O turismo é um negócio de pessoas e não um negócio de géneros — pelo que se impõe um outro tratamento. Os visitantes devem ser protegidos — e os interesses da comunidade também.

A sessão da tarde

A tarde, o director do Instituto de Investigações Turísticas da Faculdade de Ciências Económicas de Viena, apresentou um trabalho sobre «De que modo deve um governo formular a sua política?».

Afirmou que existe uma correlação entre o turismo e a cultura, a tecnologia, a política, a saudade, o progresso social e a economia. E a propósito disse:

«É evidente que, em larga medida, o turismo ultrapassa as necessidades do quotidiano no local de residência permanente, para se relacionar estreitamente com todos os domínios que estão em contacto directo com a vida. Na medida em que se trata de satisfazer necessidades de carácter material, as quais dão lugar ao intercâmbio, é claro que o turismo e a economia têm aspectos comuns».

E mais adiante:

«Dada a sua complexidade (que resulta do facto de, para o viajante, as necessidades da existência diária se encontrarem transferidas do local da residência, permanente para outro local de estada provisório, daí surgindo um aumento de necessidades de outro tipo) a quase totalidade dos regulamentos e das medidas tomadas pelos poderes públicos interessam ao turismo. A sua incidência pode ser estimulante mas também inibitória. As políticas cultural,

industrial, comercial exercem grande influência sobre o turismo».

No seu relatório, o prof. P. Bernecker, declarou ainda:

«A política fiscal pode encorajar o turismo: pode-se, por exemplo, com o fim de aumentar o equipamento turístico do País, prever na reactualização de impostos com a condição do seu montante ser reinvestido na indústria turística. Poder-se-á, assim, melhorar a qualidade da capacidade de alojamento de um país.

Inaugurada uma exposição sobre turismo pelo Subsecretário da Presidência

Ao fim da tarde foi inaugurada uma exposição de projectos aprovados de conjuntos turísticos e em vias de execução no nosso país.

A exposição foi inaugurada pelo Subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, dr. Paulo Rodrigues, e assistiram à cerimónia os participantes do Seminário.

O certame tem como finalidade dar a conhecer aos participantes na reunião o que o sector privado se propõe realizar entre nós, dentro do quadro da política de desenvolvimento turístico seguida pelo Governo em Portugal.

São expositores as seguintes empresas portuguesas:

Anglopor — Companhia Imobiliária Anglo-Portuguesa, S. A. R. L., Dr. António Corte-Real, Sagrimar, Empresa Turística do Algarve Vale de Lobo, Hotel — Sociedade de Indústria Hoteleira do Sul de Portugal, S. A. R. L., Ibeturis — Turismo Internacional e Urbanismo, S. A. R. L., Lusotur, Prainha — Empreendimentos Turísticos, S. A. R. L., Soltroia — Sociedade Imobiliária de Urbanização e Turismo de Troia, S. A. R. L., Turisbel — Vila Moura, e Turmar — Sociedade de Empreendimentos Turísticos, S. A. R. L.

Junto de cada projecto, os técnicos das empresas fizeram uma breve dissertação sobre as características do respectivo conjunto turístico.

A exposição mantém-se aberta durante o período de funcionamento do Seminário, isto é, até 14 de Maio e pode ser visitada pelo público até às 23 horas, no Hotel Palácio do Estoril, todas as noites durante aquele período.

O director do Turismo de Espanha chefia a delegação do seu país

Ao fim da tarde chegou a Lisboa, no avião da Ibéria, o sr. D. Juan Arespacochaga, director do Turismo de Espanha, que vem chefiar a delegação espanhola à reunião.

No aeroporto o sr. Juan Arespacochaga foi aguardado pelo dr. Dinis da Fonseca, chefe da Repartição

de Propaganda, em representação do comissário de Turismo, eng.º Alvaro Roquete; pelo dr. Alvaro de Sousa, chefe da secção de Propaganda e Relações Públicas do mesmo Commissariado e pelo sr. Pool, director da Ibéria em Portugal.

Constituição da delegação portuguesa

A delegação portuguesa ao Seminário sobre políticas de desenvolvimento turístico é constituída da seguinte maneira: comissário e comissário-adjunto do Turismo; director e director-adjunto do Gabinete de Estudos do Commissariado; e representantes do Fundo do Turismo e da Cooperação de Transportes.

Turismo Alemão

O comboio na «Estrada Romântica»

Percorrendo algumas das mais belas regiões da Alemanha, os Caminhos de Ferro Federais retomaram em 22 de Maio com as suas carreiras de autocarro, o tráfego de Verão na «Estrada Romântica» entre Würzburg e Füssen/Allgau, passando por Rothenburg/T., Feuchtswangen, Dinkelsbühl, Nördlingen e Augsburg. Entre Würzburg circula também no mesmo percurso, a carreira da Europabus Francforte-Munike-Innsbruck.

Jardins-Infantis para crianças em viagem

Entre os locais de férias mais frequentados na Alta Baviera, 18 procederam à construção de jardins-infantis especialmente destinados a crianças de 2, 3 e 4 anos; os «pequeninos hóspedes» poderão aí passar algumas horas ou o dia inteiro das 8 horas da manhã às 6 horas da tarde. Os pais dão os seus passeios e fazem excursões completamente tranquilos sabendo os filhos em perfeita segurança tratados por pessoal competente e especializado.

O pagamento desta assistência e das refeições é bastante reduzido.

Lufthansa e Hertz ao serviço do Turismo

A Hertz Internacional, considerada uma das maiores empresas internacionais de aluguer de automóveis e a Deutsche Lufthansa assinaram um contrato na cidade de Francforte, mediante o qual oferecem de colaboração os seus serviços em todos os países por elas servidos. «Fly and Drive» é a moderna divisa com que dois modernos meios de transporte servem o Turismo Internacional; o passageiro do avião pode, assim, utilizar no ponto de desembarque um carro de aluguer de 1.ª classe, conduzido por ele próprio.

Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

A XIX Sessão, de 16 a 23 de Junho próximo

De 16 a 23 de Junho, reúne-se, em Paris, a XIX Sessão da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro, a mais importante agremiação ferroviária existente, que, este ano, deverá reunir cerca de 700 delegados de quase todos os países do Mundo. Serão debatidos 11 temas de maior significação por cinco grupos de nações, especialmente constituídos.

A excelente «Revista Ferroviária», do Rio de Janeiro, enviará um representante especial junto à Associação, e Portugal, como nação europeia, não deixará de participar nesta reunião ferroviária.

O temário, com as suas 11 questões, é o seguinte:

I) Tendências actuais nos métodos de conservação e renovação da via, com atenção particular para:

- a) A influência da constituição das vias nas mais altas velocidades actualmente requisitadas;
- b) A organização do trabalho e do emprego de equipamentos mecânicos;
- c) Custo das operações;
- d) Medidas de segurança relativas ao pessoal e à circulação dos comboios, assim como seus efeitos sobre as necessidades de exploração.

II) Concepção moderna da implantação e da disposição das grandes estações de passageiros, com atenção particular para:

- a) A coordenação com os outros meios de transporte;
- b) O melhoramento das relações com a zona servida para facilitar a chegada e partida dos passageiros e bagagem;
- c) As facilidades de relação entre comboios, incluindo o transbordo de bagagem;
- d) As possibilidades oferecidas aos passageiros durante a sua permanência na estação à espera de um comboio ou de uma baldeação;

e) O estabelecimento de actividades conexas, considerando-se a sua utilidade para o caminho de ferro;

f) A utilização por terceiros do espaço situado acima e abaixo das instalações ferroviárias;

g) A coordenação com os projectos governamentais.

III) Melhoramento do conforto nas carruagens de passageiros, particularmente nas altas velocidades — considerando-se a limitação da tara e do custo de construção — com atenção particular para:

- a) As qualidades do rolamento;
- b) As instalações de climatização, de aquecimento e de ventilação, incluído o isolamento térmico e acústico, considerando particularmente a utilização exclusiva de energia eléctrica para as instalações citadas (também em tracção «Diesel»);

IV) Remessa de pequenos volumes e encomendas, notadamente pela organização de postos de recebimento. Dimensões óptimas desses sectores de despacho rodoviário. Gestão directa pelas administrações ferroviárias ou por empresas distintas;

V) Aumento da capacidade das linhas de via simples — notadamente nos países em desenvolvimento — de modo a satisfazer as exigências do aumento do tráfego e realizar os transportes em condições económicas;

VI) Serviços rodoviários de substituição (mercadorias ou passageiros);

a) Construção e adaptação dos veículos rodoviários (que pertençam ou sejam utilizados, seja pelas administrações, seja pelas empresas complementares);

b) Problemas de manutenção;

- c) Coordenação dos horários ferrovia-rodovia;
- d) Aspectos económicos da substituição.

VII) Métodos oferecidos pela electrónica para aumentar o débito das linhas e das grandes estações (nomeadamente as de triagem). Utilização das informações relativas à linha (características e estado de ocupação) para a regulação automática dos comboios.

VIII) Utilização de cérebros electrónicos, da transmissão e dos processos da cibernética na organização do tráfego de mercadorias:

- a) Colecta e transmissão de dados e organização de centros de tratamento servindo de auxílio ao comando central;
- b) Estabelecimento de planos de remessa e de distribuição de espaço;
- c) Melhoria da circulação do pessoal e das máquinas;
- d) Simulação do trabalho das grandes estações de triagem.

IX) Incidência das novas técnicas ferroviárias sobre as questões de pessoal, em particular:

- a) Recrutamento e nível de qualificação e de instrução;
- b) Formação profissional;

- c) Selecção do pessoal chamado a assumir responsabilidades especiais;
- d) Ensino e desenvolvimento dos conhecimentos profissionais;
 - Exames periódicos em função da idade;
 - Condições de eficiência.

X) Estudo de qualidade do serviço de transporte e dos problemas que surgem, tanto do lado do cliente como da parte da rede.

Determinação do nível de qualidade requerido e dos métodos para atingi-lo.

XI) A pesquisa nos caminhos de ferro:

- a) Que partes do potencial de pesquisa devem ser reservadas respectivamente para o aperfeiçoamento das técnicas existentes e para o desenvolvimento de novas;
- b) Papel e estrutura dos serviços de pesquisas e articulação nos órgãos de direcção;
- c) Recrutamento, aperfeiçoamento e encarecimento dos pesquisadores;
- d) Custo e rentabilidade da pesquisa;
- e) Distribuição das pesquisas entre as redes e os organismos comuns (ORE, AAR, etc.), incluídas a indústria e as universidades;
- f) Problemas da documentação e da difusão dos resultados;
- g) Problemas de desenvolvimento.



ARCOS DE VALDEVEZ — Um aspecto curioso da povoação

Lar Ferroviário

A Cooperativa «Lar Ferroviário» com sede (provisória) na rua do Barão, número 12-2.º Lisboa, e cuja secretaria se encontra instalada na rua da Assunção 42-4.º, Sala 24, distinguiu-nos com um novo convite para assistirmos ao acto solene da entrega da chave ao sócio n.º 278 do 2.º escalão, sr. Fernando Moura Aparício, acto que se realiza no próximo dia 19 de Junho, em Atalaia, concelho de Vila Nova da Barquinha, pelas 15 h.

Agradecemos o convite.

Caminhos de ferro estrangeiros

ÁFRICA DO SUL

Vítima de um colapso cardíaco, faleceu no dia 26 de Fevereiro, com 65 anos de idade, o antigo Gerente-Geral dos Caminhos de Ferro da África do Sul, Mr. William Marshall Clark.

O extinto era actualmente Director Executivo da Anglo-American Corporation, a cuja Administração pertencia desde 1951, sendo também director de outras companhias.

Era natural de Londres onde nasceu em 1900, tendo vindo com seus pais, apenas com dois anos de idade, para a África do Sul, onde o pai ingressou no S. A. R. por convite, na qualidade de engenheiro civil.

A sua morte foi muito sentida em Lourenço Marques, nomeadamente nos C. F. M. onde contava muitos amigos.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Os C. F. M. adquiriram mais dezasseis locomotivas «Diesel» eléctricas, por contrato assinado no dia 2 de Março pelo seu Director dos Serviços, Engenheiro Fernando Seixas, com a General Electric Company, de Nova Iorque, representada em Moçambique pela firma Monteiro & Giro, Lda.

A adjudicação foi precedida de concurso público e o custo das locomotivas é de cento e nove milhões, setecentos e vinte e três mil oitocentos e setenta e seis escudos.

As primeiras locomotivas devem ter chegado a Lourenço Marques no mês de Abril.

À margem de um congresso União Internacional dos Caminhos de Ferro

Na quinta-feira, 5 de Maio, prosseguiram as sessões de trabalhos das Comissões Técnicas da União Internacional dos Caminhos de Ferro.

Um dos assuntos mais discutidos na reunião, que se prolongou até 12 do corrente, foi o relacionado com a velocidade dos comboios de tracção eléctrica.

Os últimos progressos em velocidade dão-nos uma média horária (França e Alemanha) de 150 a 200 quilómetros.

Todavia, em regime experimental, conseguiu-se já uma velocidade de 320 quilómetros no segundo daqueles países.

O avião vencerá o comboio?

É opinião generalizada entre os delegados à reunião anual das mencionadas Comissões Técnicas, que, de futuro, o comboio somente será utilizado para cobrir distâncias de trezentos quilómetros.

Distâncias superiores a trezentos quilómetros serão cobertas por avião.

O comboio do futuro destinar-se-á, quase exclusivamente, ao transporte de mercadorias — e será, também, utilizado para serviço urbano. Melhor: ligará as cidades satélites aos grandes burgos, em conjugação com o metropolitano, autocarros, etc.

Carris de betão armado

Numa revolução em matéria de carris prevê-se o fabrico de vias em betão armado.

Países como Portugal, em que a indústria do aço se não encontra ainda convenientemente desenvolvida, estariam aptos, todavia, a fabricar carris em betão armado.

Aliás, a própria Alemanha encara a solução como óptima — muito embora fabrique os chamados carris de via longa (800 metros), os quais permitem viagens sem oscilações e ruídos rítmicos.

Visita à ponte sobre o Tejo

A tarde, os delegados visitaram, na sua maioria, a ponte sobre o Tejo, uma vez que está prevista a edificação de um tabuleiro para a circulação de comboios.

Vida Literária

O QUE SERÁ O MUNDO DE AMANHÃ — Previsões da ciência de hoje — *por Pierre Rousseau*. O nome de Pierre Rousseau, cuja obra de divulgador da ciência tem conhecido em todo o Mundo um êxito fora de série, surge, pela primeira vez, na colecção «Vida e Cultura», através da edição de «O que será o Mundo de Amanhã» — Previsões da Ciência de Hoje.

Haverá talvez leitores que, perante a lombada deste livro, esboçarão um sorriso céptico, imaginando encontrarem-se diante de uma dessas fáceis profecias que revelam da fantasia mais do que da Ciência. Ter-se-ão enganado. *O que será o Mundo de amanhã* é uma obra firmada nas conquistas do saber actual, uma obra do que se limita a destacar a evolução objectiva, provável, do mundo em que vivemos, temos em conta as direcções de tendência hoje verificadas. O próprio autor nos adverte, aliás, dos perigos das fantasias audaciosas, ao referir-se ao que chamou na generalidade, «antevisão júllo-verniana».

Pierre Rousseau parte do estudo *do que é* para nos ensinar *o que virá a ser*. A obra ocupa-se, portanto, dos diversos aspectos do nosso mundo actual, abrangendo larga variedade de assuntos. Com insuperável clareza de exposição, elevado poder de síntese e extraordinária segurança de conhecimentos, Pierre Rousseau escreveu em *O que será o mundo de Amanhã* uma das suas obras mais interessantes e sugestivas, cuja leitura constitui para o leitor uma excelente oportunidade de enriquecimento cultural.

O que será o mundo de amanhã, de Pierre Rousseau, n.º 27 da colecção «Vida e Cultura» da editorial «Livros do Brasil» foi traduzido por David de Carvalho.

A capa, muito sugestiva, é da autoria de Infante do Carmo.

O SANTO EM LONDRES — *Por Leslie Charteris*. Simon Templar, o celeberrimo *Santo*, acompanhado do fiel Hoppy Uniatz, surge mais uma vez na coleção «Vampiro» da editorial «Livros do Brasil», numa aventura empolgante. Desta vez, o palco onde se movimenta, dando novas provas de argúcia, coragem e fulminante capacidade de decisão, é a cidade de Londres, com as suas ruelas, os seus edifícios sombrios e também os seus antros modernos.

«Não havia nada de estranho no facto de, ao chegar a Inglaterra, Simon Templar esperar sarilhos — diz-nos Leslie Charteris logo no início de *O Santo em Londres*; — os sarilhos eram a sua vocação escolhida». Assim é, com efeito. Por essa escolha, se tornou o *Santo* numa das personagens mais célebres do mundo da ficção policial e no herói de incontáveis aventuras que a colecção «Vampiro» tem trazido regularmente ao conhecimento do público leitor português.

O Santo em Londres traz-nos, mais uma vez, em lances variados que nos desnortelam, mantendo-nos em contínuo «suspense», um magnífico feixe de peripécias aventurosas. *O Santo* vive no inesperado, pois, como diz Leslie Charteris, «a sua vocação eram os sarilhos, mas só conseguira sobreviver até aos trinta e dois anos graças ao incessante exercício de adivinhar de onde partiriam os sarilhos e ao empenho de estar sempre precavido, para não ser apanhado de surpresa». Graças a esse exercício constante é que o *Santo* consegue, no meio de todas as dificuldades e perigos, sobreviver às investidas daquelas que o pretendem exterminar.

O Santo em Londres, foi traduzido por Fernanda Pinto Rodrigues e apresenta uma capa muito sugestiva do grande Pintor Lima de Freitas.

— «A Batalha de Berlim», da autoria do jornalista Andrew Tully, obra recentemente incluída na colecção «Vida e Aventura» da editorial «Livros do Brasil», está a obter assinalado êxito de livraria em todo o País. Relato emociante dos últimos dias do derradeiro reduto do III Reich, Berlim foi o teatro de um drama histórico de vastas proporções. Para o escrever o autor baseou-se em larga documentação escrita, e em numerosas entrevistas que realizou com os sobreviventes da tragédia.

— «Paris é uma Festa», o livro póstumo do malogrado Ernest Hemingway, é uma evocação enternecida e saudosa dos verdes anos da chamada «Geração Perdida». Grandes vultos do mundo das Letras universais perpassam nesta obra a um tempo cruel e feliz, que Hemingway terminara pouco antes de morrer e que possui o forte poder de sedução dos melhores romances. «Paris é uma Festa» será brevemente lançado na colecção «Dois Mundos» da editorial «Livros do Brasil».

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

RECOLHA E ENTREGA NO DOMICÍLIO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES

ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

GUINDASTES, EMPILHADORES, CAMIÕES ESPECIAIS, ETC.

AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

LISBOA-2

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 361251/54 e 361261/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. P. P. C. 28 475/79

End. Teleg.: **TRANSPORTES**



*Equipamento original
das automotoras ALLAN
e das novas unidades UDD
a entrar em serviço*

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO, BIÉ,

MOXICO E LUNDA

CONGO EX-BELGA

ZAMBIA E RODÉSIA

MOÇAMBIQUE

REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Lobito: **HOTEL TERMINUS**



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE