

Rev.

155

A.

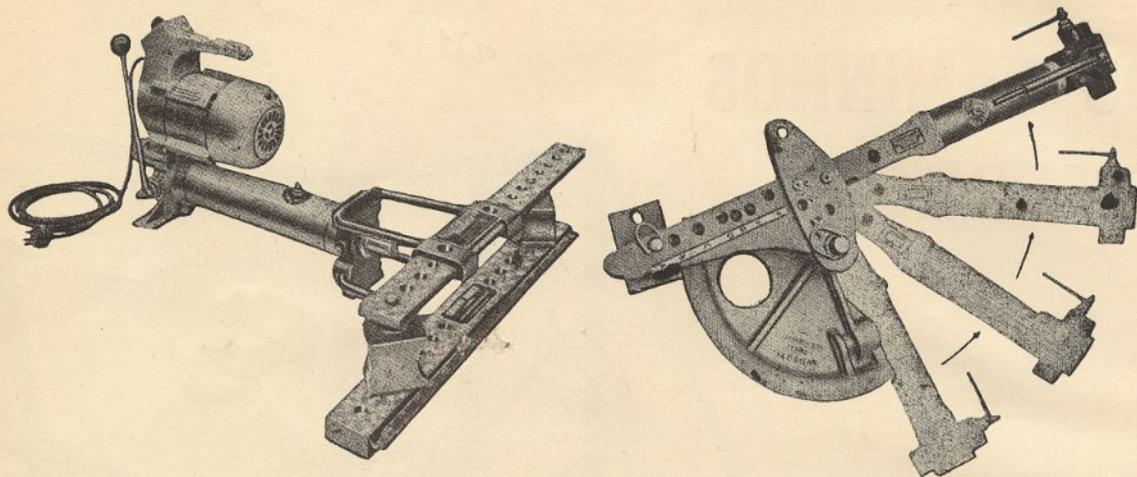
M.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

155



ANO LXXVIII
N.º 1873
1 JANEIRO 1966



Máquinas MINGORI

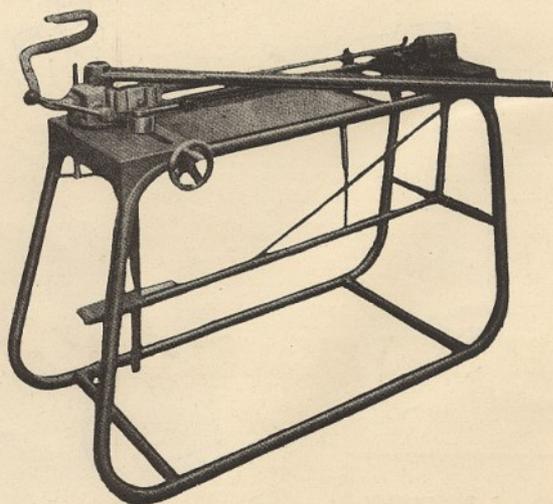
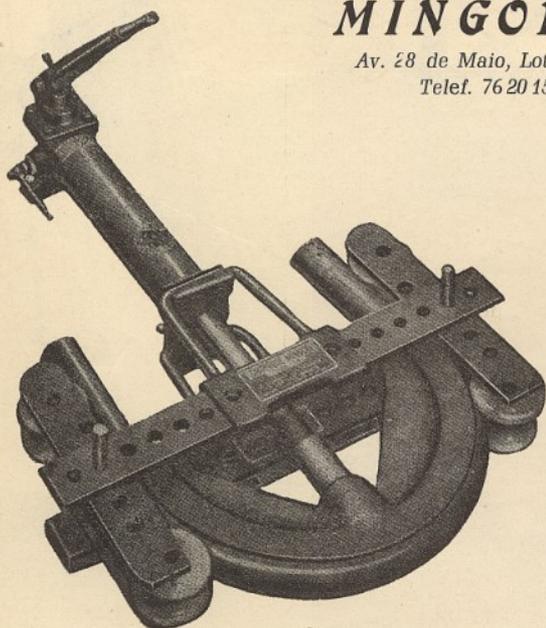
para curvar tubos a frio e sem enchimento

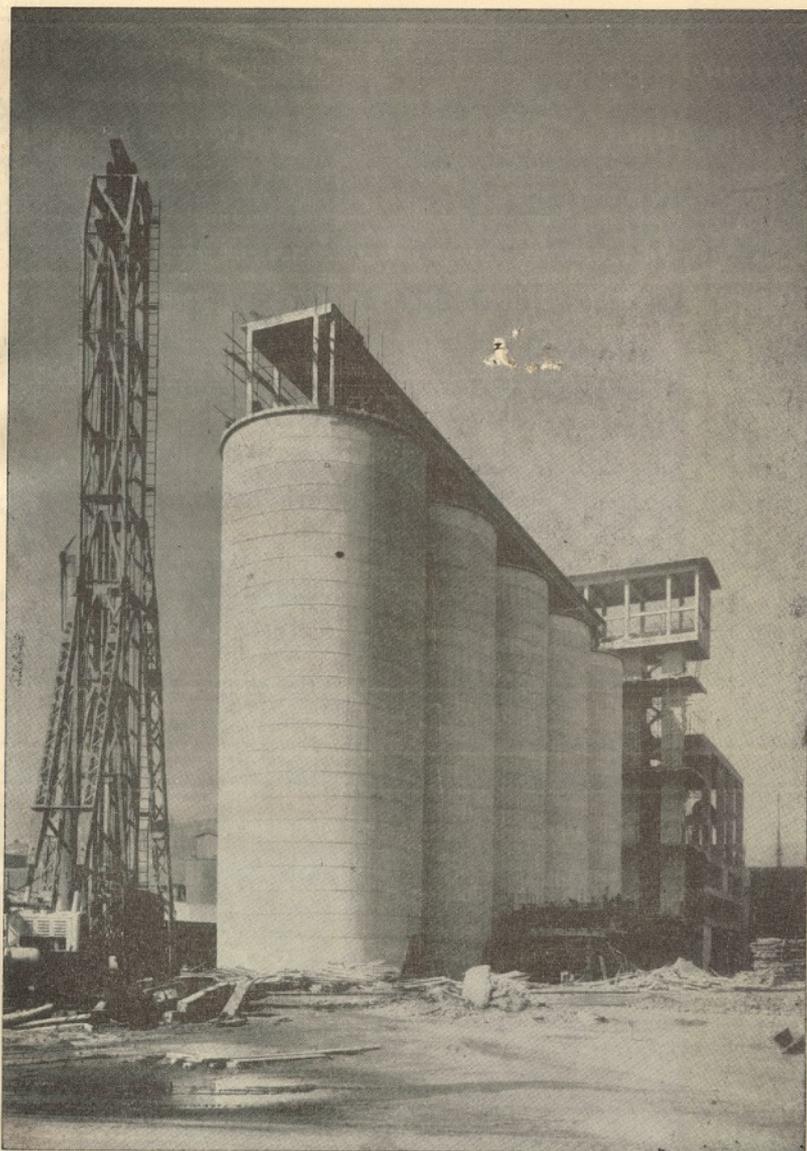
de FERRO PRETO E GALVANIZADO, AQUECIMENTO, CALDEIRA — (Caminhos de Ferro, Canalizações, Serralharia, Construção Civil, Construção Naval, Indústria do Petróleo, etc.)

de COBRE, LATÃO, INOX, ALUMÍNIO, AÇO COM PAREDES FINAS — (Oficinas de reparação de Automóveis — tubos de escape —, Mobiliário metálico, Artigos de campismo, Fabricação de Lustres, Esquentadores, Caldeiras, etc.)

MINGORI, LDA.

Av. 28 de Maio, Lote A B C — Prédio B
Telef. 76 20 15 — LISBOA-4





Bateria de cinco silos com 11 metros e meio de diâmetro e 30 metros de altura cada, assentes sobre 313 **ESTACAS FRANKI**

FUNDAÇÕES FRANKI L^{DA}

Rua Braamcamp, 13, 3.º — Lisboa 1 — Telef. 73 41 12/3/4 — End. Teleg. FRANKI

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

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO
AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

Rua de Arsenal, 124 e 141

Telef. 362151/54 e 362161/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

KORES, L. DA

FÁBRICA DE:



CABO RUIVO

TELEFONES: 38 92 91-38 92 92

LISBOA

● P A P É I S
QUÍMICOS

● F I T A S
PARA MÁQUINAS DE ESCREVER

● S T E N C I L S

E

● T I N T A S
PARA DUPLICADORES

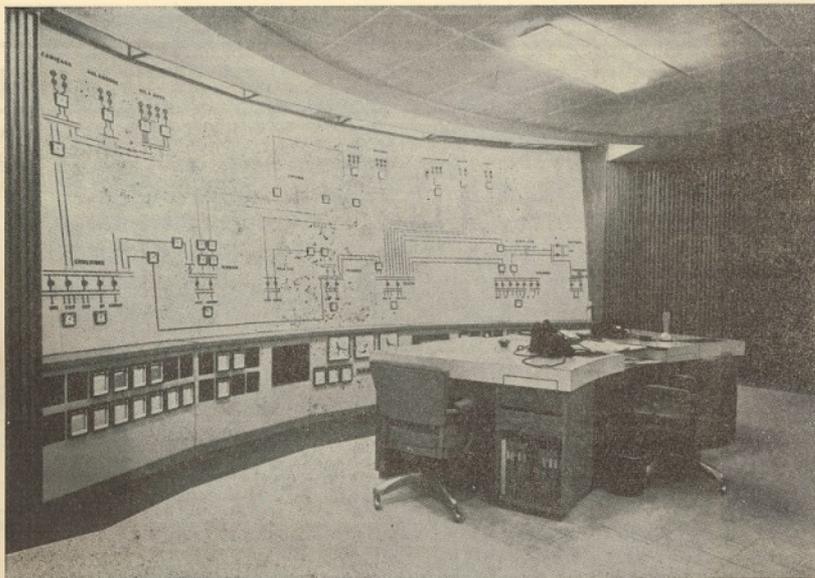
Companhia Nacional de Electricidade

S. A. R. L.

CONCESSIONÁRIA DO ESTADO PARA O TRANSPORTE DE ENERGIA ELÉCTRICA A MUITO ALTAS TENSÕES E INTERLIGAÇÃO NO PLANO NACIONAL

3540 milhões de kWh entraram, em 1964, na rede da Companhia Nacional de Electricidade, o que corresponde a cerca de 75% da produção total do país e a cerca de 80% da produção da rede interligada controlada pelo Repartidor Nacional de Cargas

A Companhia Nacional de Electricidade fornece directamente à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses toda a energia eléctrica consumida nas suas linhas electrificadas



Vista parcial do Despacho da Rede Primária instalado na sede da Companhia Nacional de Electricidade



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787— *A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal* — 1965

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Agentes Gerais: **JOÃO ARCHER & C.^A — PORTO**

TELEFONES: 22643/4 — 34947

Em LISBOA: **COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA}**

Avenida da Liberdade, 42, 1.^o - Esq. Telefones: 36 60 51 / 53

SEMPRE AS MELHORES FARINHAS

FARINHAS DE TRIGO E FARINHAS DE ARROZ DE SUPERIOR QUALIDADE PARA

Panificação — Pastelaria — Confeitaria — Culinária e outros usos

A MELHOR FARINHA DE ARROZ DO MERCADO:

Em sacos de papel multifolhas, de 50 quilos, devidamente selados e com garantia de qualidade.
Sacos grátis — Vendas para todo o País.

Farinhas de trigo empacotadas marca «CAMPINO»

«Tão boa e tão branca só de Vila Franca»

SEMPRE AS MELHORES QUALIDADES DE ARROZ

ARROZ DE TODOS OS PADRÕES AUTORIZADOS (A GRANEL E EMPACOTADO)

Sociedade Industrial de Vila Franca — S. A. R. L.

As instalações fabris mais modernas do País

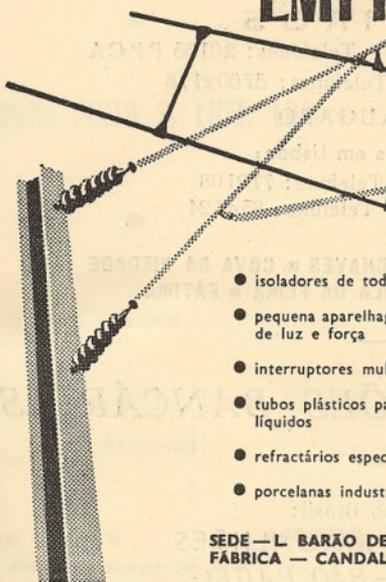
de — Farinhas de trigo para panificação e farinhas empacotadas para usos culinários e pastelaria
de — Descasque de arroz (a maior fábrica de descasque do País) — Arroz de todos os padrões
de — Farinhas de arroz de superior qualidade, para panificação, pastelaria e outros usos

Fábricas: **Vila Franca de Xira**

— Telefone: Vila F. de Xira **20**

Escritórios: **Lisboa** — Rua dos Fanqueiros, 38 — Telefones

32 38 30 e 32 78 06
ESTADO — 3 7 2



EMPRESA ELECTRO CERÂMICA

S. A. R. L.

LABORATÓRIO PARA TODOS OS ENSAIOS ELÉCTRICOS
E ELÉCTRO-MECÂNICOS DOS ISOLADORES DE ALTA TENSÃO

- isoladores de todos os tipos para alta e baixa tensão
- pequena aparelhagem eléctrica de porcelana e baquelite para instalações de luz e força
- interruptores multicelulares
- tubos plásticos para protecção de condutores eléctricos e condução de líquidos
- refractários especiais para aparelhos de aquecimento
- porcelanas industriais

SEDE — L. BARÃO DE QUINTELA, 3-1.º LISBOA
FÁBRICA — CANDAL — VILA NOVA DE GAIA

EC 613

Fábrica de Papel do Almonda, Lda.

«A RENOVA»

(FUNDADA EM 1818)

Renova

Torres Novas

Papéis:

Para Escrita e Impressão Comum
Couché — Máquina e outros especiais
Embalagem fina — Vegetais Krafts

Transformados:

Higiénicos — Lenços
Guardanapos e outros papéis especiais

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}**BANQUEIROS**

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 55 — Telefones: 20133 PPCA

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 370021/8

Telegramas: AUGAFO

Dependências urbanas em Lisboa:

Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 712108

Praça Paiva Couceiro, 12 — Telefone: 854724

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ CHAVES ■ COVA DA PIEDADE
ELVAS ■ PENICHE ■ TOMAR ■ VILA DA FEIRA ■ FÁTIMA

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondente no Brasil:

BANCO PINTO DE MAGALHÃES
RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

ESPAÑA-S.A.**COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS**

AGÊNCIA GERAL DE LISBOA

RUA GARRETT, 17-1.º

TELEF.ª 325053 e 367147

ESCRITÓRIOS DO PORTO

AV. DOS ALIADOS, 162-1.º

TELEFONE 25303

SEGUROS DE VIDA

AS MAIS PERFEITAS MODALIDADES DE SEGUROS SOBRE A VIDA HUMANA

A apólice de «ESPAÑA - S. A.» COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS estipula e garante:

- a) - A indisputabilidade da apólice, cobrindo o risco de morte numa forma absoluta, seja qual for a causa que a motive.
b) - O aumento progressivo do capital subscrito pela apólice, por meio dos seus Bonus Quinquenais de Capital Adicional.

OS SEUS COMPLEMENTARES DE SEGURO SOBRE A VIDA, QUE GARANTEM:

NA INVALIDEZ DO SEGURADO

1.º - A dispensa completa do pagamento de prémios.

2.º - O pagamento numa renda anual de 12% sobre o capital subscrito pago em mensalidades antecipadas.

3.º - Morte por acidente: o pagamento do DOBRO do capital garantido pela apólice, se a morte do segurado for causada por um desastre.

Peça prospecto elucidativo aos Escritórios da Companhia ou ao Agente mais próximo da sua localidade

Carpintaria Mecânica «União»

AUGUSTO PINTO & LUIZ, LDA.

Escritório e Fábrica

37, 38, CASAL DE SANTA LUZIA, 39 e 40
(à Estefânia)

Telefone 4 27 36 LISBOA
Fornecedores ca C. P.

SOCIEDADE ESTORIL

LINHA DE CASCAIS

254 Comboios Diários

47 ANOS AO SERVIÇO
DA ECONOMIA E DO
TURISMO DA
COSTA DO SOL

C E S O L Cerâmica de Souzaelas

LIMITADA

LOUÇAS DOMÉSTICAS
: : : : : E FINAS : : : : :
LOUÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS DECORATIVOS
E DE CONSTRUÇÃO
GRÉS E REFRACTÁRIOS

Souzaelas - Coimbra

Telefone 91215
(Rede de Coimbra)

JOSÉ, RIBEIRO & TAVARES, LDA.

ARMAZÉM DE FAZENDAS
(Antiga Casa Leite, Abranches)

Sortido especial de:

**Chitas regionais ● Chitas e Panos
de Alcobaça ● Lenços do Minho
Linhos e Estopas de Linho
Passadeiras ● Tapetes
Mantas e Carpetes
Regionais**

PANOS BRANCOS E ATOALHADOS
FORNECEDORES DA COMPANHIA
DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES E FORNECEDORES
ESPECIALIZADOS DE HOTÉIS
E RESTAURANTES

RUA DOS FANQUEIROS, 61-71
Telef. 322980 LISBOA - 2



Companhia de Seguros A NACIONAL

AVENIDA DA LIBERDADE, 18 — LISBOA

Capital e Reservas em 1964: 243.540 contos

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

 MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
 CIMENTO TEJO
 MÁRMORES — CANTARIAS
 GRÊS — LOIÇA SANITÁRIA
 Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 660879 - 663708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F
LISBOA



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L^{DA}

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

ACÇOS DE LIGA, ALUMÍNIO, ANTIMÓNIO, ARAMES,
 BRONZE, CHUMBO, COBRE, ESTANHO, FERRO,
 LATÃO, METAL BRANCO, METAL ANTI-FRICÇÃO,
 METAIS FOSFOROSOS, RÉDES, SOLDAS,
 TOMBAC, TORNEIRAS, TUBOS, ZINCO, ETC.

RUA DA BOA VISTA, 48

TELEFS. 32 15174 - 3 00 66 — TELEG. «SAM»
 LISBOA

Albino Faria & Cruz, Lda.

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

FORNECEDORES DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Rua dos Fanqueiros, 146 — Telef. 32.42 83 - 32 42 84 * Teleg. SAFIL **LISBOA**

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DEPÓSITO LEGAL - 0. IV. 1966

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 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 - Marquês 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

(Director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Superior 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 40\$00.

REVISTA QUINZENAL

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



Sumário

1 de Janeiro de 1966

Um serviço semi-público, pelo Prof. Dr. J. FARIA LAPA	387
A Regulação dos transportes da América do Norte, pelo Eng.º LUIS DA COSTA.	389
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMÍDIO BARBOSA ESTACIO.	391
Turismo em Portugal — Vale a pena prosseguir. Declarações do Sr. Dr. PAULO RODRIGUES	397
Cibernética, Automação e o Progresso nos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA	415
Colonização e Caminho de Ferro, pelo Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO	421
Plano ferroviário, pelo Eng. Dr. EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES.	422
Política Geral e de Coordenação dos Transportes, por MIGUEL DE SEQUEIRA BRAGA	427
Reflexões sobre rendimentos e custos da exploração ferroviária, pelo Eng.º OLIVEIRA MARTINS	435
Portugal e os seus Caminhos de Ferro	439
O Sud-Express Nacionalizado, por GUERRA MAIO	440
Dois minutos de Viagem — Uma noite em Buhl, por JORGE RAMOS	449
Publicidade e Promoção do Tráfego dos Caminhos de Ferro	451
Invenção de dois ferroviários ingleses.	454
Turismo Espanhol	454
Três ferroviários premiados por actos de decisão e coragem.	455
A ponte sobre o Tejo e a valorização da zona Lisboa-Almada e do sul do País.	456
As placas indicativas das locomotivas e a protecção à infância	459
Novo método de detecção de estragos em locomotivas diesel	459

Nota de abertura

1966

1 de Janeiro de 1966! Neste dia em que iniciamos os primeiros passos no Novo Ano de 1966, seja-nos permitido, nesta primeira página e nesta «Nota de Abertura», formular os mais ardentes votos de muitas felicidades para todos nós, para Portugal e países amigos. O que será o Novo Ano? Sejamos optimistas. Acreditemos num milagre!... Acreditemos no nosso futuro. Acreditemos em Deus e em Portugal! Se o momento é de temor é também de esperança e de fé, de fé num futuro desanuviado de ameaças.

No dealbar de um novo ano, cumprimos o nosso ilustre Conselho Directivo, os nossos prezados e distintos colaboradores, anunciantes e amigos, a todos desejando muitas felicidades.

À Imprensa, a quem devemos tantas provas de excelente camaradagem um Muito obrigado!

UM SERVIÇO SEMI-PÚBLICO

PELO PROF. DR. J. FARIA LAPA

Sem pretensões a enunciar uma definição (*omnis definitio periculosa...*), convençionemos, e apenas para efeito de melhor inteligência das breves considerações que se seguem, reconhecer um serviço como «serviço público», quando objectivamente consiste numa organização de meios pessoais, jurídicos e materiais idóneos, destinada a prover com regularidade e continuidade à satisfação de necessidades colectivas, individualmente sentidas. Assim o entendem alguns autorizados juristas.

A exploração, ou execução, do serviço público pode, ou não, ser concedida. No último caso, a Administração investe, precariamente ou a prazo, uma pessoa singular ou colectiva na qualidade de órgão indirecto seu — assim se deve considerar a «concessão», também no parecer de abalizado autor.

Como se sabe, o transporte por caminho de ferro, no Continente, e salvo em alguns casos de sistemas de viação urbana, é ainda considerado serviço público e explorado em regime de concessão.

A necessidade de transporte, isto é, da deslocação espacial de pessoas ou bens foi de todos os tempos. Primitivamente, na sua forma embrionária, ela encontrava satisfação particular: os indivíduos proviam-na facilmente, através da sua própria actividade.

Mas os homens, seres eminentemente gregários, foram constituindo comunidades e estas apresentaram e continuavam apresentando dia a dia mais estreitos laços de interdependência, não apenas entre os seus elementos componentes, mas também entre elas, consideradas unitariamente.

Daí, que certos fins ou interesses próprios, como a necessidade de transporte, se tivessem tornado gerais e permanentes e de tal modo que deixou de poder responder-lhes a simples actividade particular, em regra descontínua e infixa, sujeita às contingências da sua livre disposição.

Surgiu assim a necessidade colectiva do transporte, individualmente sentida, e portanto o momento em que a Administração se viu compelida a organizar as vantagens que cada um se procurava particularmente. Originou-se, em suma, o impera-

tivo da criação do serviço público do transporte, com as suas características intrínsecas: continuidade (sem interrupções); regularidade (condições uniforme e antecipadamente determinadas); actualidade (adaptação constante às eventuais variações das necessidades); destino ao público (a ninguém pode, normalmente, recusar-se o aproveitamento, nem a baixa ou nula rentabilidade pode justificar a extinção).

E como, na época, e no relativo ao transporte terrestre, o caminho de ferro era a forma técnica do transporte mais apta a responder àquela necessidade colectiva da deslocação de pessoas e bens materiais, o serviço público do transporte terrestre limitou-se a essa única forma técnica.

Volveram os anos. Uma nova forma técnica de assegurar o transporte terrestre, o automóvel, fez a sua aparição. E na medida em que ela se aperfeiçoou e, sobretudo, em que se expandiu a sua utilização individual, atenuaram-se aquelas condições que haviam levado a Administração a reconhecer a necessidade da criação do serviço público do transporte terrestre; agora, já não é tão acentuadamente «colectiva» a necessidade do transporte e a simples actividade particular, descontínua e infixa, como é, e sujeita às contingências da sua livre disposição, como está, pode, em larga medida, prover à sua satisfação.

O corolário lógico seria a cessação do reconhecimento da natureza de serviço público para o caminho de ferro, com a inevitável consequência de libertar a sua exploração de todas as imposições inerentes àquela natureza, em especial a obrigação de explorar, a obrigação de transportar e a perequação dos preços. Todavia, se a Administração entendia, em seu critério, que a satisfação particular da necessidade de transporte, se bem que dilatada, ainda não havia alcançado aquela medida considerada suficiente para poder deixar de chamar a ela por via directa ou por via de concessão e declinar inteiramente no sector privado, essa mesma satisfação, então manteria, ainda que atenuada nas imposições, a característica de serviço público na explo-

ração ferroviária, mas estenderia necessariamente esta mesma caracterização à exploração automóvel.

Não se procedeu assim: o caminho de ferro conservou-se apegado à rígida estruturação de serviço público; o automóvel manteve-se alheio a ela. Confundiram-se fins e meios. Só o fim, a necessidade de transporte, deveria ter sido contemplado, quando afinal se consagraram inexplicáveis distinções, todas fundadas nas formas técnicas do transporte — o meio.

De algum modo mais tarde se arripiou caminho quando ao transporte automóvel de passageiros se pretendeu conceder, embora com timidez, a caracterização de serviço público. Mas no tocante ao transporte automóvel de mercadorias, o insignificante número de carreiras, única modalidade que a Lei reconhece como serviço público, atesta à saciedade a inexistência de tal serviço.

É possível que em futuro talvez não muito longínquo seja a própria evolução da técnica que comande a resolução do problema em termos que já deveriam ter sido respeitados. A manter-se a proliferação dos veículos automóveis e a não se descobrir forma de acrescer a capacidade de escoamento das respectivas vias de circulação, chegará o momento em que a Administração se verá forçada a impor limites à utilização dessas vias, sacrificando o transporte particular em benefício do transporte colec-

tivo. Então, tornar-se-á, de novo, mais nítida a caracterização do serviço público do transporte (indistintamente, ferroviário e rodoviário) e porventura o legislador, já liberto da sensação de «novidade» do transporte automóvel, consiga aperceber-se do problema, no seu todo, e o resolva nos termos em que deveria ter sido resolvido quando, há dezenas de anos, ele surgiu.

Por ora, formulemos o desejo de à exploração ferroviária ser concedida a atenuação das imposições que decorrem de uma caracterização de serviço público ultrapassada na sua rigidez e de à exploração rodoviária ser imprimido idêntico regime, de forma a que se anulem distinções entre uma e outra, com fundamento exclusivo, e sem qualquer justificação, nas formas técnicas do transporte.

Um serviço, seja ele qual for, ou é reconhecido pela Administração como serviço público, ou não é; a forma híbrida, de ser e não ser, não tem cabimento. Que estranheza causaria o C. T. T. anunciar a bizarra e inconcebível notícia de que o serviço postal era ou não era público, consoante a correspondência fosse transportada a dorso de mula, em automóvel, em navio ou em veículo ferroviário...

Assim, o transporte terrestre: ou é serviço público, ou não é. Esta espécie de serviço semi-público que se oferece não tem qualquer significado nem qualquer razão de existência.



Exclusivos

Leader

PRODUTOS DE QUALIDADE

A REGULAMENTAÇÃO DOS TRANSPORTES NA AMÉRICA DO NORTE

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

VII

A Interstate Commerce Commission (I. C. C.) quando concede uma autorização de exploração sujeita-a a determinadas considerações e limitações no que respeita aos transportadores públicos e ainda conforme a categoria do transportador. Os certificados especificam, por exemplo, quando se trata de transportadores regulares, os itinerários, os pontos terminais, os pontos intermédios e servem pontos fora do itinerário normal que fiquem obrigados a servir.

Os desvios dos itinerários autorizados não são aprovados senão em casos especiais, tais como, trabalhos na estrada, inundações, etc..

Se o desvio durar mais de 30 dias, os transportadores devem disso dar conhecimento à Comissão que determinará as condições que entender fixar.

Os horários ou os prazos máximos fixados para o transporte das mercadorias não são submetidos à aprovação da Comissão mas os transportadores públicos devem ter uma organização perfeita e um material em condições que permita satisfazer às necessidades do serviço público.

A obrigação de transportar existe, podendo mesmo ser imposta no caso de haver uma queixa. É, no entanto, limitada ao equipamento e à organização que o transportador tiver e não pode ser interpretada como obrigando o transportador a fazer percursos em vazio.

Dada a grande concorrência que existe nos Estados Unidos os utentes não têm nenhuma dificuldade em fazer transportar as suas mercadorias.

Um transportador público não pode beneficiar uma pessoa, um porto, uma localidade, uma região, etc., em prejuízo de outros.

Os transportadores públicos de passageiros em veículos automóveis devem estabelecer, em comum, com outros transportadores públicos de passageiros em veículos automóveis, serviços e tarifas directas e razoáveis.

Os transportadores públicos de mercadorias em veículos automóveis podem estabelecer, de sua livre vontade, mas não podem a isso ser obrigados, serviços directos, em comum, com outros transportadores rodoviários de mercadorias ou com transportadores ferroviários ou por vias de água.

As tarifas, despesas acessórias e classificações de mercadorias estabelecidas por um transportador público para qualquer serviço, assim como as condições de transportes, etc., e as práticas que os transportadores aplicarem a este respeito, devem ser justas e razoáveis, mas não devem conceder nenhuma preferência ou vantagem indevida a quem quer que seja.

As tarifas, despesas acessórias e classificação de mercadorias estabelecidas por um transportador público para qualquer serviço, bem como as regras e práticas observadas devem ser justas e equitativas e não devem dar nenhuma preferência ou vantagem indevida a qualquer pessoa, porto, localidade, região, distrito, território ou categoria de mercadoria nem impor qualquer injusta discriminação.

Por razões históricas e de concorrência, as tarifas e as classificações de mercadorias dos transportadores públicos regulares têm uma grande analogia com as tarifas e classificações estabelecidas pelas Companhias de Caminhos de Ferro.

* * *

No conjunto, a estrutura tarifária não difere essencialmente, senão no que respeita às mercadorias de classe inferior (transportes a longa distância de minério, carvão, etc.), de que os transportadores rodoviários não se ocupam.

Sempre que as Companhias de caminhos de ferro pedem um aumento geral de tarifas os transportadores rodoviários fazem pedido idêntico, mas no que respeita ao transporte de mercadorias. Quanto aos passageiros as tarifas são, em geral, inferiores às do caminho de ferro.

No entanto, a I. C. C. no estudo da política tarifária respeitante aos transportes rodoviários não deixa de analisar a situação dos dois modos de transporte.

A I. C. C. só raramente fixa tarifas máximas para os transportes rodoviários, mas muitas vezes fixa tarifas mínimas e de aplicação, assim como tarifas directas, mas todas estas modalidades tarifárias devem cobrir todas as despesas (variáveis) acrescidas duma certa proporção das despesas fixas com uma margem de benefício.

A fixação de tarifas mínimas tem sido muitas vezes criticada por pessoas que temem que a regulamentação dos transportes rodoviários tira ao público, a vantagem de preços baratos.

Todavia este procedimento baseia-se na necessidade de receitas dos transportadores interessados e na necessidade de acabar com uma concorrência ruinosa.

A publicação das tarifas é obrigatória, isto é, os transportadores públicos não podem aplicar tarifas que não tenham sido previamente entregues à I. C. C. e afixadas nas gares rodoviárias ou nas respectivas sedes, conforme o que dispõe a Lei.

Faz parte das tarifas uma classificação de mercadorias. A I. C. C. pode rejeitar qualquer tarifa que não esteja de harmonia com as disposições legais.

Nenhum transporte pode ser feito com descontos ou a título gratuito a não ser nos casos previstos na lei.

A iniciativa em matéria tarifária parte dos transportadores isolados ou em comum; se não for levantada qualquer objecção, as tarifas entregues na I. C. C. são consideradas lícitas e entram em vigor, com a reserva do aparecimento de qualquer protesto, que dum maneira geral procedem das empresas concorrentes, tanto rodoviárias como ferroviárias.

Nenhum transportador por contrato pode fazer qualquer transporte sem previamente ter entregue à I. C. C., publicado e afixado nas suas garagens e escritórios, tal como for indicado pelo I. C. C., tabelas indicando as suas tarifas e despesas acessórias mínimas, para todos os serviços que se propõe efectuar, tabelas estas que estão sempre à disposição do público.

Nenhuma redução na tarifa mínima se pode efectuar antes de trinta dias após a publicação do projecto de modificação.

Na legislação americana existem os corretores de

CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia

Rua da Assunção, 88-1.º Telef. 32 53 34 — LISBOA

transporte para o que necessitam dum licença da I. C. C., podendo efectuar operações de corretagem, para o que devem solicitar a necessária autorização, tal como os que necessitam obter um certificado ou uma licença. Nas suas operações de corretagem não podem utilizar transportadores rodoviários que não sejam titulares dum certificado ou dum licença.

Os corretores são obrigados a apresentar uma caução ou outra garantia que seja aprovado pela I. C. C., cobrindo a sua responsabilidade financeira, devendo ainda sujeitar-se às mesmas regras que os transportadores no respeitante à contabilidade, aos contratos e convenções.

As licenças de corretagem podem ser suspensas, modificadas, suprimidas ou transferidas tal como sucede com os transportadores rodoviários.

Os transportadores públicos rodoviários ao receberem as mercadorias para transportar são obrigados a entregar um recibo ou uma senha de despacho, ficando responsáveis pela perda ou prejuízo causado à mercadoria.

A I. C. C., pode fazer inquéritos sobre a gestão das empresas de transportes rodoviários e seus dirigentes e estes devem fornecer todos os elementos necessários a fim de os facilitar.

Como consequência destes inquéritos e das indicações que elas fornecerem sobre os métodos de exploração dos empresas, a I. C. C. pode, se for necessário, fazer recomendações ao Congresso e propor medidas legislativas complementares.

*para
combóios...*



TUDOR
A BATERIA DE ALTA QUALIDADE

SOCIEDADE PORTUGUESA DO ACUMULADOR TUDOR

TUDOR publicidade-80

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 ESTACIO

E logo disse em minha presença e na das testemunhas ao diante nomeadas:

Que na assembleia geral extraordinária da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, que teve lugar em 28 e 30 de Março do corrente ano, foi deliberado, em cumprimento e harmonia da lei de 26 de Maio de 1884, a reforma dos estatutos da companhia, que haviam sido reduzidos a escritura pública nas notas do tabelião desta cidade Francisco Vieira da Silva Barradas, em data de 15 de Dezembro de 1859;

Que ele outorgante, em virtude da autorização que lhe foi concedida pelo concelho de administração vem reduzir à presente escritura os novos esta-

tutos aprovados na assembleia geral extraordinária, com as modificações indicadas pelo Governo e aceites pelo conselho ou por ele modificadas na sessão de ontem, e que são do teor seguinte:

Estatutos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

(Sociedade anónima de responsabilidade limitada)

Título I

Fins da sociedade, denominação, sede e duração

Artigo 1.º A sociedade tem por fim;

1.º A exploração das linhas de caminhos de ferro denominadas de leste e norte e ramal de Cáceres;

2.º A construção e exploração das linhas de caminho de ferro denominada de Torres Vedras à Figueira e Alfarelos e ramal de Coimbra;

3.º A construção e exploração da linha do caminho de ferro denominada da Beira Baixa;

4.º A construção, conclusão e exploração de todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação que forem ulteriormente concedidas à sociedade ou que ela obtenha por arrendamento, compra, fusão, ou outro qualquer modo;

5.º A organização e exploração de todos os meios de transporte por terra ou por água que possam ser legitimamente estabelecidos, em confluência com os caminhos pertencentes a sociedade ou por ela tomados de arrendamento, salvo todos os privilégios e concessões já outorgadas;

6.º O usufruto e exploração de todos os terrenos, matas, minas, oficinas metalúrgicas, fábricas de máquinas ou quaisquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidos à sociedade, tomados de arrendamento ou por ela comprados e destinados à exploração dos caminhos de ferro, pertencentes à mesma sociedade.

Artigo 2.º A sociedade continuará a denominar-se «Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses».

Artigo 3.º A sede da Companhia é em Lisboa.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA

Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º Telef. 366171/5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LISNAVE

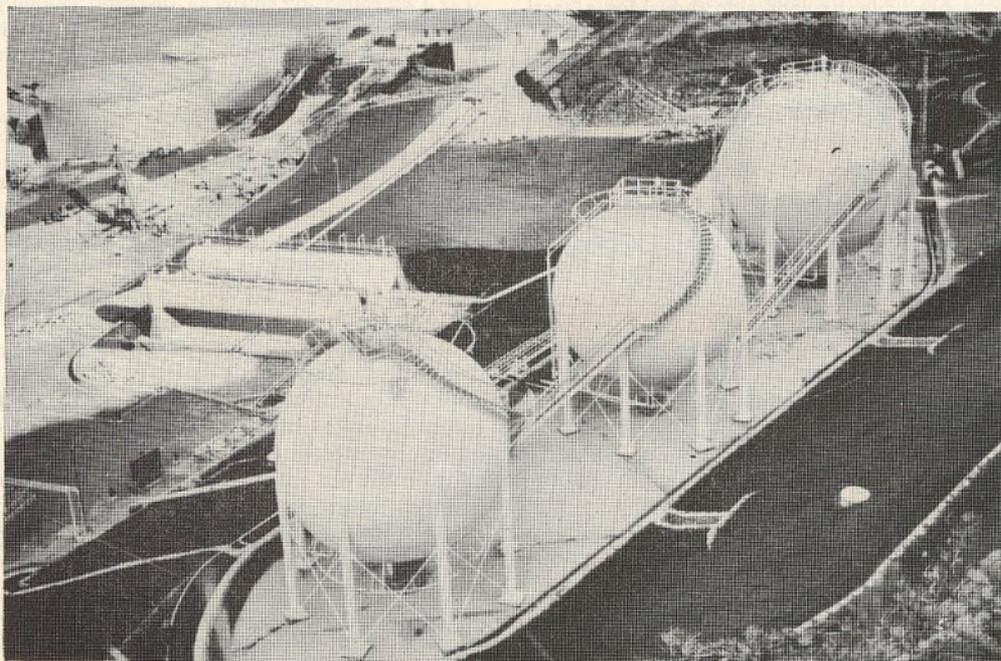
ESTALEIROS NAVAIS DE LISBOA, S. A. R. L.

Estaleiro da Rocha 67 61 71 (8 linhas); 67 50 61 (8 linhas) — Direcção Geral 67 70 21 (8 linhas)

Estaleiro da Margueira 27 10 26 · Ender. Teleg. LISNAVE - LISBOA · Apartado 2138

construção METALO-MECÂNICA

PROJECTO,
MANUFATURA E MONTAGEM NO PRÓPRIO LOCAL DE
UNIDADES SOLDADAS DE QUALQUER TIPO
DE AÇO E ALUMÍNIO



construção metálica soldada

VISTA DOS RESERVATÓRIOS, DOIS CILINDRICOS E TRÊS ESFÉRICOS
DE CHAPAS DE AÇO, INTEIRAMENTE CONSTRUÍDOS
NO ESTALEIRO DA ROCHA,
INCLUINDO OS FUNDOS COPADOS E MONTADOS
PELO NOSSO PESSOAL DE MONTAGEM, NA BANÁTICA
EM 1964. INSTALAÇÕES DA SHELL

Artigo 4.º A duração da Companhia será a das concessões de linhas férreas que lhe foram ou vieram a ser feitas, cessando para a companhia a exploração de cada uma das referidas linhas sucessivamente e à medida que se forem verificando os prazos estipulados nos referidos contratos, para elas deverem ser entregues ao Governo.

Título II

Capital social, acções, prestações

Artigo 5.º O capital social continuará a ser aquele com que a companhia se constituiu, isto é, 63000000\$000 réis, ou 35 milhões de francos ou 1400000 libras esterlinas, dividido em 70000 acções de 90\$000 réis cada uma, ou 500 francos, ou 20 libras esterlinas, e formuladas de maneira que se negociar nas praças de Portugal, França e Inglaterra. Além das acções acima indicadas poderão criar-se, com prévia autorização do Governo, obrigações ao portador, com juro fixo, e amortização limitada ao prazo das concessões da companhia, com privilégio sobre essas concessões e seus rendimentos, e sem prejuízo dos direitos do Estado.

Artigo 6.º As acções serão nominativas e ao portador.

Artigo 7.º Todo o accionista terá direito a depositar as suas acções, ou em Lisboa no cofre da sociedade, ou em Paris ou Londres, nos cofres que

forem designados pelo conselho de administração. Desse depósito se passará recibo pela forma e com as condições que determinar o conselho de Administração.

Artigo 8.º As acções são indivisíveis e a companhia não reconhece senão um proprietário para cada uma. Quanto às acções, obrigações e coupons extravilados, observar-se-ão as disposições das leis em vigor.

A subscrição ou posse de uma ou mais acções importa plena adesão aos estatutos.

Artigo 9.º Todos os anúncios relativos a negócios da companhia serão publicados no jornal oficial de Lisboa e periódicos de Paris e Londres que forem designados pelo conselho de administração.

Artigo 10.º Os herdeiros ou credores de qualquer accionista não podem, sob pretexto nenhum, penhorar ou exigir sequestro de bens e valores da companhia, nem pedir a sua venda ou partilha judicial, nem ingerir-se em negócios de administração. Para exercerem os seus direitos devem conformar-se com os inventários sociais e decisões da assembleia geral, tomadas em conformidade desse estatuto.

Título III

Do conselho de administração

Artigo 11.º A companhia é administrada por um conselho de 30 membros, cuja maioria será composta de cidadãos portugueses domiciliados em Por-



SOREFAME

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, SARL

Fundada em 23 de Julho de 1943

UMA INDÚSTRIA METALOMECÂNICA
COM PRESTÍGIO INTERNACIONAL

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHO DE FERRO

Sociedade afiliada:

SOREFAME DE ANGOLA, SARL

Fábrica e estaleiro naval em
LOBITO-ANGOLA

Gabinetes de Estudos e Fábricas em:

AMADORA
PORTUGAL

Ào serviço do mundo...



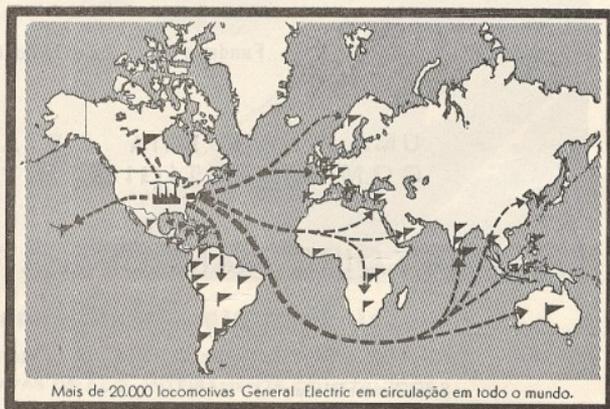
locomotiva Diesel eléctrica

A GENERAL ELECTRIC deu mais um importante passo no desenvolvimento e progresso da técnica de caminhos de ferro.

O objectivo desta Companhia no campo daquela indústria, tem sido o de aumentar tanto quanto possível o rendimento das locomotivas, produzindo unidades de elevado poder de tracção, mediante reduzidos consumos de combustível e baixas despesas de conservação.

As U288 acima ilustradas, são o mais recente exemplo deste conceito; pesando somente 130 toneladas, desenvolvem uma força motriz de 2.500 H. P.

A GENERAL ELECTRIC PORTUGUESA está sempre ao seu dispor para todas as informações que queira obter sobre os últimos desenvolvimentos técnicos da sua organização mundial.



Mais de 20.000 locomotivas General Electric em circulação em todo o mundo.

GENERAL  ELECTRIC

PROGRESSO É O NOSSO PRODUTO PRINCIPAL

 GENERAL ELECTRIC PORTUGUESA 

Rua do Norte, 5 — LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 585 — PORTO

tugal. Os membros do conselho serão eleitos pela assembleia geral. Junto do conselho de administração haverá um comissário régio, nomeado pelo Governo, que terá voto consultivo, e será retribuído como o forem os membros do conselho.

A sede do conselho é em Lisboa, mas terá em Paris uma delegação composta dos administradores residentes fora de Portugal. Dentro de oito dias da data da sua nomeação, cada administrador deverá justificar a propriedade de cem acções que serão inalienáveis durante o tempo das suas funções. Estas acções serão depositadas no cofre da companhia ou em qualquer outro que seja designado em Paris, ou Londres, pelo conselho de administração.

Artigo 12.º Os Administradores receberão uma remuneração fixa, votada pela assembleia geral na sua sessão ordinária de cada ano.

Além disso será distribuída uma percentagem de 5 por cento do excedente dos produtos líquidos aos conselhos de administração e fiscal, nos termos do artigo 46.º

Artigo 13.º O conselho será renovado todos os anos na quinta parte dos seus membros pela assembleia geral. Até ao renovamento completo a sorte designará quais os membros que devem sair. O renovamento será feito depois por antiguidade; os membros que saírem poderão sempre ser reeleitos.

Artigo 14.º O conselho de administração elegerá todos os anos dentre os seus membros um presidente e dois vice-presidentes, o conselho designará um dos membros para exercer a presidência.

Artigo 15.º O conselho de administração reunir-se-á na sede da companhia por convocação do presidente, do administrador ou administradores delegados, ou por convite de três administradores, todas as vezes que o interesse da companhia o exigir, e pelo menos uma vez por mês.

As decisões serão tomadas por maioria absoluta



ECONOMISE
o seu
dinheiro
comprando
nos

GRANDES ARMAZENS DO CHIADO
RUA DO CARMO 2 LISBOA

de votos dos mesmos presentes, ou devidamente representados conforme o artigo 16.º. Em caso de empate o presidente tem voto de qualidade. Devem estar pelo menos, presentes seis administradores para que as deliberações sejam válidas; neste caso as decisões só podem ser válidas por unanimidade.

§ 1.º Todas as vezes que um dos membros do conselho peça o adiamento de qualquer questão até que se possa conhecer a opinião dos ausentes, este adiamento é obrigatório e suspende qualquer deliberação sobre o ponto controvertido, e o conselho dará conhecimento da questão aos administradores ausentes para que lhes possam emitir o seu voto por escrito.

§ 2.º As comunicações dirigidas aos administradores ausentes para darem o seu voto devem ser respondidas nos quinze dias imediatos à remessa por cartas registadas. O voto que chegar dentro deste prazo considera-se dado de viva voz. Os votos que chegarem depois de findos os quinze dias não se contam, mas faz-se menção deles na acta.

Artigo 16.º Os administradores que residirem em país estrangeiro poderão ter assento no conselho sempre que o desejarem. Tanto esses administradores como os que se acharem ausentes, poderão também fazer-se representar, mesmo por simples carta, nas sessões do conselho, por um dos seus colegas de Lisboa, mas este não poderá reunir mais de três votos ao seu próprio.

Artigo 17.º As deliberações do conselho serão autenticadas pelas actas assinadas pelo presidente e dois outros membros; os extractos ou cópias destas actas para serem válidas, deverão ser assinadas pelo presidente ou por quem fizer as suas vezes e, pelo menos, por um membro do conselho.

(Continua)

THREE HORSES BEER
CERVEJA HOLANDESA



UM VEZ PROVADA É SEMPRE DESEJADA

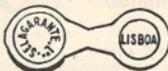
Representante:

Benarus, Lda.

Rua da Emenda, 100 Telefone 325674

SELAGARANTE, L.^{DA}

Fabricantes especializados em SELOS DE FOLHA para toda a espécie de embalagens, Moagens, Adubos,



Cimentos, Caminhos de Ferro, Gazcidla, Descasque de Arroz, Sacos de Brique, etc., etc.

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro

O SELO MAIS PERFEITO QUE SE FABRICA EM PORTUGAL

TRAVESSA DO FIUSA, 39-PORTA 3 — TELEFONE 63 77 59 — LISBOA

Antiga Agência Funerária MEGA

de **Maurício Lopes Mega & C., Lda.**

Grande sortimento de URNAS e COROAS

Trata de funerais completos dos mais simples aos de maior pompa
Translações em todos os cemitérios e para o estrangeiro
Urnas de todas as qualidades de madeiras e de todos os modelos

PREÇOS MÓDICOS

Sede — Largo das Olarias, N.º 41, 42, 43, 44 e 45
Garagem e Depósito — Travessa do Jordão, N.º 3
Na Agência encontra-se um empregado PERMANENTE
LISBOA — Telefones 86 34 32-86 1240

Fabrica Progresso Mecânica

FUNDADA EM 1891

Correntes de ferro e latão — Alfinetes de latão, de ferro e de ama — Ganchos para cabelos — Molas de madeira para roupa — Dedais em latão, ferro e alumínio — Clips — Agrafes — Punaises — Estojos para desenho — Aitches e vários artigos de escritório — Conchas para móveis — Buchas para cartuchos e diversos artigos de caça — Cabides — Foices — Serrotes de Podar — Ancinhos, etc.

Telefones: 322081-322083 P. B. X. — Endereço Telegráfico «Chumbo»

Escritório: RUA DO COMÉRCIO, 38 - 2.º
Depósito: RUA DO COMÉRCIO, 33 A-36

LISBOA

1916 há 50 anos 1966

RAUL GALAMAS iniciou a sua especialização do ramo MUDANÇAS

actualmente

Raul Galamas, L.^{da}

Embalagens de mobiliário e bagagens e expedição para todos os países

Orçamentos grátis Telefone 86 96 00
68 — Rua da Madalena — 70

Teleg.: RAGALAMAS — LISBOA

ANTÓNIO MOREIRA, LDA.

TINTAS DE IMPRESSÃO



Praça dos Restauradores 13-2.º

LISBOA — Telef. 36 20 20

COMPANHIA HANSEÁTICA

LOHMANN & C^A., LDA.

Avenida Defensores de Chaves, 35-5.º — LISBOA

Caixa Postal n.º 1425 — PO Box.: LISBOA — Telef. 73 64 78-73 65 66-73 65 82

OSNABRUECKER KUPFER-UND DRAHTWERK: COBRE E SUAS LIGAS, METAIS LEVES, EM TUBOS, CHAPAS, PERFIS, ARAMES. ■ CABOS ELÉCTRICOS.

HOESCH-EXPORT G. M. B. H.: TODOS OS PRODUTOS SIDERÚRGICOS.

Material de construção para Caminhos de Ferro, molas.

USINES GILSON: AÇOS DE CONSTRUÇÃO E AÇOS ESPECIAIS PARA CAMINHOS DE FERRO.

Fornecedores dos Caminhos de Ferro em Máquinas e Ferramentas.

Perfis e Ferragens modernas de alumínio anodizado ● Tintas e Vernizes.

TURISMO EM PORTUGAL

VALE A PENA PROSSEGUIR

Declarações do sr. Dr. PAULO RODRIGUES

No Palácio Foz, efectuou-se, no dia 29 de Novembro, a reunião do Conselho Nacional de Turismo, sob a presidência do sr. Dr. Paulo Rodrigues, ilustre Subsecretário de Estado da Presidência do Conselho.

As palavras de abertura foram pronunciadas pelo sr. Eng.º Neves Clara, digno presidente da Corporação de Transportes e Turismo, que, entre outras declarações, afirmou que a intervenção estadual só servirá o interesse do país na medida em que supra a insuficiência de meios técnicos e financeiros e exerça uma função coordenadora, mas terá de parar, sob pena de subverter a ordem natural das coisas, paralisar genuínas e úteis iniciativas, e deformar o verdadeiro sentido do interesse nacional. Referindo-se ao problema da formação técnica da mão-de-obra, prestou homenagem a Alexandre de Almeida, grande impulsor da Escola Hoteleira de Lisboa.

Tomou, depois, o uso da palavra o sr. Dr. Paulo Rodrigues, ilustre Subsecretário de Estado da Presidência.

I

VALEU A PENA

Recordo-me de ter começado com uma afirmação de fé nas possibilidades do turismo português a primeira reunião, deste Conselho, a que tive a honra de presidir.

Penso que a reunião deste ano pode, legitimamente, constituir uma nota de seguro optimismo, fundado na realidade que confirmou ou excedeu as nossas esperanças de então.

Invoquei um dia, perante o Conselho, a apaixonante missão que é a de todos os responsáveis pelo turismo português, nesta sua hora decisiva; e referi a essencialidade duma urgente tomada de consciência dos Portugueses quanto à sua participação na obra comum, que a valorização turística do País tem de constituir.

Hoje posso dizer que, na verdade, todos cumpriram.

Os Serviços dando, em generosidade e em esforço, muito mais do que o dever impunha; as empresas que acreditaram no surto de fomento turístico e nele investiram vultosos meios, técnica e engenho; os órgãos da Informação, pelo seu inestimável contri-

buto; os trabalhadores das actividades turísticas autores, em boa parte, do segredo do êxito alcançado; a gente portuguesa, enfim, cuja hospitalidade constitui, como sempre se tem reconhecido, o esteio mais firme do nosso imenso património turístico.

Perante todos, como quem se congratula, agradece e louva, direi que valeu a pena — e que vale a pena prosseguir.

II

MARCOS DE UMA ARRANCADA

Consideram, já, os estudiosos do fenómeno turístico que, embora a fase expansionista se tenha iniciado em 1963, o verdadeiro ano de arranque da nossa indústria turística foi, como neste Conselho se previra, o ano de 1964.

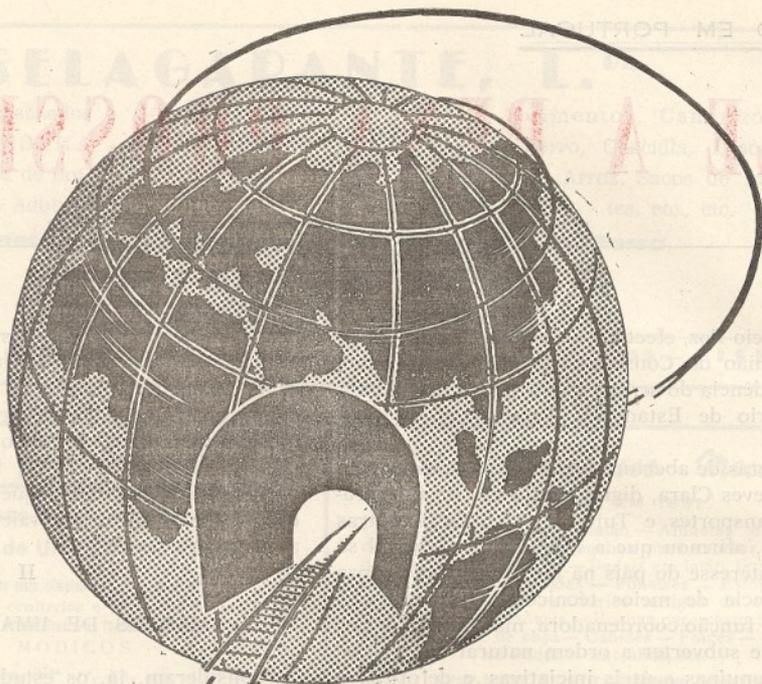
Durante ele se atingiu o milhão de turistas — número que muitas pessoas esclarecidas haviam preconizado como objectivo ideal para 1965.

Assim entrámos como esperávamos, e mais cedo do que alguns julgavam possível, no número dos autênticos países turísticos, pois à escala mundial é, de algum modo, reservada a designação nos países milionários de turistas.

A nossa taxa de aumento de mais de 80 % no ano de 1964 excedeu, de longe, a verificada em todos os outros países da O. C. D. E. em fase de crescimento turístico, e a que imediatamente se segue à nossa corresponder a um terço dela.

O milhão de turistas, que se completou durante o ano passado, apenas em meados de Dezembro, foi este ano atingido na terceira semana de Agosto e o último número de entradas apurado, com referência a 31 de Outubro, ascende a 1326 mil turistas o que significa um total previsível, para o ano de 1965, de cerca de um milhão e meio de turistas.

Com este valor, Portugal, tendo em conta as devidas proporções, aproxima-se do nível das principais potências turísticas. Na verdade, e quanto ao ano de 1964, as relações obtidas pela comparação do número total de entradas com, por um lado a superfície e por outro a população, atingiram em Portugal 11,0 turistas/km² e 11,0 turistas/100 habitantes, enquanto na Itália se registaram 35,2 turistas/km² e 20,9 turistas/100 habitantes, em Es-



O CAMINHO DE FERRO VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL VENCE A TOSSE

panha 16,1 turistas/km² 25,9 turistas/100 habitantes, na Jugoslávia 8,7 turistas/km² e 11,6 turistas/100 habitantes e na Grécia 5,1 turistas/km² e 7,9 turistas/100 habitantes.

Ora sendo certo que em nenhum dos países citados se prevê acréscimo aproximado do de 50 % que se prevê para Portugal é seguro que, quanto aos indicadores aludidos, a nossa posição melhorará, ainda, no ano de 1965.

Durante os meses decorridos de 1965 o maior contingente continuou a ser o de turistas espanhóis, logo seguidos aos ingleses, que excederam o número de franceses, depois por estes e, em seguida, pelos americanos que quase os igualaram.

Caminhamos, agora, para os dois milhões de turistas: pode prever-se, como muito provável, atingir este objectivo em 1966; pode ter-se como certo ultrapassá-lo em 1967.

*
* *
* *

Em relação, apenas, à indústria hoteleira, o número de dormidas de turistas estrangeiros que fora, em 1963, de 1850 mil passou, em 1964, para 2254 mil e deve crescer, em 1965, em proporção pelo menos igual à taxa verificada naquele acréscimo.

O número de dormidas, considerado por muitos como indicador mais válido do que o das entradas de turistas, cresce por natureza em ritmo mais lento do que estas, em função da margem que, na composição das entradas, ocupa o contingente de turistas do país fronteiro cuja permanência tende, sempre e em toda a parte, a ser menor do que a média.

De qualquer forma, não abrangendo os números existentes os meios de alojamento extra-hoteleiros, que aliás se sabe serem vultosos, o indicador dormidas só será válidamente utilizável quando se completar o inventário, em curso, dos meios complementares de alojamento.

*
* *

Quanto à balança de pagamentos é de salientar que as receitas provenientes do turismo estrangeiro que haviam sido, em 1963, de 2142 mil contos passaram, em 1964, para 3480 mil contos e devem exceder em 1965, os 4500 mil contos.

O crescimento das receitas proporcionadas pelo turismo estrangeiro tem sido superior ao verificado nas exportações de bens e serviços da Metrópole para o estrangeiro, pois, enquanto em 1963 essas receitas atingiram 16 % das exportações de bens e serviços para o estrangeiro, em 1964 a relação elevou-se para 21 %.

O excedente da balança turística tem continuado a financiar o saldo tradicionalmente negativo da balança comercial metropolitana passando de uma



Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Material para lavandarias — Bombas centrífugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Ventoinhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas, motorizadas e motocicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

Indústrias H. J. Oliveira,
Filhos & C.ª, Lda.
O L I V E I R A
S. JOÃO DA MADEIRA

posição de cobertura de 22 % em 1963, para uma de 34 % em 1964.

Em 1964, as receitas turísticas, registando 3480 mil contos, ultrapassaram uma vez mais as receitas proporcionadas pelos produtos textéis (2208 mil contos), cortiça (1626 mil contos) e conservas de peixe (1159 mil contos), principais mercadorias exportadas.

O turismo foi, ainda, a principal fonte de divisas dólares.

O aumento das receitas turísticas, de 1963 a 1964, foi superior em Portugal (61 %), ao da Espanha e da Suíça, onde os acréscimos não passaram de 38 % e 17 %, respectivamente.

A receita média por turista em Portugal, no ano de 1964, atingiu o valor de 3479 escudos (121 dólares), superior ao verificado na Itália e Espanha que registaram, respectivamente, 98 e 89 dólares.

III

REFORMA DOS SERVIÇOS

O grau de desenvolvimento do nosso turismo fizera prever, no capítulo próprio do Plano Intercalar de Fomento, a necessidade de reorganizar os Serviços Centrais de Turismo.

Havia, efectivamente, que rever as estruturas oficiais do turismo para lhes permitir prover à rea-

lização duma política nacional de turismo e ao conveniente planeamento do desenvolvimento do sector turístico que, colhendo frutos de longa e meritória sementeira, agora assumia a natureza duma realidade industrial com posição relevante no conjunto da economia e da vida portuguesa.

Neste sentido se criou, por decreto-lei de 25 de Fevereiro deste ano, o novo Commissariado do Turismo, integrado no Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo, de modo a aproveitar a longa tradição deste organismo e a obter-se o melhor rendimento dos serviços de turismo e informação que tantas afinidades revelam e tanto podem beneficiar de mútuo apoio.

A estrutura do novo Commissariado com o seu Gabinete de Estudos e Planeamento e as Repartições de Fomento, Actividades Turísticas e Propaganda, baseou-se em documentado estudo de peritos estrangeiros e de técnicos nacionais e representa, dentro dos limites das soluções possíveis, a segurança do mínimo indispensável em meios, humanos e materiais, de acção.

Paralelamente, como neste Conselho se preconizara, foi reforçada a orgânica do Fundo de Turismo de modo a permitir mais eficiente fiscalização da viabilidade económica dos empreendi-

mentos beneficiários de auxílio do Fundo e mais cuidada assistência à sua rentabilidade.

Inquéritos e sondagens que em poucos meses permitiram um conhecimento detalhado das características sócio-económicas e de consumo de muitos milhares de famílias de turistas estrangeiros que nos visitam; o inventário do património turístico regional; o estudo dos preços praticados na hotelaria e sua comparação com os preços em países concorrentes; o fomento dos meios de transporte adequados; estudos sobre publicidade turística, rentabilidade hoteleira, classificação de hotéis, aproveitamento de termas e outros, como o dos custos normais da construção de unidades hoteleiras e da normalização contabilística das indústrias turísticas — tudo tem constituído objecto das preocupações do Commissariado neste seu primeiro ano de existência.

Ao mesmo tempo, tem-se desenvolvido intensa acção na propaganda turística e no fomento e melhoria do equipamento e meios de recepção.

Espero que antes de completar um ano de vida, em Fevereiro próximo, o novo Commissariado habilite o Governo com a fase final dos estudos, antes iniciados, para a revisão de certos regimes jurídicos atinentes ao fomento turístico — estudos cuja importância e urgência determinaram, em grande parte, a própria prioridade atribuída à reforma dos Serviços.

IV

FORMAÇÃO PROFISSIONAL

Na reunião do ano passado referi perante o Conselho, o problema da formação profissional dos trabalhadores das actividades turísticas.

O problema constitui, como se sabe, uma das mais graves preocupações dos países turísticos em via de crescimento e haveria de suscitar-se fortemente entre nós, dado que a taxa de crescimento do nosso turismo foi, em 1964, a mais alta de todos os países.

O Governo que, no âmbito dos organismos económicos internacionais, obtivera já valiosa colaboração para o estudo das soluções de conjunto e para a própria especialização técnica de profissionais portugueses, expressamente reconheceu, no relatório do actual Plano Intercalar de Fomento, o alto interesse e a urgência da formação do pessoal a empregar no sector turístico e admitiu, desde logo, a criação de um instituto de âmbito nacional para incentivar e disciplinar essa formação.

Neste rumo se publicou, em 26 de Maio, o decreto-lei que instituiu o Centro Nacional de Formação Turística e Hoteleira ao qual compete promover, orientar e cordenar o ensino profissional turístico e hoteleiro e cooperar com os serviços competentes do Estado e com os organismos corporativos que

(Continua na pág. 409)

Rafi

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOAEL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIKIANE REIS, 59

TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

J. CARTAXO — FABRICAÇÕES METÁLICAS

(Antigas firmas JOSÉ DA SILVA CARTAXO e ALBERTO DA SILVA & IRMÃO, L.DA)

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

Fábrica: Rua do Sol e Chelas, 36-38-LISBOA — Telefones: 84 06 36-84 84 74

Escritório e Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131-LISBOA — Telefone: 32 44 63

Estruturas metálicas — Todos os trabalhos em ferro na sua especialidade — Caixilharias e frentes de estabelecimentos em alumínio anodizado e em ferro de vários sistemas — Cúpulas e lavadouros para cozinhas, em aço inoxidável — Portas em chapa cunhada — Cofres tipo monobloco, de uma e duas portas — Portas para cofres fortes.

EQUIPOU E COLABOROU nas instalações dos edifícios da SHELL, SIEMENS, instalações industriais da SACOR, etc.

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da  **SONAE**

**Não há melhor e
é português**

PORTO-R. de Gonçalo Cristóvão, 314-Apart. 414-Tel. 23514/5
FÁBRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196
LISBOA—Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D—Telef. 772259

QUIMAR**Materiais de Construção, Lda.**

Rua de Entre-Campos, 5-1.º Dt.º — LISBOA-5

Telefones: 77 00 25-76 81 95-77 43 32



Distribuidores Gerais em exclusivo:

COLAS «QUIMAR»

Agentes - Revendedores:

CONTRAPLACADOS; APARITE;
PLACAROL; PLATEX; LAMI-
NITE; ORGANIT; LIXAS SIN-
CAL; MADEIRAS; PERFIS
DECORATIVOS.

Carrasqueiro & Teixeira, Lda.

MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS - TACOS - PARQUETE

SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA

ARMAZÉM DE FERRO—FRIGORÍFICOS "FRIGIDO"

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 175 A 185 * TELEF. 77 30 46 P. P. C. A. (4 LINHAS)

A CENTRAL DA BAIXA



RESTAURANTE — PASTELARIA — SALA DE CHÁ

ESMERADO SERVIÇO DE COZINHA * FABRICO DIÁRIO DE PASTELARIA FINA

CONSIDERADA OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

RUA AUREA, 94-98 — LISBOA — TELEFS. 32 02 80 - 32 66 74

TAYLOR BROS. & C.º LTD.

- EIXOS
- RODAS
- MONOBLOCOS
- AROS
- RODADOS

REPRESENTANTES
MONTEIRO GOMES, LDA.

Rua Cascais, 47 (Alcântara)

LISBOA

Fábrica de Fiação e Tecidos de Pevidém

— DE —

Alberto Rodrigues de Figueiredo & Filhos

Fornecedores da C. P.

Exportadores para as províncias Ultramarinas
e Estrangeiro

Telefones: 4 22 47, 4 22 48 e 4 22 50

PEVIDÉM — PORTUGAL

Restaurante **CASTANHEIRA**

ESTRADA DA TORRE, 77 * Telef. **790168** * **LUMIAR** * LISBOA - 5

DECLARADO OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

Salas próprias para banquetes e lanches de casamento

Orquestra de dança aos sábados e Domingos



FÁBRICAS METALÚRGICAS
DE

Augusto Martins Pereira, Herdeiros

SEDE EM:
ALBERGARIA - A-VELHA
Telefone P.P.C. 5 22 06/7
Telegramas "ALBA"

DELEGAÇÃO EM LISBOA:
R. dos Correios, 40-2.º-E.
Telefone 52 13 63/4
Telegramas "ALBA"

Fundições de ferro e ligas não ferrosas

ARTIGOS SANITÁRIOS E DE COZINHA — APARELHAGEM VINÍCOLA — ACESSÓRIOS PARA CONDUTAS ADUTORAS E REDES DE DISTRIBUIÇÃO DE ÁGUA — ARTIGOS PARA INSTALAÇÃO DE SANEAMENTO — APETRECHAMENTO PARA A INDÚSTRIA VIDREIRA — ARTIGOS PARA INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS — RECEPTACULOS POSTAIS DOMICILIÁRIOS, ETC.

Companhia de Seguros Fidelidade



SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

AGENTES EM TODO O PAÍS

SEDE: Largo do Corpo Santo, 13-LISBOA-2

TELEF. 30 3 21

ITALI

Fábrica de Massas Alimentícias



MASSAS ALIMENTÍCIAS
DE TODOS OS TIPOS

FARINHAS DE TRIGO EMPACOTADAS
— PARA USOS CULINÁRIOS —

EXTRA E ESPECIAL

Fornecedores da C. P.

CAMPO GRANDE, 33

Telef. 772272

LISBOA-5

MATERIAIS DE PROTECÇÃO
PARA ALTA E BAIXA TENSÃO

Corta-circuitos de alto poder de corte
Cartuchos fusíveis de alto poder de corte
Disjuntores baixa tensão, reguláveis até 60 Amp.
e para fins industriais, até 3 000 Amp.

GARDY

SUÍÇA-FRANÇA-BÉLGICA-ESPANHA

Disjuntores MINIHUILE COUPARC e TRIDUCTEUR,
fixos e extractíveis, até 100 kV.

Seccionadores de carga auto-pneumáticos,
STOPARC, até 24 kV. 600 A.

Isoladores em resina sintética para montagem interior
Interruptores e Inversores de comando frontal até 1000 A.

Representantes:

ANTÓNIO BARÓ, LDA.

Rua da Assunção, 99, 2.º-Dt.º

LISBOA

Telefs. 36 70 06 e 3 17 26

SERRALHARIA ARTÍSTICA

(ANTÓNIO MANUEL CASTRO, HERDEIROS)

Executa todos os trabalhos pertencentes à Construção Artística e à Construção Civil

Largo do Picadeiro, 12
Telef. 36 93 19
LISBOA-2

Serralharia Victor Hugo de Carvalho
Rua Eltas Garcia, 332
Telef. 93 05 93
AMADORA

Sociedade Francisco Pinto

Balsemão, Lda.

ESCRITÓRIO:

R. do Comércio, 56-2.º Dto. Telef. 32 38 64

FÁBRICA:

Av. Infante D. Henrique (Cabo Ruivo)
Telef. 38 90 76

L I S B O A

FABRICANTES DE ÓXIDOS DE CHUMBO,
ZARCÃO E LITARGÍRIO

A única cobertura eficaz para o ferro

O mais moderno sistema de fabrico

Fornecedores da C. P.

ASEA

a maior indústria de equipamentos eléctricos industriais da Europa Setentrional

Representada em Portugal pela

ASEA ELÉCTRICA, L.^{DA}

SEDE EM LISBOA:

RUA DE ARTILHARIA UM, 104, 4.º-DT.
Telefones: P. P. C. 68 90 17 / 8 / 9

FILIAL NO PORTO:

RUA DO CAMPO ALEGRE, 144 - Telef.: P. P. C. 6 21 06 / 7
End. Teleg. «ASEAPORT»

J. L. FERREIRA, L.^{DA}

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

RUA VICTOR CORDON, 3 — Telef. 32 10 63 — Teleg. «MARTIDANTAS» — LISBOA

Fornecedores da C. P.

AD. M. ELIAS (HERDEIROS)

CASA FUNDADA EM 1913

EQUIPAMENTOS • MÁQUINAS • ACESSÓRIOS PARA TODAS
AS INDÚSTRIAS, AGRICULTURA E ULTRAMAR

End. Teleg.: **Selfacting**

Telef. **66 18 29**

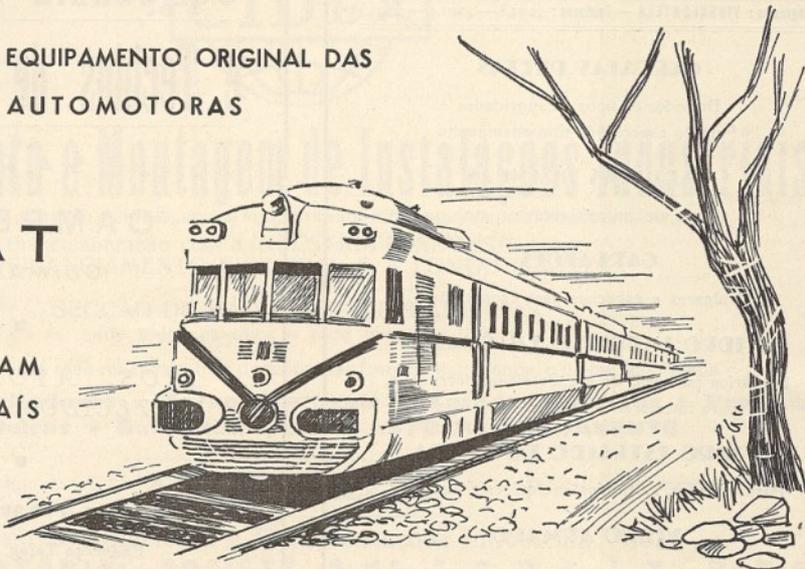
LISBOA, 2—Largo do Conde Barão, 37

RIV ROLAMENTOS E CHUMACEIRAS

EQUIPAMENTO ORIGINAL DAS
AUTOMOTORAS

FIAT

QUE CIRCULAM
NO NOSSO PAÍS



Representantes
exclusivos:

AUTO - LUSITANIA: — AVENIDA DA LIBERDADE 73-77 — LISBOA

BELLO SANTOS

Rua de S. Nicolau, 26-4.º (c/elevador) — Telef. 369050 — LISBOA

CÓPIAS E FOTOCÓPIAS

RAPIDEZ + EXACTIDÃO = AO MÁXIMO DE EFICÁCIA

- Cópia heliográficas de plantas topográficas e de arquitectura.
- Fotocópias de cartas, impressos, jornais, papel selado, catálogos, gravuras.
- Fotocópias de cartas por via aérea.

- Fotocópias de escrituras ou documentos notariais pelo sistema «Duplex».
- Fotocópias de fotografias e filmes, a preto ou a cores, em papel especial.
- Fotocópias de originais em seda estampada, plásticos laminados com gravados e azulejos sem relevo.

Uma nova organização em marcha, ao serviço do público das 9 às 13 e das 15 às 19

AGÊNCIAS: CASCAIS: Tabacaria Mar — Rua Dra. Iracy Doyle, 41-B ● COVA DA PIEDADE: Marcomin — Largo 5 de Outubro, 39 ● BELÉM: Custódio Baptista Vieira — R. de Belém, 45 a 47

Exposição Permanente: Papelaria de S. Nicolau, Lda. — Rua de S. Nicolau, 50 — Lisboa

O BARATO SAI CARO!!

Compre os FATOS, SOBRETUDOS E GABARDINES
para **HOMEM** e **MENINO** na Casa

OLD ENGLAND
SOCIEDADE COMERCIAL SARMENTO, LDA.

Rua Augusta - (Esquina de S. Nicolau) - **LISBOA**

e terá a certeza de ficar bem servido.

Mais de 50 anos de existência dão completa
garantia.

Relojoaria Zurique, Lda.

OURO — JÓIAS
PRATAS — RELÓGIOS

Desconto de 15 % aos funcionários da C. P.

6-E, Largo de D. Estefânia, 6-F

Telefone 553616

LISBOA-1

AREALVA, L.^{DA}

PRODUTORES, ARMAZENISTAS E EXPORTA-
DORES DE VINHOS E DERIVADOS

ESCRITÓRIO:

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20-2.^a - Telef. 32 65 52

ARMAZÉNS:

QUINTA DA AREALVA - ALMADA - Tel. 07 00 17

End. Teleg. Vinisul - **LISBOA**

BELMONTE, L.^{DA}
ARAMEIROS

Fábrica de redes para vedações de Jardins,
Campos de Jogos, Galinheiros, etc.

FORNECEDOR DA C. P.
RUA DE S BENTO, 30 - TELEF. 67 05 77 - LISBOA

Eduardo Martins & C.^a, L.^{da}

FORNECEDORES DA C. P.

MODAS - CONFECÇÕES

Tecidos para Homens, Senhoras e Crianças
Malhas - Meias - Chapéus - Camisaria
Rouparia - Perfumaria - Retrosaria, etc.

Rua Garrett, 1 a 11 - Rua Nova do Almada, 103 a 115

Telef. P. P. C. 3 57 21

LISBOA

Machado, Repas & Silva
Limitada

Encadernações em todos os géneros
Pautados e riscados - Trabalhos Tipográficos

Fornecedores de diversas Repartições
Públicas e principais Papelarias

Rua da Emenda, 29 Telef. 32 45 12 **LISBOA**

VIDRAÇAS

VIDROS E ESPELHOS

Para obras, mobiliário, automóveis, montas, portas, janelas, etc.
Louças, Vidros e Talheres, Artigos de Ménage, Esmaltes, Alumínios, etc.

PREÇOS DE CONCORRÊNCIA

Visitem ou escrevam:

A MOLDURA NACIONAL, LDA.

FORNECEDORA DA C. P.

L. Conde Barão, 43 a 46

LISBOA-2

Telef. 66 43 22

Teleg. MOLDURACIONAL

PASTELARIA MARQUES

Almoços - Chás - Jantares - Banquetes - Lanches
-- para Casamentos em Lisboa e Província --
Fabrico especial de BOMBONS e MARRONS GLACÉS
Preparação das melhores frutas portuguesas
em custos regionais e em caixas de fantasia

RUA GARRETT, 70, 72
Telefone: 331 10 **LISBOA**

Vale a pena prosseguir

(Continuação da pág. 400)

integram o sector, na formação de uma consciência geral favorável ao desenvolvimento do turismo.

Sendo certo que a maior carência de profissionais habilitados se verifica na indústria hoteleira, o Centro Nacional de Formação promoveu já o desdobramento dos cursos da Escola Hoteleira de Lisboa, que conduziu a publicação da sua frequência e concedeu grande número de bolsas de estudo destinadas a aprendizs, serventes e outros profissionais da indústria hoteleira, pois a frequência dos cursos que o Centro patrocina estabelecendo-se, como condições a preferência para a atribuição de bolsas, as de ser o interessado filho de profissional hoteleiro ou haver exercido a profissão durante a prestação do serviço militar.

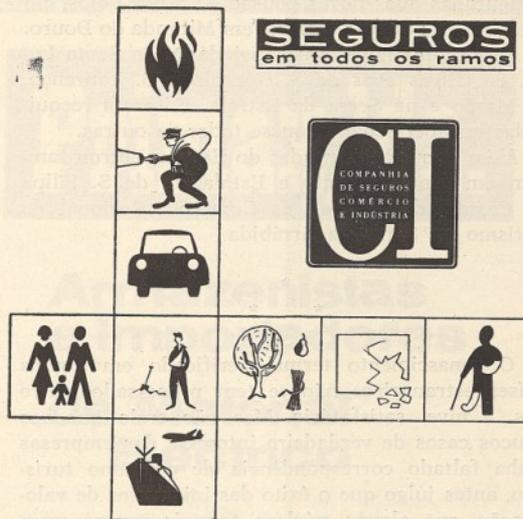
O Centro fará entrar em funcionamento, ainda este ano, um hotel-escola no Algarve para prover as necessidades imediatas do altíssimo incremento do turismo naquela província e espera instalar, no princípio do próximo ano, a Escola hoteleira do Funchal cuja abertura tem deparado com algumas dificuldades mas que se justifica, amplamente, pela afluência e qualidade da mão-de-obra local que se admite possa, no futuro, exceder as necessidades próprias da Madeira e ajudar a suprir a deficiência de profissionais especializados nos hotéis do continente.

Em fase seguinte, prevê-se o funcionamento de hotéis-escolas no Norte e no Centro do País.

A acção do novo Centro Nacional de Formação constitui, aliás, um dos pilares da confiança com que se encara a próxima fase da batalha do turismo, pela amplitude e relevância da missão que lhe cabe quer na promoção directa do ensino profissional, quer no estímulo à iniciativa privada à qual devem já, neste campo, válidas iniciativas que convém manter e fomentar.

Dois apontamentos me cumpre, ainda, enunciar no termo deste capítulo. O primeiro para fazer-me intérprete, em nome do Conselho Nacional de Turismo, do agradecimento devido aos ministros da Educação Nacional e das Corporações por quanto se lhes deve na criação do Centro e pelo mais que se sabe estarem dispostos a dar-lhe no seu funcionamento.

O segundo e acto de justiça ao esforço pioneiro das actividades corporativas no âmbito do ensino turístico e que se decidiu concretizar na homenagem devida a um dos prestigiosos vogais deste Conselho, ao qual gratamente anuncio que a Escola Hoteleira de Lisboa passará a designar-se, a partir de hoje, «Escola Hoteleira Alexandre de Almeida».



rua do arco da bandeira, 12 - lisboa 2 - telef. 36 92 41

comércio e indústria COMPANHIA DE SEGUROS

V

MEIOS DE RECEPÇÃO E DINÂMICA DO TURISMO

As duas linhas de actuação correspondentes ao turismo de passagem e ao turismo de permanência, que enunciei, na nossa reunião de Janeiro de 1964, mantêm-se no essencial.

Como se disse então, temos de considerar, quanto à primeira, que a região de Lisboa com o equipamento de que dispõe na própria cidade e na zona do Estoril: cerca de 350 unidades hoteleiras com 18 400 camas, a funcionar em Outubro findo; 16 unidades em construção, com mais 1800 camas; mais de 40 novas unidades com projecto aprovado.

Este sólido equipamento permite à capital portuguesa desempenhar a função de foco polarizador das correntes turísticas exteriores e seu dinamizador para os centros internos e, ainda, a de grande cidade — sede de congressos e reuniões internacionais, função esta a orientar sobretudo para o período fora de estação.

Em outros dois fulcros, os das praias do Norte e do Centro do País com o seu prolongamento natural pelas zonas interiores como o Buçaco, se deve apoiar o turismo de passagem e de curta estação; e, também quanto a estes, se verificou sólido progresso quer no crescimento do equipamento quer na margem da sua utilização.

A beneficiação e acréscimo da rede de pousadas e doutros apoios de estrada constitui, tal como se enunciara, preocupação constante dos responsáveis.

Durante o período a que nos reportamos foram

inauguradas duas novas pousadas: a dos Lóios, em Évora, e a de Santa Catarina, em Miranda do Douro.

Foram ampliadas e beneficiadas a de Santa Luzia, em Elvas e as de S. Gonçalo e S. Lourenço, no Marão e na Serra da Estrela. E foram reequipadas ou apetrechadas quase todas as outras.

Além daquelas pousadas do Estado, entrou também em funcionamento a Estalagem de S. Filipe no Castelo de Setúbal, da Comissão Regional de Turismo da Serra da Arrábida.

*
* *

O renascimento termal verificado em alguns países estrangeiros não se tem processado, entre nós, a nível satisfatório. Mas não creio que aos poucos casos de verdadeiro interesse das empresas tenha faltado correspondência de consumo turístico, antes julgo que o êxito das iniciativas de valorização que alguns núcleos termais promoveram deveria constituir estímulo e exemplo para os restantes.

*
* *

A valorização das cidades e vilas brancas do Alentejo, processou-se no ritmo previsto e não esquecerei que, no período em análise, a bela cidade de Évora — padrão inestimável dos apoios culturais do noso turismo — com a inauguração da sua Pousada dos Lóios e doutro equipamento, venceu o zero hoteleiro em que quase vivera durante muito tempo.

*
* *

Entre os factores de turismo de qualidade no período fora de estação contam-se a caça e a pesca,

para as quais as nossas matas e as nossas águas do continente e das ilhas abrem mundos quase ignorados.

O Commissariado vem acompanhando o funcionamento dalgumas explorações-piloto que o sector privado em colaboração com agências de viagens tem tentado, e que começam a despertar vivo interesse entre os turistas estrangeiros que atribuem, a estes meios, maior índice de atracção turística. O turismo venatório tem, aliás, lançado as primeiras pontes para o mútuo apoio que entre si se podem prestar o Ultramar e a Metrópole na valorização do espaço turístico português.

*
* *

A abertura ao tráfego do aeroporto do Funchal, em Julho do ano passado, e a do aeroporto de Faro, nência, novas e poderosas alavancas. O êxito das em Julho deste ano, trouxeram, ao fomento das nossas principais regiões de turismo de permacarreiras regulares para o Funchal e Faro, a partir de Lisboa (cuja ligação com as grandes capitais e as principais cidades europeias, um seu lado, constantemente se intensifica) bem como a concretização progressiva duma política de liberalização de voos fretados conduziram já a que cerca de 22 % dos turistas entrados utilizassem a via aérea que, por imperativo da nossa situação geográfica, tende a assumir relevância crescente no transporte dos contingentes turísticos para o mercado português.

Aliás, a melhoria, em curso, das vias e meios de comunicação, fundamentais na dinâmica do turismo terá, dentro em pouco, a fase mais significativa de sempre com a inauguração da ponte do Tejo — que abrirá a todo o turismo português perspectivas imensas e transformará a zona de Setúbal-Arrábida-Sesimbra em grande e promissora região de turismo.

A PORTA DOS GRANDES LUCROS

É-LHE ABERTA PELA
empresa predial

.....

Nortenha

PONDO AO V/DISPOR TODA
A COMPETÊNCIA NA
COMPRA E VENDA DE Propriedades
COLOCAÇÃO DE Capitais

PORTO·LISBOA·COIMBRA



VI

OS INVESTIMENTOS

Os elementos recolhidos sobre o comportamento económico dos investimentos turísticos e a análise das tendências dos mercados exportadores permitem atribuir àqueles a segurança exigível e a estabilidade necessária.

Ainda que os indicadores existentes respeitem quase exclusivamente à hoteleira, é legítimo utilizá-los uma vez que a indústria hoteleira representa cerca de 70 % do investimento turístico total.

O sólido apoio do património turístico português e a sua essencial correspondência às mais marcadas preferências das grandes correntes turísticas conferem aos investimentos turísticos viabilidade económica elevada e segura rentabilidade desde que na localização do equipamento, na dimensão das unidades e na orientação da propaganda se assegurem as cautelas tecnicamente indispensáveis.

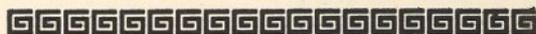
Sem se negar a influência específica dos factores psicológicos — a moda turística — neste sector económico, a verdade é que as condições do mercado português de importação turística e a linha de evolução dos mercados exportadores permitem amplamente eliminar o risco de qualquer influência efectiva desse factor potencial e limitam a sua consideração teórica a uma incidência de risco muito inferior à do que, por motivos da mesma natureza, sempre pesa sobre as indústrias clássicas consideradas estáveis como as de têxteis, conservas de peixe e cortiças.

Ora, se tivermos presente que é regra aceite na economia do turismo que 60 % das despesas dos turistas entrados respeitam a alojamento e alimentação, poderemos estimar em mais de 2500 mil contos a receita bruta, para o sector da hotelaria, trazida pelo turismo estrangeiro durante o ano em curso. Isto sem entrarmos em linha de conta com a receita, para a hotelaria, proveniente do turismo interno em franco progresso e cujo volume atingiu, em 1964, cerca de 3500 mil dormidas, só no que respeita aos alojamentos da indústria hoteleira.

Em estudo recente, o prof. Schneider, do Instituto de Estudos Turísticos da Universidade de Berna, considerou excelentes as possibilidades de rentabilidade dos hotéis portugueses mesmo quando comparados os seus números com os números paralelos doutros países turísticos, nomeadamente a Suíça, sempre que aqueles reúnam dimensão e gestão adequadas.

*
* *

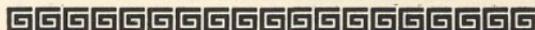
Na linha de uma política que de longe vem, o Fundo de Turismo e a Caixa Nacional de Crédito, com garantia do Fundo, concederam às actividades turísticas, nomeadamente à indústria hoteleira, fi-



Armazenistas e Importadores de Material Eléctrico



RUA DOS FANQUEIROS, 114 - LISBOA - 2 - TEL. 32 27 62



nanciamentos que ascenderam, em 1964, a mais de 90 mil contos e quase atingiam aquele montante no fim do terceiro trimestre de 1965, devendo situar-se até ao fim do ano na ordem dos 145 mil contos.

As formas clássicas de fomento turístico que a lei portuguesa amplamente consagra de há muito, acresceram ultimamente as facilidades de recurso a investimentos externos.

O Governo determinou, em Agosto, a inclusão do desenvolvimento ou melhoria dos empreendimentos turísticos entre os investimentos para os quais a autorização de importação de capitais estrangeiros será sempre concedida nos termos previstos na lei.

Para o aliciamiento de capitais estrangeiros terá constituído factor importante a aceitação recente, pelo Conselho da EFTA, duma proposta apresentada pela delegação portuguesa, com base em memorando elaborado pelo Comissariado do Turismo, sobre a viabilidade dos investimentos turísticos em Portugal e que conduziu à constituição, para o efeito, dum grupo de trabalho especial.

Tudo leva a crer, pois, que se processará no elevado ritmo que requer o incremento dos investimentos turísticos em Portugal.

*
* *

Neste capítulo dos investimentos turísticos, a cuja viabilidade económica e rentabilidade de ex-

ploração já aludi, cumpre deixar bem clara uma palavra de advertência.

A própria grandeza do esforço de fomento, mandado pelo Estado no sector turístico, terá ajudado a gerar a falsa ideia de que, ao arrepio de toda a restante orientação económica, o campo do turismo o Estado teria que ser quase o único empresário, pelo menos no que se refere aos encargos dos investimentos.

Não é raro encontrar quem suponha que para levar por diante um investimento turístico lhe basta ter tido a ideia e que, esboçada ela, ao Estado cumpre pôr tudo o mais.

Esta é uma ilusão que não deve manter-se.

A intervenção do Estado no sector do turismo processa-se exactamente, dentro dos limites de intervenção que a ortodoxia do sistema económico consagra para a generalidade das actividades lucrativas.

Para além da construção das infra-estruturas e do encargo com a propaganda geral nos mercados externos, tudo o mais se pode dizer que apenas supletivamente competirá ao Estado, em termos de fomento e de estímulo das iniciativas particulares ou de normalização e aperfeiçoamento do seu exercício.

Nesta acção de fomento se inscrevem os benefícios da utilidade turística, em isenções e em crédito turístico, e os resultantes da melhoria do nível pro-

fissional; e a exclusivos fins de normalização de métodos e preços se reduz a participação do Estado na indústria hoteleira aliás sempre exercida, de modo directo, por concessionários privados da exploração de três hotéis e da rede de pousadas.

Na valorização turística do País está feito o mais difícil.

O caminho percorrido permite, já, atribuir aos investimentos nas indústrias turísticas o atractivo bastante para fazer afluir ao sector os capitais privados de que carece.

Isto não significa que possa desaparecer ou sequer afrouxar de ritmo o estímulo oficial que, na verdade, há-de manter-se e crescer: significa, apenas, que tem de aumentar também — como tudo faz prever — o interesse dos capitais privados por um sector da economia em rápida e segura progressão.

VII

MADEIRA E AÇORES

O surto de fomento turístico do arquipélago da Madeira que relacionado com a abertura do aeroporto do Funchal, fora previsto neste Conselho, tem vindo a processar-se de modo a encaminhar-nos para a mais perfeita exploração das enormes potencialidades que a beleza sem par daquelas ilhas do Atlântico, o seu clima admirável e a sua fidalga tradição hospitaleira constituem.

Durante o ano passado pude presidir, no Funchal, à reunião do Conselho de Turismo da Madeira e ali estudei, com os responsáveis directos, alguns problemas fundamentais do turismo local.

Agora importa assinalar que se completou o estudo do projecto de valorização turística da Madeira, vasto trabalho de planificação em que foram utilizados os elementos estatísticos existentes e os dados resultantes de estudos e inquéritos locais a que, para o efeito, se procedeu.

Ficou assim confirmada e amplamente documentada a forte vocação turística da ilha e a alta prioridade que, no plano económico nacional e regional, deve merecer o aproveitamento sistemático dos seus recursos turísticos.

Sem se perder de vista a natureza supletiva da missão do Estado quanto ao processo económico da valorização turística, fixaram-se linhas de acção para elucidar os serviços e as empresas, em matérias que vão desde a definição de zonas de interesse turístico e criação de núcleos especiais de atracção turística, até ao fomento do artesanato e à propaganda turística.

Do início de 1963 até Outubro de 1965 a capacidade hoteleira do arquipélago subiu de 1600 para 2200 camas — distribuídas estas por 41 estabelecimentos hoteleiros (11 hotéis, 29 pensões e uma estalagem) com a nota valiosa de os hotéis contribuirem

(Continua na pág. 460)



FUNDADA EM 1895

LACOSE

Fábrica de Tintas Lacose, Lda.

Fornecedores da C. P.

PORTO — Rua Serpa Pinto, 554 — Telef. 4 23 85-4 52 86 P.P.C. — APART. 238

LISBOA — Av. Marquês de Tomar, 5-B — Telef. 4 6712 P. P. C. — APART 1 130

TRANSNAUTICA

Transportes e Navegação, Lda

Agentes da TRANSPESA

VAGÕES DE EIXOS INTERMUDÁVEIS

Grupagens ferroviárias — Despachos de caminhos de ferro — Seguros de mercadorias em trânsito — Passagens

Armazéns Próprios

Rua Nova da Alfândega, 19-2.º PORTO — Telef. 2 02 74 5/6
Rua do Ferregial de Baixo, 38-1.º Esq. LISBOA — Telef. 36 84 69-37 05 14

VIDROS E ESPELHOS

DE TODAS AS QUALIDADES
E PARA TODOS OS FINS

A UNIÃO

RUA LUZ SORIANO, 23-A

Telefones 32 44 85 - 3 30 84

L I S B O A

Fornecedora das mais importantes obras do País

Companhia de Seguros "OURIQUE"

Capital: DEZ MIL CONTOS

Ramos: AÉREO — ACIDENTES DE TRABALHO
ACIDENTES PESSOAIS — CRISTAIS — FOGO,
FURTO E ROUBO — AUTOMÓVEIS E RESPONSABILIDADE CIVIL — MARÍTIMO — MERCADORIAS
E CASCOS — TRANSPORTES TERRESTRES
— POSTAL — AGRÍCOLA — GREVES e TUMULTOS

SEDE: Avenida Sidónio Pais, 2-3.º — LISBOA

Telefs. 57116-57117-57118 * Teleg. **SEGOUR**

Filial: Palácio Atlântico — Praça D. João I — PORTO

Telefone 2 745 1

Delegações em Coimbra, Évora, Faro, Luanda e Vila Pery

Henrique C. de Lacerda, (Herdeira)

AMANTOS — EMPANQUES — VEDANTES

CAPOSITE, CAPOSIL, ASBESTOLUX

isolamentos para a construção civil e naval

Todos os acessórios para máquinas industriais e navais

Cartões para isolamentos e juntas

Pulverizadores agrícolas e máquinas de desinfectação

MATERIAL DE PROTECÇÃO

Rua da Boavista, 136-138

Telef. 32 74 28

LISBOA

Silva e Feijóo, Lda.

ARMAZÉM DE CORDOARIA

VASSOURAS E ANÁLOGOS

Rua dos Bacalhoeiros, 117 a 119

Telefone 86 99 10 LISBOA

Fornecedores da C. P.

ÓLEOS - CORREIAS - AMANTOS - EMPANQUES

Casa especializada

TUBOS DE BORRACHA E DE PLÁSTICO
PARA TODOS OS FINS-MANGUEIRAS DE
LONA E BORRACHA-FIBRAS-BAQUELITES
FELTROS e todos os acessórios para a indústria

Fornecedores da C. P.

Costa, Silva & C.º, L.º

27 - 28, Largo do Conde Barão, 29 - 30

TELEFS. 66 80 39-66 56 48

Eduardo Gomes Cardoso Herdeiros, Lda.

LISBOA—Av. 24 de Julho, 26-26-A

Telefone 66 02 39 — Telegramas EDCARD

Camisas, Embolos, Cavilhões e outros pertences para motores Diesel

Veios, Chumaceiras, Uniões Rígidas e Elásticas, Embreagens e Redutores de Velocidade

Engrenagens e Rodas para Corrente de Rolos
Construções e Reparações Mecânicas

Soldadura Eléctrica e a Autogéneo

Estudos, Projectos e Orçamentos

Officinas, Metalomecânicas

LISBOA—Rua do Instituto Industrial, 6-10

CORREIAS TRAPEZOIDAIS E PLANAS

MANGUEIRAS

CHUPADORES

COLAS, ETC.



A
mais alta
qualidade

Distribuidores exclusivos

CANELAS & FIGUEIREDO, LDA.

Rua dos Fanquelros, 46 — LISBOA

GROUPEMENT D'ETUDE ET D'ELECTRIFICATION
DE CHEMINS DE FER EN MONOPHASE 50 Hz

GROUP FOR STUDY AND ELECTRIFICATION
OF RAILWAYS AT SINGLE-PHASE 50 cs

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFÜHRUNG VON
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

Comprendendo as firmas

ACEC
AEG
ALSTHOM
BROWN BOVERI
JEU MONT
OERLIKON
SCHNEIDER-WESTINGHOUSE
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification
Löwenstrasse 31, Case Postale 605
ZURICH 1 (Suisse)

Actividades do GROUPEMENT
na electrificação de caminhos de ferro
em corrente monofásica de 50 Hz

Locomotivas · Automotoras · Unidades múltiplas eléctricas
Subestações · Catenárias · Instalações de sinalização e de
telecomunicação · Estudos de electrificação

Mais de 1400

locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas
eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram fornecidas ou estão sendo construídas para as administrações dos caminhos de ferro dos seguintes países:

Bélgica	Alemanha	Portugal
China	Hungria	U.R.S.S.
Congo	India	Suiça
França	Luxemburgo	Túrcia



Estudos

de projectos para electrificação em 50 Hz foram elaborados pelo GROUPEMENT para

Finlândia Jugoslávia Paquistão

CIBERNÉTICA, AUTOMAÇÃO E O PROGRESSO NOS CAMINHOS DE FERRO

Pelo Eng.º ARMANDO CAMEIRA

No limiar de um novo ano é bom efectuar uma análise retrospectiva, como quem faz o balanço dos acontecimentos, sobretudo com vista às perspectivas do futuro.

É salutar concluir que se caminha na senda do progresso; muitos acontecimentos deram lugar a manifestações de entusiasmo e a um reforço na esperança de dias mais luminosos. Essa alegria é maior, quando os progressos na indústria ou as descobertas nas ciências são inspiradas pela solidariedade, esse magnífico elo que entrelaça os indivíduos que sentem qualquer coisa de comum!...

Exaltar factos, enaltecer os que souberam dar uma contribuição positiva ao meio em que se situam, traduzida por um benefício à colectividade, é um dever que não devemos calar. Refiro-me ao caminho de ferro e àqueles que têm contribuído para a sua integração no mundo moderno. Adopto o sentido mais lato, mais amplo, em que o caminho de ferro deve ser compreendido e vivido «o caminho de ferro universal» que nunca pode ser *concorrente*, mas antes *conjugante* no pensamento brilhante e lúcido desse espírito de académico e de ferroviário ímpar, que é Louis Armand, paradigma do convívio e da união dos ferroviários de todo o mundo!...

As manifestações que nos chegam ainda — através das publicações especiais da AICCF (1) — reflectem bem o que foi o *I Congresso Internacional de Cibernética da UIC*, que reuniu especialistas de todo o mundo; modernizado e adaptado, continuar-se-á a revelar como o transporte terrestre por excelência, na movimentação de grandes massas, quando se exija velocidade e segurança.

O conhecimento dos progressos já efectuados nas redes mais evoluídas, permite chamar a atenção dos responsáveis das redes dos países em vias de desenvolvimento ou subdesenvolvidos, para os processos capazes de melhorarem as condições de exploração. Os benefícios indiscutíveis obtidos com a modificação dos processos de exploração mediante o auxílio de instrumentos de maior capacidade e débito que o humano, reflecte-se muito na redução

das despesas de exploração atingindo-se um regime Nacional de serviço que se traduz, sobretudo, numa melhor utilização do pessoal e do material rolante. É tempo de se pensar, se não valerá a pena *investir* para *economizar*, se não valerá a pena transformar toda a estrutura, de forma a criar-se um sistema hamónico mesmo à custa de medidas *radicais de supressão* de linhas nalguns casos, a fim de se instalar um clima de rentabilidade que liberte cada rede do «ambiente estiolado dos déficits» de exploração, cobertos pelo abraço complacente e protector das entidades governamentais.

A tecnologia oferece-nos hoje meios de que se não dispunha outrora. É necessário, com o seu auxílio, introduzir no conjunto funcional e complexo da rede, uma dinâmica, que permita tirar o maior rendimento das infraestruturas disponíveis, sem ir além, bem entendido, das possibilidades previsíveis da empresa no aspecto financeiro.

*
* * *

A racionalização dos processos na indústria em geral, que atingiu também a indústria dos caminhos de ferro, teve grande incremento nos Estados Unidos neste post-guerra. Ela foi muito ajudada pela mecanização de muitas operações, até então efectuadas pelo homem e que o passaram a ser por dispositivos ou máquinas. Atingiu-se mesmo uma fase de «orientação e de emissão de ordens» que se traduziu por «automação». O progresso alcançado é mais surpreendente se referirmos o facto de a maior parte das operações realizadas pelas máquinas terem uma «lógica» e uma sequência racional culminada com um desfecho coerente que se pôde taxar de *exacto*, sendo mais possível o erro humano que o da máquina. Imitou-se, enfim, «a certeza» das acções humanas, procurando obter-se um *acréscimo* de débito e uma *rapidez* de raciocínio nos problemas complexos que as possibilidades do cérebro humano limitam.

Foi Norbert Wiener, professor do Massachusetts Institut of Technologie, em 1947, quem chamou «Cibernética» a uma nova ciência que se propunha ser a «teoria do comando e da comunicação no animal e na máquina». Wiener e os seus sucessores, têm procurado estabelecer analogias entre os fenómenos

(1) Bulletins de L'AICCF — Cybernetique et Electronique dans les Chemins de Fer, Mars 1964 à Octobre 1965.

biológicos ou psicológicos e actividades das máquinas.

O seu livro «Cyberetics» editado em Paris, em 1948, causou enorme sensação.

Definindo diversas acções, mediante exemplos dos seres vivos, consegue demonstrar fases características de cada uma delas, situando-se dentro de uma *disciplina*. Assim, a função do piloto grego Kybernets dos textos de Platão — há 25 séculos atrás — é descrita como uma *operação cibernética*. Aqui a justificação do nome. Entre o capitão que traça o rumo a seguir e o timoneiro que regula o leme, existe o piloto que calcula qual a inclinação a dar-lhe, a fim de seguir a rota desejada. O primeiro estabelece um programa de acção, o último executa uma ordem e entre os dois, o piloto procura determinar, a cada passo, qual o deslocamento a executar para cumprir a ordem. O piloto actua «ciberneticamente». A cibernética procura estabelecer uma disciplina na acção — «é a ciência que torna eficaz uma acção».

Buscando um exemplo na biologia animal refere-se o da alimentação do camaleão. Através da vista ele é *informado* da existência do alimento. Numa segunda fase estabelece um *cálculo* para o alcançar e numa terceira operação após ter observado, apreciado e medido, atrai o insecto para si num último gesto que pode qualificar-se de *selecção*.

São pois três, as fases distintas da acção cibernética: *Informação, Cálculo e Selecção*.

Wiener mostra o paralelismo dos seres vivos e

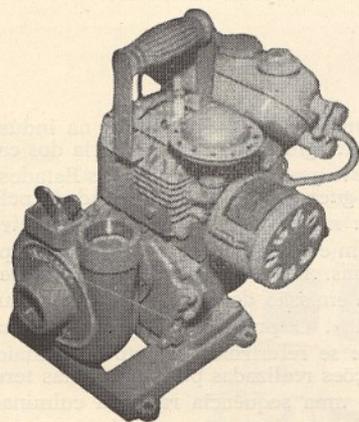
de muitas máquinas, mediante a identificação dos órgãos constituintes de ambos.

No domínio da sua aplicação, com o auxílio das máquinas, ela é definida como «uma ciência de *condução* e de *organização*, agrupando pessoas, máquinas e as relações mútuas entre eles» (C. C. Inglis, Investigador do British Railways). A cibernética pretende ser uma ciência *precisa* desde a informação ao resultado; exclui a parte que abrange as relações humanas, o comportamento das pessoas isoladas ou em grupo, abstraindo-se, pois, dos métodos psicológicos ou das disciplinas vizinhas que avaliam ou estudam o carácter humano.

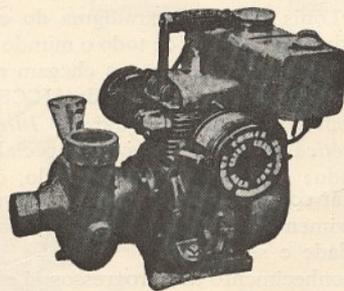
O comportamento humano não é suficientemente regular para que possa ser considerado paralelo ao das máquinas.

Analisada no seu íntimo, a *Cibernética* não surge como uma ciência nova. O seu reconhecimento é que é recente. Comanda toda a actividade dos seres vivos e a sua descoberta dependeu de muitos aspectos da actividade humana. Muitos fenómenos biológicos foram correlacionados com matérias tratadas pela lógica matemática, técnicas de cálculo e com as teorias da informação e da regulação automática.

A *Cibernética* preside hoje ao estudo dos processos de recepção, tratamento e emissão de informações que constituem o funcionamento dos sistemas de qualquer natureza. Constitui a chave para o estudo e direcção de sistemas complexos, operações



BERNARD



MOTORES E GRUPOS MOTO-BOMBAS

a petróleo, gasolina ou «Diesel» para todos os fins

PARA ENTREGA IMEDIATA NOS AGENTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL

MECANO ELÉCTRICA, L.^{DA}

Rua da Boavista, 84-1.º (escritório)

Stand: Rua da Boavista, 88-94

Telefs.: 36 13 96-32 23 00-36 86 42-36-86-43

Avenida dos Allados, 156-162

Telefs.: 2 05 13 - 3 15 47

LISBOA

PORTO

transcendentes e operações industriais complicadas. Serve-se largamente dos métodos estatístico e probabilístico que se têm revelado muito eficazes no tratamento de sistemas dinâmicos. «As suas probabilidades são imensas quando se utilizam os aspectos da simulação numérica e matemática.»

*
* *
*

Qual a contribuição que a *cibernética* pode trazer à resolução dos problemas mais importantes do caminho de ferro?

Gigantesca e complexa é toda a sua estrutura, com uma vasta rede de linhas estendendo-se ao longo das montanhas e dos vales, sobre pontes ou perfurando em túneis o solo. São milhares e milhares de estações onde embarcam e desembarcam milhões de toneladas de passageiros e de mercadorias.

Sobre as linhas rolam centenas e milhares de composições, efectuando serviço a curta, média e longa distância, desde os comboios suburbanos aos comboios internacionais que ligam o coração das capitais.

E o caminho de ferro, com função tão nobre, ocupando no seu seio a actividade de milhares de seres, em cada país, em cada latitude, que foi outrora considerado elemento activo e símbolo do progresso, sentiu-se há 3 ou 4 décadas destituído dessa situação, pelo aparecimento de outros meios concorrentes mais rápidos ou oferecendo ao homem uma independência que o seu carácter de transporte colectivo jamais lhe permitirá possuir.

Colossal em toda a sua estrutura, imerso numa estagnação resultante de toda uma grandeza alguém disse que se poderá comparar no mundo de hoje, à extinta espécie dos dinossauros. Sem um sistema nervoso capaz, edificado em moldes modernos, acontecer-lhe-á a sorte daqueles animais pré-históricos, que não foram capazes de se comandar eficazmente contra as transformações que ocorreram no meio ambiente.

Louis Armand, grande animador do I Congresso de Cibernética da UIC, põe com actualidade o problema dos caminhos de ferro (?).

«A exploração dos caminhos de ferro é uma operação contínua que ocorre em dezenas de milhares de quilómetros de linhas e em milhares de estações. Faz intervir centenas de milhares de agentes, dezenas de milhares de vagões, carruagens, locomotivas, etc.

O trabalho destinado a cada agente está estreitamente ligado ao trabalho pertencente a outros elementos numa série interconectada de processos de exploração. Em cada instante a situação do conjunto da rede evolui e modifica-se.

A condução prática e eficaz desta série de operações interligadas, característica da exploração dos caminhos de ferro, depende:



a) Da reunião e difusão de informações sobre a exploração, de tal forma que a situação sobre a rede possa ser reconhecida a todo o momento;

b) Da apreciação constante daquela situação e da previsão do desenvolvimento em períodos que vão de algumas horas a vários dias;

c) Da procura de situações óptimas, tomada de decisões e transmissão de ordens apropriadas aos respectivos sectores;

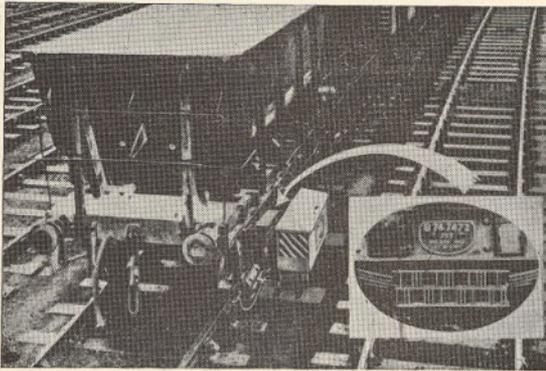
d) Do controle da execução das ordens, sua análise em função da evolução da situação e da tomada de novas decisões.»

* *
*

O I Congresso de Cibernética referido, foi uma manifestação de solidariedade dos ferroviários de todo o mundo e deu ideia das possibilidades incalculáveis que os aparelhos electrónicos podem trazer à simplificação das operações de exploração de uma rede complexa. A electrónica, fundada na cibernética, oferece às redes possibilidades incontestáveis permitindo-lhes um verdadeiro rejuvenescimento.

Ao comboio, por ser dotado apenas de um único grau de liberdade — enquanto à estrada, ao mar e ao ar são dados respectivamente dois e três — torna-se fácil aplicar o telecommando.

(?) Railway Gazette, n. 10, Maio de 1963.



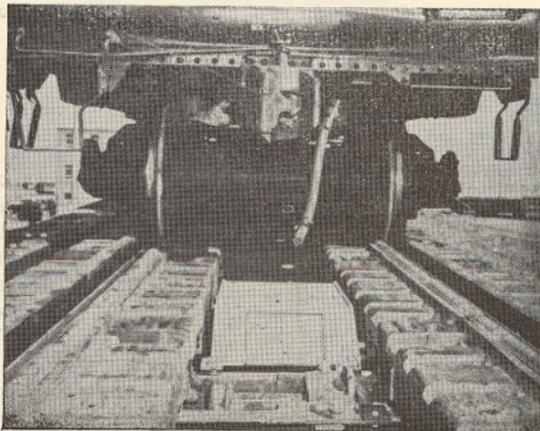
Leitura automática de números dos vagons em movimento
(British Railways)

O automatismo revela-se um processo eficaz para controlar todas as operações e apresenta-se como o meio que maior utilização poderá fazer dos «ordenadores electrónicos». Na verdade, a determinação das marchas, a regulação e o funcionamento das triagens, as rotações do pessoal dos inúmeros serviços e do material circulante, assegurando reduções do pessoal, o acréscimo de débito das linhas e uma melhor utilização do material circulante, para não referir os problemas ligados à gestão, encontram-se hoje em condições de poderem ser tratados com possibilidade real de obtenção de valores.

O objectivo é a pesquisa da solução mais «adaptada», tudo enfim, traduzido em linguagem genérica pelo que se designa por *pesquisa operacional*.

*
* *

Alguns excertos das comunicações do Congresso dão-nos uma panorâmica da tendência das técnicas e da modificação dos sistemas de trabalho.



Radar de medida de velocidade dos vagons
(C. F. N. Canadá)

«Os aparelhos electrónicos encontram mais facilmente as condições mais favoráveis que os cérebros humanos».

(Louis Armand, Secretário Geral da UIC)

«A cibernética vai provocar um novo impulso na solução dos problemas técnicos do caminho de ferro, dando-se um grande passo em frente.»

(Hugo Gschwind, Presidente da U. C. C. F. F. Suíça).

«A automação e a sua ciência de base, a *cibernética*, assumem cada vez mais um lugar importante nas operações industriais americanas. O progresso tem sido vertiginoso no domínio dos aparelhos electrónicos de informação. Assim, o «*intercoupleur*», em serviço na Central de Nova Iorque, reduz a 50 % o tempo necessário para emitir uma informação. Existe uma combinação entre cartões perfurados na origem e no destino associados a um «*teletipo*» que torna a emissão da mensagem muito rápida. É possível emitir por este meio múltiplas informações de locais afastados para um centro de cálculo. O desenvolvimento e a aplicação de máquinas como a «*intercoupleur*» facilitam muito a introdução dos esquemas cibernéticos.

As aplicações da *cibernética* constituem a vanguarda da segunda revolução industrial. Porém, o desfazamento entre as nações é muito grande. Enquanto *nós* começámos já a aplicar os processos automáticos para *formar e obter uma decisão*, após a emissão de uma informação, muitas nações estão ainda a utilizar as máquinas para eliminar o duro labor físico.»

(Alfred F. Perlman, Presidente da New York Central Sistem, U. S. A.)

«Existem hoje muitas máquinas electrónicas devido à evolução rápida de uma tecnologia nova fundada na *informação*. O poder recentemente adquirido, de construir dispositivos capazes de transmitir e tratar as informações em função das exigências humanas, abrirá aos transportes em massa, uma nova era. Desde o post-guerra que os caminhos de ferro têm conseguido aumentar a produtividade graças às aplicações das máquinas electrónicas. Esta característica leva a pressentir o dia em que os sistemas cibernéticos serão empregados nos caminhos de ferro com pleno êxito.»

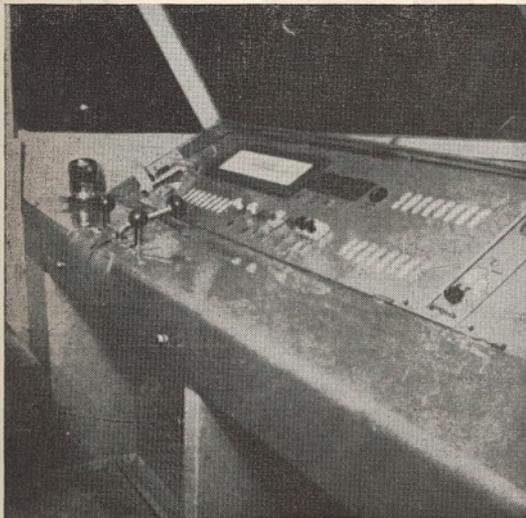
(John Diebold, J. Diebold & Co., U. S. A.)

«A cooperação do *homem* e da *máquina* será mais eficaz quando o homem puder comunicar à máquina a forma como pretende tomar as decisões. Tomar uma decisão, corresponde a escolher um *dos meios de acção*, de entre os vários possíveis de um conjunto, em que cada qual pode ser avaliado em função da *utilidade*. Esta *utilidade* depende de factores. O problema reduz-se à procura da alternativa

cuja utilidade seja máxima. Estas decisões chamam-se *escolha sem risco* e podem ser dadas por *calculadores*, através de informações transmitidas pelo homem.

A introdução do comando cibernético nos sistemas complexos de transporte exige redes de transmissão de informações à distância. — É necessário assegurar uma transmissão segura de comunicações de um ou vários pontos para outros com o auxílio de meios eléctricos ou radiotécnicos.»

(M. E. Afanasiev, Ministério dos Transportes da U. R. S. S.)



Painel de condução automática de um comboio da linha Fokaido (Japones National Railways)

«Uma exploração económica das linhas existentes, só é possível com a intensificação da sua utilização. A redução dos tempos de percurso, além de ser um atractivo para os passageiros, acelera a rotação do material rolante e aumenta a utilização das instalações fixas. A circulação de comboios cada vez mais rápidos só é possível, consolidando o «sistema nervoso da rede», isto é, fortalecendo o funcionamento do seu centro cerebral — É a cibernética.»

(Hideo Shima, Japanese National Railways)

*
* * *

Uma nova era se abre aos caminhos de ferro.

A custa das máquinas electrónicas espera conseguir-se renovar toda a estrutura complicada de uma rede; emergindo do marasmo a que os processos ultrapassados os tinham conduzido, os caminhos de ferro de amanhã desenvolver-se-ão em vitalidade e aparecerão ao olhar dos utentes como um instrumento moderno e de progresso.

O caminho de ferro do futuro será «cibernetizado».

Todavia, um problema primário se põe desde já e com o qual as redes terão que debater-se: o da adaptação do pessoal às novas técnicas. Disse-se no Congresso, que seria necessário operar uma *verdadeira mutação na maneira de pensar e de agir*, sobretudo dos dirigentes.

Por outro lado, a substituição do homem pela máquina cria o problema da «dispensa da mão-de-obra». Se nalguns países é medida acertada pela carência, noutros já assim não sucede. Em qualquer dos casos cria-se sempre o problema dos «desadaptados». Há idades e formações que não são já receptivas aos novos processos. Exige-se aos «elementos cibernéticos» imaginação criadora ao mais elevado grau e uma análise e compreensão profunda do verdadeiro mecanismo dos caminhos de ferro da nossa época, de forma a poderem introduzir-lhe os benefícios concedidos pela *automação*.

Um aspecto crítico que importa referir é o da «*velocidade do progresso*», que segundo o filósofo norte-americano Alfred North Whitehead, define perfeitamente o nosso tempo: — *A rapidez do progresso e de tal ordem vertiginosa que um ser humano de longevidade média terá de enfrentar situações novas que em nada correspondem ao seu passado.*

Uma nova revolução técnica está em curso no mundo inteiro. Mas, as novas realizações terão que ser introduzidas à medida que se tornem económica e socialmente aplicáveis, preservando os agentes «deslocados» do sofrimento causado pela introdução da nova tecnologia. Em suma, a *cibernética* e o *automatismo* não podem abstrair-se do aspecto humano.

*
* * *

Enquanto os cientistas *espaciais* procuram transpor as barreiras de uma viagem à Lua, os cibernetas preocupam-se já com a criação de «máquinas pensantes».

Poder-se-ão obter máquinas «*mais inteligentes*» que o homem?

Não se conseguiu ainda uma identificação perfeita entre o homem e a máquina em virtude da grande diferença de constituição entre o cérebro humano e os órgãos daquelas. Mas a simulação cibernética, introduzida nos calculadores numéricos electrónicos, têm efectuado o estudo e a análise de numerosos sistemas complexos.

As máquinas automáticas, para já, apresentam vantagens em dois aspectos: permitem realizar certas operações com *mais segurança* e maior débito que o humano.

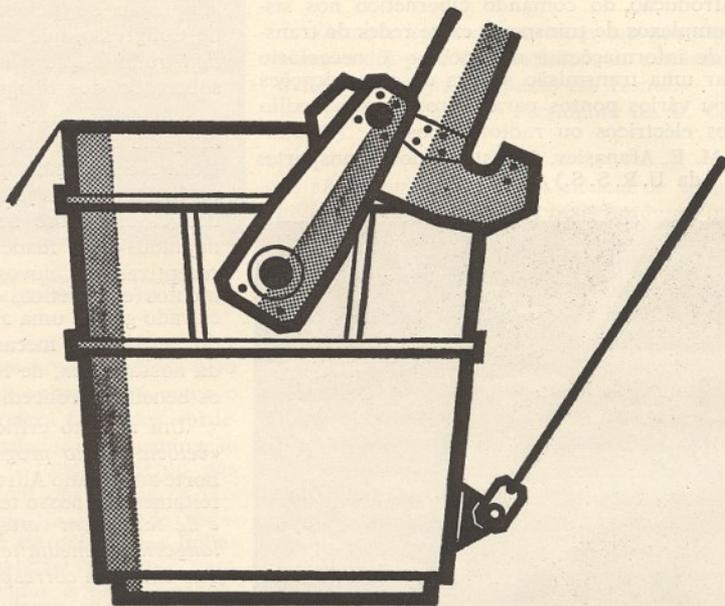
(Continua na pág. 454)

MAIS DE UM SÉCULO
DE EXPERIÊNCIA
AO SERVIÇO
DOS CAMINHOS
DE FERRO

Foi em 1835 que saiu das usinas de Seraing a primeira locomotiva de sempre construída no Continente.

Depois disso, quantos milhões de toneladas de aço foram já fornecidos por estas mesmas usinas aos Caminhos de Ferro de todo o Mundo!

- Aço Soudotenax: em grãos finos, de alto grau de soldagem, resistente à frágil ruptura, para todas as construções soldadas de alta qualidade.
- Aço Cor-Ten: de alto grau de elasticidade, de elevada resistência à corrosão atmosférica e perfeitamente soldável.
- Material de via: carris Vignole, «éclisses» planos ou angulares e placas de apoio, assentos com nervuras para travessas, travessas, «sapos».
- Peças isoladas para material rolante: aros, molas, anilhas Belleville, peças sobressalentes.
- Trens montados: trens de rodas completos ou órgãos isolados; eixos direitos, centros de roda, rodas de aros, rodas monobloco.
- Redondos de betão Tor: alto grau de elasticidade e aderência reforçada, particularmente recomendados para obras de arte e edifícios em betão.



SERAING **COCKERILL-UGREE** (Belgique)

Colonização e Caminho de ferro

Pelo Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

Findara a primeira Grande Guerra e a nossa Província de Angola, experimentada pelas invasões alemãs no Sul da Província e com a necessidade de dominar as populações nativas também para as bandas do Cunene, começou, ou antes, voltou a ser alvo das ambições estrangeiras. Elementos não portugueses procuravam fixar-se nos pontos mais favoráveis à vida dos europeus em África, formando assim uma rede de infiltração que, a seu tempo, surtiria os efeitos desejados.

Os nossos governos estavam conscientes dessa ameaça e consideravam que a maneira de contrabater essa invasão pacífica era intensificar o povoamento dessas regiões por portugueses da Metrópole.

Fizeram-se tentativas para fixar em Angola, naquelas regiões, alguns grupos de colonos, por iniciativa do General Norton de Matos e do Engenheiro Vicente Ferreira, e dois elementos de Povoamento foram fixados em lugares servidos pelo Caminho de Ferro de Benguela, mas, por vários motivos, passado pouco tempo, esses colonos agricultores abandonaram as suas fazendas e as casas que lhes tinham sido distribuídas, e só ficaram a testemunhar essas iniciativas os restos destruídos desses aglomerados populacionais.

No entanto era preciso fazer qualquer coisa que pudesse contrabalançar a infiltração estrangeira e o Caminho de Ferro de Benguela ofereceu-se ao Governo para tentar uma nova experiência em moldes diferentes dos que tinham sido adoptados e que pudessem corrigir os defeitos das tentativas anteriores.

O Ministério do Ultramar concordou com a proposta e prontificou-se a ceder gratuitamente os terrenos, ficando a cargo da Companhia todas as demais despesas com a instalação dos colonos e as que fossem necessárias até completa resolução do assunto.

E assim se instalou junto à linha do Caminho de Ferro, a cerca de 100 quilómetros de Nova Lisboa, o Grupo Experimental de Colonização, sendo instaladas nove fazendas para colonos e mais uma, da Companhia, para modelo e ensaio das culturas a efectuar e ainda para apoio aos fazendeiros, todos recrutados na Metrópole em condições que foram julgadas apropriadas ao bom sucesso da experiência.

A maneira como decorreu essa experiência, que durou desde Março de 1936 a 1953, foi documentada e historiada em sucessivos relatórios anuais que foram publicados e distribuídos pelas entidades que podiam interessar-se pelo assunto, e nos quais, com toda a verdade e sinceridade, foram descritas todas

as dificuldades encontradas e os meios empregados para as debelar.

Foi uma experiência de colonização, mas também uma experiência de perseverança.

Em 1953 foi a experiência dada por concluída, depois de os colonos terem adquirido o direito à posse das fazendas, que ficaram sendo sua propriedade, e de terem indemnizado a Companhia do Caminho de Ferro de todos os encargos financeiros que teve para a preparação das fazendas e financiamento de quanto foi necessário à exploração das mesmas.

Actualmente, ao quilómetro 323 da linha férrea, encontra-se uma ridente estação ferroviária, denominada Chenga, que serve o aglomerado dessas fazendas e a Fazenda-Padrão, e onde nove famílias completas se encontram hoje perfeitamente instaladas e explorando já livremente as suas propriedades.

Passados 12 anos de ter sido dada por concluída e terminada a responsabilidade da Companhia para com eles, esses colonos ainda se encontram de posse das suas fazendas — não as venderam, nem alugaram, nem hipotecaram, e vivem com relativo desafogo.

Creemos que tais resultados ainda não foram alcançados por nenhuma das tentativas de colonização feitas pelo Estado nos vários pontos da Província de Angola, e mesmo em Moçambique. Esses colonos pagaram totalmente todas as despesas com as suas instalações e as que decorreram da exploração que com elas se efectuou.

A Chenga é hoje a sede de um grupo de colonização, que já não é um grupo experimental porque vive inteiramente sobre si, e uma bem organizada Fazenda-Padrão que contribui consideravelmente para facilitar a vida dos empregados da Companhia e mesmo algumas necessidades da exploração do Caminho de Ferro.

Ficou assim demonstrado que, com as devidas cautelas e meios apropriados, é possível fixar naquelas regiões agricultores portugueses sem encargos permanentes para o Estado.

Feita com um número reduzido de colonos, porque se tratava de uma experiência de resultados mais do que duvidosos, esta modesta tentativa, efectuada sem alarido e da qual pouca gente se lembrará ainda, ficou a demonstrar quanto se pode conseguir com boa vontade tenaz e persistência.

Mais uma vez o Caminho de Ferro favoreceu a região que a sua linha atravessa.

PLANO FERROVIÁRIO

Numa comunicação que me foi dado apresentar ao I Colóquio Nacional de Transportes, reunido em Lisboa em Março último, evidenciavam-se as possibilidades do transporte ferroviário moderno e o papel que ao mesmo compete, perante os outros meios de transporte, na actividade económica dos países; focavam-se alguns pontos essenciais da estrutura da rede ferroviária portuguesa, apontando-se as suas linhas-base de tráfego, e concluía-se preconizando a elaboração de um novo Plano Ferroviário que, revogando o de 1929, constituísse uma afirmação actualizada de planeamento ferroviário, definida em termos globais e nacionais, elemento indispensável para uma evolução racional do sector caminhos de ferro, em matéria de expansão ou de simples exploração.

Tal como em 1929, continua a reconhecer-se a capital importância para a economia nacional de uma rede de caminhos de ferro subordinada no seu delineamento a um plano racional. «Sem transportes fáceis, baldados serão os esforços para desenvolver a produção agrícola, estimular a actividade industrial, assegurar uma circulação intensa de pessoas e produtos, índice da prosperidade económica». Simplesmente as «estreitas malhas» que pre-

Pelo Eng. Dr. Eduardo Ferrugento Gonçalves

sidiram à elaboração do Plano de 1929 tornaram-se inexoravelmente distantes das necessidades presentes do sector, pela força do tempo e da evolução do próprio transporte e sua procura.

É facto conhecido que o caminho de ferro anulou distâncias e foi obreiro básico na concentração industrial do século passado, que tão poderosa e decisivamente modificou o curso da vida das populações e a economia dos países. Os problemas de transporte são hoje parte essencial de todas as questões de expansão económica, e pode afirmar-se que nenhuma acção de fomento é susceptível de resultar eficiente se não ponderar na justa medida a quota parte respeitante aos transportes. Por isso se reconhece de há muito que os problemas a estes respeitantes requerem estudo profundo, racional e objectivo, tanto mais que se trata de questões de âmbito normalmente vasto e não isentas de apreciável complexidade e particular delicadeza.

*

Nos nossos dias o caminho de ferro é obrigado a concorrer com a estrada, com a navegação interior e de cabotagem, com as linhas aéreas, e já por vezes com os «pipe-lines».

Entre nós o problema só tem revestido particular acuidade no que se refere à concorrência com o transporte rodoviário. Neste campo são naturalmente razões económicas objectivas que hão-de prevalecer de modo necessário, sobre as motivações de ordem histórica ou sentimental que definiram o condicionalismo de uma época — a época em que o transporte ferroviário se desenvolveu e impôs — mas que por si só já não são testemunho da sua actualidade de forma e de processos.

Tendo no Colóquio sido preconizada por alguns participantes uma nova revisão do Plano Rodoviário — e o actual data de há bem pouco, especialmente em face da idade do Plano Ferroviário existente mas na realidade insusceptível de qualquer concretização por largamente ultrapassado — a simples circunstância do interesse nacional exigir uma expansão coordenada dos transportes, parece permitir-nos concluir, em nome desse mesmo interesse, que não se poderá aceitar um Plano Rodoviário independente no seu conteúdo essencial de estrutura de um Plano Ferroviário. Na realidade apenas será lógico considerar um Plano básico de Vias de Comunicação Terrestres, expressão natural da política de coordenação, e de optimização da produtividade de um sistema essencial ao país, e cuja manutenção em nível de plena eficiência exige inves-



Companhia de Seguros Bonança

*A mais antiga Companhia
de Seguros Portuguesa*

FUNDADA EM 1808

Seguros nos principais ramos

Rua Áurea, 100

LISBOA

timentos sempre importantes, forte razão que se não compadece, em regime de são equilíbrio, com duplicações que em boa verdade não servem nem o interesse geral nem o próprio interesse particular.

*

No domínio técnico a valorização do caminho de ferro repousa essencialmente nas suas particulares características de capacidade de transporte oferecida, no custo reduzido da tracção, nas elevadas velocidades de circulação realizáveis, na regularidade de marcha e segurança que podem ser obtidas. «A eterna juventude do caminho de ferro provém do facto de que ele se pode incessantemente adaptar-se às técnicas novas». Assim se exprimiu há pouco o académico francês André Siegfried, e não será ousado afirmar que a adopção de técnicas de elevada produtividade em todos os itinerários em que o tráfego assume real valor constitui linha de rumo a confiadamente seguir.

Como escrevemos na comunicação apresentada ao Colóquio: «O factor tempo reveste carácter fundamental, dada a sua repercussão nos preços de custo e no valor do transporte. Deve, portanto, tornar-se como imperativo essencial para o caminho

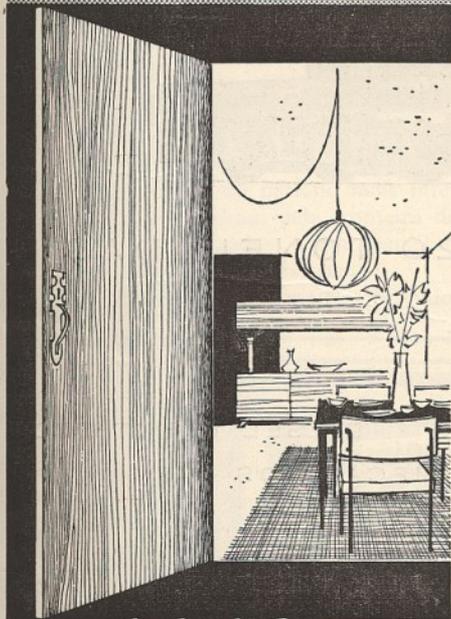
de ferro o aumento da velocidade comercial dos transportes que efectua e a realização da maior regularidade de marcha».

«Tal imperativo conduz necessariamente:

- a concentrar os transportes nos itinerários fundamentais melhor equipados;
- a fomentar os transportes maciços em comboios completos;
- a cuidar de modo especial da velocidade comercial dos transportes afluentes aos itinerários principais;
- a reduzir as immobilizações do material de transporte acelerando a sua rotação, mediante nomeadamente a melhoria de rendimento das operações de triagem;
- a ampliar, na medida do possível, a circulação de comboios directos.

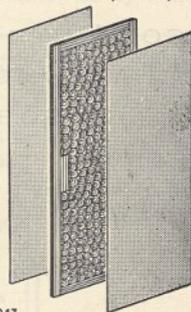
Esta racionalização da exploração supõe naturalmente uma política concreta de investimentos, e é precisamente neste campo que o planeamento a longo prazo se torna essencial».

Uma insuficiência de investimentos tornará forçosamente o caminho de ferro mais débil perante a concorrência e conduzirá a uma diminuição da sua utilidade pela redução da quota parte dos transportes que é chamado a realizar.



painel perfeito para portas e divisórias

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um ar de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.

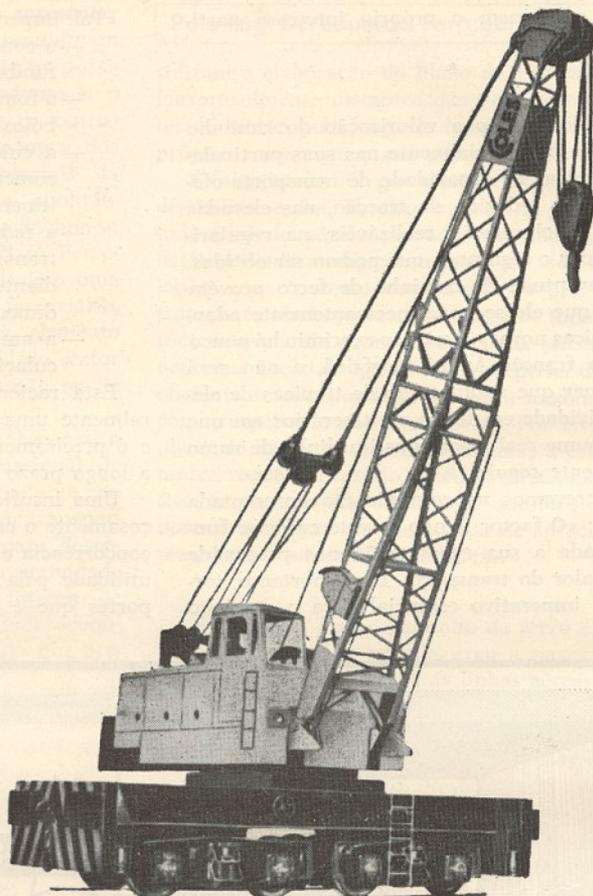


siat

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 36 23 31
PORTO — Pádua Atlântico, 403 - Tel. 325 26 e 360 17

GUINDASTES

COLES



CAPACIDADES ATÉ 120 TONELADAS

LOCOMÓVEIS

AUTOMÓVEIS

SOBRE CAMIÃO

FIXOS

DIESEL ELÉTRICOS

MECÂNICOS

HIDRÁULICOS

GUEDES & ALMEIDA, LDA.

RUA ÁUREA, 181-2.º - TELEF. 32 78 45

LISBOA

Elvas e o Turismo

Por EURICO GAMA

Num «desdobrável» de turismo, que conta já seis anos mas ainda não perdeu a sua actualidade, quer no seu aspecto gráfico, que foi uma feliz concepção do artista Paulo Guilherme, quer no texto, da minha autoria, escrevi estas palavras: «Cidade branca e luminosa, bonita como uma noiva, forte e notável, ELVAS, à qual não falta um bom Hotel, Pensões, Restaurantes e uma graciosa e acolhedora Pousada, bem merece que a cantem os poetas, a exaltem os pintores e os turistas a visitem».

Posso asseverar, sem excesso de bairrismo, que este trecho está absolutamente certo. Elvas, «Chave do Reino», «Rainha da Fronteira» ou «Antecâmara de Portugal», como, através dos séculos tem sido gentilmente baptizada, possui inúmeros atractivos para o turista e contudo, aguarda, há já não sei quantos anos, a sua Comissão de Turismo.

É inconcebível que isto aconteça numa época em que tanto se fala de Turismo, mas é verdade, lamentavelmente verdade.

A fronteira de Caia é a de maior tráfego no País, bastando referir, que nos meses de Junho a Setembro do corrente ano, o número de veículos entrados e saídos foi o seguinte, numa estimativa aproximada:

Junho, 17 475; Julho, 14 154; Agosto, 18 040 e Setembro, 14 112.

O maior movimento do ano num só dia foi registado em 26 de Junho, com 1607 carros.

Temos, assim, que no período mais intenso de turismo entraram e saíram pela fronteira de Cáia, 63 781 veículos motorizados, o que significa, seguramente, mais de 250 mil pessoas.

E compreende-se que o Turista, sobretudo o que

vem de Madrid ou da Europa central pela capital de Espanha, prefira esta fronteira, pela qual passa a Estrada Internacional, que, num futuro próximo,



Elvas - Praça de D. Sancho II e Igreja de Nossa Senhora da Assunção

será substituída pela grande via europeia Estocolmo-Paris-Madrid-Lisboa.

Da capital espanhola a Badajoz são 404 kms.; de Badajoz a ELVAS apenas 18, e de Elvas a Lisboa 223, mas qualquer destas distâncias está a ser consideravelmente encurtada, com a construção de novos troços, a eliminar curvas e desvios por localidades de pouco ou nulo interesse.

Quanto ao caminho de ferro também, como se sabe, desde há anos se vem construindo um novo traçado, precisamente para diminuir os enfadonhos 513 kms. que separam Madrid de Badajoz, e assim, também pela via férrea, a distância virá a ser bastante encurtada, o que, por outro lado, aumentará a preferência por esta linha.

Elvas encontra-se, portanto, em óptima situação

HIDRÁULICOS -
PARA CALDEIRAS -
E EM FERRO PRETO E GALVANIZADO

•
BOMBAS
PARA TODOS OS FINS

•
GRANDES EXISTÊNCIAS
JAYME DA COSTA, L.^{MA}
14, Rua dos Correios, 26 - LISBOA

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

para receber o turista, que entra ou sai de Portugal pela fronteira de Caia, quer por estrada, quer por caminho de ferro.

O Parque de Campismo da Piedade, admiravelmente situado a dois passos da cidade e disposto de uma frondosa mata, de uma magnífica Avenida, já ligada aos novos e modernos bairros residenciais, de água riquíssima e abundante, de um esplêndido restaurante e de uma formosa e elegante Igreja, se bem que não oficializado, é um Parque onde se pode praticar plenamente à vontade o salutar desporto que é o Campismo. De resto, os números que a seguir apresento, são prova indiscutível de como já vem sendo utilizado pelos turistas de além-fronteiras e mesmo de Portugal. Os números indicados dizem respeito ao ano em curso:

Países	Veículos	Pessoas
África do Sul	5	17
Alemanha	43	115
Austrália	5	10
Áustria	1	4
Bélgica	33	119
Brasil	1	2
Dinamarca	4	8
Espanha	12	120
Estados Unidos da América	4	10
Finlândia	1	5
França	368	1344
Gibraltar	3	21
Holanda	15	57
Inglaterra	68	235
Itália	5	19
Mónaco	1	4
Portugal	117	423
Suíça	5	21

Deve ainda mencionar-se, no que toca a instalações, que tanto a Estação do Caminho de Ferro, apesar de contar já uma centena de anos, como o Posto de Cáia, este dia a dia a ampliar-se com excelentes edifícios oficiais e particulares, estão em perfeitas condições de bem receberem os turistas. O Posto de Cáia, principalmente, constitui um bonito e alegre conjunto de edificações, que lhe conferem um



Senhores funcionários
da C. P.

Somos desde a fundação da nossa Casa, os fornecedores preferidos pela FAMÍLIA FERROVIÁRIA. À vossa preferência temos correspondido SERVINDO BEM EM QUALIDADE E TÉCNICA, o que podereis ver confirmado por todos os que já são nossos clientes, pelo que continuamos a esperar a vossa colaboração

OCULISTA DE LISBOA, L.^{DA}

RUA DA MADALENA, 182-B

(Frente à Rua de Santa Justa)

.... Viajar saboreando
os deliciosos
**XAROPES
e
LICORES**

"Ancoza"

lugar de relevo entre todos os do País, com categoria mesmo que não o inferioriza perante os de além-fronteiras.

Elvas tem, pois, fortes condições a seu favor para ser uma zona de turismo e no entanto ainda não conseguiu vê-la criada, pese às diligências que nesse sentido se têm realizado.

Bom era que se olhasse para esta insólita situação e quanto antes, não vá dar-se o caso de o turista, quando desembarca na Estação do Caminho de Ferro e vê ao longe o branco casario da cidade em anfiteatro, ou quando vem do Cáia em direcção a Lisboa e passa junto da formidável cintura das muralhas velhas de séculos e testemunhas de altos feitos, deixe de sentir a tentação de dar uma volta pelas estreitas e pitorescas ruas da histórica e veneranda Praça Forte, onde não faltam os monumentos nem os encantos de épocas de passada grandeza e de actual ressurgimento.

«Com os seus baluartes, as suas torres, os seus eirados e o seu aqueduto, Elvas é para o caminheiro que passa, um apelo súbito às energias mais fundas da nossa sensibilidade» — proclamou-o, com a sua autoridade de escritor e de inspirado poeta, António Sardinha, e creio que não poderia encontrar palavras mais apropriadas para fecho deste artigo.

Elvas, Mês do Rosário de Nossa Senhora de MCDLXV.

Política Geral e de Coordenação dos Transportes

por MIGUEL DE SEQUEIRA BRAGA

A passagem de uma evolução espontânea, mecanicista, dos sistemas económicos nacionais, entregues ao jogo das leis naturais do mercado — admitindo-se, quando muito, uma intervenção «conforme» às regras de jogo, parâmetros dos cálculos e acções económicas — para uma evolução dirigida, prospectiva e programada determinou, historicamente, reflexos na acção política centrada no sector dos transportes (1).

O objecto desta é, imediatamente, o sistema de transportes. Não num sentido restrito, predominantemente técnico, como o complexo de meios, humanos e materiais, organizados para a produção de prestações de deslocamento de pessoas ou bens. Uma delimitação deste tipo, colocando em primeiro plano a óptica da produção — o aparelho transportador *produz* serviços que se oferecem num mercado — negligência a especial situação do factor — transporte nos processos de produção e de comercialização (fluxos materiais) e na mobilidade dos fluxos humanos (migrações alternantes, movimentos pendulares, fluxos turísticos e ociosos...). Em última análise a compreensão do sistema de transportes e, conseqüentemente, o conteúdo e espírito da

política que informa a sua organização e evolução interliga-se à caracterização da sua função (função-transportes).

Se se isola esta dos outros aspectos da vida económica, reconhecendo-se-lhe uma utilidade autónoma, um «valor acrescentado» específico, por si e de per si criado, ao factor transportes imputar-se-á, para além duma função mediadora nos fluxos, em dadas circunstâncias (atrasos regionais, crises conjunturais, desempregos sectoriais, tensões estruturais, classes médias, etc.) um efeito de «lançamento» das bases de convívio económico ou de «recuperação» das de expansão em equilíbrio.

Esta ideia do sistema de transportes ao serviço da colectividade fundamentada é, assim, a imposição artificial de pesadas obrigações de serviço público, — tudo porque se fictionou que a função de circulação cria riqueza.

Porque não hipertrofiar a função social do factor transporte, porque não amarrá-lo a normas de exploração rígida, a condicionalismos e injunções no seu desenvolvimento? (2). Não é ele um instrumento acessível e cómodo para pensar os erros e insuficiências de outras políticas económicas e sociais? Mais ainda: a concentração económica, natural ou coerciva, das empresas transportadoras e uma relativa predominância nele do sector público garantem a exequibilidade daquelas providências compensatórias.

Abstraem-se ou subalternizam-se, porém, outros aspectos igualmente significativos da função-transportes.

A necessidade de transporte movimenta-se como resposta a uma eclosão, mais ou menos intensa, de necessidades económicas primárias. «Aquele não encontra o seu próprio fim em si mesma» (3). O carácter essencialmente *acessorio e satélite* da necessidade de transporte reflecte-se na fisionomia das condições e métodos de exploração dos serviços de transporte. O aparelho transportador suporta mais as flutuações de tráfego, devidas a causas exógenas (factores económicos gerais, factores naturais, políticos, sociológicos), que as domina.

«De facto, o transportador não faz senão liberar necessidades de transporte preexistentes, o que supõe indirectamente a existência ou a realização dum meio económico adequado» (4).

O esforço do aparelho transportador para criar novos tráfegos, suportando nas fases de arranque custos de sub-utilização, conduz, prima facie, à ruína do sistema, à deterioração da qualidade do serviço e à anemia das estruturas empresariais.

P perante os sistemas produtivos primários, secundários ou terciários e a malha de consumos, o transportador ou o complexo orgânico de produtores de serviços de transportes limitar-se-á a uma das três acções económicas possíveis:

- satisfazer, em qualidade e quantidade, os tráfegos resultantes das necessidades dos utentes e da colectividade;
- libertar camadas, mais ou menos profundas, de «tráfego potencial»;
- tomar «medidas conservatórias» (por ex.: paliativos tarifários) de tráfego atingidos por crises conjunturais.

Pretender que ao transporte compete, supletivamente ou a título principal, também o encorajamento ou a criação de novas necessidades já vimos que representa para o sistema transportador a introdução, no seu mecanismo in-

O ALENTEJO

COMPANHIA DE SEGUROS

Fundada em 1918

Seguros em todos os ramos

Sede (edifício próprio)

Praça dos Restauradores, 47

LISBOA

Telef.: P. P. C. 3 03 03/7 32 32 09 e 32 44 82

FIAT 1500: o veículo que satisfaz as maiores exigências



- Seguro*
- Cómodo*
- Moderno*
- Robusto*
- Eficiente*
- Potente (83 cv.)*
- Mala espaçosa*
- Condução dócil*

O Fiat 1500 é um veículo moderníssimo de superiores qualidades. Entusiasmantes características com um custo de exercício económico para a classe do modelo. Melhores acabamentos no estilo: no interior, do quadro, ao volante e aos assentos; no exterior, na frente e na traseira do veículo. Impetuoso e juvenil, Fiat 1500 revela imediatamente as suas generosas qualidades.

Em exposição na FIAT PORTUGUESA — LISBOA e PORTO
Baterias AUTOSIL e Tintas ROBBIALAC



terno, dum elemento exógeno, fonte de perturbações e desequilíbrios.

O limite da função social do factor-transporte contém-se nas regras e mecanismos que estruturam aquele como actividade económica (função económica de mediação). A predominância de uma ou de outra na disciplina política do sector conduz seja a um «estado traumático» permanente, seja a um estado de equilíbrio e de «concorrência prática» que permitirá a realização tendencial, no seu funcionamento, da minimização do custo económico-social. (5), (6), (7).

Da accessoriedade emerge mais uma nota típica da função-transportes. Esta situa-se, no processo económico, como mediadora dos fluxos. Quer no próprio processo produtivo, quer no tecido de relações dos centros de produção com os de consumo, quer no domínio das relações intersectoriais e interespaiais, o factor transporte surge como um «propagador» de efeitos económicos e um elemento de plasticidade e de fluidez do sistema económico. Do seu deficiente funcionamento ora resultam roturas e tensões no circuito económico, ora cristaliza situações de rigidez e de monopólio no meio económico. Pelo contrário, a sua organização óptima possibilita que o sistema de trocas e os «quase-automatismos» do mercado contribuam para uma expansão em equilíbrio onde a «dominação» estimula a acção de selecção económica da concorrência e o mercado «prova» e legitima as ondas de inovação (8) (9).

Na perspectiva da política económica, a função-transportes constitui uma *variável estratégica* dos processos estruturais de crescimento económico-social ou das situações conjunturais da actividade económica geral. O êxito e a eficácia da utilização da variável-transportes depende, como em qualquer política, duma certa firmeza de orientação, da coerência dos meios empregados e da ponderação económica dos efeitos úteis que com ela se pretende obter.

A necessidade de transporte é uma necessidade *«compósita»*. A sua total satisfação requer a verificação simultânea duma série de condições heterogéneas, sujeitas a juízos necessariamente subjectivos (preço do deslocamento, grau de regularidade, de frequência e de segurança, elementos: comodidade, itinerário, velocidade).

«A necessidade de transporte aparece, assim, como uma função implícita das variáveis que a compõem e se teoricamente se pode decompô-la nas suas diversas componentes, impõe-se salientar, porém, que a necessidade se manifesta, na prática, como um todo indissociável» (10). O valor de uso das prestações transporte, aferido na óptica dos utentes, implica uma extrema diferenciação qualitativa dos serviços procurados. Mas, para além dos gostos e outras exigências pessoais dos utentes, de índole psicológica, o fundamento daquela diversidade relaciona-se, como vimos, com a própria complexidade estrutural da necessidade de transporte: pluralidade de componentes e pluralidade de jogos combinatórios destes factores. A oferta — aparelho transportador — responderá a esta aposta pela diversificação dos serviços e das técnicas de deslocamento. A função-transportes, porque subsidiária (ou acessória), deverá reflectir tal especialização, motivada em três ordens de factores: natureza do objecto deslocado, condições de deslocamento em si e meio físico ou natural do deslocamento. Neste sentido é uma *função complexa* que tende para a «atomização» (11).

A consideração autónoma daquela função, desligada do ambiente económico em que ela se movimenta, induz, como vimos, a uma visão deformada e incompleta do sistema de transportes. Circunscrito às técnicas homogéneas de deslocamento (modos de transporte) importa considerar, tão só, para efeitos políticos, a rede de relações de forças que nele se manifestam. As injunções dos poderes públicos ou das categorias profissionais visam, substancialmente, sanear a concorrência «ruinosa», garantir o interesse público mediante especiais obrigações de serviço público e compensar ou atenuar certos aspectos «especiais» do mercado de transportes (12).

É uma acção ordenadora do sistema em si. Implícitamente enferma dum neutralismo quanto à reestruturação e disciplina do sector. Fomenta, autoritária ou persuasivamente, complementariedades funcionais e estruturais entre os diversos modos de deslocamento, procura canalizar dados tráfegos para as técnicas de movimentação economicamente idóneas, sem atender à seriação do sector no contexto das demais políticas económicas. Em sentido mais restrito, esta política de coordenação da organização dos transportes vem a coincidir ora com uma simples coordenação tarifária, ora com uma insuficiente coordenação técnica (13).



Sociedade de Papelarias ARTEX L.ª
PAPELARIA-TIPOGRAFIA-ENCADERNAÇÃO
Material de desenho
Artigos de Escritório e Escritório
Papéis nacionais estrangeiros

Principal fornecedor do Estado, Organismos Corporativos e Militares e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Em depósito todos os impressos militares para o Exército e Aeronáutica

Guardanapos e papel facial «Duni»

85, RUA NOVA DO ALMADA, 87

Telefs. 3 09 28 P. P. C. (3 linhas) LISBOA-2

A natureza acessória e compósita da função-transportes, a sua compreensão como variável estratégica e, num plano mais geral, como exigência exógena à economia do sector, as tentativas de «conciliação» entre a descentralização das escolhas individuais e a centralização das decisões globais (P. Massé) através da estruturação duma economia «concertada» legitimaram, como imperativo categórico, a formulação duma política sectorial de alcance mais amplo (14).

Com a reserva, porém, de que as diversas técnicas de deslocamento constituam outras tantas expressões homogéneas duma mesma e única função — a função transportes. Esta unicidade imprime organicidade ao sistema de transportes e defende-o da artificial instauração, no seu seio, de quaisquer distorções da concorrência. Pois aquele já não é, para a política geral de transportes um simples agregado de modos competitivos de deslocamento, mas um complexo coerente de diversas estruturas (económicas, técnicas, sociais, políticas, institucionais, jurídicas, mentais...) interligadas por relações relativamente estáveis (15).

Quais deverão ser, todavia, as linhas de força, as coordenadas motoras da acção de conjunto ordenadora que qualificá-las de política geral de transportes?

Saliente-se, preliminarmente, que o preço do simples crescimento económico ou dos processos estruturais de desenvolvimento é, na fórmula sugestiva de Jean Fourastié, «a forma individual e colectiva do terciário» (16). Ora, para prevenir qualquer efeito «estrangulador» do sistema de transportes, impõe-se dimensioná-lo e estruturá-lo conforme as exigências de evolução das estruturas económicas e sociais ou as necessidades da expansão económica; uma acção disciplinadora, a nível sectorial, não pode — nem deve — abstrair da adequada integração daquele no quadro das alterações consumadas em dada organização económica-social. Esta compatibilidade *sistemática* e *dinâmica* da política geral de transportes com as demais políticas económicas ou sociais deverá estratificar-se, não como um fim em si mesmo, mas como um contributo útil e eficaz, para o equilíbrio económico geral (17).

Salvaguardada a oportuna adequação, que directrizes deverão, em nosso modo de ver, informar uma política geral de transportes?

1) Define-se, nas suas linhas principais, como uma *intervenção «conforme»* (W. Röpke) os mecanismos de funcionamento do mercado e as regras de jogo duma concorrência «praticável». «A concorrência não é um estado da natureza que tenda espontaneamente a instaurar-se e a manter-se pelas virtudes do *laissez-faire*» (G. Wickam) — tem de ser organizada e vigiada mediante providências administrativas apropriadas. O neutralismo das injunções públicas perante os modos organizados de movimentação domina a organização e a harmonização do mercado de transportes.

2) A interdependência funcional dos diversos modos de transporte — unicidade da função-transportes — determina, paralelamente, uma *intervenção «activa»* de coordenação do sistema, conducente à minimização do seu custo económico para a colectividade (custo global), mediante a intensificação das relações de complementariedade dos modos nele enquadrados.

Reconduz-se, assim, a sedimentar nas estruturas empresariais e profissionais, um estado de colaboração dinâmica. Pela sua base contratual e persuasiva (incentivos administrativos, financeiros...), visa a institucionalização duma economia de transportes «concertada».

Sociedade Continental de Representações, Lda.

MATERIAL DE CAMINHO DE FERRO

Engenharia Mecânica e Naval — Representantes de Estaleiros e Fábricas da maior Reputação, Barcos de Carga e de Pesca — Rebocadores, Dragas, Batelões, Lanchas, etc. — Motores Diesel, Grupos electrogéneos — Bombas centrífugas, Turbinas, etc. — Instrumentos de precisão

Escritório:

Travessa da Espera, 8.º D.

Telefones 32 05 05-3 25 50

LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

CAMISAS REGOJO

47 anos ao serviço da
indumentária masculina
e da indústria nacional



Escritório e Armazém:

Rua José António Serrano, 5 a 11

Fábrica:

Rua de S. Lázaro, 18

End. Teleg.: «REGOJO»

Telefs. } 86 21 65 / 6
 } 86 69 79

L I S B O A

WEBER & C.ª L.ª DA

IMPORTADORES-DEPOSITÁRIOS

*

ARTIGOS
PARA ARTES
GRÁFICAS

(SERIGRAFIA)

Sedas naturais e sintéticas
Película Foto-stencil
Papéis de recorte manual
Papéis Decalcomanias
Tintas e Vernizes
Máquinas Semi e Automáticas

*

RUA EIFFEL, 2-2.º ESQ. * Telef. 76 94 98

LISBOA - 1

FERRARIA FRANCO PORTUGUESA, LDA.

CONSTRUÇÕES METÁLICAS

DIVISÓRIAS AMOVÍVEIS EM ALUMÍNIO ANODIZADO
(LICENÇA FRANCESA)

CAMPO GRANDE, 288

TELEFONE 79 03 13

LISBOA - 5

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

3) A plasticidade das estruturas que compõem o sistema de transportes em termos de contínua adequação à linha evolutiva do sistema económico e social condiciona que a política sectorial seja também uma *acção estrutural*.

No seu âmbito contém-se, pois, duas categorias distintas de actuações: umas procuram ocorrer, saneando situações de desequilíbrio momentâneo ou fricções acidentais — delineando assim uma política de conjuntura; para as outras, as estruturas sectoriais já se não compreendem como dados ou parâmetros da acção (factores de inércia, de rigidez e de resistência à propagação das impulsões) mas pelo contrário como variáveis motores ou «estruturais» (18).

4) A extrema heterogeneidade do sistema de transportes em conexão com a sua unidade funcional postula uma *acção global*, extensiva, portanto, a todos os modos organizados de deslocamento, nos domínios quer da infra-estrutura, quer da exploração e aos mais diversos níveis sectoriais e regionais (19).

5) Nos limites do equilíbrio interno do sistema de transportes — equilíbrio financeiro e económico — à política geral de transportes, compete uma *acção «operacional»*, no sentido da valorização do impacto motor do factor transportes nos processos de desenvolvimento global ou nas situações conjunturais da actividade económica.

6) Como quadro de decisões que comprometem o futuro deve ser uma *política prospectiva*, traduzindo na sua lógica actuante uma tomada de posição quanto a um futuro desejável que intencionalmente, desde já, na ordem dos fenómenos, se pretende tornar provável (20).

7) A prestação-transportes é um *bem social*: como tal a sua organização, realização e disponibilidade não pode ser entregue em total liberdade ao sujeito económico aglutinador dos factores que a produzem. Ela é *essencial* aos fluxos das trocas ou à mobilidade dos agentes económicos como tais ou nos seus momentos de ócio e de aproximação ou convivência social. Por outro lado, liberta o homem duma sujeição às resistências e obstáculos do meio físico em que vive e se realiza.

Reconhecida a *sociabilidade* da função-transporte, a correspondente acção política de ordenação deverá tê-la em conta, quer nos princípios directores, quer nos instrumentos de conformação da realidade. Assim se compreende que prossiga, ainda que acessoriamente e porventura nos limites já assinalados do equilíbrio interno do sistema, objectivos marginais de índole social: protecção de classes médias, de estratos sociais individualizados, valorização das zonas atrasadas ou excéntricas, etc.

O sistema de transportes, porém, integra não só meios individuais de deslocamento cuja disponibilidade de exploração se entrega em exclusividade aos seus titulares como técnicos de transporte em comum que pressupõem a organização de factores de produção (infra-estrutura, equipamento móvel e força de trabalho) em gestão empresarial condicionada a limites e controlos regulamentares. Nos modos de transporte em que se verifica a simultaneidade dos dois tipos de deslocamento, imediatamente se produzem intensas relações competitivas cuja disciplina harmonizadora compete à política sectorial. Quais os termos de harmonização e equilíbrio? Dependerá, a solução final, não só de melindrosas considerações políticas, como — e este aspecto nos parece sobremaneira decisivo — dos custos sociais directos e indirectos que uma liberalização dos primeiros acarreta e entre os quais assumem particular relevo os vultosos investimentos em infra-estrutura com a consequente renúncia onerosa a esforços prioritários em outros sectores.

Os termos de equilíbrio entre o sistema individual e comum de transportes variarão, portanto, em função do estágio de desenvolvimento económico-social do espaço geo-político e da escassez de recursos materiais aplicáveis aos objectivos colectivos, socialmente definidos.

A ponderação desta multiplicidade de factores pode conduzir à consagração, expressa ou tácita, dum princípio orientador da acção política que vise o proteccionismo moderado do sistema organizado de transportes em comum. (21)

A política geral de transportes conecta a legitimidade de algumas intervenções na dimensão e alcance social a elas inerentes — é também, e deve-o ser cada vez mais, *uma política social*.

8) Do ponto de vista institucional, o sistema de transportes integra empresas privadas ao lado de empresas públicas e organismos profissionais.

Se o delineamento e execução da política compete primordialmente à Administração, a sua eficácia e exequibilidade é condicionada pela colaboração fornecida por

Oliveira Simões, L.^{da}

Avenida 24 de Julho, 3-B a 3-E

LISBOA

Telefone 66 03 23

FORNECEDOR DA C. P.

Armazém de cabos e aprestos marítimos

Fornecedores de navios com existência permanente em armazém dos seguintes artigos:

Alcatrão	Grampos
Bóias	Guinhos
Breu	Linhos
Cabos de Aço	Lonas
Cabos de Manila	Manilhas
Cairo e Cisol	Poleame
Correntes	Remos
Encerados	Sapatilhos,
Esticadores	etc., etc.
Estopas	

Especialidade: Aparelhos Diferenciais

aquelas entidades. Num tipo de economia dos transportes em que se verifica a descentralização das decisões económicas, porque um regime de mercado, é imprescindível enquadrar o interesse empresarial e os conjuntos sindicais nos objectivos apontados. Porque uma política de reconversão e de adequação permanente das estruturas de transportes só se pode conceber como uma *obra colectiva* em que se verifique a adesão e a determinação voluntária do complexo de interesses em modelação disciplinadora aos fins consignados naquela política.

9) A política geral de transportes é inerente uma irreversível dinâmica das estruturas do sistema. Simplesmente, em vez de esta se processar espontaneamente, é «empurrada» e mantida por um complexo de acções públicas ou profissionais.

As diversas unidades produtoras de serviços de transportes deverão, por seu lado, ajustar flexivelmente as suas políticas empresariais a uma linha de rumo definida por um centro de decisão que simultaneamente se afirma como centro de coacção — para a impor — e de coordenação — para as confluir a um objectivo comum (óptimo económico). A maior ou menor sensibilização das empresas a uma política económica sectorial, de alcance geral, depende, também, dum eficiente sistema de circuitos de propagação dos comandos modeladores da realidade; mais ainda: para além da rapidez e perfeição na transmissão dos fluxos ordenadores, estes deverão penetrar e convencer os micro-pólos de decisão empresarial.

A Administração Pública, através dos seus órgãos centrais e periféricos, aos organismos marginais ou para-estadais (instituições de classe) e, inclusivamente, aos micro-cosmos do sistema económico (empresas) cabem, na elaboração e execução da política, funções contrapostas, mas intimamente complementares: a de órgãos pensantes ou cerebrais e a de órgãos estruturalmente executivos.

Para além destas considerações gerais, em reforço da importância estratégica das reconversões institucionais e da formação e qualificação profissional, acrescente-se o facto de a economia dos transportes ser uma economia dos serviços.

Sem uma aparelhagem administrativa dinâmica é sem

pessoal, dirigente ou executivo, qualificado, a política sectorial arrisca-se a viver como mera expressão literária dum «platonismo» de simples aspirações.

Por isso se defende que na sistemática se enquadre, prioritariamente, um complexo coerente de acções socio-psicológicas e institucionais do sector.

10) Finalmente, quanto às técnicas de intervenção recorridas, convém utilizar judiciosamente além de meios simplesmente persuasivos (incentivos fiscais, facilidades administrativas, direitos de preferência, estímulos financeiros, controlo flexível de preços...) das decisões privadas, injunções autoritárias nos domínios públicos do sector e, muito excepcionalmente, da esfera das iniciativas empresariais.

Como limite ao constrangimento administrativo ou profissional, quer na sua dosagem, quer no tocante ao seu conteúdo modelador, apontam-se três ordens de factores:

- a liberdade de consumo dos utentes;
- o neutralismo perante os utentes, as empresas e os modos de transportes;
- e os mecanismos e regras de conduta económica que regem, em economia descentralizada de mercado, as células empresariais.

Na enumeração das linhas de força, dos vectores, dum política geral de transportes, vimos que nela se formaliza a resposta, umas vezes imperativa, outras indicativa, mas intencionalmente disciplinadora e correctiva, aos conflitos, insuficiências e custos sociais que um funcionamento espontâneo do mercado inevitavelmente acarreta. Seriando-a num contexto mais geral, é também uma das políticas económicas que o Estado, na sua missão de tutela dos interesses públicos e de promoção do bem comum, prossegue com vista a realizar o equilíbrio económico geral ou a aceleração dos processos estruturais de desenvolvimento económico-social.

A política é acção e conhecimento para a acção. Dentro de determinados princípios, a política articula meios aptos a satisfazer objectivos coerentes.⁽²⁾ A definição de um e de outros — bem como, de resto, a selecção e o uso das técnicas de acção política — encontram a sua ratio e medida no homem, coração e motor dos fenómenos de relação social.

A raiz da diferença entre uma política geral de transportes e uma de coordenação — ambas políticas de alcance sectorial — está na amplitude de enquadramento e no tom atribuído àquela cautela humanizante.

A política de coordenação dos transportes, como modalidade única de acção política sectorial, atinge o sector dos transportes em si e por si, sem curar de o integrar dinamicamente num contexto mais geral. Assim fomenta a colaboração activa entre modos de transportes. O que ganha em certeza e rigor técnico dissipa em menor riqueza humanista.

A política geral de transportes transcende este campo «isolado» — o sistema de transportes — para influir, e simultaneamente reflectir, toda a política económica e social. É certo que nela se contém também uma acção de coordenação do sistema de transportes. Simplesmente vai mais longe. É mais ambiciosa. O funcionamento coordenado do

sistema ao mínimo custo económico e social interliga-se com um seu dimensionamento e organização adequada às necessidades individuais ou colectivas duma determinada comunidade em dado momento histórico. O desenvolvimento do sistema deverá processar-se nesta perspectiva em equilíbrio interno e externo.

Ambiciona reflectir em si, seja nos princípios que a informam, seja nos fins que a dinamizam, seja no dispositivo de acção que a movimentam, a actividade dos transportes na sua totalidade de actividade humana. Exprime, «dans un monde mutant qui impose la recherche du sens de ses transformations et requiert une modernisation de notre équipement logique», uma das possíveis respostas ao desafio, lançado pelo Homem a si próprio, de construir uma nova «cidade». ⁽²⁾ ⁽³⁾

(1) A evolução histórica dos sistemas económicos nacionais processa-se mediante uma mutação das estruturas ou dos arranjos combinatorios destas (estruturas políticas, económicas, demográficas, sociais, culturais, psicológicas, mentais, etc.). Num enquadramento liberal, os próprios processos cumulativos intrínsecos aos mecanismos económicos fomentam o sentido e ritmo de evolução do sistema.

A orientação comum do desenvolvimento económico e social — comum nos fundamentos e nos objectivos — revela-se nessa «aventura do século» que são os planos macro-económicos. Imperativos ou indicativos em todos eles subsiste uma plataforma comum: a consciência e a intencionalidade do desenvolvimento, opostos às fatalidades e aos azares (Pierre Massé: «Le plan ou l'anti-hazard»).

Assim, a evolução dirigida da economia não acarreta necessariamente uma intervenção assfianse na vida económica. Pelo contrário, o plano pode — e deve — ser um instrumento de transparência e de lucidez económica; ele é, quando coerente, eficaz e activo, um «reductor do arbitrário», um «criador de simplicidade».

Quando o futuro possível e desejável ilumina a acção presente ou se constrói o futuro do corpo social a partir do presente, a evolução passa a ter um sentido, a comunidade nacional vincula-se a um projecto. Este projecto de acção colectiva e global formaliza uma compreensão prospectiva da evolução.

Finalmente, programar os termos da evolução consciente e intencional não é mais do que definir, selectivamente, os valores de um certo número de variáveis de decisão (Pierre Massé, «Programme et Stratégie»).

(2) Desde os tarifários de favor e ad-valorem às mais diversas obrigações de exploração (obrigações de continuidade, de regularidade, de frequência, de horários, etc.), a lógica de funcionamento do sistema de transportes constitui uma arma, em muitos casos, de vida artificial de outros sectores ou zonas económicas deprimidas.

Este apoio externo era e é alimentado, para suprir as carências internas, através dum discutível «política de subsídios» da colectividade. Eliminado, do sector, o lucro como factor de inovação e de progresso, por se considerar antieconómico da dimensão social da função transportes, jugulada a meta da produtividade — e, portanto, da qualidade do serviço — pelo peso insuportável das obrigações externas de exploração e do estatuto privilegiado do pessoal empregado ou assalariado, subsistia, como motor residual, a mística de serviço público. Como conciliar, porém, esta com uma organização institucional do tipo empresarial e uma economia descentralizada, de mercado e como tal pluripolar? Repare-se que qualquer lei social é, simultaneamente, económica na medida em que modifica autoritariamente as condições de produção.

(3) Cfr. Traité d'Exploration des Transports — Paul de Groot, págs. 24 a 29.

(4) Paul de Groot — idem — pág. 27.

(5) Em conexão com a acessoriedade da função-transportes equaciona-se a problemática da influência dos eixos de comunicação sobre a intensidade e a localização espacial do desenvolvimento. O estado actual da ciência económica, em especial no tocante à informação estatística e à metodologia econométrica, não permite, senão, uma aproximação teórica. Consulte-se, como síntese explicativa das interdependências entre et développement économique — Revue Economique — Janeiro — 1963.

(6) Como questão prévia à caracterização e alcance da natureza «adjectiva» do transporte surge a qualificação da função económica de relação que ele prossegue: à organização dos transportes compete uma função económica activa, gerando novas utilidades («new utilities of location») que se traduzem num aumento do valor de troca dos bens deslocados ou, ao invés, meramente negativa, de superação dos obstáculos naturais devidos ao distanciamento espacial? A movimentação faz-se relacionando

TURISMO PORTUGAL, LDA.

Rua Alexandre Herculano, 12-A Telef.: 5 91 92, 5 91 93 e 5 28 94 LISBOA

A mais antiga agência de viagens nacional — Passagens aéreas, marítimas e terrestres

Organização de excursões.
Reservas de Hotel em Portugal e em todo o Mundo

40 Anos ao Serviço do Turismo

mercados ou alargando-os, ainda que artificialmente, em proveito do consumo? A tomada de posição nesta problemática tem significativas implicações na filosofia política do sector, e em particular, nas coordenadas da política de investimentos.

O delineamento da política geral de transportes nos termos duma política sectorial «integrada» corresponde a uma visão de compromisso no conflito que, sinteticamente, se afluorou.

(7) O custo económico-social de uma operação de transporte é o somatório dos custos reais de todos os factores de produção que intervem na totalidade da mesma operação. O custo global de funcionamento do sistema de transportes obtém-se por agregação dos diferentes custos suportados quer pelas empresas de transportes, quer pelos utentes, quer ainda pela colectividade.

(8) Sobre as teorias da economia dominante, de inovação e da economia generalizada ver, em especial, os trabalhos de François Perroux: «Le capitalisme» — P. U. F., «Industrie et Création Collective» — P. U. F. e «Economia e Sociedade», e de P. L. Reynaud: «Economie Généralisée et seuils de croissance».

(9) A organização óptima do sistema de transportes exige três condições: por um lado, a adequação qualitativa e quantitativa do sistema às necessidades dos utentes e da colectividade; por outro, o seu funcionamento ao mínimo custo económico-social; finalmente, uma e outra deverão estimular o maior progresso técnico e a máxima segurança de exploração da actividade de transportes.

(10) Paul Cournot — idem, pag. 23.

(11) A «individualização» da função-transportes torna compreensível o esforço de especialização que se verifica no interior das organizações de transportes. Cada técnica homogénea de deslocamento (modo de transporte), em princípio, tem uma adequação óptima para determinados tipos de tráfego. O processo continua dentro de cada modo, por uma diversificação da qualidade do serviço (ex.: vagões-cisternas, camiões frigoríficos, etc.). O limite da especialização do transporte depende, a nível empresarial, da rentabilidade financeira dos investimentos em equipamento; a nível comunitário, da opacidade do mercado de transportes e das possibilidades da tecnologia e à escala internacional, das exigências de normalização dos equipamentos.

(12) Daí uma intervenção «conforme» o mercado, dirigida a restaurar uma concorrência sã, o que pressupõe a harmonização das condições concorrenciais de base. Daí toda uma teoria de regularidades e de elementos típicos da actividade transportadora: coincidência da produção com o consumo e consequente impossibilidade de estocagem das prestações-transportes; o problema do frete de retorno; a heterogeneidade estrutural e funcional das unidades produtoras de serviços de transporte; a heterogeneidade dos serviços prestados; a rigidez da oferta a curto termo; o carácter sazonal da necessidade de transporte; a opacidade do mercado; a influência do tráfego individual; as funções decrescentes do custo de transportes e, finalmente, a «publicização» da actividade transportadora.

(13) Historicamente, a formalização duma «política de coordenação», ambigüamente liberal e dirigista, encontrou abrigo na Lei 2008 e seu Decreto Regulamentar — Decreto n.º 37272: a uma certa rigidez de exploração dos transportes públicos, rodó e ferroviários, contrapôs-se a liberdade absoluta dos por conta própria (cfr. base VIII).

(14) A economia «concertada» surge como tentativa orgânica de conciliação da liberdade das empresas perante as novas funções económicas e sociais do Estado. O liberalismo económico produz fórmulas ocultas de colonialismo interno (classes, sectores, regiões) e de segregação económica. Para F. Bloch — Laigné (A la Recherche d'une Economie Concertée), o traço fundamental deste sistema de organização económica reside no contratualismo tácito, institucionalmente organizada, entre os diversos parceiros da vida económica (Estado, particulares, organizações profissionais, entes paraestadauais), no tocante à formação das decisões económicas e execução do colectivamente projectado.

(15) Os sistemas de transportes reais — historicamente realizados — diferenciam-se, portanto, pelo estilo e forma combinatoria das várias estruturas, sua coerência, especificidade e homogeneidade. Assim, a posição relativa dos transportes particulares no conjunto; as relações de força entre os transportes públicos rodó e ferroviários; os quadros mentais e comportamentos dos empresários; o poder organizatório e de fiscalização das organizações profissionais, a qualificação da população activa, a proporção dos capitais fixos, o estado das técnicas utilizadas, a sensibilidade à inovação, etc.

Quanto ao conceito de estrutura — querela de escola das ciências sociais — aderimos a uma definição dinâmica: «elementos dum conjunto económico que, ao longo dum dado período, aparecem como relativamente estáveis em relação a outros» (cfr. André Marchal — «Système et structures économiques» — P. U. F.).

(16) A fronteira entre um e o outro processo cumulativo reside na mutabilidade das estruturas que integram o sistema económico. O primeiro pressupõe expansão na permanência da configuração estrutural do sistema, enquanto o segundo se analisa na «combinação das transformações mentais e sociais duma população que a torna apta a fazer crescer cumulativa e permanentemente o seu produto global» (F. Perroux).

(17) Um mundo de problemas e de dificuldades levanta a coerência das políticas económicas. Até porque aparecem, por vezes encoberta-

VINHOS DE COLARES V. S. (VISCONDE DE SALREU)

O melhor entre os melhores — Grandes Caves em Colares

Ramisco Encarrafado
e Chão Rijo em Garrações

D. J. Silva, Lda.

Rua Barata Salgueiro, 15-1.º — Telef. 471 E4 — LISBOA
A VENDA NOS BONS ESTABELECIMENTOS

mente, conflitos entre os objectivos consignados, ou, noutros casos, efeitos contraditórios nas providências tomadas. E, no plano institucional, ainda se não descobriu armadura administrativa capaz de assegurar uma eficaz coordenação horizontal dos órgãos elaboradores ou executivos das políticas económicas.

(18) Expressivamente pode definir-se a política conjuntural como «a arte de detectar rapidamente o sector onde se espera o próximo estrangulamento» (Eücker).

(19) O sistema de transportes encarado como aparelho produtivo abrange o conjunto articulado de equipamentos fixos (infra-estrutura) e móveis que se combinam, em proporções diferentes nas diversas técnicas homogéneas de deslocamento. Na economia dos transportes verifica-se, deste modo, a conjugação de dois aspectos sujeitos a lógicas e a critérios de análise diferentes, se bem que mantendo entre si íntimas relações de complementariedade: por um lado, a construção, manutenção e exploração das infra-estruturas, atribuída a administrações centralizadas, segundo critérios globais da maximização da utilidade económica-social (teoria económica dos equipamentos colectivos); por outro, a exploração profissional ou a título acessório da função-transportes onde prevalece o modelo da concorrência e a lógica do mercado (teoria económica da exploração da função-transportes).

(20) A prospectiva é conhecimento e acção: da «descoberta e confronto da pluralidade de futuros possíveis («ginstica do possível» para P. Massé), ela imprime, pela inventariativa no presente daqueles factores redutores de futuro (por ex.: tendência para a desmaterialização da economia, intensificação da procura de serviços, industrialização do litoral e renascimento dos portos, formação de «nebulosas» urbanas...) e pelo esclarecimento das decisões, sentidos e fins aos comportamentos humanos.

(21) Para S. Wickam, a expansão dos transportes «por conta própria e, em especial, do automóvel particular traduz, nas sociedades capitalistas, um poder compensador das restrições à concorrência, estabelecidas por via profissional ou administrativa. O seu livre exercício se salvaguarda o equilíbrio das negociações entre utentes e transportadores, não deixa de acarretar a possibilidade de perdas de rendimento social.

(22) A distinção entre princípios e objectivos duma política, na fase preliminar da sua elaboração, depende da perspectiva em que nos situemos. Para efeitos da sua sistemática política, integráramos nos princípios aqueles elementos que ressaltam como dados imperativos de circunstâncias exógenas ao objecto material da política; ao invés, serão fins os elementos intencionais cujo âmbito e alcance se determina dentro do círculo de forças da acção política. A nota diferencial, em nosso entender, reside no grau de coercibilidade e no fundamento da sua imperatividade.

(23) A recente actividade legislativa em matéria de transportes (Decreto-Lei n.º 45 331 e 45 993 e Decreto n.º 46 066) e o conjunto medidas de âmbito e alcance sectorial previstas para o Plano Intercalar de Fomento (1965-67) sinalizam uma primeira tentativa duma política geral de transportes. A segurança destes primeiros passos não elimina, porém, a necessidade de firmeza e persistência numa reforma estrutural, que no sector em todos os níveis, se equaciona com a maior acuidade. O facto de se não quantificarem as perdas de rendimento social dum sistema de transportes deficiente não elimina a sua existência! Num país de recursos escassos e numa conjuntura difícil, porque admitir a dissipação dos existentes e uma inútil duplicação de esforços? Que melhor título de legitimidade para a continuidade dos impulsos e reajustamentos até agora ensaiados, a título fragmentário, que as desutilidades sociais do actual sistema de transporte?

(24) Georges Balandier — «Réflexions prospectives sur les sciences sociales et humaines» — P. U. F.

MANUEL GUEDES, LDA.

FUNDAÇÃO TIPOGRÁFICA

A maior organização de fundição de tipos. — Secções especializadas de clichés de borracha e plástico — Serralharia

Sede: Rua João Saraiva, 28-28-A (Alvalade) — LISBOA-5 P. B. C.: 7119 72 — End. Teleg. TIPOS

Filial: Rua D. Luís, 1 — PORTO — Telefone 2 26 09

O ÓLEO PARA MOTORES MAIS RICO E COMPLETO DO MUNDO

Tão rico que dá o dobro da protecção exigida
Tão completo que não requer aditivos extra



O óleo PENNZOIL é extraído dos poços da Pensylvânia, a melhor origem do Mundo para lubrificantes. É refinado pelos mais modernos processos e contém a fórmula exclusiva Z-7.

Além de assegurar uma perfeita lubrificação mantém os motores sempre limpos.

Por isso é cada vez maior o número dos clientes que o preferem.

PENNZOIL com Z-Z

nas graduações normais e multigrado

Agentes gerais :

A. CONTRERAS, LDA.
RUA RODRIGUES SAMPAIO, 142-150 — LISBOA

Subagente no Norte:
ELECTRO CENTRAL VULCANIZADORA, LDA.
PRAÇA D. JOÃO I, 28 — PORTO

REFLEXÕES SOBRE RENDIMENTOS E CUSTOS DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA

Pelo Eng.º OLIVEIRA MARTINS

(Administrador da C. P.)

1. A partir de elementos estatísticos referentes aos anos de 1960 e 1964, vai fazer-se uma análise sucinta a alguns aspectos da exploração dos caminhos de ferro.

Escolheu-se o ano de 1960 por ser imediatamente antes da revisão de salários feita em 1961 com reflexos acentuados por rendimentos e custos da empresa durante o período.

Os aspectos considerados são de grande interesse para a avaliação da forma como a empresa satisfaz algumas das múltiplas exigências que lhe impõe a sua actividade ao serviço do desenvolvimento económico e social do país.

Há, com certeza, outros aspectos igualmente importantes, como, por exemplo, os que dizem respeito à qualidade do serviço prestado, ou à melhoria das condições de vida do pessoal que se encontra ao seu serviço.

Julga-se, todavia, que os aspectos agora considerados têm igual importância. Se foram escolhidos, é simplesmente por existir, no momento, maior número de dados estatísticos disponíveis.

Mas tem-se a intenção de aqui voltar, expondo o que se passou a propósito desses outros aspectos agora não referidos.

2. O quadro I dá nota da evolução havida na utilização das prestações de transporte produzidas nos últimos cinco anos.

Verifica-se que o número de passageiros-quilómetros cresceu satisfatoriamente (21 %) o que, conjugado com uma expansão, em menor ritmo, do percurso dos comboios (6 %), determinou um melhor aproveitamento destes, expresso no número de passageiros-quilómetros por comboio-quilómetro que cresceu de 14 % no período.

Quanto ao tráfego de mercadorias, o número de tonelada-quilómetro transportadas manteve-se praticamente estacionário, não obstante o desenvolvimento económico que o País experimentou no mesmo período. Mas como o percurso dos comboios de mercadorias pode ser reduzido, o seu aproveitamento sofreu acréscimo sensível, no último ano do período.

3. No quadro II dá-se nota da evolução operada nas receitas médias provenientes do transporte de passageiros e de mercadorias.

Verifica-se que houve um acréscimo de 9 % e de 7 % respectivamente nos preços médios de venda do transporte de passageiros e do transporte de mercadorias.

Esta evolução quase que acompanhou — contrariamente ao que se vinha a verificar desde longa data — a evolução geral dos preços.

Esclarece-se que, se tomássemos como origem o ano de 1951, veríamos que, enquanto os preços no consumidor em Lisboa cresceram de 22 %, a receita média por passageiro-quilómetro cresceu apenas de 2 %. E enquanto os preços por grosso em Lisboa cresceram no mesmo período, de 7 %, a receita média por tonelada-quilómetro baixou de 15 %.

4. O quadro III revela a evolução do número de empregados ao serviço da empresa, da sua produtividade medida em unidades de tráfego (soma de passageiros-quilómetro

com toneladas-quilómetros) e do encargo médio unitário do pessoal efectivo, considerando os salários, horas extraordinárias, abonos, etc., etc., mas não os encargos sociais.

Verifica-se uma redução de 5 % no pessoal efectivo e um acréscimo de 2 % do pessoal eventual, do que resultou uma diminuição no total de pessoal ao serviço da empresa no valor de 3 %.

Como o número de empregados eventuais é muito variável, pois está dependente, em larga escala, da realização de certas obras por administração directa, a produtividade deve ser calculada na base dos agentes do quadro permanente.

E, sendo assim, verifica-se que essa produtividade cresceu de 20 % enquanto a remuneração média cresceu de 32 % entre os anos limite do período.

Quer dizer: os salários cresceram em ritmo superior ao da produtividade, evolução que, de resto, está de acordo com o que se passou no sector dos transportes e na agricultura, ramos da actividade económica em que parece ter havido acréscimos salariais mais acentuados que os da produtividade.

5. Através do quadro IV pretende-se obter algumas indicações sobre a evolução da produtividade do equipamento, servindo como indicador o número de unidades motoras.

Verifica-se que a produtividade, avaliada em número de unidades de tráfego por veículo motor, cresceu de 11 %. Quanto aos encargos médios com o combustível, por comboio-km, houve uma redução de 5 %, resultado da melhoria dos meios de tracção. O encargo médio por comboio-quilómetro com os materiais — aonde se incluem certas despesas com o pessoal, incorporadas na conservação do material — sofreu uma redução de 11 %.

Finalmente o encargo médio de pessoal, por comboio-quilómetro, sofreu um acréscimo de 27 %.

6. Os resultados da exploração constam do quadro V e poder-se-á verificar que:

- As receitas provenientes do transporte de passageiros cresceram de 31 % enquanto as provenientes do transporte de mercadorias cresceram apenas de 7 %;
- Os encargos com o pessoal (exceptuando os incorporados nas despesas com materiais, como resultado da conservação do material) cresceram de 28 %. Verifica-se, todavia, uma sensível diminuição destes encargos durante os anos de 1963 e 1964;
- Os encargos sociais aumentaram continuamente apresentando um acréscimo de 42 % entre os anos extremos do período;
- Os encargos com o combustível e com os materiais apresentam sensível diminuição, não obstante estes últimos incorporarem despesas com o pessoal e estas sofrerem as consequências do aumento de salários verificado em 1961;
- Das restantes despesas de exploração, assinala-se apenas o crescimento de 50 % nos encargos vários, já

que os impostos e a depreciação são despesas calculadas em função das receitas;

— O saldo de exploração, embora sempre negativo, apresenta-se em 1964 ligeiramente melhor que em 1960. Assinala-se, todavia, a nítida melhoria obtida nos anos de 1963 e 1964;

— Se considerássemos a evolução do saldo de exploração, pressupondo salários constantes, verificar-se-ia uma contínua melhoria ao longo do período com resultados positivos nos anos de 1963-1964.

Passando ao quadro VI que mostra a evolução dos resultados de exercício ao longo do período de 5 anos, verifica-se que o crescimento contínuo dos encargos financeiros (+ 59 % entre os anos extremos) conjugado com a evolução dos resultados de exploração e com as despesas de 1.º estabelecimento, determinou uma evolução desfavorável no saldo dos recursos próprios, que cresceram de 28 % entre os anos extremos do período, mas que apresenta redução sensível nos anos de 1963 e 1964.

Este saldo constitui um indicador relativamente seguro da evolução da empresa no sentido do equilíbrio financeiro, pois dele se excluem os subsídios concedidos pelo Estado. E diz-se indicador relativamente seguro, porque o equilíbrio financeiro da empresa não deve ser apreciado com base nos resultados apresentados pela contabilidade mas antes tendo em conta «a normalização das contas», operação contabilística destinada a corrigir as receitas e despesas da empresa através da eliminação de certas condições que lhe são impostas em nome do benefício da colectividade.

A concessão dos subsídios do Estado não obedece a regras pré-fixadas, mas antes se pretende fazer de acordo com as necessidades financeiras da Companhia, o que, de resto, nem sempre sucedeu durante o período em referência. Veri-

fica-se mesmo que nos anos de maiores dificuldades financeiras, (1961-1962) o volume de subsídios concedidos foi o mais baixo do período.

Pode dizer-se, porém, que neste período de 5 anos o montante dos subsídios concedidos pelo Estado se manteve praticamente constante com um valor anual da ordem dos 250 000 contos.

Se da primeira linha do quadro VI constassem os resultados de exploração, pressupondo salários constantes, verificar-se-ia uma contínua diminuição dos saldos dos recursos próprios, que, no período, passaria de —214,3 para —104,7 milhares de contos, ou seja, teria uma redução de 50 %.

Poucos comentários merecem os resultados de exercício que constam da última linha do quadro VI, já que eles são consequência da evolução do saldo de recursos próprios — que exprime uma realidade da vida financeira da empresa — conjugada com os subsídios atribuídos pelo Estado, que são produto da existência ou não de certas disponibilidades do Fundo Especial dos Transportes Terrestres e do Tesouro.

Como elemento de comparação, o quadro VII esclarece sobre a posição dos caminhos de ferro portugueses no conjunto dos países da C. E. M. T., no que diz respeito ao equilíbrio financeiro.

7. Finalmente analisando o quadro VIII, verifica-se que o custo geral médio de exploração, por unidade de tráfego, se apresenta, nos anos extremos do período, com um valor sensivelmente igual. Isto é, não obstante a elevação de salários e do custo dos materiais operada durante o período, a racionalização da exploração não permitiu que tal evolução se reflectisse nos custos gerais médios.

E mesmo de assinalar a redução de 12 % operada entre 1962 e 1964. Quanto aos custos totais (aonde se incluem os encargos financeiros e as despesas de 1.º estabelecimento), houve um crescimento de 6 % entre os anos extremos, motivada pelo agravamento dos encargos financeiros.

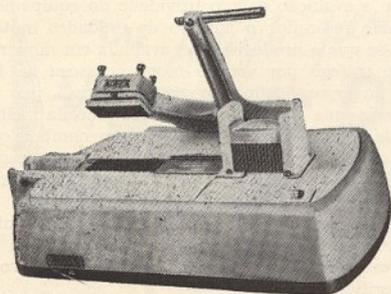
Nota-se, porém, que, não obstante este agravamento, entre 1962 e 1964 o custo total de produção da unidade de tráfego baixou de 6 %.

8. Como conclusão final destas reflexões sobre rendimentos e custos de exploração ferroviária pode dizer-se que:

- a) O tráfego de passageiros e as correspondentes receitas tiveram uma evolução satisfatória no período considerado. A evolução do tráfego de mercadorias, porém, dá origem a sérias apreensões;
- b) A produtividade dos percursos dos comboios, do material tractor e do pessoal sofreu considerável aumento, sobretudo nos anos de 1963 e 1964. E nestes mesmos anos os custos de produção tiveram sensível redução. Tudo isto parece demonstrar os bons resultados obtidos com a racionalização da exploração ferroviária;
- c) As remunerações pagas ao pessoal sofreram um aumento superior ao acréscimo de produtividade. No que se refere a encargos sociais a evolução havida causa graves apreensões;
- d) Como consequência do que se acaba de assinalar os resultados de exploração, mercê da evolução favorável operada nos anos de 1963 e 1964, acabaram por melhorar, quando se confrontam os anos extremos do período.

E de notar as economias obtidas nas despesas com pessoal, (anos de 1963 e 1964) combustível (em todo o período) e material (anos de 1962, 1963 e 1964);

- e) Os resultados de exercício não exprimem a verdadeira evolução da empresa no sentido do equilíbrio financeiro, dada a forma como são atribuídos ao Estado, implícitos naqueles resultados.



Várias máquinas
de endereçar

ADREX

preferidas pela C. P. nos seus serviços
de pessoal, contribuem para a eficiência
e economia de trabalho.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

LUSODEX, L.^{DA}

R. da Misericórdia, 2-1.º — LISBOA — Telef. 32 31 32

O saldo dos recursos próprios, indicador mais seguro daquela evolução, agravou-se, quando se confrontam os anos extremos do período, o que se explica pela evolução dos salários, dos encargos sociais e dos encargos financeiros. Todavia, nos anos de 1963 e 1964 houve nítida melhoria neste saldo o que equivale a dizer que a empresa nestes dois últimos anos, caminhou no sentido do equilíbrio financeiro.

Se se quiser dizer uma palavra sobre o futuro, pode talvez afirmar-se que:

- A melhoria da produtividade deve prosseguir nos próximos anos;
- A evolução no sentido do equilíbrio financeiro dependerá da forma como for possível compensar prováveis aumentos dos salários, dos encargos sociais e dos encargos financeiros.

I — Produção

	1960	1961	1962	1963	1964
Passageiros-Km. (milhões)	$\frac{1\ 870}{100}$	$\frac{1\ 088}{100}$	$\frac{2\ 033}{108}$	$\frac{2\ 154}{115}$	$\frac{2\ 258}{121}$
Comboios-Km. (Pass.) (milhares)	$\frac{18\ 173}{100}$	$\frac{18\ 722}{103}$	$\frac{19\ 010}{104}$	$\frac{19\ 656}{108}$	$\frac{19\ 290}{106}$
Toneladas-Km. (milhões)	$\frac{763}{100}$	$\frac{736}{96}$	$\frac{730}{96}$	$\frac{766}{100}$	$\frac{763}{100}$
Comboios-Km. (Merc) (milhares)	$\frac{5\ 714}{100}$	$\frac{5\ 630}{99}$	$\frac{5\ 841}{102}$	$\frac{5\ 917}{103}$	$\frac{5\ 459}{95}$
Pass. km./Comb. km. (milhares)	$\frac{103}{100}$	$\frac{106}{103}$	$\frac{107}{104}$	$\frac{110}{110}$	$\frac{117}{114}$
Ton. Km./Comb. Km. (milhares)	$\frac{133,4}{100}$	$\frac{130,6}{98}$	$\frac{124,9}{93}$	$\frac{129,5}{97}$	$\frac{139,7}{105}$

MANUFATURA DE BORRACHA NATURAL
E SINTÉTICA PARA TODOS OS FINS

FAPOBOL

Fábrica Portuense de Borracha, Lda

Rua Domingos Machado, 64 a 210

Telefones: 6 11 25 - 6 11 26 - 6 11 27

PORTO — PORTUGAL

PNEUS E CÂMARAS DE AR para bicicletas

ARTIGOS MOLDADOS

CORREIAS planas, trapezoidais e transportadores

TUBOS — para todos os fins

CALÇADO — de homem, senhora e criança LATEX,

REVESTIMENTO DE CILINDROS PLÁSTICOS

PRODUTOS JAPE

Delegação da «FAPOBOL» em Lisboa:

Rua D. João V, 8 - R/C Esq.

II — Preços

	1960	1961	1962	1963	1964
Receita média do PK	$\frac{\$22,0}{100}$	$\frac{\$23,0}{105}$	$\frac{\$23,3}{106}$	$\frac{\$23,7}{107}$	$\frac{\$24,0}{109}$
Receita média da TK	$\frac{\$46,1}{100}$	$\frac{\$46,9}{102}$	$\frac{\$47,6}{103}$	$\frac{\$46,3}{100}$	$\frac{\$49,2}{107}$
Ín. preços no consumidor em Lisb.	100	102	104	106	110

III — Pessoal

	1960	1961	1962	1963	1964
Permanente	$\frac{24893}{100}$	$\frac{24873}{100}$	$\frac{25101}{101}$	$\frac{24313}{98}$	$\frac{23810}{95}$
Eventual	$\frac{4226}{100}$	$\frac{5872}{139}$	$\frac{6692}{158}$	$\frac{5962}{141}$	$\frac{4336}{102}$
Total	$\frac{29119}{100}$	$\frac{30745}{100}$	$\frac{31793}{100}$	$\frac{30275}{100}$	$\frac{28146}{97}$
Unidade tráfego por ag perman.	$\frac{105}{100}$	$\frac{109}{104}$	$\frac{100}{95}$	$\frac{120}{114}$	$\frac{127}{120}$
Encargo anual por ag perman.	$\frac{15,6}{100}$	$\frac{19,8}{127}$	$\frac{20,2}{129}$	$\frac{20,3}{130}$	$\frac{20,6}{132}$

IV — Material

	1960	1961	1962	1963	1964
N.º veículos mot. em circulação	543	550	568	560	560
Unidade tráfego por veic. motor	$\frac{4,84}{100}$	$\frac{4,04}{100}$	$\frac{4,85}{100}$	$\frac{5,21}{100}$	$\frac{5,39}{111}$
Custo médio de Combust./Km.	$\frac{6,1\$}{100}$	$\frac{6,0\$}{100}$	$\frac{5,9\$}{100}$	$\frac{5,8\$}{95}$	$\frac{5,7\$}{95}$
Custo médio de materiais/Km.	$\frac{6,7\$}{100}$	$\frac{7,4\$}{100}$	$\frac{7,0\$}{100}$	$\frac{6,1\$}{89}$	$\frac{6,0\$}{89}$
Custo médio Pessoal/Km.	$\frac{16,8\$}{100}$	$\frac{20,1\$}{100}$	$\frac{20,8\$}{100}$	$\frac{20,3\$}{100}$	$\frac{21,3\$}{127}$

V — Resultados de Exploração

	1960	1961	1962	1963	1964
Receitas:					
— Passageiros ..	411,5	458,2	474,1	510,9	541,0
— Mercadorias ..	351,0	345,0	347,1	354,7	375,4
— Várias	48,6	49,8	46,6	48,4	51,6
Soma	810,1	853,0	867,8	914,0	967,0
Despesas:					
— Pessoal	331,8	420,8	437,6	430,6	425,2
— E. Sociais ..	123,3	136,6	151,5	160,5	174,9
— Combustível ..	166,6	166,4	166,9	170,4	160,2
— Materiais	181,2	206,0	198,1	177,2	169,3
— Impostos	53,5	56,6	58,2	61,6	64,3
— Depreciação ..	15,1	15,7	15,8	16,6	17,9
— Enc. Vários ..	27,6	29,8	32,5	33,1	42,0
Soma	899,1	1031,9	1060,8	1050,1	1053,8
Saldo Explor.	- 89,0	- 178,9	- 193,3	- 136,1	- 86,8
Saldo corrigido de variações de salários	- 89,0	- 58,9	- 23,0	+ 33,9	+ 83,2

(Valores em milhares de contos)

F. H. D'OLIVEIRA & C.^a, LDA.

Casa fundada em 1895

Materiais de Construção
Ferros, Aços e Metais
Madeiras Nacionais e Estrangeiras
Ferragens, Ferramentas, Drogas e
Produtos Químicos, etc.

Sede — Calçada Marquês de Abrantes, 42-52

Telef. 66 01 15 - 67 05 14 — LISBOA

SCIALDISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 70 42

LISBOA

**ALVARO DE CASTRO TEIXEIRA, LIMITADA**

Representantes em Lisboa da

Fábrica de Malhas

FRIOLAX

Fatos de Banho

Freitas & Filhos, Lda.

Monte de Trás Telefone 4 25 34 GUIMARÃES

Telefones: Expediente 32 50 48
Gerência 36 72 12
gramas: ALVAREIRA

Rua da Conceição, 35, 2.º LISBOA-2 — PORTUGAL

PURÍSSIMA

**Quem tem SAÚDE e DINHEIRO
tem o Mundo nas mãos!**

A saúde não está ao alcance de todos, mas o DINHEIRO
está à vossa espera na casa que mais sortes grandes
tem distribuído há mais de meio século:

Gama

Rua do Amparo, 1-B

LISBOA

**FRANCISCO ANTÓNIO
FERNANDES, LDA.**

— Importador de ferros —

Rua da Madalena, 80-1.º

Telefs 86 31 51 / 2

Estrada da Circunvalação — ROMEIRAS — (Algés)

ACÁCIO JORGE, LDADROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS
MATERIAL CONTRA INCÊNDIOSFornecedores há mais de 30 anos dos
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

LISBOA

Rua da Esperança, 84 - 86
Telefs. 66 13 33 - 67 20 17FAIANÇAS, PORCELANAS, VIDROS,
ESMALTES, TALHERES, BANHEIRAS,
LOUÇAS SANITÁRIAS, FOGÕES, ETC.**António Braz, Lda.**Telefone 86 45 61
RUA DA PALMA, 252 e 254-A
LISBOA

Reflexões sobre rendimentos e custos da exploração ferroviária

(Continuação da pág. 437)

VI — Resultados de Exercício

	1960	1961	1962	1963	1964
Saldo de Exploração	- 89,0	- 178,9	- 193,0	- 136,1	- 86,8
E. Financeiros	- 113,3	- 128,2	- 142,3	- 161,8	- 180,3
E. 1.º Estabelecimento	- 12,0	- 12,8	- 8,3	- 9,7	- 7,6
Saldo dos Recursos próprios	- 214,3	- 319,9	- 343,6	- 307,6	- 274,7
Subsídios	+ 248,0	+ 245,3	+ 226,6	+ 254,4	+ 250,9
Res. Exercício	+ 33,7	- 74,6	- 117,0	- 53,2	- 23,8

(Valores em milhares de contos)

VII — Relação entre as despesas e receitas

(Sem quaisquer indemnizações, contribuições ou subsídios)

Países da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (C. E. M. T.)

	1963
Suíça	0,98
Países-Baixos	0,99
Suécia	1,09
Alemanha	1,12
Yougoslavia	1,14
Dinamarca	1,18
Noruega	1,27
França	1,28
Turquia	1,28
Áustria	1,29
Portugal	1,34
Espanha	1,39
Luxemburgo	1,39
Itália	1,40
Grécia	1,48
Bélgica	1,54

VIII — Custos Gerais Médios de Produção da Unidade de Tráfego

	1960	1961	1962	1963	1964
Custo de Explor.	\$34,2 100	\$37,9 111	\$38,4 112	\$36,0 105	\$34,8 100
Custo Total	\$38,0 100	\$43,1 111	\$43,8 112	\$41,8 107	\$41,2 106

Portugal e os seus Caminhos de Ferro

73 794 contos de carruagens de fabrico nacional

Portugal produziu em 1964 um total de 34 carruagens para caminhos de ferro, cujo valor ascendeu a 73 794 contos.

MARCUS & HARTING, LDA.

ROSSIO 45-50

LISBOA - 2

A SUA AGÊNCIA DE VIAGENS

BILHETES DE CAMINHO DE FERRO

Passagens aéreas e marítimas,
reservas de hotéis, etc.

Chaves & Rezende, Lda.

Revendedores de Lâmpadas «ASTRA»

Material eléctrico e sanitário — Instalações eléctricas e canalizações de água e gás. RÁDIOS e aparelhos de toda a aparelhagem eléctrica — Vendas a Prestações.

22, Rua do Século, 24

Telefs. 3 52 68-3 68 94

LISBOA

Casa Alemã

BRINDES DE NATAL

GRANDE VARIEDADE DE SERVIÇOS DE PORCELANA • CUTELARIA • FAIANÇAS • MÉNAGE TALHERES • ARTIGOS DECORATIVOS • PIREX ELECTRODOMÉSTICOS, ETC.

33 — Rua da Palma — 35

LISBOA

Adelino Amaral, Limitada

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS E CHALARIA

Vendas só por junto

A primeira casa do género na Província

End. Teleg. «TECIDOS» Telefone 62243

MANGUALDE

O Sud-Express Nacionalizado

Por GUERRA MAIO

O «Sud-Express» passou a ser um comboio nacional. É um grande acontecimento que convém registar. Aquela carruagem - camas com 16 ou 18 lugares circulando três vezes por semana, atrelada a outra de igual capacidade que ia para Madrid, passou a diária, o que já foi um acontecimento. Depois o «Sud-Express» foi alargando a sua capacidade. Foram dois e depois três veículos e um salão restaurante, o qual ia de Medina a Lisboa.

Numa conferência a que assisti em Valência, como delegado adjunto da Companhia da Beira Alta, lembrei a conveniência de se alargar a sua composição à 1.^a 2.^a classes e que se baixasse o preço das camas, que era muito alto. A minha voz não foi ouvida. Só anos depois a 1.^a e a 2.^a classes ordinárias fizeram parte da composição e o favor do público foi notável, não tendo diminuído a frequência nas camas. Depois a carruagem mista de 1.^a e 2.^a passou a uma de cada classe a que não faltaram passageiros. No percurso nacional foi também um sucesso. Apesar de não circular a horas propícias, entravam numerosos passageiros na Guarda, em Vila Franca das Naves, Gouveia, Mangualde, Nelas, Santa Comba e Luso. Se circulasse a melhores horas e pudesse levar os passageiros a Lisboa e antes demorassem ali algum tempo, regressando a suas casas antes de meia-noite, a frequência seria considerável.

O comboio sofreu sempre de «paragite» e por isso mais lhe convinha chamar-se «ônibus acelerado».

Tal como o vi há pouco, o «Sud-Express» tinha duas carruagens-camas, uma de primeira classe, duas de segunda, um vagão-restaurante e um furgão duplo ou sejam 208 lugares oferecidos ao público, e dias havia que levava passageiros nos corredores à espera de obterem lugar quando alguém desembarcasse. O excelente comboio passou a circular no percurso castelhano inteiramente liberto do ramo espanhol, o que quer dizer que quando a situação for propícia pode ter marcha especial e só ter paragem onde haja passageiros de ou para Portugal.

Não estamos, porém, longe de vermos reduzido o percurso Lisboa-Paris a 24 horas e qualquer dos trajectos, tanto mais que a marcha entre as duas capitais é hoje apenas de 26 horas e 20 minutos.

Os caminhos de ferro espanhóis estão a estudar a circulação de «couchettes» e por isso nós devíamos mandar fazer algumas para andarem de Lisboa a Hendaia e volta, de maneira a que os viajantes pudessem, como em França, passar a noite deitados.

Cinco carruagens bastavam: andando quatro em serviço e ficando uma de reserva. O passageiro de hoje não é o mesmo de há pouco, exige comodidades e por um preço acessível. Não seria difícil dotar essas carruagens de «couchettes» para 24 passageiros, 8 de 1.^a classe, e 16 de 2.^a.

Tínhamos pois o «Sud» com alojamento para 80 passageiros, o que seria um ideal.

O número de turistas de França para Portugal cresce de uma forma espantosa e imprevista e é conveniente aproveitar a situação. Partindo esse comboio de Irun à tarde, à hora do jantar, poderia chegar a Vilar Formoso pela manhã e a Lisboa depois do almoço. E em tal caso conviria atrelar na fronteira uma carruagem mista de 1.^a e 2.^a classes para o tráfego local, a que não faltariam passageiros, pois, permitia-se-lhe a ida a Lisboa e o regresso antes da meia-noite com a demora de algumas horas na capital.

Se na Guarda déssemos uma cómoda ligação para a Beira Baixa e, em Santa Comba, para Nizem, e ali os recebesse da capital da Beira Alta, teriam transformado aquele excelente comboio numa poderosa alavanca de turismo, de óptimos resultados. O serviço acaba de ser melhorado, passando o *Sud* a ter apenas lugares de 1.^a classe.

Para os viajantes de 2.^a classe há um comboio especial; os passageiros partirão de Lisboa numa carruagem atrelada ao rápido das 8-20 chegando a Hendaia no dia seguinte pelas 7 horas e partindo às 8 h-05, e chegando a Paris às 18-40.

No sentido inverso a partida de Paris é às 8-54 e a chegada a Irun às 18-25 e a partida às 19-45 para se estar em Vilar Formoso às 7-38 e com partida às 10-40; a chegada a Pampilhosa às 14-04; Lisboa às 17-40.

É, pois, notável o novo serviço do «Sud-Express» mas muito há ainda a esperar num próximo horário.

A viagem do Porto para França pela Barca d'Alva está irremediavelmente condenada, o que justifica mais uma vez a construção de uma linha pelo planalto de Riba-Côa, da estação do Côa no Douro, a Vilar Formoso, o que já se devia ter pensado há muito tempo.

Mas nunca é tarde para bem fazer.

É bom ter em conta que o caminho de ferro tem dois terríveis concorrentes, nas pequenas distâncias o autocarro e nas grandes o avião, mas tem mais passageiros de quando tinha o monopólio dos transportes.

Sociedade Industrial de Curtumes

PAULO DA SILVA RANITO, S. A. R. L.

Fábricas de Curtumes e Correias de Transmissão

TELEFONE P. P. C. S. M. 900513 (4 LINHAS)

S. MAMEDE DE INFESTA

SACOS E MANGAS PARA EMBALAGENS EM POLIETILENO
PEÇAS INJECTADAS EM PLÁSTICO—TACOS PARA TECE-
LAGEM EM PLÁSTICO

CORREIAS DE PLÁSTICO RANILON

FITA DE CONTÍNUO EM PLÁSTICO—LANIERES EM COURO E PLÁSTICO
CORREIAS TRAPEZOIDAIS EM PLÁSTICO—SALVA ESPADAS EM PLÁSTICO
ABRAÇADEIRAS EM PLÁSTICO PARA TEARES—CORREIAS DE TANINO E DE
CROMO—TACOS EM COURO—TIRA-TACOS—MANCHONS DE PENTEACÇÃO
e todos os utensílios de couro para a indústria



INDUSTRIA NACIONAL DE OLEADOS E PERGAMOIDES, L.ª

OLEADOS

PERGAMÓIDES

COUROS

ARTIFICIAIS

SECANTES

TINTAS

VERNIZEZ

ESMALTES



P O R T O — S. M A M E D E D E I N F E S T A

END. TELEG.: I N O P — TELEFONE: 90 01 24



Corporação Industrial do Norte, L.ª

FÁBRICA DE TINTAS E VERNIZES

Os nossos serviços técnicos e laboratoriais, sob a direcção de engenheiros químicos, estão inteiramente à disposição dos n/clients.

A nossa larga experiência, na solução de problemas industriais, é garantia da melhor e mais económica solução.

A vossa consulta será sempre no v/interesse

Telefone: P. P. C. A. 43 194 (4 linhas)

Rua Bento Júnior, 11 — PORTO

Apartado N.º 116

AGENTES EM LISBOA:

Largo do Poço do Borratém, 13-1.º-Dt.º

Telefones: 86 50 53 e 86 50 54

Apartado N.º 2 912

Construa com NOVOPAN

 EMPRESA PRODUTORA
DE AGLOMERADOS
DE MADEIRA
S. A. R. L.
REBORDOSA (BALTAR - DOURO)

Escritórios - Porto: Rua do Heroísmo, 19 — Telef. 55004

Armazém geral - Porto: R. do Heroísmo, 82-86 — Telef. 55455

Depósito em Lisboa: Rua 4 de Infanteria, 27-D — Telef. 689806

Empresa Fabril do Norte

S. A. R. L.

Sede: SENHORA DA HORA

FÁBRICAS DA SENHORA DA HORA e de SOURE

Fiação fina — Torce-	Linhas para
dura — Tecelagem —	coser e bordar
Branqueação e	— Fiação e te-
Acabamento	celagem de linho
Estamparia	

Telegramas: NORTE — S.ª DA HORA

TELEFONES — Armazém, Contabilidade
e Expediente P. P. C. 950144-950142-950143
950145 — Gerência: 950068

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECIDOS DE SOURE

PALEÃO — SOURE

Telefone: COIMBRA - 6 7 1 4

Fábrica de Tecidos Finos do Monte dos Burgos, Lda.

ESPECIALIZADA NO FABRICO
DE ETAMINES, MARQUISSETTES
E TODO O GÉNERO
DE TECIDOS ABERTOS

Telefone: 95 00 24

Telegramas: «TÉFI»



MONTE DOS BURGOS
PORTO

Grijó & Irmão, L.^{da}

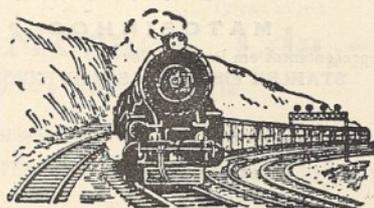
Transportes-Despachos-Embarques

Despachos na Alfândega, embarques para África e Estrangeiro

9 - RUA DE TRAZ - 13

PORTO

Telefones: { PORTO: 21058/9 - 35058
LISBOA: 326953 - 33565



EM COLABORAÇÃO COM:

SAMPAIO COSTA E AZI, LDA. - RUA DOS DOURADORES, 21 - LISBOA



Em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço **diário**, de domicílio a domicílio, entre **PORTO A LISBOA** e **LISBOA A PORTO**, com entregas regulares de um dia para o outro



PISTÕES - SEGMENTOS
CAMISAS - CAVILHAS

MÁQUINAS DE FURAR

TORNOS DE ALTA PRECISÃO

MOTORES DIESEL

FUNDIÇÃO ESPECIALIZADA
"MEEHANITE"

ED. FERREIRINHA & IRMÃO, LDA
RUA DA BOA NOVA, 155-163 - PORTO



PORTO

Pauos-Pinto

Affonso Barbosa & C.^a, L.^{da}

Representações

Rua de Brito Capelo, 1023

Telefones: P. P. C. 93 1095-93 1096 - Teleg.: Fonbar

MATOSINHOS

Representantes em Portugal de:

STAHLEX EISEN-UND STAHL-EXPORT

Dusseldorf

Fornecedores de toda a gama de Produtos Siderúrgicos

Fornecedores da C. P.**BANCO BORGES & IRMÃO**

PORTO

S. A. R. L.

LISBOA

Instituição fundada em 1884

Capital e Reservas - 192 500 000\$00

Dependências no Porto: Bonjardim (Casa Antiga) - Sá da Bandeira Infante D. Henrique - Costa Cabral - Campanhã - Carvalhido Foz do Douro - Boavista - Carlos Alberto e Costa Cabral (Areosa)

Dependências em Lisboa: Estados Unidos da América, Fontes Pereira de Melo, Pascoal de Melo, Alvares Cabral (ao Rato) Duque da Terceira, Estrela e Olivais Sul.

AGÊNCIAS: - Braga, Setúbal, Ovar, Matosinhos, Amarante, Lourosa, Gondomar, Vila do Conde, Murtosa, Albergaria-a-Velha, Vila Nova de Gaia, Valença e Arrifana.

POSTO em Vilar Formoso

Correspondentes no Rio de Janeiro - Banco Borges

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Fábrica de Fiação e Tecidos de Délãs

PINHEIRO MARQUES & MADEIRA, LDA.

Riscados - Cotins - Zéfires - Fantasias

FIOS PENTEADOS E CARDADOS

Fábrica:

DELÃES - FAMILIÇÃO

Riba d'Ave

Telef. 9 32 02

Escritório:

Rua de Avis, 13-l.º D. - PORTO

Telefone 2 04 61

Teleg. «Fabridélãs»

PORTO

Sociedade Mercantil e Industrial, Lda.

Infante D. Henrique, 75-1.º - PORTO

Telefs.: $\left\{ \begin{array}{l} 2\ 32\ 42 \\ 3\ 54\ 45 \end{array} \right.$

Teleg.: Indusanti

Fábrica em Ovar

Medalhas de Ouro na Exposição Industrial Portuguesa de Lisboa e na Exposição Colonial Portuguesa do Porto

Fábrica de descasque e preparação de Arroz, de Pregaria e Refinação de Açúcar - Importação de bacalhau

RICHARD JOHNSON & NEPHEW LIMITED**Manchester - Inglaterra**

FORNECEDORES DA C. P.

Especialistas no fabrico de:

Arames d'Aço para Betão Pré-Esforçado

Arame d'Aço para parafusos

Arame de Aço de alta resistência para Molas, etc.

Agentes: ALFREDO M. GOMES, LDA.

Praça D. Filipa de Lencastre, 22-2.º - Salas 39 e 40

PORTO

Srs. Ferroviários:

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

PEÇA AMOSTRAS PELO CORREIO A

MANUEL MONTEIRO**LANIFÍCIOS****COVILHÃ**

DESCONTOS ESPECIAIS

MADECA

Madeiras de Caxarias, Lda

TELEFONES $\left\{ \begin{array}{l} 4\ 41\ 03 \\ 4\ 41\ 08 \end{array} \right.$

Telegramas: MADECA

INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE MADEIRAS

construção e embalagens

toros para minas e para celulose

EXPORTADORES

Compradores de pinhais e eucaliptais

Caxarias-Norte - Portugal**EMPRESA INDUSTRIAL SAMPEDRO, LDA.****FÁBRICA DE TECIDOS DE LINHO E ALGODÃO**

Fornecedores da C. P.

LORDELO - GUIMARÃES

Tele. S. Martinho do Campo, 18

ESCRITÓRIO NO PORTO:

R. Clérigos, 44, 1.º - Telef. 234 41

Porto : 28741 (10 linhas)
 Leixões : 930012, 931703
 Lisboa : 3 49 43 (10 linhas)
 Aveiro : 24550
 Figueira da Foz : 22284
 Londres : Royal 8011
 Telex : } Lisboa 296 e 297
 } Porto 381 e 382

Endereço Telegráfico

AMORAS — (Todos os escritórios)

EM LONDRES:

Moraes, Dorling (Shipping), Ltd.
 City Chambers — 65 A, Fenchurch
 Street

LONDON E C 3

Telex : 25 10 2

A. J. Gonçalves de Moraes, Lda.

ESTABELECIDOS EM 1894

Transitários e Agentes de Navegação, Seguros e Superintendência

PORTO (Sede): 18, Rua da Nova Alfândega
 LEIXÕES (Delegação): Rua do Matinho, 68-82
 LISBOA (Filial): 26, Rua de São Paulo
 AVEIRO (Deleg.): Av. Dr. Lourenço Peixinho, 49-2.º E.
 FIGUEIRA DA FOZ (Deleg.): Rua da República, 246
 SETÚBAL (Delegação): Avenida Luisa Todt, 281
 LONDRES: Moraes, Dorling (Shipping), Ltd.

Seu departamento de turismo:

AGÊNCIA DE VIAGENS EXPRESSO

Av. António Augusto de Aguiar, 88-LISBOA-Tel. 4 21 85

Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe

S. A. R. L.

Fábrica em Fafe

SEDE:

Avenida dos Aliados, 236, 1.º

PORTO



Fiação, Tecelagem,
 Branqueação, Tinturaria
 e Acabamentos

António Augusto da Silva, & C.ª L.ª

GRANDES ARMAZÉNS

de Ferro, Aço, Cantoneiras, Vigas,
 de Ferro U, Chapa de Ferro zin-
 cada e de Alumínio própria para cober-
 turas e respectivos acessórios, Perfis
 especiais para caixilhos de janelas, etc.

ARMAZÉNS DE RETÉM:

Rua do Almada, 565

Estrada da Circunvalação, n.º 12679
 (à Via Rápida)

ESCRITÓRIO:

RUA DO ALMADA, 291

Telefones : 2 46 23 (P. P. C. A.)

PORTO

Corporação Internacional de Seguros

Seguros em todos os ramos

Avenida dos Aliados, 54

Telef. 25024 (P. P. C.)

PORTO

CONSTRUÇÕES METÁLICAS

A. ROBALO, L. DA

Estruturas Metálicas

Pontes, Postes, Caldeiraria, Zincagens para via aérea, Serralharia artística

T.ºdo Cabral, 54, 1.º—Telef. 322904 e 36 73 56 LISBOA
Fábrica em Mem Martins—Telef. 2944207 e 2944300

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

Manuel Lopes Henriques & Filho, Lda.

— **Fábrica de Lanifícios** —



Telefones } Escritório: 38 11 14 e 38 20 24
Gerência: 38 14 17

Av. Infante D. Henrique, Lotes 19 e 20

LISBOA—6

Armazéns do Rossio

TECIDOS—MALHAS—LÃS

Grande variedade
Os melhores preços

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Telefs. 32 24 03-3 43 14—LISBOA
Praça D. Pedro IV, 78, 79 e 80

DROGARIA CEZAL

ALBANO GARCEZ, LDA.

CASA FUNDADA EM 1910

Drogas, Tintas, e Produtos Químicos
Perfumarias Nacionais e Estrangeiras

FORNECEDORES DA C. P.

12, RUA DO COMÉRCIO, 14

Telef. 32 64 98 LISBOA

SAMPAIO, COSTA & AZI, LDA.

Serviços especiais de transportes Lisboa-Porto

Transportes—Embarques—Trânsitos

LISBOA:
Rua dos Douradores, 24-s/l D.
Telefones 32 69 53-3 35 65
Garagem: Telef. 84 28 21 = Cais: Telef. 38 41 41

PORTO:
Grijó & Irmão, Lda.
Rua de Traz, 43 Telefone 2 40 58

MÁRMORES
— D E — **Sousa Baptista, L. da**

29, Praça do Município, 30—Largo de S. Julião, 13

Telefone 32 76 43—LISBOA

Oficina e serração de mármore:

Avenida Gomes Pereira, 101—Telef. 78015

Casa especializada no fabrico de mármore.
Oficinas completas para todos os trabalhos.
Pedreiras em Pero Pinheiro e Vila Viçosa,
loças sanitárias e materiais de construção.

SANTOS & SILVA VIEIRA, LDA.

IMP.—EXP.

BRINQUEDOS, ARTIGOS PARA CARNAVAL,
DECORAÇÕES E FOGOS DE ARTIFÍCIO

Sede

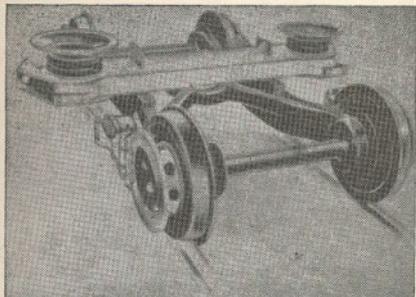
R. da Boa Vista, 14-16 *Telef. 32 39 06*

Salão de Exposição

R. da Boa Vista, 64-68

LISBOA-2

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING
Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

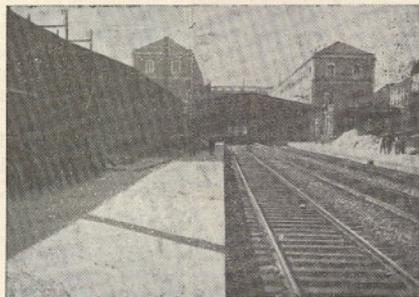
Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

HYDROLIT

S. A. BERNE — (SUÍÇA)

Impermeabilizantes para a CONSTRUÇÃO CIVIL

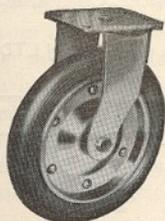


Estação de Santa Apolónia-Lisboa — Aspecto parcial do calo, à esquerda, tratado com HYDROLIT-FLUAT

Impermeabilização até pressões de 50 atmosferas.
Aceleração de Pressa das massas de cimento até ao limite de 2 minutos, se requerido.
Inocuidade das ditas massas, contra produtos ácidos ou corrosivos permitindo a construção de depósitos para qualquer produto sem outro revestimento.
Aumento de resistência à compressão e flexão bem como eliminação radical de salitre, poeiras, musgos e fungos.
Serviços técnicos a cargo de um engenheiro de C. C.
Consultas, referências e pedidos a
Bettencourt & Silva, Lda.
Rua de S. Julião, 41-2.º — Telef. 32 89 19 — LISBOA-2

Flexello

RODIZIOS
RODAS



REPRESENTANTE

BLACK, LDA.

Rua da Boa Vista, 10 — Telef. 32 39 19 - 36 88 25

LISBOA - 2



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 730156 (4 linhas)

Telegr.: EPALDA — Lisboa

Empresa Hidroeléctrica da Serra da Estrela

AO SERVIÇO DA NAÇÃO DESDE 1909

S. A. R. L.
 CAPITAL 150.000 CONTOS
 SEDE — Avenida Sidónio Pais, 26-A — LISBOA
 SERVIÇOS TÉCNICOS EM SEIA

PRODUTORA E DISTRIBUIDORA DE ENERGIA ELÉCTRICA

Centrais hidroeléctricas:

SENHORA DO DESTERRO I e II — PONTE DE JUGAIS — VILA-COVA — SABUGUEIRO — RIBA-COA

POTÊNCIA TOTAL INSTALADA 56 030 kVA

QUEDA BRUTA TOTAL 1 200 m

1 100 KM DE LINHAS DE A. T. ATRAVÉS DE 26 CONSELHOS

ELECTRO-ARCO LIMITADA

Fornecedores da C. P.

**ELECTRÓDIOS
POSTOS E ACESSÓRIOS**

PARA A SOLDADURA ELÉCTRICA
MATERIAL APROVADO PELO

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

FÁBRICA E LABORATÓRIOS

Venda Nova — AMADORA

LISBOA - 2

Rua Silva Carvalho, 239 — Telef. 683649

PORTO

Rua do Bolhão, n.º 216 — Telefone 21277

Santos Mendonça, L.^{da}

LISBOA-PORTO

Fornecem:

Locomotivas Diesel-Eléctricas
Dresines para inspecção de via

e

todo o material fixo e circulante
para caminhos de ferro, incluindo
material Décauville

Por conta dos seus representantes:

ALCO PRODUCTS, INC. — NEW YORK
 FAIRMONT RAILWAY MOTORS INC. — FAIRMONT — U. S. A.
 ATELIERS DE CONSTRUCTIONS J. KIHN — RUMELANGE — LUXEMBOURG
 WHITING CORPORATION — HARVEY, ILLINOIS — U. S. A.
 THE UNITED STEEL COMPANIES LIMITED — LONDON
 THE P. & M. CO. (ENGLAND) LTD.

SISTEMA

Sociedade de Máquinas e Sistemas de Contabilidade, Lda.

Avenida 24 de Julho, 3-1.º Esq. — Telef. : 36 29 91/2/3-67 47 72 — LISBOA - 2

BURROUGHS CORPORATION

Máquinas de contabilidade, Folhas de férias, Facturação, Movimento de «stocks», Somadoras, etc.

FORNECEDORES DA C. P.

ADDRESSOGRAPH MULTIGRAPH CORPORATION

Máquinas de endereçar para talões de pagamentos, Folhas de férias, Circulares, Endereços, Códigos de fabrico, etc.

METALÚRGICA DA LONGRA, LIMITADA

Móveis de aço para escritórios, cantinas, etc.

FORNECEDORES DA C. P.



Dois minutos de Viagem

— por JORGE RAMOS —

Uma noite em Buhl

A POSSARA-SE de todos os meus estados de alma a melancolia da neve — que via cair como lágrimas de algum gigante que nelas cristalizasse uma dor oculta pela natureza nua e branca na sua agonia musical de Schuman... Vi, por detrás das vidraças, embaciadas por essa mística tristeza de que a neve tem o condão, desfolharem-se as árvores, talvez esmagadas pela plúmbea solidão que um céu de cinza sugere ao nosso espírito, e vi também vestirem-se pouco a pouco, com o espólio desses alvinitentes farrapos — soprados, talvez, por um vento gélido, tal qual pregas de cetínea capa de princesa de balada infantil. Dir-se-ia que um luto branco desdobrava, silente, seu trágico esplendor. O frio colaborava na quietação sobrenatural das ruas quase desertas — quase mortas como certa luz ténue que embala os quadros de Dürer. Mas aquecia-me a perspectiva de ir, num alvoroço de criança, saborear a paz deliciosa da noite de Natal, no conchego da lareira, à volta da qual se acomodassem como ao redor de um presépio, velhinhas de olhar amaciado por maternal ternura — enquanto lá fora a notada regelante enchesse de uivos as quebradas dos montes e de terrores supersticiosos os pinheirais assombrados...

A viagem foi peregrinação e aventura em busca da poesia estranha dessa noite. Deixámos a cidade embrulhada na mortalha da neve e sonolentámos ao ritmo da carruagem que nos conduzia através de vastas planuras, por onde o Reno alastra seu reino de feiticeiros das florestas. Escalando as primeiras colinas da Selva Negra, surgiram asogueiras bravas e os castanheiros de cabeleiras encanecidas, hirtos no singular arrepio que petrifica a paisagem. E logo os pinheiros de Durbacher esprei-

tam nas clareiras brancacentas das montanhas, agitando num aceno levemente verde a sua presença de poetas solitários...

Nos vales imensos o Sol enterrava o oiro de uma luz avarenta. Warnhalter mal se mostrou, pouco depois, no manto roxo que a noite próxima tingia de mistérios... As chaminés de Affentaler, entre lumes pestanejantes, turbulavam para o céu, aqui e ali esmaltado de pálidos luseiros, o fumo revelador das horas de ceia. E já a noite envelhecia quando chegámos a Buhl, a pequena cidade que desabrocha como flor campestre no círculo dos bosques fantásticos da Selva Negra. A casa amiga que nos franqueava a hospitalidade fidalga, era, nessa noite de névoa e de sonho, um vergel iluminado por um suavíssimo calor de conforto — que desgelava o taciturno sortilégio do cenário circundante. Na quadra tépida, com seu ar antigo e romanesco de refúgio alpino, deu-nos as boas-vindas o sorriso de um lume brando, que recitava a sua oração de luz no afago da braseira acolhedora. Os ramos de azevinho espalhavam-se numa homenagem doce a tanto conforto amigo, e diziam de suas esperanças na Primavera ainda distante, como se indicassem já uma realidade e não o sonho apetecido de uma noite de Dezembro... Na mesa patriarcal, que a virgindade do linho recobre, em breve fumegará a ceia apetecida, e nos cristais cantará o glu-glu festivo do esquisito vinho de Zeller Rote. Doces que saíram por jeito de magia das mais miraculosas das aldeãs de Nagoldtal, vão enfeitar-se de lumes. E connosco estará — eterna ilusão — a legendaria espiritualização dessa festa a um tempo religiosa e pagã, que se prolonga até Domingo de Reis. Longínqua recordação de um período ante-histórico, a festa do Natal, na Alemanha, é a festa de Yule —

que o rei Olof prescrevera na Suécia como vestígio ímpio do paganismo. Em todos os países do norte da Europa se celebram as festas de Yule — derivação de Yolner, um dos sobrenomes de Odín.

Vi sobre as casas de Buhl, nessa noite inesquecível, volumosos feixes de cereais espetados nas pontas das espessas varas — para que as aves festejem também essa alegre noite de Dezembro. Não é decerto um Cristo marfilíneo, hierático, de olhar perdido nas regiões do ideal, que abre invisivelmente aquela porta e vem aquecer-se ao lume cristianíssimo da lareira. Mas é Yule, emblema vivo da estação primaveril, anunciando o regresso ao país das flores, e a submissão da neve que há-de desfazer-se poeirando suas brancacentas roupagens esparsas nas alturas, nos valados e nos atalhos dos caminhos empapados de luar. É o Natal do Norte, o *Jul* dos dinamarqueses, o *Juel* dos suecos, o *Schul* dos anglo-saxónicos, o *Jonie* dos holandeses, o *Gehot* dos estónios, o *Joel* dos lapónios, o *Gevel* dos celtas — o *Yule* dos germanos, figurando o renascimento de um ano cheio de promessas. É ele que espalha pelas casas dos camponeses raminhos de pinheiro fresco e cheiroso, que afestoa as paredes com grinaldas verdes, que mistura flores de lã branca com flores artificiais sobre os móveis singelos das habitações de Buhl. É ele que carrega de lumes, de flores, de frutos, de rendas, de brinquedos, de gulodices, o pinheiro cortado na



TRATAMENTO
I N T E R N O
A R M A N D

DIAPROSIM, S. A. VITRY (Seine) — FRANCE

Tratamento de águas de caldeiras fixas
e locomotivas

Em Portugal: SÓQUÍMICA

RUA DOS CORREIROS, 113, 1.º, 2.º e 5.º LISBOA

Selva Negra — lembrança do carvalho Sodrasil, essa árvore celebrada no Edda, cuja copa era cingida por uma nuvem brilhante, fonte do orvalho, e que se erguia sempre verde, acima da nascente de Urda.

Nessa noite de 25 de Dezembro, a Alemanha inteira não se deita. É a noite sagrada, a *Weihnacht*, a festa das crianças. Noite de milagre, em que o ramo de agarico oferta a todos as maravilhas que o adornam, enquanto de povoação em povoação, de choupana em choupana, os *Waits*, cantores ambulantes, repetem os velhos *Caroles*, os Natais das idades antigas...

BAPTISTA AZEVEDO & C.^A L.^{DA}

FORNECEDOR DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES E DOS PRINCIPAIS ORGANISMOS DO ESTADO

Representantes exclusivos de:

MATERIAL DE INCÊNDIO PORTÁTIL E RODADO BAVARIA (Feuer Schutz)

(Aprovado pelo Conselho Nacional de Incêndios)

REBARBADEIRAS, ESMERILADORAS, BROQUINS, DISCOS,

MÁQUINAS DE FURAR ELÉCTRICAS **BERGIN**

MÁQUINAS ELÉCTRICAS DE CORTAR FERRO **ROHBI**

FERRAMENTAS MANUAIS **HOPEX**

TUBOS DE BORRACHA **ELECTRIC**

ABRAÇADEIRAS EM AÇO **IDEAL**

LUVAS DE PVC **MSA**

CORREIAS, AMIANTOS, EMPANQUES, DESPERDÍCIOS, BORRACHAS, TUBOS DE BORRACHA E PLÁSTICO, FIBRA VULCANIZADA, EBONITES, BANQUELITES, ETC.

Escritório: Calçada Marquês de Abrantes, 10-1.º — Telef. 66 67 66 e 67 06 67 — LISBOA-2

Secção de Vendas: Calçada Marquês de Abrantes, 16 a 16-B — Telegramas BAVARIA

Armazéns: Avenida D. Carlos I, 55-1.º — Rua Cais do Tojo, 32 a 36

Publicidade e Promoção do Tráfego dos Caminhos de Ferro

Nos últimos anos, tem sido dada cada vez mais importância, nos planos económicos, à política de estímulo de vendas. Nos Estados Unidos, as despesas de publicidade — uma das técnicas mais típicas de promoção de vendas — aumentaram de 145 % no período de 1950 a 1964, enquanto que a produção bruta nacional só aumentou 119 %. Depois da segunda guerra, os métodos de acção da publicidade evoluíram ao ponto de a colocar ao nível das disciplinas orgânicas, conferindo-lhe a sua complexidade uma natureza paracientífica.

A situação concorrencial que se desenvolveu rapidamente no sector dos transportes, cuja existência tinha sido até aqui relativamente tranquila, acabou por pôr também o caminho de ferro frente a problemas de mercado muito complexos.

Na realidade, estes problemas já existiam no tempo do monopólio ferroviário, mas apresentavam-se em termos mais simples: no transporte de passageiros, tratava-se de levar o público à paixão turística, enquanto que para o transporte de mercadorias as iniciativas de promoção visavam mais o assistir e informar os clientes que o atraí-los.

A evolução do mercado, caracterizada pelo desenvolvimento da procura de transporte, e também pela entrada em cena de dois novos transportadores, o automóvel e o avião, deu à promoção do transporte ferroviário um papel muito mais dinâmico.

No que diz respeito ao volume do tráfego, os caminhos de ferro europeus conservam actualmente as posições adquiridas no domínio dos passageiros e tendem a progredir no sector de mercadorias; todavia, as suas tarifas não foram completamente restabelecidas em comparação com o período de antes da guerra e, de qualquer maneira, não dão saldo positivo.

Quais são então as perspectivas do caminho de ferro para os próximos anos?

Enquanto que o tráfego ferroviário tende a estacionar, os transportes aéreos de passageiros da maior parte das companhias europeias duplicaram ou triplicaram durante os cinco últimos anos, e o transporte automóvel de mercadorias registou um aumento que seria arriscado tentar precisar mas que é certamente considerável.

Se esta tendência persistisse, estes meios de transporte não se limitariam a chamar a si o aumento de tráfego global, mas acabariam por se

ligar à parte do mercado que hoje em dia gravita à volta do caminho de ferro.

Este encontra-se, pois, frente a um problema premente de promoção do tráfego: problema complexo, porque o caminho de ferro, como todos sabemos, está sujeito a graves limitações na sua liberdade comercial.

As empresas ferroviárias seguem uma política de comercialização, modelando a sua oferta de acordo com os desejos da clientela. O após-guerra abriu uma época fecunda de inovações orientadas neste sentido: seria suficiente pensar nas carruagens «couchettes» no ramo «passageiros» e em toda uma gama de vagões especiais para o transporte de mercadorias. No domínio mais estritamente comercial, registou-se uma nova série de combinações contratuais, das quais a mais significativa é sem dúvida a «Eurailpass»; os acordos com os organizadores de viagens em grupo e os acordos de colaboração com outros transportadores são outros tantos instrumentos comerciais.

Mas o meio promocional mais ao alcance é certamente a propaganda nas suas diferentes formas, quer dizer, uma política de relações cordiais e de encontros pessoais com a clientela, e sobretudo a publicidade, que é sempre a arma indispensável àquele que se empenha na competição comercial!

A este propósito, é muito interessante notar que no sucesso da aviação entraram também — como numerosos inquéritos de mercado e de motivação o provam — factores de ordem psicológica que, se não foram criados, foram pelo menos estimulados pela publicidade das companhias de aviação: a moda, o gosto, e um certo sentido de fetichismo frente à novidade. Em contrapartida, também é um facto que a escolha do público é muitas vezes ditada por comparações que assentam em informações incompletas.

Para equilibrar esta situação concorrencial, e, ao mesmo tempo, ter o público ao corrente da vasta gama de serviços ferroviários, alguns só vagamente conhecidos, a linha publicitária do caminho de ferro foi inspirada essencialmente por duas ambições:

- a) Manter vivo no espírito do público um retrato vigoroso do serviço ferroviário, segundo os princípios da publicidade «contundente»;

- b) Intervir em favor dos serviços particulares para os quais o público aprecia sobretudo as informações pormenorizadas.

Os problemas publicitários, e, na generalidade, promocionais do caminho de ferro, trazem a marca da clara separação existente entre os dois sectores, passageiros e mercadorias, demasiado diferenciados um do outro para que lhes convenham os mesmos métodos publicitários: a densidade das duas redes de venda atinge diversos graus. O primeiro, operando também pela colaboração dum grande número de intermediários, como as agências de viagens, que realizam na Europa à volta de oitenta por cento do total de negócios das viagens ferroviárias internacionais. No domínio das mercadorias, o critério que regula a escolha do transportador é de origem rigorosamente racional, sendo praticamente nulo o elemento «simpatia» que age no sector dos passageiros; finalmente, a clientela do serviço de mercadorias está fortemente concentrada, visto que um número relativamente modesto de grandes empresas constitui a parte dominante.

As técnicas publicitárias serão portanto diferentes para os dois ramos ferroviários: para comunicar com uma clientela dispersa e relativamente emotiva como a do sector de passageiros, que compra a maior parte das vezes o que necessita em agências, colaborando com outros transportadores,

AUTOMÓVEIS DE LUXO PARA
CASAMENTOS, VIAGENS
PARA O PAÍS E ESTRANGEIRO
E AUTOMÓVEIS SEM CONDUTOR

**Sociedade de Transportes
Em Automóveis de Luxo,**
Limitada

ENGLISH SPEAKING DRIVERS
CHAUFFEURS QUI PARLENT FRANÇAIS
SE HABLA ESPAÑOL



Escritório:

RUA SOCIEDADE FARMACÉUTICA, 30-A

LISBOA

TELEFS. P. B. X.: 4 4257 - 4 4386 - 4 3753 - 4 8707 - 5 3033



OCULISTA DAS PORTAS DE SANTO ANTÃO, LDA.

Rua das Portas de Santo Antão, 9-2.º Dto. (Ao Rossio —
antiga Rua Eugénio dos Santos) Telef. 32 37 97 // LISBOA-2

CLASSE POPULAR. O Oculista que os empregados da C. P. e familiares, por *Último* devem consultar para **Melhores Preços ARMAÇÕES**, para óculos das melhores procedências e modelos recentes. **LENÇES Cr, Incolor e TV**, dos mais reputados fabricantes. **Bifocais e Progressivas**, para ver ao longe e perto. **Emprestamos grátis** para experiência e damos **esclarecimentos. Contacto**, microcorneanas com garantia.

EXECUÇÃO RÁPIDA COM PRECISÃO

MÍNIMOS preços para termos MÍNIMOS encargos

a publicidade é sem dúvida o meio mais eficaz. Neste domínio uma das direcções da política publicitária do caminho de ferro consiste em cooperar com os organismos institucionalmente promotores do turismo. Em contrapartida, no domínio das mercadorias, além da publicidade, outras iniciativas promocionais adquirem importância, como os contactos pessoais com os dirigentes das empresas, durante os quais os problemas de transporte, a maior parte das vezes complexos, podem ser examinados de ambos os lados com espírito de colaboração.

No entretanto, na base da publicidade ferroviária, quer seja destinada aos passageiros ou às mercadorias, pode reconhecer-se um estilo comum. Como se viu, os serviços de características especiais são o principal objectivo da publicidade: as redes fizeram a todos um vasto reclamo, quer isoladamente, quer, no que diz respeito ao tráfego internacional, por meio de campanhas colectivas levadas a cabo por administrações associadas *há já muito tempo e com vista ao futuro* no domínio da propaganda: as publicações sobre os TEE, os TEEM, as viagens em carruagens-cama ou «couchettes», o transporte de automóveis, etc., são exemplos flagrantes.

Todos os veículos publicitários — folhetos, cartazes, anúncios nos jornais, no cinema, na televisão, etc., são empregados pelos caminhos de ferro; a sua escolha é feita segundo o cálculo do seu rendimento, no qual intervêm numerosos factores, tais como a importância do público a atingir, a capacidade do meio que contiver, o tipo particular de mensagem que se pretende difundir, a capacidade dela ficar gravada na memória do público durante um espaço de tempo mais ou menos longo, e, por fim, como é evidente, o preço da publicidade.

Observado do exterior, o mercado sobre o qual os caminhos de ferro operam, pelo domínio dos passageiros, pode parecer informe e pouco diferenciado. Na realidade, ele está fraccionado numa série de mercados «sui generis» como os dos diferentes serviços especiais ou o do turismo americano

na Europa; o método publicitário moderno aconselha, nesta situação, filtrar-se previamente o elemento social ao qual a publicidade se dirige, com o fim de isolar do resto da massa o elemento útil considerado como cliente potencial do caminho de ferro, sobre o qual é preciso agir, evitando custosas dispersões.

A actividade promocional dos caminhos de ferro europeus é muitas vezes tributária dos seus sucessos nos inquéritos de mercados; em certos casos estas pesquisas tiveram também uma função orientacional, permitindo a apreciação da receptividade do público à publicidade.

Em 1963, mais de 4000 turistas americanos foram entrevistados na Europa; 30 % declararam ter sido mais ou menos influenciados pela publicidade na escolha do local para onde pretendiam viajar.

Entretanto não é fácil estabelecer a percentagem de passageiros nos caminhos de ferro, adquirida graças às actividades promocionais. Sabe-se, com efeito, que é excepcional poder-se medir a eficácia duma campanha de promoção segundo as variações das vendas, sendo tão demasiadamente numerosas as variáveis que condicionam normalmente estas últimas.

Todavia, certas considerações gerais podem servir de ponto de partida para o estabelecimento de um balanço destas actividades e da publicidade em particular: é certo que esta, utilizando largamente



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

MICHTYPLATE ROOF COATING

um produto da

TEXAS REFINING CORP.

Revestimento betuminoso para impermeabilização de coberturas de betão

Entregas imediatas em Lisboa

VARIA, LDA.

Rua Nova da Trindade, 1-3.º-E. Telef. 36 79 62
LISBOA - 2

veículos de comunicação de «massa», atinge um número muito elevado de clientes potenciais; é razoável admitir que o público concede uma certa atenção aos anúncios publicitários dos caminhos de ferro e, em geral, àqueles que têm características de turismo, «produto» atraente por si só, para o qual todos se sentem inclinados; mas — e isso é o que fundamentalmente conta — temos a prova de que o público tem por essa publicidade um interesse notável, o qual se manifesta sob a forma de pedidos de informações suplementares.

O caminho de ferro está além disso empenhado numa revolução técnica e comercial, e todo o estilo dos seus serviços, desde a rapidez e segurança dos comboios até ao conforto e à estética, será transformado.

Uma imagem nova dos caminhos de ferro é o que a publicidade deverá oferecer ao público, a fim de que este a aceite facilmente e a guarde no seu espírito; são novas vantagens que deverão ser descritas, ilustradas, sugeridas à clientela.

O papel é portanto delicado, tanto mais que esta época coincidirá, segundo parece, com a da aplicação de tarifas ferroviárias adaptadas ao preço de revenda, e que a concorrência entre os transportadores — que, sabemos, os leva a estender a sua rivalidade até ao domínio da publicidade — será ainda mais severa.

Demais, o mais moderno destes meios de transporte — a aviação — que combate, por assim dizer, em dois campos de batalha, visto que tem que lutar, não só com a concorrência interna entre as diferentes companhias aéreas, como contra os transportadores de outro género, segue já uma política publicitária muito activa, em virtude sobretudo da sua situação interior. Talvez o futuro veja atenuar-se o desequilíbrio que, proporcionalmente, hoje em dia separa os investimentos publicitários dos dois meios de transporte, o ferroviário e o aéreo, investimentos aos quais o primeiro reserva, em média, abonos bem inferiores a 1 % das suas despesas de exploração, agora que há motivos para se pensar que o segundo já atingiu uma percentagem dificilmente inferior a cinco.

OFICINAS GRÁFICAS

— DA —

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS

EM TODOS OS GÊNEROS

Rua de Horta Seca, 7-1.º Telef. 32 01 58-32 75 20

LISBOA

PREFIRA SEMPRE

Acúcar granulado
 “Hornung”

Um produto nacional de superior qualidade

REFINARIA DO ULTRAMAR

AV. DA ÍNDIA, 10

LISBOA

Fábrica de Tapeçarias Competidora

Maiense

Fundada em 1950

Joaquim Moreira de Sousa

Limitada

End. Teleg. **Maiense** Telefone, 99 10 54

CASTELO DA MAIA

TAPETES - CARPETES - PASSADEIRAS DE LÃ

Fornecedores da C. P.

Invenção de dois ferroviários ingleses

Foi inventada por dois ferroviários ingleses uma máquina que pode tornar-se absolutamente indispensável nos caminhos de ferro em todo o Mundo, pois vem revolucionar por completo o sistema de inspecção de vias. Esta, até agora, fazia-se manualmente, a um ritmo que não excedia os 5 quilómetros de via inspecionados em cada hora. Graças, porém, ao novo dispositivo, o ritmo pode ser 13 vezes mais acelerado.

Trata-se de uma máquina, com propulsão própria, que pode inspecionar 65 quilómetros de via por hora. O sistema, já patenteado, e que proporcionou aos seus inventores o prémio de 400 libras, concedido pelos Caminhos de Ferro Britânicos, consiste em efectuar «leituras», por um sistema electrónico, das secções de via examinadas.

Turismo Espanhol

De acordo com as últimas estatísticas, existem em Espanha 784 458 lugares distribuídos em hotéis, apartamentos, e «campings», para alojar visitantes e turistas. Dividem-se da seguinte forma: 321 992 em 6 129 estabelecimentos hoteleiros; 343 112 em 83 235 apartamentos e 119 364 em 331 terrenos de «campings». A maior quantidade de apartamentos na provincia de Málaga, e de hotéis no arquipélago balear.

Cibernética, automação e o progresso nos caminhos de ferro

(Continuação da pág. 454)

* * *

Pergunta-se: Não poderá a máquina ultrapassar o homem no domínio do raciocínio e não construirá ele um dia máquinas capazes de conceber teorias que ninguém possa jamais compreender?... Porque não...

É nesse visionário mundo, da máquina ultrapassando o homem, que mediante o tratamento da informação, se poderá esperar dela a condução eficaz das acções ou o que é o mesmo, a tomada de decisões seguras e acertadas que afinal ainda estão hoje sujeitas à contingência total do erro humano.

Três ferroviários premiados por actos de decisão e coragem

Do «Diário Popular», de 14 de Dezembro passado, temos o prazer de transcrever a seguinte notícia, acerca de 3 trabalhadores da C. P. que foram agora distinguidos com os prémios que a ilustre Administração daquela Companhia atribui, anualmente, aos funcionários que praticam actos dignos do maior apreço. Os deste ano revelaram elevados e nobres sentimentos humanitários e notável espírito de decisão. São três histórias admiráveis — em que a simplicidade e a grandeza se dão as mãos.

Chama-se António Andrade de Sousa um dos contemplados. Era trabalhador eventual da via e, em 10 de Março, encontrava-se de guarda na passagem de nível no apeadeiro de Marvila. As cancelas estavam fechadas e ele reparou que uma mulher atravessava a linha, no momento exacto em que se aproximava velozmente uma composição. Gritou, desesperado, para a avisar do perigo: a mulher não deu por isso. Então, com grande decisão, arriscando a própria vida, lançou-se sobre a mulher — salvando-a.

A segunda história: em 3 de Junho, Ana Maria

Pimenta, guarda de passagem de nível da linha do Norte, notou que uma mulher, conhecida na região porque sofre de doença mental grave, tentava atravessar a via quando passava um comboio.

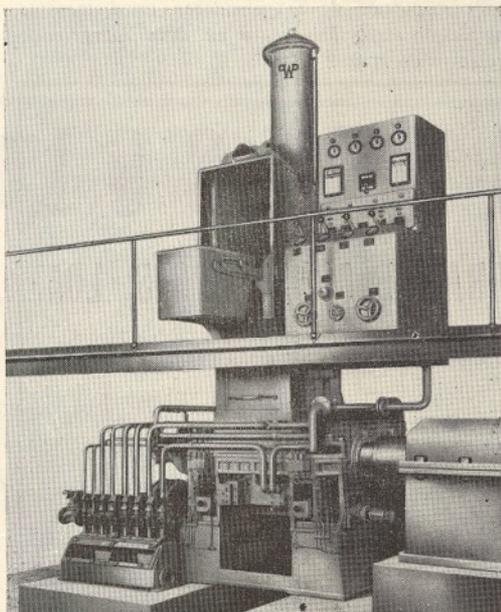
Não atendeu ao toque da corneta, nem a acenos, nem a gritos. Avançava sempre. Então, no momento terrível, Ana Maria lançou-se pela frente da composição e desviou a louca, salvando-a, assim, de morte horrorosa.

António Pinto Leitão, assentador de primeira classe, gozava o descanso semanal. Era 8 de Dezembro de 1964 e tudo corria normalmente. De súbito, ouviu fortes pancadas nos carris. Saiu de casa e deparou-se-lhe um homem que tentava quebrá-los. O energúmeno agrediu-o e, apesar disso, o trabalhador perseguiu-o. Evitou um possível desastre na linha da Póvoa e contribuiu para a identificação do criminoso.

Estes actos de dedicação e de amor pelo próximo são bem significativos do espírito ferroviário. Ao premiar, agora, estes três trabalhadores humildes, a C. P. teve mais uma vez um gesto de justiça.

Máquinas de misturar amassar, dissolver plastificar

para as indústrias químicas e farmacêuticas — de borracha — de plásticos — de viscosas — Prensas hidráulicas — Comandos hidráulicos — Instalações de acumuladores hidráulicos. — Compressores de alta pressão. — Instalações para o tratamento de superfícies metálicas. Instalações para pintura e secagem de veículos (automóveis, tractores, etc., etc.)



Misturador interno G. K. 50 U. K.

Werner & Pfleiderer · Maschinenfabrik · Stuttgart

Representantes: Rolf Keel, Rua Frei Manuel Cardoso, 16 — Telefone 72 09 94 — Lisboa-5
Walter Leucht, Rua da Cruz, 222 — Telefone 4 53 06 — Porto



A ponte sobre o Tejo e a valorização da zona Lisboa- -Almada e do sul do País

Depoimentos dos Engs. Arantes e Oliveira, Carlos Ribeiro, Espregueira Mendes e dr. Glória Pacheco

O ano de 1966 vai constituir para Portugal inteiro um período de gratas surpresas e realizações admiráveis. Entre as numerosas realizações que vão honrar-nos, no próximo Outono, figura a ponte sobre o Tejo, em Lisboa.

O «Diário Popular» ouviu, há meses, num inquérito de grande interesse, quatro individualidades importantes: os srs. Eng. Arantes e Oliveira, Ministro das Obras Públicas; Eng. Carlos Ribeiro, Ministro das Comunicações, Eng. Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P. e dr. Glória Pacheco, presidente da Câmara Municipal de Almada. A ponte, na opinião dos ilustres depoentes, vem resolver vários problemas e enriquecer três zonas, sob vários aspectos, entre eles o turístico.

A cada um dos depoentes foi apresentada a seguinte pergunta:

«Que se lhe oferece dizer acerca da oportunidade ou inoportunidade de se considerar imediatamente a transposição ferroviária entre as duas margens do Tejo, através da Ponte?»

O B R E C O L

OBRAS E CONSTRUÇÕES, LDA.

COLABORA NA CONSTRUÇÃO DA
PONTE SOBRE O TEJO

EXECUTANDO DIVERSAS PONTES
DE BETÃO NOS ACESSOS
DO LADO NORTE

Rua Joaquim António de Aguiar, 41-4.º Dt.º
Telefone 5 83 62 — 73 09 22

LISBOA

Eis, muito resumidamente, as respostas dadas àquela pergunta.

O sr. Ministro das Obras Públicas disse:

«Ao decidir a construção da ponte sobre o Tejo, em Lisboa, o Governo adoptou a orientação de nessa fase imediata ser considerado apenas o tráfego rodoviário, ficando porém as estruturas fundamentais desde já preparadas para a todo tempo a ponte poder ser facilmente adaptada à circulação dos comboios.

Esta orientação resultou de aturados estudos económicos que demonstraram a nítida precaridade do rendimento da despesa adicional ocasionada pelo caminho de ferro, para as condições actuais ou próximas do tráfego ferroviário interessado na ponte:

Virão dentro de alguns anos a justificar e até a exigir a ligação ferroviária com Lisboa:

1. A execução do Plano de Valorização do Alentejo;
2. — O desenvolvimento da região imediatamente a sul do Tejo;
3. O próprio desenvolvimento turístico do Algarve.

O sr. Ministro das Comunicações, Eng. Carlos Ribeiro, respondendo ao inquérito, afirmou:

«Tudo aconselha tão cedo quanto possível a ligação ferroviária através da ponte».

A conveniência da presença do caminho de ferro, na travessia do Tejo, em frente de Lisboa, tem sido unanimemente reconhecida e recomendada através dos estudos mais fundamentados sobre o assunto, a saber:

- a) O relatório da Comissão presidida pelo falecido engenheiro Barbosa Carmona, que a seu tempo procedeu ao estudo das ligações rodoviárias e ferroviárias entre Lisboa e a margem sul do Tejo;
- b) Os pareceres da Câmara Corporativa com vista ao II Plano de Fomento;
- c) Os relatórios e estudos mais recentes, do Gabinete da ponte sobre o Tejo relativos ao assunto.

Convidado a depor neste inquérito, o sr. Eng. Roberto de Espregueira Mendes, anunciou as razões ponderosas que recomendam a ponte mista — rodoviária e ferroviária — e falando sobre o turismo, disse:

«Seria também de incontestável interesse turístico para as nossas provincias do Alentejo e do Algarve a ligação ferroviária da ponte sobre o Tejo, o que aliás foi reconhecido nas Conclusões do Colóquio Nacional de Turismo de Janeiro de 1964.

Suprimindo o transbordo forçado com que os

turistas são penalizados com a travessia fluvial entre Lisboa e Barreiro, melhorando os horários, e separando a certas horas o tráfego de longo curso do de natureza suburbana, criando condições técnicas como ponto de partida indispensável a uma melhoria subsequente das relações de longo curso com o extremo sul do País (verdadeiros comboios rápidos ligando directamente a capital com o Algarve, comboios autocamas, etc) teríamos um conjunto de razões só por si amplamente justificativas de tudo o que se possa fazer para acelerar a colocação do tabuleiro do caminho de ferro na ponte.»

Finalmente, vamos ouvir o sr. dr. Glória Pacheco, presidente da Câmara Municipal de Almada. O seu depoimento tem bastante interesse também. Almada é uma cidade em formação.

Oiçamo-lo, pois :

«Como é evidente, a ligação da capital ao sul do País, vem trazer à nobre vila de Almada incalculáveis benefícios, muito especialmente sob o ponto de vista turístico, pois as nossas praias, da Trafaria à Fonte da Telha, vão ficar a 20 minutos de Lisboa. A ponte vai igualmente transformar a futura cidade de Cristo-Rei, ligando-a a Lisboa e passando aquela a ser um prolongamento desta.

Não posso de forma alguma pensar em que a referida ponte, o maior empreendimento do nosso País, seja exclusivamente uma ligação ferroviária entre Lisboa e o Sul. Primeiro, ela deverá ser, como

muito bem entenderam o Governo e quem a concebeu, uma grande via rodoviária, o que de forma alguma impede de estarmos seguros da vantagem das ligações ferroviárias.

As praias do concelho de Almada, da Trafaria à Fonte da Telha, vão ficar a 20 minutos de Lisboa.

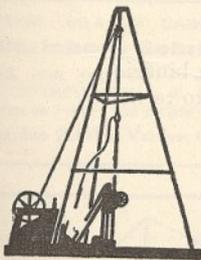
O caminho de ferro melhora grandemente a possibilidade de deslocação da nossa população flutuante e que hoje só conta com os barcos vulgarmente denominados cacilheiros. Essa melhoria verificar-se-á não só no sentido da comodidade e facilidade, mas também na possibilidade de atingir directamente outros pontos da capital que não o Terreiro do Paço.

A zona industrial da Cova da Piedade e Margueira passaria a contar com o transporte ferroviário, além de rodoviário e fluvial, o que não pode deixar de considerar-se de grande vantagem para o concelho, na medida em que, se, por um lado, facilita a fixação da indústria, por outro, fomenta a fixação populacional da zona.»

Velho e legítimo sonho de Lisboa, dentro de poucos meses vai converter-se numa magnífica realidade nacional. E não só Lisboa vai lucrar com esse extraordinário melhoramento, como se acaba de verificar, pelos depoimentos de quatro personalidades ligadas a uma grande parte dos nossos máximos problemas.

Creiamos, com o mais ardente optimismo, no nosso futuro.

R O D I O



RODIO

SONDAGENS RODIO, LDA.

Rua de S. Bento, 644-3.º

LISBOA-2 · PORTUGAL

SONDAGENS GEOLOGICAS
ESTUDOS GEOTÉCNICOS
ESTACAS
IMPERMEABILIZAÇÃO DE OBRAS HIDRÁULICAS
CONSOLIDAÇÃO DE FUNDAÇÕES
CAPTAÇÃO DE ÁGUAS

*PARA A PONTE SOBRE O TEJO
FORAM EXECUTADAS SONDAGENS
GEOLOGICAS NAS MARGENS E NO LEITO
DO RIO TEJO PARA RECONHECIMENTO
DOS TERRENOS DA FUNDAÇÃO DA PONTE*

NITRATOS DE PORTUGAL

S. A. R. L.

RUA DOS NAVEGANTES, 53-2.º

LISBOA

Produziram em dois anos mais de 290 000 toneladas de:
NITROLUSAL com 20,5% e 26% de azoto, metade
nitríco, metade amoniacal.

NITRATO DE CÁLCIO com 15,5% de azoto nitríco.

NITRAPOR—complexo binário com 20% de azoto
e 18% de potássio.

Destes quantitativos foram exportados em
dois anos para Espanha, Africa do Sul, Roménia, Rodésia,
Checoslováquia, Libano, Síria, Austrália, Finlândia,
Chipre e Turquia muitas dezenas de milhares de tone-
ladas que corresponderam a mais de 160 000 contos de
divisas entradas no País.

. * *

Após diversos ensaios industriais e agrícolas,
vão ser lançados no mercado:

NITRAFOS—complexo binário
NITRATRES—complexo ternário

NITRATOS DE PORTUGAL, S.A.R.L.



Os adubos dos NNNN são, sem dúvida,
os ADUBOS DAS BOAS COLHEITAS

Prefira-os

NÃO POUPE NOS ADUBOS!

As placas indicativas das locomotivas e a protecção à infância

As inscrições que figuram nas locomotivas, são muito prezadas pelos amigos dos caminhos de ferro que apreciam as colecções. Este facto foi mais uma vez observado quando se anunciou que a máquina a vapor n.º 18 622, último exemplar da série S 3,6, autora célebre, seria posta de parte. Coleccionadores de todo o Mundo exprimiram o desejo de comprar as placas indicativas desta locomotiva; este facto encorajou o Caminho de Ferro Federal Alemão a cedê-las, assim como outros objectos, àqueles que desejam conservá-las como recordação.

Os amigos do caminho de ferro, que se recrutaram nessa ocasião em quase todos os países limítrofes, assim como nos Estados Unidos e no Brasil, tinham, depois de terem enviado um montante de participação de cinco marcos, uma oportunidade de ganhar uma placa indicadora de locomotiva, uma lanterna de cauda, ou um livro valioso sobre os caminhos de ferro. Na altura do sorteio, que teve lugar no depósito de locomotivas de Lindau, (e cuja capital atingiu os 8000 marcos), uma hospedeira do Caminho de Ferro Federal Alemão fez o papel de madrinha, e tirou à sorte, de entre mais de 1600 cupões de pagamento, o nome dos premiados. Os quatro primeiros lotes, ou sejam as placas indicativas da locomotiva n.º 18 622, foram para dois amigos dos caminhos de ferro dos Países Baixos, e os outros dois para alguns interessados da República Federal Alemã. O produto da lotaria—transmitida pela televisão—será entregue à instituição protectora da infância, que se ocupa das crianças fisicamente diminuídas.

TELEFONE: 66 44 33 CABLE ADRESSE: «JEROVI»

Villarinho & Sobrinho, Limitada

VENDAS POR GROSSO — WHOLESALE GROCERIES
— IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO —

Conservas de Peixe—Chá e Café—Especialidades alimentícias
56, Rua das Janelas Verdes, 68 — LISBOA (Portugal)

Novo método de detecção de estragos em locomotivas diesel

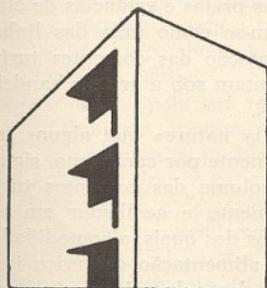
Os caminhos de ferro britânicos estão agora a utilizar com sucesso um novo sistema de exploração técnica que lhes permite terem fichas sobre o estado e o trabalho de todas as suas locomotivas diesel de longo curso da série 2 690, cujo parque é o maior e mais utilizado do Mundo.

O elemento-base é óleo utilizado como lubrificante. Minúsculas partículas de metal indicam, quando são muito numerosas, que se está a verificar um excessivo consumo. Graças a este sistema, os engenheiros podem precaver-se a tempo contra os possíveis estragos.

O departamento de pesquisas dos Caminhos de Ferro Britânicos, em colaboração com o serviço de tracção e as oficinas, precisou de cinco anos para conceber este meio de detecção e para introduzir, graças às análises espectrográficas dos óleos lubrificantes do «carter», um método de prevenção das irregularidades nas locomotivas diesel.

Os espectrógrafos podem detectar e medir exactamente a concentração dos diversos elementos— neste caso, onze no total— que podem ser encontrados no óleo lubrificante. Uma amostra de óleo é colocada na máquina, onde «excita» os átomos dos elementos elevando a sua temperatura. Em seguida, os aparelhos medem o espectro produzido e registam-no, para os operadores, em quadros.

Perto de dois terços das locomotivas de longo curso são assim submetidas a um controlo regular, permitindo que se previnam bastantes avarias. Projecta-se agora alargar este sistema ao total das locomotivas de longo curso.



J. Santos Paixão & Irmão, Lda.

CONSTRUÇÕES CIVIS INDUSTRIAIS — OBRAS PÚBLICAS

Av. Almirante Reis, 45-3.º-Esq.

LISBOA

TELEFONES: 845 341 - 842 551

Vale a pena prosseguir

(Continuação da pág. 412)

para a capacidade total com mais de metade, precisamente com 65 % do número de camas.

Encontram-se em construção 3 hotéis, e mais 15 unidades têm projecto aprovado.

Embora incompleto o inventário dos meios de alojamento em casas particulares, deve contar-se já com cerca de mais 500 camas por esta via, sendo de notar que muitas se situam nas magníficas quintas do Funchal que constituem meios de recepção turística de alta qualidade.

*

* *

Até 31 de Outubro deste ano entraram na Madeira 117 406 turistas, o que corresponde a um aumento de 27 897 em relação a igual período do ano passado. O grande contingente de turistas que visitam a Madeira continua a proceder do Reino Unido, ocupando os ingleses 43 % do total das entradas deste ano, logo seguidos dos americanos com cerca de 17.

A Madeira é, por natureza, um mercado de alto nível para a expansão turística, em que esta se repercute muito acentuadamente em numerosas indústrias de âmbito para-turístico e influencia e anima toda a vida económica.

O futuro turístico da Madeira é seguramente, dos mais auspiciosos do conjunto nacional pois a rentabilidade dos empreendimentos turísticos encontra ali, dadas as características do clima e a consequente duração da estação turística, perspectivas muito favoráveis e os hotéis existentes apresentam, já, uma curva de ocupação muito mais regular do que a de qualquer outra região do País.

*

* *

Praza a Deus que a frequência das ligações com os Açores nos permita erguer, um dia, igual padrão



MOBÍLIAS EM TODOS OS ESTILOS — MAPLES LUSTRES — CARPETES PASSADEIRAS MOBÍLIAS DE VERGA CESTOS DIVERSOS ARTIGOS DE LONA PARA CAMPO E PRAIA GUARDA-SÓIS — CADEIRAS — MESAS — MALA, etc.

MÓVEIS PORTUGÁLIA

100-A, AV. ALMIRANTE REIS, 100-D — TELEF. 4 01 12
(Em frente da Cervejaria Portugalía)

OBJECTIVA

Botas & Fino, Lda.

O mais moderno estabelecimento de artigos para fotografia e cinema, com sala de projecção e laboratório fotográfico inaugurado recentemente

Rua Nova do Almada, 51 — Telefone 32 26 05

LISBOA

de turismo nas terras de encantamento que são as do outro arquipélago português do Atlântico.

Até agora a capacidade hoteleira dos Açores que era, no início de 1963, de 598 camas passou a ser, com referência a Outubro deste ano, de 776 camas, distribuídas por 18 estabelecimentos hoteleiros. Encontra-se em construção, 1 hotel com cerca de 100 camas e mais 3 unidades têm projecto aprovado.

O número de turistas entrados que fora, em 1964, de 12 096, atingiu em 1965, até 31 de Outubro, 16 700 verificando-se em relação a igual período do ano passado uma taxa de aumento de quase 53 %.

Na sua modéstia valem aqueles números sobretudo como testemunho do propósito que teimosamente se mantém de atingir, no futuro, a expressão turística de valor imenso que as potencialidades naturais dos Açores permitem antever.

E o citá-los aqui significa a consciência que se tem de que, sem o pleno aproveitamento dos Açores, não estará completa a nossa valorização turística.

VIII

ALGARVE

Os dados sobre que se erguera a atribuição, à valorização turística do Algarve, duma das mais altas prioridades no conjunto da planificação nacional, têm encontrado, na experiência decorrida, ampla confirmação.

A atracção das praias e estâncias de clima mediterrânico mantém-se como uma das linhas fundamentais da orientação das correntes turísticas, as quais se movimentam sob a grande bandeira do regresso à natureza.

O «retour à la nature» que alguns, entre nós traduzem erradamente por campismo, significa sim, para o grande volume das correntes turísticas, o desejo de alojamento e acolhedor em ambientes diferentes e típicos dos quais, a comodidade de boas instalações e de alimentação e serviço impecáveis, possam fruir as belezas da paisagem e a amenidade do clima e dispor de acesso imediato à luminosidade das praias e ao apelo do mar.

Mar de águas convidativas e calmas para os banhos e os desportos náuticos; praias de areia fina e recorte sugestivo; ambientes ricos de valores regionais desde o folclore à pureza das linhas tradicionais da construção e da decoração; amenidade do tempo, persistente ao longo do ano; mesa farta, sã e agradável, onde se saiba harmonizar a cozinha nacional e regional com as tendências habituais dos grupos turísticos; vinhos de qualidade; recepção hospitaleira — tudo isto que, em teoria, define o feixe de preferências do grande turismo de hoje constitui, na prática, por feliz coincidência, o real perfil turístico do nosso Algarve.

*
* *
*

Enquanto se procede, pelos serviços competentes do Comisariado, ao estudo de fundo sobre a organização turística regional, procurou-se mediante a instituição do «Gabinete para o Desenvolvimento Turístico do Algarve», a funcionar simultaneamente em Lisboa e em Faro, assegurar a permanente ligação entre os serviços centrais e os órgãos locais de turismo, a conveniente disciplina e coordenação destes e o esclarecimento e execução dos objectivos da política turística quanto à província algarvia.

A experiência dos poucos meses de actuação do Gabinete é fortemente positiva.

Desde o inventário completo dos meios de alojamento que tem promovido, até à acção desenvolvida em matéria de saneamento das praias e de fomento das diversões e das manifestações etnográficas e folclóricas, muito se deve já ao Gabinete do Algarve. Mas a sua mais proveitosa intervenção tem-se processado na coordenação, prudente e firme, dos órgãos locais e dos grupos de trabalho especializados aos quais foi confiada a resolução urgente dalguns problemas mais instantes.

Aludo, de modo especial, ao trabalho desenvolvido pelo Comisariado do Turismo, directamente ou mediante a intervenção do aludido Gabinete, e sempre em fecunda colaboração com os serviços competentes do Ministério das Obras Públicas e das autarquias, em matéria de disciplina urbanística das construções com interesse para o turismo e congratulo-me pelo espírito de colaboração que anima todos os responsáveis neste campo.

Devo referir ainda, pela sua relevância prática, a obra que o Gabinete, juntamente com o grupo de trabalho especial para os problemas do abastecimento, conseguiu realizar com o firme apoio do Ministério da Economia e de vários sectores da Organização Corporativa, nomeadamente o das pescas. Por mérito dessa obra foi possível ter decorrido já normalmente o abastecimento dos contingentes turísticos, muito elevados, que este ano visitaram o Algarve e, para além disso, ficaram lançadas bases

Na Livraria Portugal

...encontra V. Ex.^a livros sobre todos os assuntos escritos nas principais linguas europeias

Damos informações bibliográficas e aceitamos encomendas para todos os países

LIVRARIA PORTUGAL

Rua do Carmo, 70-74 LISBOA-2

Telefs. 3 05 82 — 3 05 83 — 32 82 20

indispensáveis de fomento e disciplina de certos sectores da produção, e circuitos de abastecimento que devem conduzir à solução definitiva do problema.

Considero que, entre os grandes e pequenos factores de optimismo, que claramente se revelam no comportamento recente do nosso turismo, tem alguma expressão o facto de se ter conseguido normalizar o abastecimento duma região em ritmo vertiginoso de progresso turístico, logo na segunda época em que a mesma assume dimensão relevante.

*
* *

Ao contrário do que acontecia na Madeira, o equipamento hoteleiro do Algarve era, ainda há bem pouco tempo, praticamente nulo.

Como primeiro fruto da persistente acção de fomento hoteleiro, conduzida pelo Secretariado e pelo Fundo de Turismo, o Algarve passara a dispor em Janeiro de 1964, de 65 unidades hoteleiras com cerca de 2800 camas.

Num processo de crescimento muito assinalável posui agora 82 unidades hoteleiras com 4400 camas e está averiguado que o número de camas em casas particulares deve igualar ou exceder o referente aos estabelecimentos hoteleiros. Pelos números apontados, até agora, é possível concluir que a capacidade de alojamento atribuída a fins turísticos excede, no Algarve, o número de 8000 camas.

O inventário dos meios de alojamento permitirá melhorar progressivamente os que constituem contributo dos particulares e têm ajudado a resolver, num prazo inviável para as soluções industriais, o problema da afluência súbita na época de ponta.

Actualmente encontram-se em construção no Algarve 16 novas unidades, sendo 12 hotéis, 2 pensões e 2 estalagens com a capacidade total de mais 2900 camas — o que deve fixar, para fins de 1966, a capacidade total de alojamentos do Algarve bastante acima das 10 000 camas.

Entretanto acentua-se o ritmo de crescimento do equipamento hoteleiro e 43 novas unidades têm, já, projecto aprovado pelo Comissariado.

* * *

Para além da melhoria dos meios de alojamento, carece ainda o Algarve de certos elementos complementares de atracção turística, nomeadamente quanto ao apoio de diversões e ao funcionamento de transportes e circuitos turísticos. Há, no turismo algarvio, ainda muito que fazer; mas tudo indica que, quanto aos problemas fundamentais, se está no caminho certo e já não surgirá nenhuma dificuldade que não seja possível vencer-se.

X

CRESCIMENTO TURÍSTICO E RAZÕES DE CONFIAR

O fomento racional do turismo é função, como já se tem dito, dos seguintes factores essenciais: estudos de mercado, existência de meios de oferta, promoção adequada.

Em esquema muito simples, começemos por reter que Portugal continua a ser, como escreveu o prof. Kurt Krapf «uma das grandes reservas para um turismo internacional em rápida progressão». Na verdade, a taxa de crescimento mundial das correntes turísticas em 1964, relativamente ao ano anterior, foi de 15% e aquelas devem ter atingido no ano passado só na Europa, em números absolutos, a ordem dos 87 milhões.

Notemos em seguida que, não obstante o ritmo muito notável do nosso crescimento, absorvemos no último ano, menos 1,5% daquele total do afluxo turístico europeu e que, concretamente em relação ao número de turistas ingleses e alemães que fazem férias no estrangeiro, recebemos, respectivamente, cerca de 1,3 e 0,6%.

Na origem da modéstia destes números apontam os técnicos, essencialmente, o problema da distância a que a situação geográfica nos coloca dos mercados de origem.

Porém, os próprios factores determinantes do crescimento em curso das correntes turísticas (o

Azulejos e faianças artísticas

Género antigo

Não compre sem visitar o depósito da

Fábrica Sant'Ana

Executa qualquer estilo

91 Rua do Alecrim, 97

LISBOA Telef. 32 2537 - 63 8292

aumento de nível de vida, o aperfeiçoamento dos transportes e a velocidade crescente das deslocações, e alargamento dos períodos de férias) processam-se no sentido de abrir roteiros turísticos mais amplos, que tendem a abranger-nos. Por outro lado, tudo indica que as preferências dos mercados turísticos se acentuarão no rumo ao Sol e ao mar — no nosso rumo.

Quer dizer: da contemplação do volume dos mercados exportadores de turismo e da nossa taxa de importação, e da análise dos factores que influem no crescimento e nas tendências previsíveis daqueles mercados, podemos legitimamente inferir que está garantida procura bastante para permitir o rápido aumento do nosso surto turístico e firmeza suficiente para lhe assegurar conveniente estabilidade.

* * *

Vejamos, também, com a brevidade que as circunstâncias impõem, o que se refere aos meios de oferta.

É sabido que, em turismo, os meios de oferta, nomeadamente o mais importante deles — o equipamento hoteleiro — não podem, por natureza, corresponder de súbito a um aumento de procura.

Não obstante, o crescimento do nosso equipa-



**MODERNOS
PERGAMOIDES
REVESTIMENTOS**

PERGOL

TERMOLAMINADOS COLAS ESTOFOS PAVIMENTOS REVESTIMENTOS

Rua D. Estefania, 163-C—Tel. 733696—LISBOA

FORNECEDORES DA C. P.

mento hoteleiro processa-se em ritmo notável e é fruto, em grande parte, da meritória campanha de fomento hoteleiro que, pela acção do Fundo de Turismo e pelos demais benefícios do instituto da utilidade turística, de há muito se tem promovido.

Do início de 1963 até Outubro de 1965, a capacidade hoteleira da metrópole subiu de 56 000 camas para cerca de 62 000.

Neste momento encontram-se em construção 50 novos estabelecimentos hoteleiros com uma capacidade da ordem das 6000 camas e têm projecto aprovado mais 117 unidades que farão crescer o nosso equipamento de mais 15 000 camas.

Anote-se que todos os números acima citados se reportam exclusivamente aos hotéis e similares, não abrangendo os chamados meios complementares de alojamento a cujo inventário actualmente se procede, sabendo-se já que certas formas como a dos quartos arrendados em casas particulares atingem, sobretudo no Algarve e na Madeira, números muito elevados.

Mas o significado prático dos meios de oferta não fica determinado pelo simples volume do equipamento instalado. Há que atender à curva da sua utilização ao longo do ano a qual, aliás, condiciona a própria viabilidade económica dos empreendimentos.

Salvo o caso da Madeira em que as condições climáticas e uma longa tradição turística se traduzem já numa curva de ocupação razoável do equipamento hoteleiro (embora susceptível de ampla melhoria), todas as demais regiões do País, incluindo o Algarve, onde a duração da estação favorável permite as mais ambiciosas perspectivas, apresentam, ainda, uma curva de ocupação inaceitável.

Isto apesar de, também neste campo, se ter nitidamente melhorado, pois durante o ano de 1964, embora se tivesse mantido a ponta do terceiro trimestre com quase 45 % do total anual, a verdade é que o aumento do número de turistas entrados durante o quarto trimestre apresenta, em relação a igual período do ano anterior, uma taxa de crescimento muito superior à taxa média anual. Por curiosidade se aponta que a percentagem de aumento durante o mês de Novembro de 1964, em relação a igual mês do ano anterior, foi de 192 % o que corresponde a mais do dobro da percentagem de aumento anual de 1964.

Durante o ano em curso acentuou-se por modo



RUA DO OURO, 172

**CAMISEIROS
ESPECIALIZADOS
DESDE 1910**

CAMISAS - GRAVATAS
MALHAS - GABARDINES
SOBRETUDOS

*Fornecedores da Companhia
dos Caminhos de Ferro e do
seu pessoal*

muito feliz a necessária correcção estacional a que se alude, pois sendo tradicionalmente os meses de Janeiro, Fevereiro e Março dos mais baixos da escala de ocupação dos hotéis do continente, a entrada de turistas durante o primeiro trimestre deste ano foi superior em 150 % à de igual período do ano passado, o que representa para o primeiro trimestre uma taxa de crescimento sensivelmente igual ao triplo da taxa de crescimento anual, que se espera venha a fixar-se na ordem dos 50 %.

*
*

Da análise da composição das correntes turísticas que atingiram Portugal durante o período que vai de Janeiro a Outubro deste ano, verifica-se que quatro países (Espanha, Grã-Bretanha, França e Estados Unidos) contribuíram, no conjunto, com cerca de 78 % do total de turistas entrados.

As potencialidades deste conjunto de mercados são quase inesgotáveis e, como já se disse, o volume dos turistas de tais origens que se dirigem a Portugal e pequeníssima parte do conjunto dos naturais desses países que fazem férias no estrangeiro. Mas, em pura técnica de fomento turístico, desde que seja possível não afectar a capitação de receita por turista, convém sempre alargar a frente dos mercados fornecedores.

Esta norma, aliada à linha de rumo que aponte



EMPRESA DE LIMPEZA DE CHAMINÉS

O GLO, LDA.

de Domingos L. Mega

SEGURANÇA CONTRA FOGOS

Avenida Almirante Reis, 94-2.º Esq.

LISBOA — Telef. 73 42 06

A casa que melhor serve por ser a mais antiga

Não deixem de mandar limpar as vossas chaminés para assim estarem isentas de pagamentos de multa.

de se buscar a melhoria da composição estacional, comanda o sentido da nossa promoção turística actual: busca de novos mercados de alto nível nomeadamente para o incremento do turismo fora da época de ponta, sem se descurarem, contudo, os mercados tradicionais nomeadamente aqueles que, pelo nível do seu turismo exportável, envolvam maior interesse.

Assim, além da melhoria da acção das Casas de Portugal e Centros de Informação nos mercados clássicos, decorem os novos esforços de promoção sobretudo em três mercados de alta capitação de rendimento nacional e fortes potencialidades exportadoras de turismo: os mercados Nórdico, do Benelux e Alemão.

Começou-se, como se devia, pela realização de inquéritos e sondagens nos próprios mercados fornecedores e entre milhares de famílias que nos visitam e pela longa audiência das actividades industriais interessadas, desde as agências de viagens, aos transportes e à hotelaria. A estreita cooperação destas com os Serviços tem aumentado como se impunha, sobretudo desde que se acentua a tendência técnica de fazer propaganda, junto de cada mercado, das regiões ou zonas que mais marcadamente correspondem às preferências do mercado exportador.

Obtidos, assim, os elementos indispensáveis à estruturação duma propaganda racional e eficiente, entrou já em funcionamento o novo Centro de Tu-

rismo Português de Estocolmo, destinado a promover o nosso turismo em todo o mercado escandinavo. A inauguração deste Centro é bem uma nota alta na fase expansionista do nosso turismo e revestiu especial significado, quer pela forte impressão que causou no meio, quer por ter sido acompanhado com igual interesse pelo Comissariado do Turismo e pelos industriais portugueses.

Da Suécia, onde mais de metade da população passa férias no estrangeiro, mais de cem personalidades influentes virão viver, este ano, quinze dias de férias de Natal no Algarve.

Também nos países do Benelux está e em curso uma forte campanha publicitária do turismo português. Dirigida por técnicos de grande competência, essa campanha diversidade mediante suportes convergentes cuidadosamente estudados levou a radio-difusão belga a dar aos seus ouvintes, no dia 11 de Novembro (feriado belga considerado o dia de maior audiência em todo o ano), cinco horas consecutivas de reportagem directa e viva do nosso País.

A luz do sol algarvio, a beleza das praias e a temperatura do mar, o folclore e a hospitalidade, o conforto dos hotéis, o regalo da mesa e o alicante dos vinhos portugueses tudo constituiu nesse dia, um grande cartaz do nosso turismo, aberto em dimensões fantásticas perante aquele mercado. Ali, como na França, corre já a ideia de se trocarmos desportos de Inverno pelos banhos de mar no Sul de Portugal, onde a temperatura média, no Inverno, é de 12 graus c. contra os 8 graus de Nice e Biarritz.

Consoadas regionais, fogos de artifício e autos de Natal se preparam para dar aos turistas que este Inverno visitarem o Algarve, além da amenidade do clima, aquilo que tanto enriquece o turismo português: o ser diferente dos demais, característico e vivo, como hoje se diz — o ser autêntico.

Termino este capítulo repetindo o que já tenho dito ser, e se mantém política constante e firme do Governo: o surto de fomento turístico que entre nós se processa só é lícito se todos estivermos, sempre, conscientes de que temos de fazer tudo para que nunca ele se transforme em factor de desmoralização ou desnacionalização da gente e da terra portuguesa.

IX

VALE A PENA PROSSEGUIR

Celebram-se, em 1966, os quarenta anos de uma Revolução na Paz, que firmou, entre nós, os próprios alicerces do turismo como fruto de uma mentalidade nova que fez ressurgir Portugal. O homem cujo nome se inscreve em cada pedra dessa Revolução tornou possível e dirige, com interesse e carinho que poucos conhecem (desde os tempos distantes de António Ferro aos seus colaboradores de hoje), as realidades do turismo português.

Com ele o País sente que valeu a pena, que vale a pena prosseguir.

RESTAURANTE SOLMAR

RECONHECIDO OFICIALMENTE
DE UTILIDADE TURÍSTICA

ÚNICO NO GÉNERO

Cozinha portuguesa e estrangeira
Especialidade em Mariscos

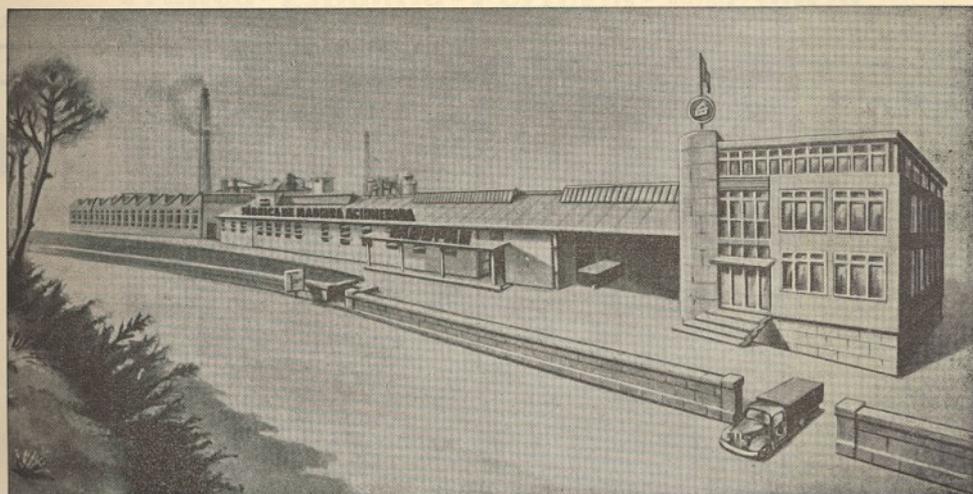
- * SALÃO DE CHÁ
- * BAR
- * CERVEJARIA
- * PASTELARIA

R. das Portas de Santo Antão, 106-108-A
Telefs. 32 23 71-2-3

LISBOA

Fábrica de Madeira Aglomerada

Telefones 53, 81, 134 — AMARANÇE



- A madeira aglomerada «TABOPAN» é produzida numa das mais modernas fábricas europeias do seu género.
- O Eng.º H. F. Schewiertz, de Hamburgo, e o Prof. Wilhelm Klauditz, da Universidade Técnica de Braunschweig, famosos cientistas germânicos em madeira aglomerada, consideram a madeira «TABOPAN» como a melhor que se tem produzido na Europa.
- Também o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, de Lisboa, a considerou igual à melhor que se produz no estrangeiro.
- «TABOPAN» é produzida em placas de $2,50 \times 1,25$ — $2,13 \times 1,25$ — $2,13 \times 90$ — $80, 75, 70$ e $2,00 \times 1,00$, com espessuras de 3 a 36 m/m para todas as aplicações.
- Portas, lambrins, tectos, mobiliário, construção civil e naval, hangares, casas pré-fabricadas, carteiras, mobiliário escolar, etc.
- A única fábrica da Europa que produz placas de 3, 4, 5 e 6 milímetros de espessura com uma resistência de 407 kg/cm^2 (cerca de três vezes mais que a madeira maciça).

Distribuidor em Lisboa:

Soc. de Madeiras e Mobiliário Tabopan, Lda.
Av. Casal Ribeiro, 12-B e 12-C - Telef. 43179 e 555301

LISBOA

Distribuidor no Distrito do Porto e Província do Minho:

Soc. Com. de Representações José Soares, Lda.
Rua Rodrigues Sampaio, 169-2.º Telef. 2 80 91

PORTO

AS CONSTRUÇÕES DE MAIOR CATEGORIA TÊM PREFERIDO «TABOPAN»

Joaquim Francisco de Oliveira, Lda.

Concessionários de carreiras de serviço público

SEDE:

Telef. 592 15

Avenida Dr. Joaquim de Melo

OLIVEIRAS

ESCRITÓRIOS-CENTRAIS:

Telefs. { 2 35 59-P B X — Bilheteiras
2 52 33-Escritórios-Gerência
Rua da Sofia, 149

AGUEDA

COIMBRA

FILIAIS

Porto - Telefone 2 69 54 * S. João da Madeira - Telefone 39 * Albergaria-a-Velha - Telefone 66
Viseu - Telefone 2 28 22 * Leiria - Telefone 2 20 49

CONFORTÁVEIS E LUXUOSOS AUTOCARROS PARA EXCURSÕES NO PAÍS E NO ESTRANGEIRO

Empresa de Viacção e Comércio de Alenquer, Limitada

Agente do gás «Mobil» no Concelho de Alenquer
Carros para Excursões — Automóveis de Aluguer
— Garage de Recolha — Óleos e Gasolinas —

Societária da U. T. I. C.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MER-
CADORIAS COM SERVIÇO COMBINADO
COM A COMPANHIA DOS CAMINHOS DE
FERRO PORTUGUESES

Sede:

Largo de Santa Isabel, 5 a 8-Telef. 4-P. P. C. — ALENQUER

Filiais:

TORRES VEDRAS:
Av. 5 de Outubro, 45 — Telef. 210
MERCEANA:
Estrada Nacional — Telef. 33 (P. F.)
VILA FRANCA DE XIRA:
Largo da Estação — Telef. 58 (P. F.)
LISBOA:
Praça da Figueira, 10-B — Telef. 86 74 64

Lorilleux-Lefranc

(Nova razão social de Cn. Lorilleux S. A.)

**Tintas para todos
os processos gráficos
Massas para rolos
Vernizes Secantes**

Telefs. 38 90 61 - 38 90 62

Teleg. LORILUX

Escritórios, Armazéns e Fábricas:

Arruamento do Acesso ao Cemitério dos Olivais
— Lote 67

CABO RUIVO

OLIVAIS-LISBOA-6

P A S T E L A R I A

Restaurante



Snack-Bar

JOSÉ R. DE OLIVEIRA, LDA.

Rua da Sofia, 165

COIMBRA

Telefone 23655

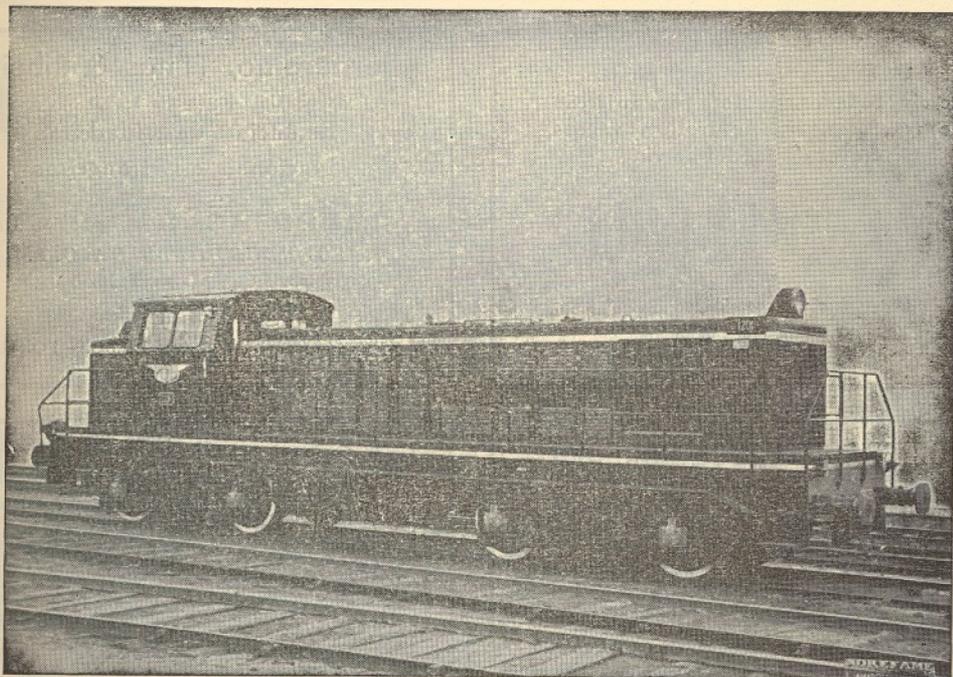
SERVIÇO DE BANQUETES, CASAMENTOS E BAPTIZADOS

Filiais: Av. Fernão de Magalhães, 38 — Telef. 2 53 88
Rua João de Ruão, 8-10 — COIMBRA

Filial: Rua Bernardo Lopes, 43-47 — Telef. 2 24 45
FIGUEIRA DA FOZ

ADOPTADA PELA O. R. E. COMO PADRÃO EUROPEU
LOCOMOTIVA DIESEL ELÉCTRICA CLASSE D MODELO C
ENCOMENDADA PELA **EUROFIMA** PARA :

França-Espanha-Portugal-Jugoslávia



PRIMEIRA LOCOMOTIVA PRODUZIDA EM PORTUGAL

Mais de 1 000 locomotivas Bo Bo desde 600 a 1 200 H. P. construídas

ou encomendadas para a S. N. C. F. — E. F. F. CHILE — F. C. Cuba

C. F. L. — RENFE — C. P. — J. Z.

BRISSONNEAU & LOTZ

Sede: 8, Rue Bellini — PARIS-FRANÇA

ALUMINOTÉRMICA, LDA.

Todas as aplicações industriais da Aluminotermita
SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRIS

Fabrico e Execução pelo
«PROCESSO BOUTET»

Fornecedores da C. P., Soc. Estoril S.A.R.L.
Metropolitano de Lisboa e Comp. Carris de Lisboa

R. Antonino e Sá, II—Porta 5—Tel. 684302
LISBOA

NALCO

Estabilizador orgânico para todos os
tratamentos industriais de águas

Representantes:

**SOC. COM. CROCKER,
DELAFORCE & C.A., L.^{DA}**

**Rua D. João V, 2-2.^o
LISBOA**

Carris e seus acessórios, mudanças
de via, rodados, creosote para injeção
de travessas, fio de trolley, vagões
e outro material de via

Alberto Maria Bravo & Filhos

**Praça de Londres, 3-3.^o
LISBOA**

Bernardino, Filhos & Ribeiro

Casa fundada em 1800

Estância de Madeiras
Nacionais e Estrangeiras

IMPORTAÇÃO DIRECTA

FORNECEDORES DA C. P.

39, Rua Cais do Tojo, 55

Telefones: 66 40 73—67 24 39 * LISBOA—PORTUGAL
Telegramas: ERNARDINOS

SOCIEDADE LUSO-AÇOREANA

S. A. R. L.

**ARMAZÉM DE PAPELARIA**

Papéis nacionais e estrangeiros — Artigos de escritório
Artigos escolares — Sacos de papel

Escritório e Armazém: RUA LATINO GOELHO, 89-A-89-B
Loja: RUA DOS DOURADORES, 179-183 LISBOA
Telefs. 53 71 41 (4 linhas) Apartado 1 051



MELITOL
PROTECÇÃO
MARCA REGISTADA

**O MAIS EFICAZ IMPERMEABILIZADOR
DE CIMENTO, BETÃO E MARMORITE**

Empregado pelos Serviços do Ministério das
Obras Públicas, Defesa Nacional, Aviação,
Marinha, etc.; C. M. L. e outras; Comp.^{as},
C.P., Águas, Electricidade, Telefones, Sacor,
Shell, Mobil B. P., C. U. F., U. F. Azoto,
Siderurgia, Laboratórios Eng.^o Civil, Fun-
dação Gulbenkian, etc.; Fábricas, Moagens,
Bancos, Hotéis, Hospitais, etc.

AS MELHORES REFERÊNCIAS DOS MELHORES CONSTRUTORES

FACULTAMOS FOTO-CÓPIAS

Eficiência total nos trabalhos mais difíceis

Aditivos para cimentos e tintas de alta protecção «EVODE»

DISTRIBUIDORES GERAIS:

TITO PEREIRA DE SOUSA

R. de S. Nicolau, 41-3.^o LISBOA-2 Telef. 361805 e 322118

DUQUE & CRUZ, LTD.

Todos os Materiais para a Construção Civil

Revendedores Oficiais de azulejos
Distribuidores das Tintas «MERKEL»
Sempre grandes stocks de Louça Sani-
tária, Azulejos, Manilhas de Grés e
Madeiras

Rua Visconde de Santarém, 77-79

Telefs. | 5 42 82
| 5 00 06

LISBOA

**SOCIEDADE INDUSTRIAL
DE ARTIGOS ELÉCTRICOS, LDA.****PARLEX**

FABRICANTE DE ARMADURAS
PARA ILUMINAÇÃO FLUORESCENTE

ACESSÓRIOS E LÂMPADAS
FLUORESCENTES

Oficinas no CACÉM:
RUA ELIAS GARCIA, 51
Telef. 294166

Escritórios em LISBOA:
R. DOS FANQUEIROS, 255-2.^o E.
Telef. 32 75 56

Rocha, Amado & Latino, Lda.

ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86
TELEFONE 32 22 54

FERRAGENS

13, R. NOVA DO ALMADA, 15
TELEFONE 32 22 56

METAIS

54, RUA DA BOAVISTA, 54
TELEFONE 32 22 55

ÁGUA DE LUSO

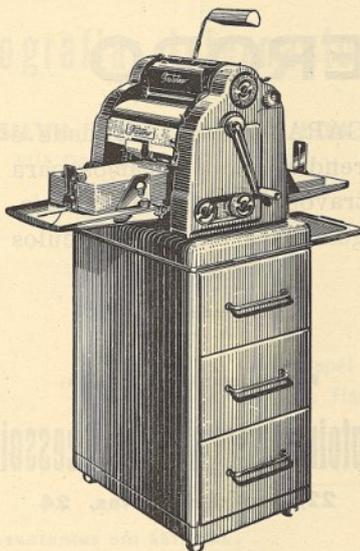
*A mais fina e
a mais pura*

Revendedora de Águas, Lda.

Fornecedores da C. P. e dos Wagons-Lits

AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)

Telefone 77 03 96 * LISBOA-4



ELÉCTRICO. TINTAGEM AUTOMÁTICA
GARANTIA PERMANENTE

A GESTETNER, LDA.

RUA DE S. NICOLAU, 113
Telefs. 32 26 28 — 32 08 77

Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs — «Táxis Palhinha»

TÁXIS — AUTOMÓVEIS DE LUXO, PARA CASAMENTOS E OUTRAS CERIMÓNIAS — TODO O SERVIÇO DENTRO E FORA DO PAÍS COM MOTORISTAS FALANDO INGLÊS E FRANCÊS

Autocarros para Excursões — Carreiras de passageiros na zona de Cascais, Estoril e Sintra

Escritório e Garagem: AVENIDA VISCONDE DE VALMOR, 46 — LISBOA — Telefs.: 77 40 41/2/3

Officinas e Secção de camionagem: R. VISCONDE DE SANTARÉM, 59 — LISBOA — Telef.: 55 32 16

Mercadorias e Máquinas, Lda.

Rua da Palmeira, 21 — LISBOA

Telefone 37 05 92

**Produtos Expandite — Materiais Isolamento, Vedantes,
Juntas Seelastik**

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

FERODO

GARANTIA de qualidade e rendimento em calços para travões e discos de embraagem para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telef. 37 03 51

PROVINCIA 30954

LISBOA

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ

TRÊS TIPOS:

**DOCE - SECO
MEL DE DAMAS**

Prove e não preferirá outro

À venda em todas
as boas casas

**SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS**

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Vêlez Conchinhas

Praça da Figueira, 40-B

Telefone 86 74 64

CALOREL

SOCIEDADE ANGLO-PORTUGUESA DE ELECTROTECNIA, LDA.

Rua do Centro Cultural, 29 — Telefones 71 23 11 e 71 05 26 — LISBOA

Fabricantes especializados de aparelhagem de aquecimento eléctrico, secagem industrial e ventilação

IRRADIADORES TUBULARES, CONVECTORES E INFRAVERMELHOS PARA AQUECIMENTO.

Consultas ● Projectos ● Orçamentos ● Garantia e Assistência Técnica Efectivas

Marcelino Ilídio Pereira & C.^a (Irmão)

Rua do Corpo Santo, 12 a 30-A

Telefones 32 67 92 - 3 45 05 - 32 59 52

IMPORTADORES-ARMAZENISTAS

MERCEARIAS, CEREAIS E LEGUMES

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SECÇÃO D—Matérias-primas para a indústria,

Drogas e Produtos Químicos

GRIMALDI-SIOSA LINES

Serviço regular mensal de LISBOA para
FUNCHAL, TRINIDAD, LA GUAIRA, CURA-
ÇAO, KINGSTON e SOUTHAMPTON

com os paquetes rápidos

«IRPINA» E «ASCANIA»
[45 000 Tons.] [42 000 Tons.]

Magníficas acomodações em 1.^a classe e turísticas, a
preços económicos

AGENTES GERAIS:

Sociedade Marítima
Argonauta, Lda.

72-D, AV. D. CARLOS I — LISBOA — Telef. 66 50 54 - 67 25 19

Litografia Internacional

— DE —

SILVA & SALDANHA, LDA.

RUA DA COZINHA ECONÓMICA, 11

Telefs. 63 71 76 e 63 64 32

Alcântara - LISBOA

Telegramas — LATAS

Latoaria Mecânica
Litografia sobre papel
e sobre Folha de Flandres
Fotolitografia
e Offset

Representantes em SETUBAL:

Nova Litografia Sado, Lda. — Telef. 2 24 42
Soc. Litográfica Portuguesa, Lda. — Tel. 2 22 57

em MATOSINHOS:

Nova Litografia Sado, Lda. — Telef. 93 04 58

AUGUSTO FERREIRA CASTELO BRANCO, L.^{DA}

Rua dos Fanqueiros, 231-233 e 262 s/loja

Telefs. 32 17 50 — 3 32 23 — 36 85 46

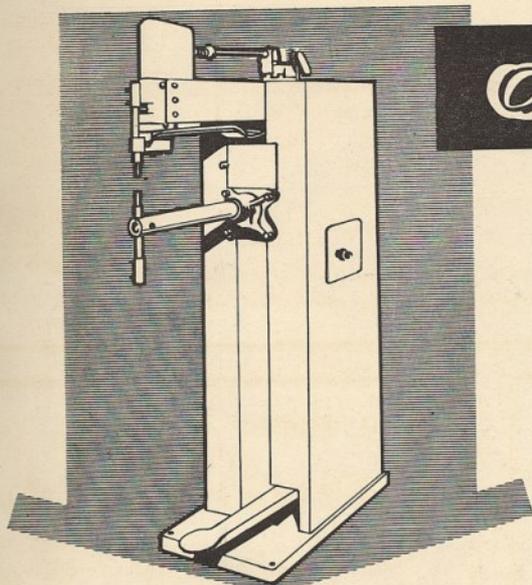
Sucursal — Rua dos Douradores, 152-154-156 — Telefone 3698 51

LISBOA

PERGAMÓIDES ■ ARTIGOS PARA ESTOFOS E DECORAÇÕES ■ PLÁSTICOS

Tecidos de algodão — Veludos — Vidro plástico — Materiais para enchimento de estofos

Fabrico de molas, coxins e colchões de molas marca CASTELO, etc., etc.

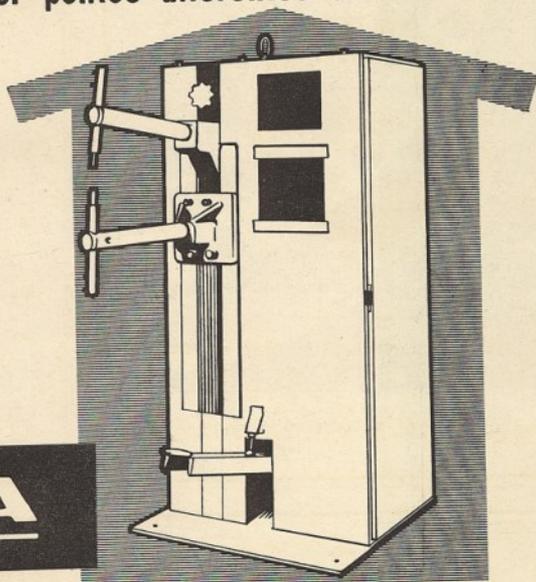


OPTIMA

- O maior rendimento eléctrico 3+3 mm com 20 A/380 V
- A única máquina deste preço com descida rectilínea
- Um esforço sobre os eléctrodos obtidos com a mínima pressão no pedal
- Um verdadeiro temporizador electrónico de precisão

2 máquinas de soldar por pontos diferentes das outras...

- O mesmo rendimento eléctrico que a Optima, permitindo soldar 8+8+8 mm com 38 kVA
- A única máquina de pedal podendo soldar por pulsações
- A única máquina na qual os dois braços são reguláveis duma maneira contínua tanto em comprimento como em afastamento
- A única máquina de pedal fornecendo um esforço sobre os eléctrodos de 800 Kg



PRIMA

Sociedade Portuguesa do AR LIQUIDO

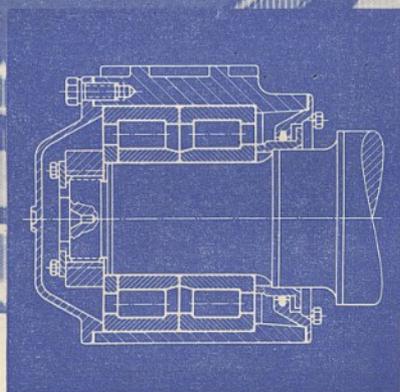
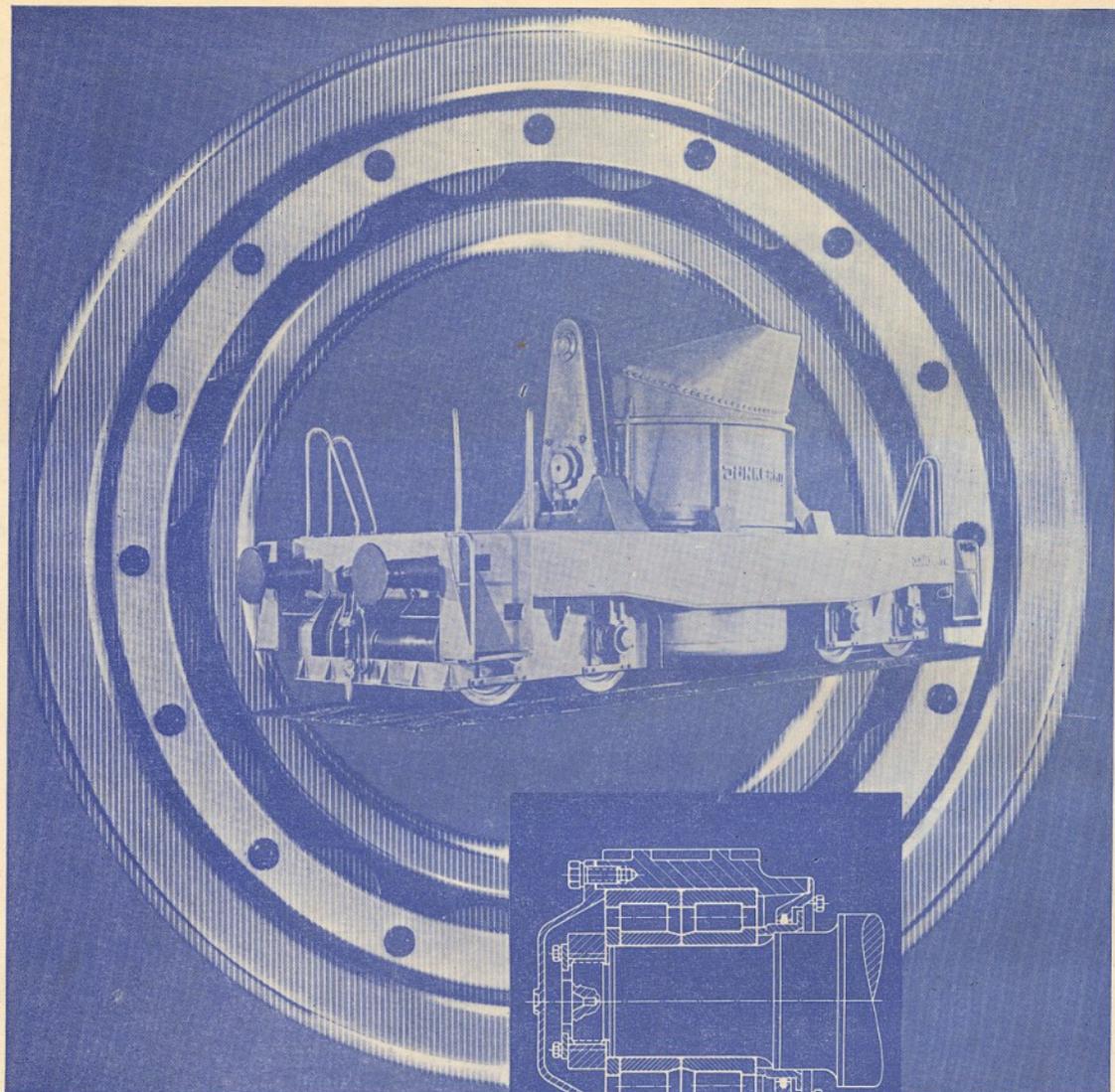
Agentes exclusivos de Vendas dos Produtos "L'AIR LIQUIDE"

Fábricas em : { LISBOA — RUA DA QUINTA DO ALMARGEM, 14 — TEL. 6371 36
 PORTO — RUA JUSTINO TEIXEIRA, 657 — TEL. 500 31

Depósitos em : VISEU-COIMBRA-SETÚBAL-FUNCHAL-PONTA DELGADA

Representante em Portugal de: **L'ÉLECTROMAGNÉTIQUE**





A vagoneta de carga de lingotes de ferro, que se vê na gravura acima, está equipada com caixas de rolamentos axiais FAG.

A vagoneta, foi construída em 1958, pela Junkerath Gewerkschaft, Junkerath (Alemanha Ocidental)

A carga axial, é de 20 toneladas, tendo-se aplicado o rolamento tipo WJ 120 x 240/WJP, 120 x 240 P.

As principais vantagens, residem na sua simples montagem e desmontagem, fácil inspeção e lubrificação económica, que lhes conferem absoluta confiança no serviço. A experiência da FAG, com mais de 40 anos, no sector da técnica da anti-fricção, está sempre à vossa disposição.

FAG®

PORTUGUESA LDA.

PORTO

Rua Júlio Dinis, 895

Tel.: 64 141-PPC 2 linhas

LISBOA

Rua do Telhal, 8 - c

Tel.: 35 620, 36 8 666