

Boletim da C.F.P.

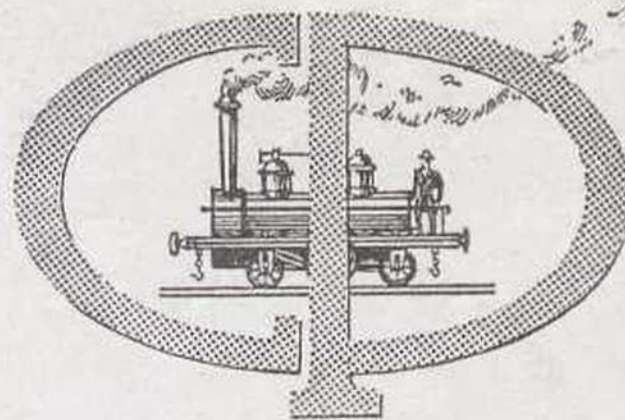


Número 478

Abril de 1969

Boletim da

PUBLICAÇÃO MENSAL



N.º 478 • ABRIL 1969 • ANO XL • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

REDACÇÃO: CALÇADA DO DUQUE, 20 — LISBOA

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

Primavera em Espanha e Portugal



EM acção conjunta promoveram a RENFE e a C. P., através dos seus departamentos de Relações Públicas, uma campanha de valorização e incremento turístico-ferroviário entre a Espanha e

Portugal, através das relações já existentes pelos comboios «Lisboa-Expresso» (TER) e «Lusitânia-Expresso». A campanha, em vigor nos meses de Abril e Maio e certamente prorrogada ao mês de Junho, subordinada ao título «Primavera em Espanha» e «Primavera em Portugal» abrange a melhoria qualitativa dos serviços ferroviários entre ambas as capitais peninsulares, sem elevação de tarifários, particularmente no TER, de serviço diurno.

Assim, além de ser facultado ao passageiro internacional um comboio — com 1.^a e 2.^a classes — dotado dos mais modernos requisitos de conforto — ar condicionado, insonorização exterior, música ambiente, serviço de almoço (incluído no preço do bilhete) e oferecido no lugar do passageiro — grupos de gentis «hospedeiras», dominando vários idiomas, prestam assistência aos viajantes, dando informes, distribuindo revistas e anunciando as paragens do comboio.

Para referir publicamente esta campanha de fomento e boa vontade — a primeira deste género no sector ferroviário — uma caravana de representantes dos órgãos da informação da Espanha veio até Lisboa a convite da Administração da C. P., confraternizando com os jornalistas portugueses e contactando com os departamentos oficiais ligados aos transportes e ao turismo. A reciprocidade da visita dos jornalistas portugueses a Madrid, deu-se logo a seguir.

A nossa gravura reproduz um feliz momento desse alegre convívio internacional, no restaurante «Folclore» de Lisboa, a atestar bem que a amizade existente entre os dois países não pode nem deve apenas alicerçar-se ao nível do corpo diplomático — mas na vontade expressa de ambos os povos peninsulares, com laços afectivos lamentavelmente separados, mas afinal tão desejosos de se conhecerem e estimarem melhor.

E se conhecer é amar — a C. P. e a RENFE contribuíram decisivamente para o melhor entendimento entre os dois países vizinhos e amigos, ligados pela história, pela compreensão e pelos ideais comuns que os irmanam há longos séculos, indissolúvelmente.

**MADRID e LISBOA,
apenas ao voltar da esquina...**

Uma campanha de promoção turística C. P. - RENFE para incrementar as relações peninsulares

PARA intensificar as relações turístico-sociais entre os dois povos peninsulares, garantindo um maior afluxo de tráfego para a via férrea, as Administrações da C. P. e da RENFE decidiram lançar uma campanha publicitária — «Primavera em Portugal» e «Primavera em Espanha» — em princípio durante os meses de Abril e Maio.

Uma melhoria notável de serviços facultados ao público, particularmente através do comboio diurno Lisboa-Expresso (TER), com algumas inovações — a assistência por «hospedeiras» e o serviço de refeições incluído no preço do bilhete — têm chamado a atenção de ambos os países para o transporte ferroviário, com as vantagens que lhe são inerentes: rapidez, economia, comodidade, segurança e pontualidade.

Para anunciar esta campanha, ambas as Companhias — C. P. e RENFE — convidaram um grupo de representantes dos órgãos da informação de cada país, para visitar Lisboa e Madrid.

Os programas das visitas foram estudados e cumpridos através dos serviços de Relações Públicas das duas Redes peninsulares.

Os jornalistas espanhóis vieram até Lisboa, em obediência ao seguinte programa:

PROGRAMA

1.º dia (24/3)

19.40 — Chegada no Lisboa-Expresso (TER) e instalação nos hotéis (Mundial e Condestável)

21.45 — Jantar no restaurante «Folclore» e festa regional

2.º dia (25/3)

9.30 — Visita a Lisboa

Os jornalistas portugueses pediram aos departamentos oficiais espanhóis a abolição do passaporte entre Portugal e Espanha e a unificação numa só fronteira do serviço de alfândega e de polícia nos comboios



Um aspecto da recepção no Ministério das Comunicações



O administrador eng. Costa Macedo, perante o ministro das Comunicações, refere-se à importância do intercâmbio jornalístico que a C. P., em colaboração com a Renfe, decidiu promover

- 12.30 — Cumprimentos ao ministro das Comunicações
- 14.00 — Almoço oficial oferecido pela Direcção-Geral do Turismo no restaurante «Varanda do Chanceler»
- Tarde livre
- 18.30 — Recepção na Embaixada de Espanha
- 21.45 — Jantar no Casino do Estoril

3.º dia (26/3)

- 10.00 — Continuação da visita a Lisboa
- 11.30 — Cumprimentos ao secretário de Estado da Informação e Turismo
- 12.30 — Visita ao Gabinete da Ponte sobre o Tejo
- 14.00 — Almoço regional no restaurante «Hotel do Mar» em Sesimbra
- Passagem pela Serra da Arrábida, Portinho e Setúbal
- Merenda no Castelo de S. Filipe, com actuação de rancho regional
- 19.00 — Regresso a Lisboa
- 20.30 — Partida no Lusitânia-Expresso



As visitas programadas obtiveram grande êxito. Estreitaram relações de amizade entre profissionais do mesmo ofício — jornalistas e ferroviários — e desencadearam, em toda a imprensa, rádio e TV espanhola, largos comentários laudatórios a Portugal — em que o comboio foi sempre, e naturalmente, a grande vedeta...

Os jornalistas, homens da rádio e da TV da Espanha, visitaram Lisboa acompanhados por D. Manuel Vasquez Prada, chefe do Gabinete de Imprensa da Renfe e por D. Carlos Alcaraz, chefe da Divisão de Propaganda da Renfe, ambos grandes amigos de Portugal e com profundas amizades no meio ferroviário português.

A caravana era assim constituída :

Don Hermínio Perez Fernandez, redactor do *ABC*
Don Rufo Gamazo, redactor-chefe do *Arriba*



Um aspecto do almoço oferecido pela Secretaria de Estado da Informação e Turismo, no restaurante «Varanda do Chanceler», em Alfama, em honra dos jornalistas espanhóis. Na gravura, o director-geral eng. Espregueira Mendes com alguns directores da Informação e do Turismo portugueses

Don Raul Torres, redactor do *Ya*
Don Manuel Piedrahita, redactor do estrangeiro do *ND*
Don Francisco Mora, redactor de economia do *Informaciones*
Don Miguel Angel Gozalo, subdirector do *Madrid*

◀ — O ministro Canto Moniz faz presente ao jornalista espanhol Don Patricio Gonzalez de Canales, presidente do Conselho de Administração da Agência noticiosa FIEL, de um exemplar por si autografado do livro *A Ponte Salazar*, após ter felicitado calorosamente a C. P. por esta excelente campanha de estreitamento do povo ibérico ▶

Dona Marybel Bocos, redactora da *Europa Press*
 Sta. Alicia Otero, redactora do *Pueblo*
 Don Francisco Gallardo, redactor-chefe do *Vanguardia*
 Don Manuel Cadaval, delegado em Sevilha, *Ag. Cifra-Efe*
 Don Juan Molina, redactor da *Ag. Logos*
 Sta. Maria Tereza Dolset, redactora da *Ag. Pyresa*
 Don Manuel Villegas, redactor da *Ag. Hispania Press*
 Don Patricio Gonzalez Canales, pres. cons. adm. *Ag. Fiel*
 Don José Luis Marmol Peris-Mencheta, redactor da *Ag. Mencheta*
 Don Augusto Gonzalez Besada, subdirector do *Radio Nacional de España*
 Don Juan Samplayo, redactor editorialista de *Radio Madrid*



No «Hotel do Mar», em Sesimbra, o administrador coronel Ferreira Valença saúda efusivamente os jornalistas espanhóis e brinda pela intensificação das relações peninsulares



Troca de saudações entre o ministro da Informação e Turismo, dr. César Moreira Baptista e o administrador da C. P., eng. Costa Macedo. A iniciativa da C. P., referiu-se oficialmente, integra-se nos planos de acção e valorização turística do País

o sr. prof. dr. Don Sabino Alonso Fuyeo, conselheiro da Embaixada de Espanha — jornalista, filósofo e conversador extraordinário — estrênuo e infatigável pugnador da amizade e da colaboração entre os dois países ibéricos. A ele ficamos devendo os momentos mais preciosos deste útil e encantador convívio luso-espanhol.

*
* *

E tal como sucedera com os jornalistas espanhóis, a Renfe obsequiou os jornalistas portugueses com uma memorável visita a Madrid, segundo o seguinte programa :

1.º dia

- 19.30 — Chegada no Lisboa-Expresso (TER) e instalação no hotel (Luz Palacio)
- 22.30 — Jantar e festa flamenga no «Corral de la Moreria», em Madrid

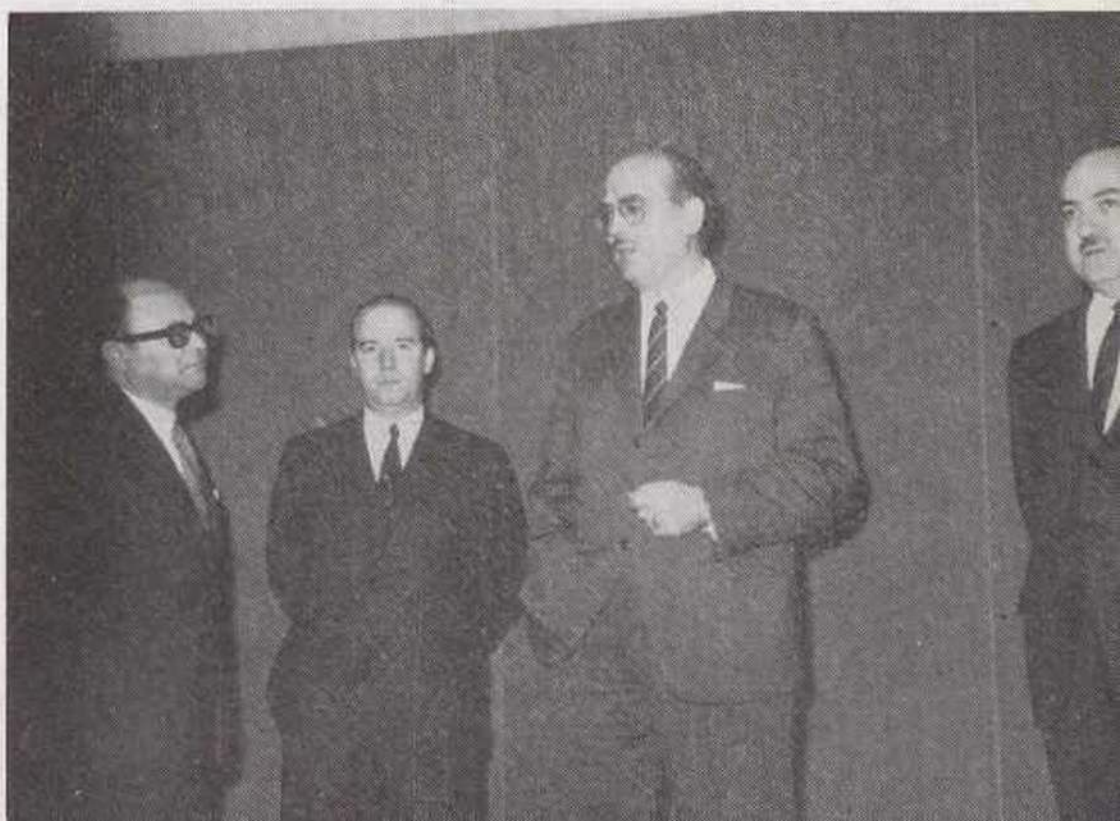
2.º dia

- 9.30 — Visita ao director-geral da Renfe

Don Jesús Alvarez, redactor da *T.V.E.*
 Don Eduardo Pina, operador da *T.V.E.*
 Don Antonio Torres, operador da *T.V.E.*

Durante as visitas foi precioso acompanhante

Em Madrid, por ocasião da visita dos jornalistas portugueses à direcção da Renfe, o director-adjunto eng. António Carbonell saudou os representantes dos órgãos da informação de Portugal e a C. P.. Na gravura, durante a troca de cumprimentos, ladeiam o ilustre director-adjunto o director da 2.ª Região, eng. Emilio Magdalena e o comissário da Informação e Relações Públicas da Renfe, Don António Lago Carballo





O novo embaixador de Portugal em Madrid, dr. Manuel Rocheta, concedeu uma audiência especial aos jornalistas portugueses e seus acompanhantes presentes em Madrid

- Visita ao ministro da Informação e Turismo
- Visita ao ministro das Obras Públicas
- 12.00 — Visita ao Museu do Prado
- 13.00 — Recepção na Embaixada de Portugal
- 13.30 — Recepção no Hotel Ritz, com Simone de Oliveira (na véspera do festival da Eurovisão)
- 14.30 — Almoço oferecido pelo director-geral da Imprensa no Clube Internacional da Imprensa
- Tarde livre
- 22.30 — Jantar na velha universidade «Hosteria del Estudiante de Alcalá de Henares», oferecido pela Renfe

3.º dia

- 9.30 — Viagem a Toledo. Visita à cidade. Alcazar. Catedral. Cave del Greco. Almoço no Parador Nacional de Turismo, oferecido pelo director-geral da Promoção do Turismo
- 18.00 — Regresso a Madrid



- 18.30 — Assistência ao ensaio geral do Festival da Eurovisão em Madrid e apresentação dos artistas intervenientes no espectáculo
- Noite livre

4.º dia

- 9.30 — Visita ao Centro Electrónico de Cálculo da Renfe, em Madrid-Delicias
- 10.45 — Embarque no Lisboa-Expresso (TER)

Os jornalistas portugueses que se deslocaram a Madrid foram acompanhados pelo dr. Élio Cardoso, Encarregado das Relações Públicas da Companhia e por António Dias, agente de tráfego da C. P. destacado na Agência de Viagens da E. G. T. Foi a seguinte a constituição da equipa de



O director comercial da Renfe, eng. José Cabanillas, no uso da palavra, durante o jantar na velha Universidade de Alcalá de Henares, nos arredores de Madrid. Palavra fluente e vigorosa, em excelente estilo literário, a prometer e incentivar maior aproximação ferroviária entre Portugal e a Espanha

representantes dos órgãos da Informação de Portugal :

Dr. João Salvado, redactor do *Diário de Notícias*
Mário Rosa Duarte, redactor de *O Século*
António Colaço, redactor-chefe do *Diário da Manhã*

Os jornalistas portugueses com o ministro da Informação e Turismo prof. Fraga Iribarne. Na apresentação dos membros da comitiva o prof. doutor Don Sabino Alonso Fuyeo, conselheiro da Embaixada da Espanha em Lisboa. Extraordinária a cordialidade e simpatia do ministro Fraga Iribarne

Cirilo Damião, redactor do *Jornal do Comércio*
Alexandre Barbosa, redactor de *A Voz*

P.^o Mário de Oliveira Figueiredo, redactor do *No-vidades*

Manuel Dias, redactor de *O Primeiro de Janeiro*

António Barrote, redactor do *Comércio do Porto*

Manuel da Silva Ramos, redactor do *Jornal de No-tícias*

Carlos Gil, redactor de *A Capital*

Afonso Emílio Praça, redactor do *Diário de Lisboa*

Francisco Rodrigues, redactor do *Diário Popular*

Miguel Serrano, redactor de *A República*

José Cardoso de Sousa Dias, redactor do *Diário do Norte*

Dr. João Oliveira Pires, chefe dos Serviços de Pro-gramação da *Emissora Nacional*

Fernando Cerejo, do Secretariado da *Emissora Na-cional*



O director-geral da Imprensa espanhola Gimenez Quilez obsequiou a caravana lusitana com um almoço no Clube Internacional de Imprensa, em Madrid. Calou bem fundo o seu veemente desejo de maior cola-boração peninsular



O subsecretário das Obras Públicas de Espanha, durante a audiência concedida aos jornalistas portugueses mostra os planos de renovação ferroviária da rede nacional de Espanha e o futuro traçado de auto-estradas, algumas a servir Portugal

Don Victor Manuel Ventin, director-adjunto do Turismo Espanhol

Prof. dr. Don Sabino Alonso Fuyeo, conselheiro da Imprensa da Embaixada de Espanha

Em todas as visitas e entrevistas — nos jornais, rádio e R. N. E. — em todos os contactos oficiais, ficou bem patente o desejo dos governantes e dos

▼ ————— ►
O subdirector e comissário da Informação e Relações Públicas da Renfe, Don António Lago Carballo — grande paladino da aproximação luso-espanhola — saúda a caravana portuguesa no almoço oferecido no Parador Nacional do Turismo, em Toledo

jornalistas espanhóis por uma intensificação mais ampla, por um conhecimento mais profundo, das correntes turísticas de ambos os países, até agora quase inexistentes entre Portugal e Espanha. Surpreende, com efeito, contemplar os mapas da Península onde se reflecte gráficamente o tráfego de passageiros e comprovar que sendo terras irmãs, sem obstáculos naturais a separá-las, sem dificuldades nem barreiras de nenhum tipo a dividi-las, Portugal e Espanha vivam como até agora dando a impressão de que um muro intransponível os mantém distanciados um do outro.

Como se referiu na Imprensa do país vizinho, «*benvida seja esta promoção turística ferroviária primaveril que há-de servir para que os laços afectivos que realmente existem entre os dois povos ibéricos se fortaleçam ainda mais e se traduzam por relações mais intensas e mais assíduas como por um melhor conhecimento prático, profundo e recíproco dos dois países*».

São também esses os nossos mais veementes votos !



Assistência médica e medicamentosa ao pessoal ferroviário

Os actuais médicos, enfermeiros e corpo administrativo da C. P. continuam em acção meramente supletiva

No Conselho Superior de Previdência, efectuou-se, em fins de Abril, sob a presidência do sr. prof. dr. Gonçalves de Proença, ministro das Corporações e Previdência Social, e com a presença do sr. dr. Nogueira de Brito, subsecretário de Estado do Trabalho e Previdência, uma reunião em que participaram os presidentes de todas as Caixas do continente com serviços médicos integrados e o presidente da Caixa de Previdência e Abono de Família dos Ferroviários, bem como o director-geral da Previdência, o vice-presidente do referido Conselho e o presidente e vice-presidente da Federação das Caixas de Previdência e Abono de Família, respectivamente srs. drs. Mário Braga, Mário Roseira, Moreira Ribeiro e Bruto da Costa.

A reunião foi preenchida com o estudo dos problemas resultantes da próxima integração, a partir do dia 1 de Maio, dos ferroviários ao serviço da C. P. e da Sociedade Estoril nos esquemas gerais da Previdência, designadamente em matéria de assistência médica e medicamentosa, ficando assente que a mesma assistência será concedida a partir da data indicada a todos os trabalhadores no activo e pensionistas e ainda aos respectivos familiares em condições idênticas aos demais beneficiários da Previdência, com dispensa do período de garantia e salvaguarda dos direitos contratuais que porventura lhes assistam.

Essa assistência será prestada pelas Caixas dos distritos da residência ou local de trabalho dos interessados e a sua identificação, num primeiro período, será simplificada, limitando-se a mera apresentação de cartões de identificação profissional ou credenciais que para o efeito sejam emitidos. Foi igualmente ponderada a salvaguarda dos direitos e interesses do pessoal médico, de enfermagem e administrativo das empresas ferroviárias que durante algum tempo, até completa normalização da situação, deverão continuar a exercer acção supletiva. Para melhor esclarecimento dos interessados, a Caixa de Previdência dos Ferroviários, em colaboração com a C. P. e a Sociedade Estoril, vai proceder a nova e ampla campanha de informação, particularmente no que respeita à exacta definição do esquema de benefícios concedidos e seus beneficiários.

*Novo ministro
das Comunicações:*

BRIGADEIRO Fernando de Oliveira



Na última remodelação ministerial, foi designado para a pasta das Comunicações o sr. brigadeiro Fernando de Oliveira. É longa e dignificante a biografia do ilustre oficial general, que desempenhava com mérito o cargo de secretário de Estado da Aeronáutica.

O Boletim da C. P. saúda o novo ministro augurando-lhe os maiores êxitos no desempenho das elevadas funções em que foi investido.

NOVAS LINHAS FÉRREAS A CONSTRUIR ENTRE O RIO DOURO E O RIO TEJO

PELO DR. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

O Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente, aprovado em 1930 e actualmente em vigor, ocupa-se da zona entre o rio Douro e o rio Tejo, continuando a verificar-se a abundância de linhas sem benefício.

O primeiro caminho de ferro projectado destina-se a facilitar a ligação entre Gaia e Campanhã, obra que se encontra actualmente em execução pelos trabalhos de duplicação da via e estudos da nova ponte sobre o rio Douro, de modo a acabar com o estrangulamento existente. É de prever que em breve comece a construção da ponte que substituirá a de D. Maria Pia, notável para a sua época, mas hoje insuficiente.

A transversal de Ourém encontra-se planeada de Leiria a Chão de Maças, actualmente Fátima-Estação, pondo em comunicação a via férrea do Oeste com a do Norte, mas não servindo o único lugar que justifica a sua construção, pois o ramal de Alfaiões já liga as duas vias. Com efeito, torna-se indispensável haver um caminho de ferro para o local que possui o raro privilégio de ser o segundo lugar⁽¹⁾ da terra portuguesa onde há a certeza do aparecimento da Virgem Maria, pois são discutíveis as outras tradições, o que origina um deslocamento de centenas de milhares de peregrinos nos dias 12 e 13 de cada mês, datas das aparições. Conduz-se actualmente uma parte desse importante contingente de pessoas por comboio até Fátima-Estação ou até Leiria, e daí pela camionagem ou automobilismo, dirigem-se à Cova da Iria, enquanto número apreciável de peregrinos se desloca desde os seus domicílios de camioneta ou de automóvel. Fátima

é hoje um lugar de renome universal, só admira que ainda não tenha caminho de ferro, além disso, será servida uma região rica, um tanto povoada, obrigando a obras de arte e a expropriações de valor médio.

A linha de Alverca, saindo do Campo Grande, em Lisboa, e entroncando em Alverca com a via férrea do Norte procura resolver o problema da estação central da capital, pois nem a do Rossio nem a de Santa Apolónia resolvem as deficiências, sendo somente paliativos. A solução encontra-se em estudo de modo a servir não só o Norte e Oeste, mas também o Sul pela ponte Salazar, inaugurada em 1966 e construída também para a rede ferroviária. Nesse caso a estação do Rossio ficará afectada a comboios tranvias, e a de Santa Apolónia a mercadorias. Todavia urge que não se demore em resolver o problema de tanta importância ferroviária como para o progresso de Lisboa.

Procura a linha da Marinha prolongar a via férrea de Cascais à Praia do Guincho, desenvolvendo uma zona de acentuada importância turística a integrar na Costa do Sol, tem sido um problema muito debatido saber se a via férrea de Cascais deve entroncar com a de Sintra, como parece imediatamente a quem olhar um mapa, e servindo uma região que encontra no Estoril a expressão máxima do turismo português.

Embora difícil devido à orogenia da região ser dos contrafortes da serra de Sintra, e obrigar a obras de arte, reputo necessária a ligação ferroviária entre Cascais e Sintra, tendo sido um erro a edificação de topo da actual estação, bem como o não se terem aproveitado os terrenos vizinhos quando se encontravam devolutos. A linha a construir necessita seguir de Cascais pela Marinha à Praia do Guincho, zona em pleno desenvolvimento, para

(1) O primeiro aparecimento deu-se em Balugães, no Minho, nos começos do século XVIII.

alcançar Almoçageme e, por um percurso a estudar, atingir Sintra.

Pretende-se com a transversal de Caxias, realizar o objectivo iniciado em 1887 e do qual restam algumas obras de arte, como a boca de um túnel, junto da estrada marginal, a seguir ao Estádio Nacional próximo da Capela de Nossa Senhora da Boa Viagem, para uma fácil ligação entre a linha férrea de Cascais e a de Sintra. Não há vantagem na sua construção, dada a pouca importância da região saloia que serviria e com boas estradas para a camionagem. Evitar linhas sem futuro, deve ser o ideal da revisão do plano.

A linha de Rio Maior, de Peniche ao Setil, encontra-se em parte construída para o serviço das minas de carvão, nada explicando a sua não abertura para o trânsito de passageiros. Entendo que a solução natural está no prolongamento da via férrea de Rio Maior às Caldas da Rainha, estabelecendo ligação vantajosa entre as vias férreas do Norte e do Oeste, beneficiando o serviço, especialmente de mercadorias. A região é rica, povoada, e necessitando de um maior desenvolvimento.

Na parte referente à via estreita, alargou-se o Plano numa série de caminhos de ferro sem utilidade, esquecendo as possibilidades da camionagem, que sempre merecem ser tomadas em conta.

O primeiro caminho de ferro proposto de via estreita é o do ramal de Tomar, passando-o para essa via em vez da via larga, como se encontra actualmente, a fim de se poder ligar a uma série de vias estreitas que se pretendem construir no centro do país. É de abandonar na maioria dos casos o critério da criação de tantos caminhos de ferro deficitários e do estabelecimento da via de 1 m em vez da bitola peninsular normal, com os inconvenientes dos trasbordos, quer para passageiros, quer para mercadorias. Julgo mais útil o emprego da via larga na linha a construir de Tomar a Miranda do Corvo, conservando como se encontra o actual ramal a incluir na via férrea referida. Com efeito, essa região populosa, rica e a desenvolver, pretende justificadamente melhorar os seus meios de comunicação com um caminho de ferro de via larga do Entroncamento por Tomar a Miranda do Corvo, servindo Alvaiázere, Figueiró dos Vinhos, Penela, ligando com a linha férrea de Coimbra à Lousã.

A via férrea de Cantanhede, saindo de Aveiro, passando por Ílhavo, Vagos, Cantanhede, e terminando em Coimbra, destina-se a servir uma região populosa e prós-

pera, embora a pequena distância das linhas do Norte e da Beira Alta, deve-se construir com via larga.

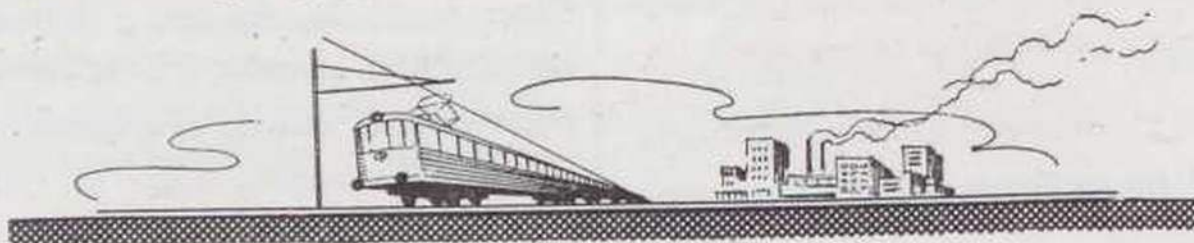
O prolongamento da linha de Santa Comba Dão, na parte compreendida entre Viseu e a Régua, é um problema que se arrasta confrangedoramente, pois há anos que se construiu a ponte sobre o rio Douro, frente à Régua, e Lamego possui a sua estação, faltando apenas o assentamento dos carris. É um caminho de ferro indispensável, embora dispendioso pelas obras de arte e desníveis a vencer, mas constitui a natural continuação da linha de Santa Comba, a ligação do Vale do Corgo ao Vale do Vouga e à linha do Dão. A região é próspera até Castro Daire, pobre nos contrafortes da serra de Montemuro, e rica de Lamego à Régua.

A Beira Alta e a Beira Transmontana estão mal servidas por caminho de ferro, projectando-se vias férreas, além da já indicada de Viseu à Régua, as de Viseu a Espariz e do Pocinho a Idanha-a-Nova. Parecem-me, porém, defeituosos os seus traçados, devendo estudar-se convenientemente a região e verificar das suas condições populacionais, riqueza e lugares a desenvolver. Talvez a solução esteja num caminho de ferro de via larga de Pocinho a Vila Franca das Naves, passando por Meda e Trancoso, e a camionagem servir as outras localidades. Assim se ligariam as vias férreas de bitola normal do Douro à Beira Alta.

O caminho de ferro da Lousã, em exploração de Coimbra a Serpins, pretende-se passá-lo para a via estreita e prolongá-lo até Espariz. Creio errada essa orientação, devendo conservar-se a via larga, e nessa bitola construir a linha, acabando com um provisório que se arrasta há largo tempo e que urge solucionar. A linha férrea, a construir, continuará a da Lousã, passando pelos populosos concelhos de Arganil, Oliveira do Hospital, Ceia, Gouveia, e seguindo até à Guarda. Região pitoresca, abastada, e nos contrafortes da serra da Estrela.

As outras vias férreas que se encontram aprovadas não se justificam dado o seu custo e as localidades que servem, para as quais se pode utilizar a camionagem, com excepção duma ligação ferroviária da Sertã a Castelo Branco, entroncando com o projectado caminho de ferro de Tomar a Miranda do Corvo.

N. R. — A publicação deste artigo não significa a concordância da Companhia pela opinião de construção de novas linhas apresentada pelo autor.



NO TEMPO DOS NOSSOS AVÓS

Quando um jovem inventor ANDOU DE BICICLETA sobre as águas do Tejo...

POR VASCO CALLIXTO

Já lá vai quase meio século, mas, por certo, alguém haverá que ainda se recorde da façanha. Um jovem inventor, portuguêsíssimo, que também foi desportista e muitas coisas mais, e continua hoje, apesar dos seus cabelos brancos, a ser um jovem de espírito e de iniciativa, pedalou certo dia sobre as águas do Tejo, perante a admiração e o pasmo de nada menos do que oito mil pessoas. Sob um nome simples, Fernando de Figueiredo — o criador do célebre «Micro-Jardim», que já foi apreciado por grande número de eminentes personalidades nacionais e estrangeiras — esconde-se um homem de extraordinário poder inventivo e criador, para quem não existem dificuldades e que bem merecia ter sido mais afortunado na vida, pois as suas criações, o seu *savoir-faire* nas mais diversas actividades, assim o justificavam.

Não estando no âmbito desta breve resenha referir os variados feitos de Fernando de Figueiredo — todos comprovados com recortes de jornais e revistas da época, de aquém e além-fronteiras, bem como com saudações de destacadas figuras do mundo da ciência, das artes, das letras e da política — cingir-nos-emos a um dos seus primeiros inventos: a «Hidro-geo-cicle», ou seja, a bicicleta aquática.

Fernando de Figueiredo, aos 19 anos, vivia no Funchal, em virtude de seu pai ali ter sido colocado, como director da Alfândega. Ainda no continente, cinco anos antes, quando era, portanto, um

moço imberbe, criou e desenhou os planos para utilizar a bicicleta na água. E na Madeira, veio a concretizar o empreendimento, que pôs em prática na baía do Funchal, em exercícios desportivos.

Para melhor elucidação sobre o curioso invento, a seguir se transcreve o que então publicou a *Ilustração Portuguesa*, que dedicou uma página, ilustrada com três gravuras, à «Hidro-geo-cicle» de Fernando de Figueiredo.

«A «Hidro-geo-cicle», como o seu inventor a denominou, é a simples adaptação de um aparelho a qualquer bicicleta vulgar, que lhe permite andar com a maior facilidade e relativa rapidez sobre o mar. A bicicleta assenta sobre quatro suportes fixos a dois flutuadores, que lhe dão absoluta estabilidade, quando desliza sobre as vagas e que, dobrando-se sobre si, por um dispositivo especial, permite a marcha em terra. O movimento também é dado no mar pelos pedais, que fazem girar um hélice com vinte rotações por pedalada, hélice que, da mesma forma que os flutuadores, se levanta por maneira a não impedir a marcha ordinária sobre a terra. A «Hidro-geo-cicle», sobre a água, também marcha para trás com a inversão da pedalagem, sendo a direcção feita com a maior facilidade pelo guiador, que move simultaneamente dois lemes situados cada um na popa dos flutuadores.»

Regressado ao continente, Fernando de Figuei-

redo trouxe consigo o seu invento. E, uma vez em Lisboa, foi-lhe solicitada a apresentação da «Hidro-geo-cicle», que se realizou na doca de Alcântara em 20 de Abril de 1920.

Era um domingo e a notícia das experiências com a bicicleta aquática espalhara-se pela cidade.



Pelas 16 horas, uma multidão imensa, calculada em oito mil pessoas, concentrava-se em Alcântara, nas imediações da doca, aguardando com natural expectativa o aparecimento do inventor e do seu engenho. Segundo refere a Imprensa da época, «o elemento feminino fazia-se representar largamente,

pondo, com os seus trajos garridos, uma nota encantadora na assistência. O sol abrasador duma tarde estival, duma tarde quente e abafada, parecia não as incomodar. A multidão aumentava gradualmente».

Impossibilitado, por deficiência do terreno, de montar a bicicleta em terra, Fernando de Figueiredo levou-a à mão até à água, com os flutuadores levantados. Entrando no elemento líquido, «começou então a deslizar, executando algumas evoluções, que maravilharam a assistência».

A apresentação do invento na capital prolongou-se por meia-hora. A «Hidro-geo-cicle», em andamento cauteloso mas firme, movimentou-se em todas as direcções, enquanto o alfacinha de há meio século tomava contacto com um novo e revolucionário processo de navegar. Quando invento e inventor concluíram a façanha, os aplausos fizeram-se ouvir por muito tempo e o jovem ciclista da terra e do mar viu-se assediado pela multidão, desejosa de o cumprimentar e felicitar.

Se a construção de bicicletas aquáticas fosse hoje um facto... poderíamos ir de bicicleta para a Outra Banda! O invento de Fernando de Figueiredo não vingou. Mas o seu criador não desistiu de

muitos outros inventos, alguns dos quais aplicados ao automóvel. E o seu último «invento» — o inconcebível «Micro-Jardim» — que durante muito tempo esteve patente em Lisboa, está agora em Benavente, constituindo um atractivo para aquela garrida vila ribatejana.

CONCORRÊNCIA

nos TRANSPORTES TERRESTRES

POR ANTÓNIO FARINHA FERREIRA

AGENTE DE TRÁFEGO

Introdução

A «Concorrência desleal», definida pelo Artigo 212.º do Código da Propriedade Industrial, desde longa data que é exercida por industriais menos escrupulosos, especialmente no campo dos transportes terrestres, quer de mercadorias quer de passageiros.

Para obviar aos inconvenientes da concorrência, pelos prejuízos que possam advir para a economia dos países, a maior parte dos governos europeus estabeleceram leis de coordenação de transportes. Em Portugal as regras a que deve obedecer a coordenação dos transportes terrestres estão definidas na Lei n.º 2008, de 7 de Setembro de 1945. Nesta Lei, entre outras, estabelecem-se as bases em que o Governo remodelará os transportes automóveis, incluindo normas sobre o agrupamento, por acordo, das empresas exploradoras de carreiras automóveis, em grau conveniente, de modo a não se eliminar a possibilidade de uma competição regrada; *aplicação dos princípios da obrigatoriedade do transporte e igualdade de tratamento, exigência e observância das tarifas aprovadas*, estabelecimento de horários para todas as carreiras, etc.; sujeição à aprovação prévia pelo Governo das características e tipos dos veículos a empregar, das dimensões, lotação, carga e velocidades máximas e demais condições necessárias para conforto e segurança dos passageiros e disciplina do trânsito na via pública; *aplicação de um sistema tributário escalonado, que conduza ao equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos transportes terrestres*.

Como consequência da Lei antes citada, foi publicado o Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, promulgando o *Regulamento de Transportes em Automóveis*, ao qual já foram introduzidas alterações pelos Decretos n.ºs 39 439, 41 248, 42 823, 42 944, 43 615, 45 060, 45 537, 45 782 e 45 827 e Portarias n.ºs 11 652, 19 937 e 20 187.

Aquele Regulamento disciplina todos os transportes terrestres rodoviários, quer de mercadorias quer de passageiros, em regime de transportes colectivos, de aluguer e particulares.

Concorrência e transporte ilegal de mercadorias

Começaremos por definir os critérios usualmente adoptados nas *obrigações de serviço público*, distinguindo-se nelas três grandes categorias:

- 1.ª Obrigação de explorar;
- 2.ª Obrigação de transportar;
- 3.ª Obrigações de carácter tarifário.

Dentro destas obrigações pode afirmar-se que só em regime de carreiras de transporte colectivo de mercadorias ou nos chamados serviços combinados com o caminho de ferro elas são de aplicar pela concretização dos horários e tarifas e assiduidade do serviço, dedicando-se a camionagem de aluguer, especialmente a de longo curso, ao transporte de mercadorias que mais lhe convém, numa concorrência desregrada de preços de transporte quando em circulação paralela com os referidos serviços organizados.

No entanto, é o caminho de ferro que mais acusa a concorrência desregrada devido à existência das poucas carreiras afluentes de camionagem de serviço público de mercadorias, originando o afluxo às estações de caminho de ferro e aos seus serviços combinados de camionagem das mercadorias que aos industriais de camionagem de aluguer não interessa transportar, como, por exemplo, os pequenos volumes e a carga considerada leve, e esta, mesmo assim, só afluí ao caminho de ferro entre locais dispersos e com pouca assiduidade dos transportes de longo curso.

É também conhecida desde longa data a concorrência no transporte de mercadorias exercida não só entre os próprios industriais de transportes rodoviários mas também entre estes industriais e o caminho de ferro, originando um aviltamento de preços de transporte que a todos é prejudicial, incluindo-se ainda neste caso as empresas que dispõem de camionagem própria particular. Por outro lado, nos transportes de mercadorias tem-se consagrado cada vez mais a intermediação entre os proprietários de carga e os proprietários dos veículos. Pulam neste mercado agentes, comissários e outros auxiliares de transporte que procuram, como é de calcular, conseguir os preços de transporte mais arrastados possi-

veis para assim realizarem lucros à custa dos camionistas, aproveitando, em grande parte, os chamados serviços de retorno. A acção dos intermediários de carga junto do caminho de ferro é completamente nula, em face da aplicação do seu sistema tarifário que não permite qualquer falseamento nos preços de transporte.

Em termos de rigor, a actividade de alguns intermediários de carga só com violação das disposições legais poderá ter vindo a exercer-se. Na verdade, estabelece o Artigo 3.º, § único, do R. T. A. (redacção mantida pelo Decreto n.º 45 060, de 4 de Junho de 1963):

«Para efeito deste Regulamento consideram-se:

1.º Transportes colectivos:

- b) Os transportes de bagagens e de mercadorias por conta de qualquer entidade que as tenha recebido de terceiros.

Quer dizer, em todos os casos em que o intermediário de transportes de carga recebe esta do cliente e posteriormente encarrega um camionista de aluguer de efectuar por conta dele, intermediário, o transporte (ou mesmo, não tendo o intermediário recebido propriamente a mercadoria, nos seus armazéns, por exemplo, mas passando a agir em seu nome, sobrepondo-se ao dono da mercadoria, por delegação deste, na negociação do contrato de transporte com o transportador propriamente dito) parece haver incompatibilidade com a disposição da Lei. Na realidade, esse transporte teria a classificação de «colectivo», não podendo, por isso, ser efectuado em carros de aluguer (inclusive mesmo, segundo nos parece, quando dentro do raio de acção de 30 km, apesar do que se dispõe nesse caso quanto ao aluguer por fracção de carga do veículo).

Apesar de toda a regulamentação sobre os transportes rodoviários, assiste-se diariamente ao transporte colectivo de mercadorias em camionagem de aluguer de longo curso em todo o País, especialmente entre os grandes centros comerciais e industriais, não escondendo os respectivos industriais de transportes rodoviários das autoridades fiscalizadoras o serviço que executam ilegalmente, pois é bem patente do Público em geral a propaganda efectuada com aquele fim. Junto das agências criadas para recepção e entrega de mercadorias assiste-se ao fim da tarde, com o maior «à vontade», ao carregamento dos veículos e a falta de homogeneidade das mercadorias e os quadros de propaganda que encimam as mesmas agências são bastante elucidativos, não só de concorrência como de transporte ilegal.

Outro aspecto do transporte ilegal de mercadorias está bem patente nos concessionários de carreiras regulares de passageiros que conduzem mercadorias nos tejadilhos dos seus autocarros em contravenção com o estabelecido no Artigo 168.º e seu § 1.º do R. T. A. Em percursos servidos por carreiras regulares de transporte de mercadorias tem-se assistido à partida de autocarros de carreiras regulares de passageiros conduzindo apenas meia dúzia de passageiros, em que o espaço destinado a bagagem, nos tejadilhos dos mesmos, segue totalmente ocupado por volumes de várias espécies. Será que a bagagem de tão poucos passageiros ocupa tal espaço? E se a lotação do autocarro fosse completa de passageiros como seria solucionado o transporte da sua bagagem?

Estamos crentes de que o peso total dos 160 quilogramas, autorizado pelo citado Artigo 168.º e seu § 1.º,

é bastante excedido, em concorrência com os serviços públicos organizados, quer rodoviários quer ferroviários.

Para finalizar este nosso ponto de vista acerca da concorrência e do transporte ilegal de mercadorias, citaremos a observação directa feita sobre volumes de grande peso, especialmente os destinados à exportação, que transitaram nas nossas estradas quer em camionagem de aluguer quer em camionagem particular, em contravenção com o estabelecido no Artigo 18.º do Código da Estrada.

Estas circulações, além dos danos que possam causar nas nossas estradas, podem fazer perigar a estabilidade das obras de arte situadas ao longo do seu percurso, com evidentes prejuízos para a circulação rodoviária normal e para a economia da Nação.

Alguns dos factos anteriormente apontados tem a C. P. dado conhecimento às entidades responsáveis pela coordenação dos transportes terrestres, mas o certo é que a concorrência e os transportes ilegais de mercadorias continuam a efectuar-se em maior escala, não permitindo que os caminhos de ferro possam proceder ao reapetrechamento conveniente dos seus meios, em virtude da constante fuga do seu tráfego observada de ano para ano, apesar do aumento registado na Produção Nacional.

Concorrência e transporte ilegal de passageiros

No transporte de passageiros tem-se verificado também desde longa data a concorrência desregrada e, sob este aspecto, antes de entrarmos no campo dos transportes ilegais, podemos citar, por exemplo, a política dos horários praticados por empresas concessionárias de carreiras de serviço público que, possuindo carreiras de longo curso paralelas com o caminho de ferro, fazem todos os possíveis para que as carreiras afluentes às nossas estações, de que igualmente são concessionárias, se efectuem a horas que não permitam ligações convenientes aos principais comboios, especialmente àqueles que efectuam percursos mais rápidos que a camionagem, com manifesto prejuízo para o Público e, por conseguinte, contrariando as boas regras da coordenação.

Na parte respeitante ao transporte ilegal de passageiros, apesar de conhecido desde há tempos, tem-se acentuado o seu incremento nos últimos 10 anos. Desde princípios do ano de 1958 que é exercida grande concorrência pelos motoristas e proprietários de táxis das mais variadas praças do País, os quais, transitando sobre os grandes centros populacionais, especialmente Lisboa e Porto, angariam passageiros junto das bilheteiras das nossas estações e até nos próprios comboios, para os conduzirem aos seus destinos a preços mais baixos que os praticados pelo caminho de ferro ou tomando como base os mesmos. Tal facto, considerado de concorrência desleal, registava-se eventualmente e, por conseguinte, não afectava grandemente o tráfego de passageiros no caminho de ferro. Sucede, porém, que industriais menos escrupulosos, passaram a afluir junto das bilheteiras das estações de qualquer ponto do País com o fim de desviarem os passageiros do caminho de ferro e, sem necessidade de retornos pagos, estabeleceram circulações diárias, passando, assim, a efectuar com regularidade transportes colectivos ilegais em cada sentido sobre os grandes centros, especialmente Lisboa e Porto, visto que nestas cidades, nas principais estações de caminho de ferro, afluem passageiros que completam, com facilidade, a lotação dos seus veículos. O incremento destes transportes tornou-se de tal maneira conhecido que a C. P., através de acção policial, tentou reprimir a angariação de passageiros dentro dos seus limites.

Não desistiram os autores destes transportes, recorrendo a outros processos de angariação nas estações de

caminho de ferro através de terceiras pessoas, quer do sexo masculino quer do sexo feminino, nas pensões, nos restaurantes e noutros estabelecimentos similares situados nas vizinhanças das mesmas estações, por meio de cartões impressos e outra propaganda. Apesar do conhecimento destas actividades ilícitas, por parte das entidades oficiais, avivou-se ainda mais o incremento deste sistema de transporte colectivo ilegal de passageiros, intensificando-se especialmente entre Lisboa e Porto com táxis da praça desta última cidade e com determinada regularidade diária.

É de imaginar a quantidade de participações feitas e

as quais, com o título de «aluguer» e contrariando as disposições regulamentares em vigor, passaram a efectuar autênticos transportes colectivos regulares entre Lisboa e Porto, percurso mais conveniente aos seus intentos devido à intensidade de passageiros que afluem ao caminho de ferro. Mas não era apenas no Porto e em Lisboa que se verificava tal desvio de tráfego, pois dentro de pouco tempo, ele já se estendia a Viseu, Famalicão, Espinho, Ovar, Braga, Aveiro e outras localidades, factos que foram imediatamente comunicados superiormente.

Como se acentuassem ainda mais aquelas irregularidades, devido à falta de providências que o assunto reque-



Campo das Cebolas, em Lisboa — Autocarros aguardando a chegada dos passageiros para as suas partidas regulares diárias

de autos levantados pelos nossos agentes em estações onde se acusava mais a fuga do tráfego de passageiros e consequentemente a quebra de receitas. A Imprensa sempre que tinha conhecimento destes actos de concorrência não deixava de os incluir nas suas colunas. Também empresas de camionagem com carreiras regulares afluentes ao caminho de ferro, dada a fuga do seu tráfego de passageiros, não deixavam de denunciar todos os casos de que tinham conhecimento.

Posteriormente, as participações das mais variadas procedências já não se resumiam à linha do Norte e suas linhas afluentes, de maior intensidade no tráfego de passageiros. Afluíam à C. P. participações de concorrência e de transporte ilegal de passageiros de todos os recantos do País, inclusive de entidades particulares. Dessas participações era dado conhecimento imediato às entidades superiores quando se tratasse de casos concretos e que nos eram fornecidos pelas mais variadas fontes de informação. No entanto a concorrência e os transportes ilegais prosseguiram intensamente, quando é certo que se esperava uma actuação eficaz de molde a terminar com os mesmos. Em meados do ano de 1965 é recebida participação de uma das nossas principais estações denunciando a angariação de passageiros para autocarros de empresas de camionagem, concessionárias de carreiras de serviço público,

ria, foi constituído em fins de 1966, por ordem da Direcção-Geral da C. P., um grupo de trabalho que observou, de perto, durante vários meses, quer em Lisboa (na Avenida Infante D. Henrique e Rua da Alfândega) quer no Porto (na Avenida da Ponte e Praça de Lisboa), os sistemas de angariação e os preços praticados em concorrência desleal. Os preços de transporte variavam, nessa altura, entre 70\$00 e 90\$00 por viagem e por passageiro entre Lisboa e Porto e de 40\$00 a 60\$00 entre Lisboa e Coimbra, sendo estabelecidos preços variados para outros destinos consoante a categoria social do passageiro, beneficiando os militares de preços de transporte mais reduzidos, pois se recorressem ao mesmo angariador ou empresa camionista em ida e volta, entre Lisboa e Porto, era-lhes cobrada a importância de 120\$00. Os angariadores recebiam de comissão, por cada passageiro, a importância de 20\$00 e os motoristas dos táxis, que desviassem passageiros do caminho de ferro, recebiam por cada um 5\$00 ou 10\$00 conforme o seu destino. Eram feitas marcações antecipadas de lugares, mediante o pagamento de sinal de 20\$00 que era descontado no preço da viagem. Verificou-se a existência de 5 empresas de camionagem, concessionárias de transportes públicos, e de 15 agências de viagens, umas e outras com sede no Norte do País.

Baseada no relato detalhado que resultou das averiguações a que procedeu aquele grupo de trabalho, foi feita, em Março de 1967, larga exposição à respectiva entidade oficial. Apesar disso acentuou-se ainda mais o incremento do desvio irregular de passageiros que bastante afectava as receitas de passageiros do caminho de ferro, embora tivessem sido melhorados os respectivos serviços através dos grandes investimentos feitos com a aquisição de material moderno de passageiros e com a electrificação da linha do Norte, principal eixo da concorrência e do transporte ilegal de passageiros.

A Imprensa diária de Lisboa e Porto chamava constantemente a atenção pública para o facto e apontava ao mesmo tempo a série de burlas que eram efectuadas à sombra destes transportes ilegais.

Em face do tempo decorrido e como se verificasse ainda maior desenvolvimento dos transportes ilegais com grande número de circulações diárias, normalmente coincidentes com os horários dos comboios de longo curso quer de Lisboa quer do Porto, muito especialmente à noite, foi constituído, em sessão do Conselho de Administração da C. P., de 4 de Janeiro de 1968, novo grupo de trabalho, presidido por um Administrador e de que faziam parte representantes do Serviço do Contencioso e do Serviço Comercial e do Tráfego, para se julgar das providências que deveriam ser tomadas por forma a terminar com o transporte ilegal e com a concorrência que se vinha a verificar, não só ao caminho de ferro mas também às empresas de camionagem com carreiras de serviço público afluentes às nossas estações.

Das informações recebidas constava ser o «à vontade» dos transportadores tão grande que não se preocupavam nem levantavam obstáculos na aceitação de passageiros para qualquer outro ponto do percurso diferente do de destino do autocarro, denunciando assim, irrefutavelmente, o transporte ilegal de passageiros, como se se tratasse de carreiras regulares de transportes colectivos.

É curiosa a forma como se angariavam passageiros no Campo das Cebolas (a dois passos do Terreiro do Paço) e as condições a que estes se sujeitavam nas suas viagens. Os preços de transporte eram regateados: nos primeiros contactos, os angariadores pediam a importância de 100\$00 para o Porto e 80\$00 para Coimbra, mas em face da recusa dos angariados, estes preços eram imediatamente reduzidos para 80\$00 e 70\$00, respectivamente.

Para um dado autocarro, por exemplo, era indicada como hora de partida as 15-00 horas. Porém, em regra, como acontecia que a essa hora os passageiros angariados eram em reduzido número—visto outros angariadores procederem também à angariação para outros autocarros ali estacionados e pertencentes a outras empresas de camionagem e agências de viagens—a partida era protelada muitas vezes até às 18-00 horas e mais, permanecendo os passageiros que tinham comparecido antes das 15-00 horas, à espera da partida a todo o momento, conforme lhes era prometido, pois o veículo só partiria depois de completada a sua lotação.

Entretanto, a estes passageiros era dado assistir a um espectáculo singular: uma autêntica caça ao passageiro. Havia correrias para táxis que passavam na Avenida do Infante D. Henrique, e a todas as pessoas que por ali transitavam: «vai para o Porto... Porto... Porto, mais barato que o comboio... sai já... mais rápido que o *Foguete*!»

Assistia-se até a verdadeiras cenas de pugilato entre os angariadores das diferentes empresas que disputavam entre si os passageiros, sacando-lhes as malas da mão, agarrando-os e puxando-os para os respectivos autocarros.

Aos passageiros impacientes que, verificando estar a lotação do seu autocarro quase completa, reclamavam contra o atraso da hora da partida, era prestada a informação de se aguardar a todo o momento a chegada de passageiros que tinham sido angariados... na estação de

Santa Apolónia! Muitas vezes, porém, a chegada desses passageiros nunca se verificava.

Um passageiro que viajou num destes autocarros cuja partida estava anunciada para as 15-00 horas, mas só partiu às 18-00 horas, relatando a sua acidentada viagem, informou que, ainda dentro de Lisboa, o autocarro onde seguia efectuou uma curta paragem para a entrega de bilhetes de excursão a alguns passageiros, com a incumbência, no caso de aparecer a fiscalização, prestarem a informação de se tratar do regresso de uma excursão que havia tido origem em Vila Nova de Gaia, uns dias antes. Deve notar-se que uma fiscalização atenta facilmente eliminaria aquela prova, pois a lotação desse autocarro comportava 75 % de militares que saíram das suas unidades com a necessária dispensa de formaturas passada pelos seus comandantes no próprio dia em que viajavam.

Posto de novo em marcha o autocarro, foi feita a cobrança das passagens, sem qualquer formalidade de documentos, notando-se, porém, que os militares faziam os seus preços de transporte, não pagando aos cobradores a importância que estes exigiam.

Nessa viagem, depois da saída dos cobradores, na Rotunda da Encarnação, um dos passageiros fez um pedítório que rendeu cerca de 100\$00 e foi entregue ao motorista, que por averiguações posteriores, os restantes passageiros souberam ser o proprietário da agência de viagens.

Como o autocarro partiu de Lisboa às 18-05 horas, foi encontrar, no troço entre Vila Franca de Xira e Rio Maior, uma intensa circulação que não permitia ao motorista conseguir o andamento desejável por parte da maioria dos passageiros, especialmente os militares, que viam frustrados os seus intentos de uma chegada mais cedo a destino.

Mas para além de Rio Maior, no novo troço de estrada, de óptimo traçado, entre Venda das Raparigas e S. Jorge, foi chamada a atenção de todos os passageiros para a velocidade atingida pelo autocarro (120 km/h), observada por uma parte dos ocupantes que se deslocaram até junto do conta-quilómetros, velocidade real confirmada, pois aquele percurso, de 30 quilómetros, foi efectuado em 15 minutos.

O autocarro efectuou depois várias paragens, em Leiria e noutros pontos, uma delas em Coimbra, com cerca de 20 minutos junto de um café, o que permitiu aos passageiros saírem do autocarro e servirem-se do respectivo *bar*. Foi durante esse intervalo que se verificou a passagem de alguns veículos cuja angariação de passageiros foi observada na procedência em Lisboa.

Prosseguida a viagem, e depois de diversas paragens pelo caminho, para desembarque de passageiros e admissão de outros que os substituíam, chegou o autocarro ao Porto (frente à estação de caminho de ferro de S. Bento) às 0-05 horas.

Analisando o tempo útil gasto nesta viagem, verificou-se que a mesma resultou numa média horária de 65 km/h, excedendo-se, por isso, em grande parte do percurso, o limite máximo de velocidade estabelecido pelo Artigo 7.º do Código da Estrada para veículos desta natureza, alterado pelo Decreto n.º 47 070, de 4 de Julho de 1966, que fixou esse limite em 70 km/h.

O que se passou nesta viagem acontecia, diariamente, nas viagens de outros autocarros, quer no sentido de Lisboa-Porto, quer no sentido de Porto-Lisboa.

Grande parte dos autocarros, saíam da origem por volta da meia noite.

Imaginem os nossos leitores estas belas viagens de turismo (como eram classificadas, para iludir a lei, lançadas por agências de viagens) efectuadas durante toda a noite, e a que velocidades!

Tomando por base as informações recebidas, procedentes como já dissemos de várias origens, foi elaborado um extenso e pormenorizado Relatório da actividade ilícita exercida pelas empresas de camionagem concessionárias de transportes públicos e pelas agências de viagens,

tendo como anexos provas suficientes para uma análise perfeita por quem de direito.

Foi também apresentada queixa na Polícia Judiciária para acção judicial, tendo em vista indemnizações pelos prejuízos causados, de acordo com o estabelecido na Lei, em múltiplos aspectos, dos quais assumem maior relevância:

- a infracção ao disposto nos Artigos 3.º e 72.º do Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948), ou seja, a prática de transportes colectivos não autorizados (carreiras disfarçadas sob o dístico de «aluguer» ou de «excursão»);
- a infracção do Artigo 16.º § único, do Decreto-lei n.º 41 248, de 31 de Agosto de 1967, o qual condiciona a utilização dos autocarros licenciados às agências de viagens para os fins mencionados no corpo do Artigo (isto é, excursões colectivas e circuitos turísticos), fins estes de que inegavelmente algumas delas se desviaram com a prática de carreiras disfarçadas;
- a infracção do disposto no Artigo 212.º do Código da Propriedade Industrial que define o que deve entender-se por «concorrência desleal».

Por outro lado, a actividade ilícita das empresas e agências de viagens conduz às seguintes consequências:

- forte perturbação no mercado dos transportes, mercê da fruição de facilidades indevidas, das deficiências estruturais do sistema (injustiça tributária e regulamentar) e do correlativo aviltamento de preços;
- desprestígio turístico, que se manifesta quer na organização das pretensas excursões quer na forma como é executado o transporte;
- desaproveitamento de recursos, à escala nacional, pois onde a concorrência ilegal mais se observa é no eixo Lisboa-Porto, justamente onde mais se concentrou até agora o esforço da modernização do caminho de ferro desde 1953 no âmbito dos diversos Planos de Fomento;
- prejuízos imediatos para a C. P. estimados anualmente entre 15 a 20 mil contos com o desvio do tráfego de passageiros que deixam de utilizar os seus comboios em que é obrigada à observância dos limites tarifários aprovados pelo Governo.

Os transportes colectivos de passageiros em automóveis estão sujeitos a uma pormenorizada regulamentação,

que consta, em grande parte, da Secção III do Capítulo III do Título I do R. T. A.

Três preceitos especialmente importa referir:

- a sujeição a itinerários, horários e tarifas (v. Artigo 74.º do R. T. A.);
- a subordinação a locais de paragem e de estacionamento fixados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres (v. Artigo 138.º do R. T. A.);
- a observância de velocidades instantânea e média de marcha pelos respectivos veículos (Artigo 143.º, §§ 1.º e 2.º do R. T. A.).

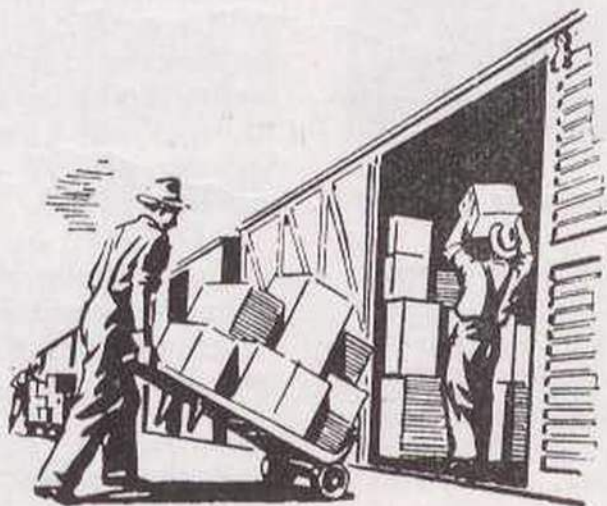
Muitas centenas de carreiras de passageiros existem em exploração no País e todas elas se subordinam estritamente a estes e a outros vários preceitos da regulamentação e a falta de cumprimento, mesmo accidental, de certas disposições, dá lugar a sanções e a multas.

Estas disposições, em que tanto cuidado pôs o legislador (para defesa do Público e em atenção aos interesses da coordenação dos transportes), são letra morta para uma multiplicidade de possuidores de autocarros que realizam um certo tipo de transportes falsamente ocasionais, mas que são em boa verdade autênticas carreiras disfarçadas.

Os transportes irregulares de passageiros eram tão flagrantes e atingiram tão elevado movimento que a totalidade das empresas de camionagem do Norte do País, concessionárias de carreiras de serviço público de passageiros, enviaram, em Março de 1968, detalhada exposição a diversas entidades, denunciando tais transportes.

*
* *

Ao terminar este conjunto de relatos acerca da actividade ilegal e da concorrência nos transportes terrestres, exercida por empresas de camionagem e por agências de viagens em contrafacção das disposições legais, não queremos deixar de salientar a acção da Polícia Judiciária que, para a instrução do respectivo processo judicial, não deixou de proceder a averiguações directas através dos seus agentes. Por outro lado, saliente-se também a acção da Polícia de Viação e Trânsito que, coincidindo com a acção da Polícia Judiciária, levou a efeito várias operações para repressão destes transportes ilegais e continua atenta para que os mesmos sejam disciplinados como a Lei requiere, originando a sua cessação quase total. E diz-se «quase total», pois, apesar de tudo ainda continuam a verificar-se certos casos suspeitos de transportes colectivos de passageiros à margem da Lei, quer sob a aparência de «aluguer» quer sob o pseudo-qualificativo de «excursão», os quais se encontram sob vigilância.





José A. Lima Duarte



Nos termos do n.º 2 do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o Engenheiro-chefe do Departamento da Via e Obras louvou recentemente o chefe de escritório sr. José Alexandre Lima Duarte, por ocasião da passagem deste à situação de reforma.

A distinção foi consignada em reconhecimento da proveitosa actuação desenvolvida pelo sr. Lima Duarte durante os 42 anos em que serviu a Compa-

nhia, acentuando-se na respectiva carta de louvor, ser com desgosto que o Departamento da Via e Obras via partir um dos seus colaboradores mais activos, inteligentes e dedicados.



Ao abrigo do n.º 2 do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o Chefe da Região Norte louvou o factor de 2.ª classe Amadeu Ferreira Alves, da estação de S. Vicente de Lafões.

O louvor foi consignado em reconhecimento pela atitude assumida por aquele agente no dia 13 de Janeiro do corrente ano, quando na referida estação se registou um grave acidente de trabalho, do qual foi vítima o servente Valdemiro Tavares da Silva, ficando muito ferido em consequência de ser colhido por um vagão em manobras.

Dando mostras de elevado espírito de sacrifício, abnegação e altruísmo, o factor Ferreira Alves tomou imediatas medidas quanto à prestação de primeiros socorros ao sinistrado e, seguidamente, acompanhou este, de comboio, até à estação de Oliveira de Frades, onde com a ajuda de um passageiro transportou nos braços o seu camarada ao hospital local.



Boletim da C. P.

Mais um expressivo testemunho ao mérito da nossa Revista

Da Câmara Municipal de Espinho (Comissão Municipal de Turismo) recebemos o honroso ofício, que a seguir se transcreve, o qual constitui mais um expressivo testemunho ao valor da nossa Revista e, ao mesmo tempo, distingue o labor de um dos nossos mais distintos colaboradores:

Ex.º Senhor

Director do Boletim da C. P.

Estação de Santa Apolónia,

LISBOA

Rogo a V. Ex.ª a fineza de transmitir ao Ex.º Senhor Adido Técnico do Departamento da Via e Obras dessa Empresa, José Manuel Lopes do Rego, o agradecimento desta Comissão Municipal de Turismo pelo magnífico poema dedicado a Espinho, inserto no número de Fevereiro passado desse Boletim com o título «Espinho — Praia da Suavidade».

Apresento a V. Ex.ª os meus cumprimentos.

A BEM DA NAÇÃO

O Presidente da Comissão Municipal de Turismo

(a) Higino Ramalho Mendes

José António Pires

O Boletim da C. P. traz ao conhecimento dos seus leitores o falecimento de José António Pires, que foi factor de 2.ª classe na estação de Vila da Feira.

O referido ferroviário encontrava-se a cumprir o serviço militar obrigatório, na provincia de Moçambique, e sucumbiu em consequência de um combate ali travado com elementos terroristas, no dia 17 de Janeiro do corrente ano.

Durante os anos em que serviu a Companhia, aquele inditoso militar grangeou a estima e consideração dos seus superiores e colegas, que lamentam profundamente tão triste desenlace, sofrido embora na defesa da soberania nacional em terras africanas.





COORDENAÇÃO DE MANUEL ANDRÉ MATIAS

ESCRITURÁRIO DO SERVIÇO COMERCIAL E DO TRÁFEGO

ALEMANHA OCIDENTAL

Sabe você ?

Em 1967, os acidentes na estrada causaram na Alemanha Federal a morte de 17 000 pessoas. Durante o mesmo ano o Caminho de Ferro Federal Alemão lamentou 73 mortos entre os passageiros transportados e a responsabilidade integral da D. B. foi apenas de 2 entre eles.

Máquinas a vapor

No final de 1968, o número de locomotivas a vapor que circulavam ainda nas linhas da D. B. elevava-se a 2000 unidades aproximadamente. Esta quantidade representa 20 por cento do total das locomotivas a vapor em serviço na D. B. há 10 anos.

BÉLGICA

Transportes especiais

Durante o mês de Agosto de 1968, uma grua de 27 toneladas destinada à carga e descarga dos transcontentores de 20, 30 e 40 pés (6 m, 9 m e 12 m) foi instalada nos recintos da estação belga de «Bruxelles-Tour».

Uma locomotiva eléctrica de corrente quádrupla

O acréscimo da carga dos comboios de passageiros nos percursos ferroviários internacionais Paris-Bruxelas-Amsterdão e Bruxelas-Colónia, bem como o aumento projectado da velocidade noutros trajectos incitaram a S. N. C. B., em cooperação com duas sociedades privadas, a estudar uma nova locomotiva rápida. Esta locomotiva de um peso de 114 toneladas, seria dotada de um duplo sistema de engrenagem que permitiria velocidades máximas de 160 ou 200 km/h.

A nova máquina munida de quatro correntes poderia funcionar quer em 3 KV contínua (Bélgica), 1,5 KV contínua (Holanda), 15 KV 16 ²/₃ H alterna (Alemanha) e 25 KV 50 Hz alterna (França).

A potência encarada atingiria 7000 ch. em regime unihorário.

CANADÁ

Comboios providos de turbina

É em quatro horas aproximadamente que os comboios providos de turbina da «Canadian National» ligarão

Montreal a Toronto (540 km), isto é, a uma velocidade comercial média de 135 km/h.

CHECOSLOVÁQUIA

Construção de «metro»

O futuro «metro» de Praga compreenderá, na origem, uma linha de 6000 m de extensão ligando o norte e o sul da cidade e servindo o centro. Esta linha comportará 9 estações e estará aberta à exploração em 1972.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Sabe você ?

Durante as 40 primeiras semanas do ano de 1968 o tráfego de mercadorias da classe I das redes americanas atingiu 916 biliões de t/km, durante o mesmo período de 1967 elevou-se a 881 biliões de t/km; o aumento de 1968 em relação a 1967 atingiu cerca de 4 por cento.

Durante as mesmas 40 semanas de 1968 a quantidade de vagões carregados atingiu 22 milhões. Em tráfego «Piggyback», o número de veículos carregados durante os primeiros 9 meses de 1968 elevou-se a 995 616, o que representa o transporte de 1 619 574 contentores ou semi-reboques rodoviários, total que traduz um aumento de 10 por cento, em relação aos resultados registados no mesmo período de 1967.

Comboio-autos

A firma de automóveis americana «Ford Motor Co.» teria a intenção de investir 10 milhões de dólares na criação de um comboio-autos acompanhados entre a capital federal de Washington e Jacksonville na Florida.

Transformação de quatro navios

A companhia americana «Seatrains Lines» resolveu transformar quatro navios para transporte de tropas em porta-contentores. Cada um daqueles barcos poderá transportar 400 contentores de 40 pés (2,40×2,40×12 m). Custo da despesa: 20 milhões de dólares.

Vagão-cisterna

O vagão-cisterna maior do mundo foi construído nos Estados Unidos pela «General American Transportation». Este vagão é em alumínio e mede 22,50 m de comprimento; a sua capacidade é de 128 700 litros; em vazio pesa 40 toneladas e em cheio 176 toneladas, o seu conjunto é repartido em 2 bogies de 3 eixos. Este veículo é destinado ao transporte de ácido acético.

GRÃ-BRETANHA

Novo serviço *Freightliner*

Em presença do sucesso alcançado pelos comboios especiais *Freightliner* os Caminhos de Ferro Britânicos puseram a funcionar um novo comboio deste tipo desde 7 de Outubro de 1968: *Euro-Scot*, assegurando uma ligação directa Escócia-Continente. O *Euro-Scot*, circula cinco noites por semana — de segunda-feira a sexta-feira — do Centro Terminal de Edimbourg, Portobello ao cais de Parkeston do porto de Harwich. Ali os contentores são carregados a bordo de navios porta-contentores *Sea Freightliner I* e *Sea Freightliner II*, assegurando a travessia entre Harwich e Rotterdam e Zeebrugge. Estas duas unidades navais fazem o serviço permanente no mar excepto as cinco horas necessárias às operações de trasbordo no cais.

O *Euro-Scot* é formado por 10 vagões especiais *Freightliners* de 18 m de comprimento, o que assegura uma capacidade de carregamento de 30 contentores de 20 pés de comprimento (6 metros) e de um pequeno número de contentores de 30 pés (9 m) ou 40 pés (12 m), representando um transporte global de 450 toneladas, ou seja um tráfego anual de 135 000 toneladas.

Graças ao *Euro-Scot* os tempos de percursos entre as fábricas da Escócia e os grandes centros europeus tais como Milão, são reduzidos a três dias.

Os centros mais próximos, tais como Colónia e Bruxelas estão agora a 48 horas das indústrias escocesas.

O comboio mais rápido

O novo horário de 1968-1969 indica que o comboio mais rápido da Grã-Bretanha é actualmente o *Pullman Londres-Liverpool*, deixando a capital às 7-45 h. Percorre os 263 km que separam Watford Junction (perto de Londres) de Runcorn (perto de Liverpool) em 119 minutos, ou seja a uma velocidade média de 133 km/h. Na única região de London Midland, 210 comboios foram autorizados a circular a 160 km/h. A maior parte de entre eles que utilizam a artéria electrificada de 25 KV 50 Hz Londres-Manchester-Liverpool a sua velocidade média ultrapassa 113 km/h, não obstante a presença de várias zonas de limitação de velocidade nos seus percursos.

O adeus ao vapor

O último comboio rebocado em via normal por uma locomotiva a vapor dos Caminhos de Ferro Britânicos circulou no domingo, 11 de Agosto de 1968. Percorreu 505 km do trajecto Liverpool-Carlisle (via Manchester) e volta, transportando 470 passageiros que, por este privilégio, haviam adquirido cada um a quantia de 15 libras e 15 xelins. A composição parou em Rainhill, onde em 1829 teve lugar o célebre concurso de locomotivas.

Os B. R. possuem inteiramente pois a tracção eléctrica e a tracção diesel. O parque daquele rede compreende actualmente 200 locomotivas eléctricas de corrente alterna monofásica, 90 locomotivas de corrente contínua, 51 locomotivas eléctricas com diesel de auxílio, 2043 composições de automotoras eléctricas com corrente alterna, 5468 composições de automotoras com corrente contínua, 4746 locomotivas diesel e 4800 composições de automotoras diesel. A eliminação da tracção a vapor operou-se rapidamente, porquanto em 1963, 7000 locomotivas a vapor estavam ainda ao serviço.

JAPÃO

Melhoria dos serviços ferroviários

No mês de Outubro de 1968, os Caminhos de Ferro Nacionais do Japão puseram em marcha uma série de providências com vista a melhorar a qualidade e a eficácia



Pede-nos a Comissão de Natal da Dactilografia de Santa Apolónia que façamos público conhecimento das firmas que gentilmente colaboraram na tradicional festa do Natal dos filhos dos ferroviários mais necessitados, realizada em Dezembro passado. Essas firmas — bem credoras do nosso apreço — são as seguintes:

Fiat Portuguesa
Carlos Empis
Vendor, L.^{da}
CIN — Corporação Industrial do Norte, L.^{da}
Nogueira, L.^{da}
Papel do Almonda, L.^{da}
Companhia Hanseática
Alfredo Duarte, L.^{da}
Protal
Tomás dos Santos
Estabelecimento J. B. Fernandes
Fábrica de Bolachas Triunfo
Regina
Sotex
Nunes dos Santos & C.^a
Lima Mayer

Para elas, o nosso aplauso.

cia dos serviços oferecidos, tanto no domínio dos passageiros como no de mercadorias.

O novo horário comporta 277 comboios suplementares de passageiros, elevando assim a 20 672 o número total destes comboios. Expresso sob a forma de comboios-quilómetros o aumento é de 60 000 km e o total de comboios-quilómetros subiu eventualmente para 1 313 000.

SUÍÇA

Limpa-neve

Dois novos «limpa-gelo» rotativos acabam de ser postos ao serviço pelos Caminhos de Ferro Federais Suíços. Cada um deles é equipado de um motor diesel de 800 cv e de 2 turbinas de uma potência unitária de 300 kw, podendo virar a 330 t/mn. A possibilidade de desaterro das duas turbinas que trabalham em conjunto ultrapassa 28 000 m³ de neve fresca por hora. A velocidade de desaterro varia de 11,4 km a 3,2 km/h em função de uma camada de neve fresca indo de 0,5 a 1,5 metro.

U. R. S. S.

Providências económicas

Em 1967, a produtividade dos agentes dos caminhos de ferro soviéticos aumentou de 8,1 % em relação a 1966 e o rendimento médio de um agente atingiu 1 220 800 t/km. O volume dos transportes subiu desta forma de 7 % por ano, embora o efectivo do pessoal tivesse diminuído de 17 000 unidades. Em 1967, o salário médio dos agentes foi aumentado de 3,2 por cento.

A extensão da travagem por recuperação a bordo das locomotivas eléctricas permitiu, durante o ano de 1967, a economia de 415 milhões KW/h de energia eléctrica.

COMPANHIA HANSEÁTICA LOHMANN & C.^a L.^{da}

Avenida Defensores de Chaves, 35, 5.º — LISBOA-1

Apartado N.º 1425

Telefones: 53 64 78 - 53 65 66 - 53 65 82 - 55 37 28

Telegramas: HANSEATA — Lisboa

Telex: 1583 GHL — P.

Representantes da

Kabel-Und Metallwerke A. G. (Kabelmetal)Cobres • Latões • Alumínios e ligas especiais em chapas • Tubos
• Discos • Arames • Perfis • Varões furados para escoras, etc.**Hoesch-Export G. m. b. H.**Todos os produtos siderúrgicos • Chapas • Perfis • Tubos em
aço Thomaz e Siemens-Martin • Chapas zincadas cromatadas e
fostadas da marca ZINCAL • Chapas PLATAL com revestimento
de plástico especial para interiores de carruagens**Stahlwerke Buderus-A. G.**

Aços de liga e de construção

«Styria»-Steirische Gusstahlwerke A. G.Aços lisos e canelados para o fabrico de molas • Molas • Aços
finos, etc.Fornecedores dos Caminhos de Ferro e Estaleiros Navais em
máquinas-ferramentas e todos os outros materiais

Casa Associada:

Hanseática, Lohmann Galvanotécnica, L.^{da}

Avenida Defensores de Chaves, 33, 5.º

TUDO PARA GALVANOPLASTIA

**A MUNDIAL****COMPANHIA DE SEGUROS****Capital e Reservas:**

Esc. 590 369 983\$40

Sede: Largo do Chiado, 8

em LISBOA

**Agentes por todo o Continente, Ilhas e
Ultramar****S A P E C****UMA ORGANIZAÇÃO
AO SERVIÇO DA
LAVOURA NACIONAL****ADUBOS E PESTICIDAS
PARA TODAS AS CULTURAS****Grandes Fábricas em Setúbal**Rua Victor Cordon, 19 • Telef. 36 64 26
LISBOA

Agência no Porto

R. Sá da Bandeira, 746, 1.º, D.º — Tel. 2 37 27

**Depósitos e Revendedores no Continente,
Ilhas e Ultramar****Corporação Industrial do Norte, L.^{da}****FABRICA DE TINTAS E VERNIZES**Os nossos serviços técnicos e laboratoriais, sob a di-
recção de engenheiros químicos, estão inteiramente
à disposição dos n/ clientesA nossa larga experiência, na solução de problemas
industriais, é garantia da melhor e mais económica
soluçãoA vossa consulta será sempre no v/ interesse
Telefone PPCA 99 43 13 (10 linhas)

Estrada Nacional N.º 13 (Km 6)

SOUTO-VILA DA MAIA • Apartado 8

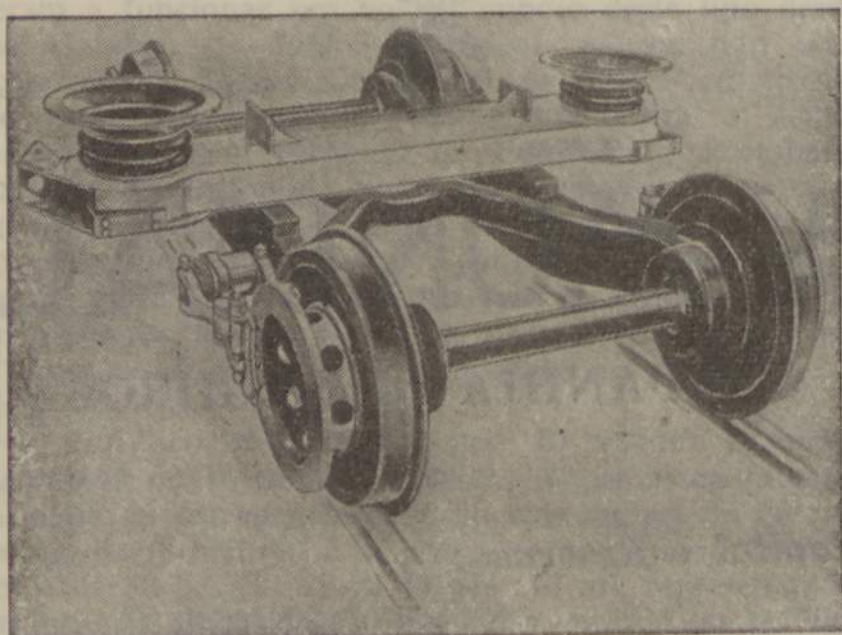
DELEGAÇÃO DE LISBOA:

Avenida Duque de Loulé, 112/120

Telefone PPC 53 90 47 (4 linhas)

Apartado 2912

**SENSAÇÃO EM TRAVÕES
PARA CAMINHOS DE FERRO**



Dispositivos de antiblocagem e travões de disco

GIRLING

*agora a serem usados nas rodas das novas
unidades UTE e UDD em serviço na C. P.*

Agentes :

CONDE BARÃO, S. A. R. L.

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

SOMAPRE

- BETÃO PRÉ-ESFORÇADO
- PAVIMENTOS PRÉ-FABRICADOS
- COBERTURAS GRANDE VÃO
- PRÉ-FABRICAÇÃO
- CERÂMICA

**TRAVESSAS DE BETÃO
PARA CAMINHOS DE FERRO**

Fábricas:

PERO PINHEIRO

ALVERCA

LEIRIA

COVILHÃ

TRAMAGAL

Avenida da República, 83 — Tel. 76 00 45

LISBOA

Gestetner



ELÉCTRICO

**TINTAGEM
AUTOMÁTICA**

GARANTIA PERMANENTE

A GESTETNER, L.^{DA}

Rua Aprígio Mafra, 5 — Telef. 72 62 21 - 72 07 06

NALCO

*Estabilizador orgânico para
os tratamentos industriais
de águas, utilizado na C. P.*

Soc. Com. Crocker, Delaforce & C.^a, L.^{da}

Rua D. João V, 2, 2.^o

LISBOA

**UNIÃO DE COMÉRCIO
FLORESTAL, LDA.**

MADEIRAS NACIONAIS

RUA IVENS, 49, 1.^o, Esq.

Telef. 32 83 78

LISBOA

**PROTECÇÃO TOTAL
DAS SUAS CULTURAS,
COM PESTICIDAS**



**OS ADUBOS DAS
BOAS COLHEITAS**

NITRATOS DE PORTUGAL

**CAMINHO CERTO
DO BOM
AGRICULTOR**

LAMINITE

Também nos Caminhos de Ferro?

SIM

E POR VÁRIAS RAZÕES

Uma delas é que **LAMINITE** está sempre presente quando se exige um revestimento de larga duração e de resistência excepcional. Nos veículos de transportes públicos, estas exigências são básicas

Mais uma razão é a facilidade de limpeza e de conservação que **LAMINITE** oferece. E outra razão, igualmente importante, é que **LAMINITE** é altamente decorativo, oferecendo uma variada escolha de mais de 50 padrões



SOCIEDADE NACIONAL
DE ESTRATIFICADOS
S. A. R. L.

PORTO-Via Norte-Vila da Maia

LISBOA-Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D



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 A. J. Oliveira,
Filhos & C.ª, L.ª**

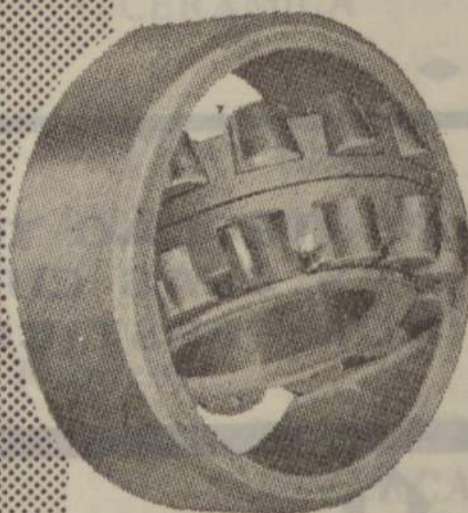
OLIVA

S. JOÃO DA MADEIRA

RIV



ROLAMENTOS CHUMACEIRAS



PARA
APLICAÇÕES
INDUSTRIAIS



RIV É O SÍMBOLO
DA PERFEIÇÃO
MECÂNICA

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

AUTO-LUSITANIA



AV. DA LIBERDADE, 73-79 / LISBOA

FÁBRICA DE BORRACHA

COMPANHIA PORTUGUESA DE ALPARGATAS, LDA.

FORNECEDORES DA C. P.

ARTIGOS DE BORRACHA OU EBONITE PARA TODAS AS APLICAÇÕES • ACESSÓRIOS PARA AUTOMÓVEIS, CAMINHOS DE FERRO, ETC. • TUBAGENS • CALÇADO VULCANIZADO • BORRACHA PARA RECAUCHUTAGENS E VULCANIZAÇÕES

«COMPAL E HERCULES»

Rua dos Lusíadas, 5 • LISBOA-3 • Telef. 63 70 21

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS
MOSAICOS CERÂMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

**EM ESTREITA COLABORAÇÃO COM A C. P.,
A SOREFAME CONTRIBUI PARA A RENO-
VAÇÃO DO PARQUE NACIONAL
DE MATERIAL CIRCULANTE**



S SOREFAME

**LOCOMOTIVAS, AUTOMOTORAS, CARRUAGENS DE
PASSAGEIROS, FURGÕES, VAGÕES ESPECIAIS.**

GABINETES DE ESTUDOS E FÁBRICAS EM AMADORA - PORTUGAL

SOREFAME