



I CONGRESSO NACIONAL DE TURISMO

III SECÇÃO

O T U R I S M O E O CAMINHO DE FERRO

TESE APRESENTADA POR JOAQUIM FERREIRA DE SOUSA



LISBOA

1 9 5 6





I CONGRESSO NACIONAL DE TURISMO

III SECÇÃO

O T U R I S M O
E O CAMINHO DE FERRO

TESE APRESENTADA POR JOAQUIM FERREIRA DE SOUSA



LISBOA

1 9 3 6

Ex.^{mos} Senhores:

Saudando V. Ex.^{as}, desejo manifestar o meu reconhecimento pelo convite que me foi dirigido para tomar parte nestes trabalhos, fazendo votos para que resultados preciosos saiam d'este Congresso.

Quero a Portugal, minha pátria, todo o bem estar e progresso possível e dentro deste desejo de patriota, disposto a emprestar o melhor do meu esforço e saber, pela causa que deu lugar a este Congresso.

Julgo desnecessário focar as belesas naturais d'este País, dignas de serem conhecidas de todos os portugueses e admiradas pelos estrangeiros que nos visitem.

Para despertar o desejo das viagens, é necessário proporcionar facilidades e confortos áqueles que devem dar origem á existência da indústria de turismo em Portugal.

Entre os vários transportes ha o caminho de ferro, factor muito importante no desenvolvimento do turismo, desde que se apresente em condições modernas e aperfeiçoadas.

Reconhece-se que o caminho de ferro, para corresponder ás exigências destinadas ao desenvolvimento do turismo, muito tem a realizar em matéria de aperfeiçoamento, a-fim-de provocar o interesse no público por este meio de transporte, o que oferece mais segurança e comodidade.

Dentro desta ordem de ideias, desejo apresentar á apreciação do Congresso algumas inovações e aperfeiçoamentos, que julgo possíveis de se conseguir e que divido em três partes:

NOVOS ELEMENTOS A INTRODUIR NOS TRANSPORTES FERROVIARIOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

Para proporcionar a familias viagens circulatorias pelo Pais, detendo-se em vários pontos e destes poderem admirar as belesas dos seus arredores, durante alguns dias e sem preocupação com hotéis. — Haver uma carruagem-hotel, circulando sobre bogies, com as instalações seguintes: cabines-camas, sala de jantar, cozinha, W. C., lavatório e cabine para bagagem.

O aluguer desta carruagem deve ser o mais vantajoso possível para o público, e para que este com facilidade possa elaborar os seus orçamentos estabelecer o preço diário da sua utilização.

A cobrança ser feita pelos dias decorridos desde a data em que a carruagem é posta á disposição do requisitante até á sua entrega á Empresa.

Para despertar no público o desejo de utilizar o caminho de ferro, por ser este o meio de transporte mais seguro e que pode ser divertido, aumentar o número de comboios expressos-populares e de excursão, incluindo nas suas composições uma carruagem-divertimento, na qual os passageiros encontrarão: bufete, em condições económicas, música e salão de baile.

Estes elementos, além de disporem bem os passageiros, permitem não deixar aperceberem-se do tempo gasto para a realização dos grandes percursos.

Tendo em vista que as excursões efectuadas pelos comboios ordinários trazem inconvenientes para os excursionistas que os forçam a iniciarem as viagens a horas que não lhes convêm, a paragens desnecessárias e a maior demora nos percursos em caminho de ferro e conseqüentemente o desinteresse por este meio de transporte.

Isto por se exigir o mínimo de duzentos passageiros para as excursões em comboios especiais. — Estabelecer excursões com o mínimo de 100 passageiros, para automotoras e 30 para camionetas sobre rails, adquirindo estes veículos para tal fim.

Este sistema de transporte, além de ser mais económico na exploração, permite a organização das excursões com menor antecedência.

Nas praias ou termas de grande movimento de público e na época em que tal movimento se dá, serem organizados pelas empresas ferroviárias, pequenos postos de informações, venda de bilhetes, despacho de bagagens e transportes entre as praias ou termas e as estações próximas.

Provas que as viagens em caminho de ferro são as que oferecem mais segurança, conforto e podem ser mais económicas. — Haver da parte das Empresas Ferroviárias o interesse em serem feitas demarches com a devida antecedência, junto das comissões de festejos, de excursões e de peregrinações, para se assegurarem os transportes de passageiros entre as estações e os pontos de objectivo das viagens, preços e comboios especiais.

Nos comboios de longo curso, onde as grandes viagens absorvem elevado número de horas, incluir nas composições desses comboios uma carruagem com: música, bufete e cinema.

Esta prática dará lugar ao passageiro não se deixar envolver pelo aborrecimento a que dão causa as horas exigidas para as longas viagens.

Nos pavimentos: inferior e superior da estação de Lisboa-Rossio serem instalados pequenos postos de informações e bem assim, nas estações que servem as grandes cidades, especialmente as de turismo.

Nos comboios de longo curso, que circulam de noite, haver compartimentos destinados a senhoras que viajem só e que tal desejem.

Nas estações de grande movimento de passageiros, haver pequenos carros que, circulando nas gares, facultem ao público a aquisição de refrescos, bolos, sandes, frutas e tabacos.

Para evitar o incómodo que o calor provoca nos passageiros, durante as viagens. — Instalar nos tectos das carruagens ventoinhas, que movimentadas pela deslocação do ar tornam mais agradável as viagens no verão.

Autorisar nos comboios de longo curso o serviço de engraxador.

Estabelecer a facilidade de os passageiros poderem expedir telegramas em viagem por intermédio dos revisores e estações.

Nos comboios de longo curso sem restaurante. — Autorisar a instalação de bufete num compartimento das carruagens de corredor, para a venda de sandes, bolos, frutas, refrescos e tabacos.

Procurar na organização dos horários dos comboios, de longo curso, que a chegada às grandes cidades, se faça até ao meio dia, e quando mais tarde próximo das 24 horas.

As partidas às primeiras horas da manhã, ou depois das 17 horas.

Esta prática destina-se a evitar que as viagens no verão sejam efectuadas nas horas de maior calor e facilitar o melhor aproveitamento de tempo.

Para obstar aos inconvenientes que causam ao público, as bichas que na época de verão se organizam na estação de Lisboa-Rossio, para a aqui-

sição de bilhetes, e que, depois de forçada demora, nem sempre o público pode ser atendido. — Autorisar a venda de todos os bilhetes solicitados em cada dia.

Estabelecer em cada mês, uma semana de bilhetes de ida e volta, com redução de 50 %, para as estações de Lisboa, Porto, Coimbra, Espinho, Caldas, Figueira, Braga, Luzo, Vizeu, Pova do Varzim, Pedras Salgadas e Vidago.

Estabelecer bilhetes de ida e volta para famílias, com o mínimo de três pessoas e com as reduções seguintes: 3 pessoas 40 %, 4 pessoas 45 %, 5 ou mais pessoas 50 %, válidos por seis dias.

Atendendo a que as ligações de Leste, Norte e Beira Baixa para o Oeste ou vice-versa sujeitam os passageiros a longos percursos em caminho de ferro e a vários trasbordos. — Construir uma estrada entre Entroncamento e Caldas, a qual, só utilizada pelo caminho de ferro, permitirá estabelecer carreiras de auto-carros para passageiros e bagagens.

ELEMENTOS PARA APERFEIÇOAMENTO DE ALGUNS SERVIÇOS FERROVIARIOS DESTINADOS A OBTER O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

Horarios. — A sua organização obedecer o melhor possível aos interesses das várias regiões, procurando-se para este fim colher elementos das entidades competentes e habilitadas a fornecê-los.

Haver horários de verão e de inverno, os quais devem vigorar 6 anos pelo menos.

Nos comboios de longo curso, suprimir as paragens nas estações servidas por outros comboios, para assim se obter as marchas mais rápidas.

Nos arredores de Lisboa e Porto, para acelerar as marchas e descongestionar a afluência de público nas primeiras horas da manhã e parte da tarde, estabelecer os comboios tramueis com paragens alternadas.

Na organização de horários, não descuar as ligações em que os passageiros devem ter a menor espera possível.

Nas estações destinadas ás ligações, proporcionar aos passageiros salas de espera com aquecimento e demais confortos em relação á época do ano.

Nas estações de elevado movimento de passageiros, e que se encontram incluídas na rede de turismo. — Construir vestibulos e gares espaçosas, abrigos da chuva e demais condições indispensáveis para completa comodidade e boa disposição do público.

Para terminar com os inconvenientes que se registam, com a circulação de carros transportando bagagens e jornais, nas gares da estação de Lisboa-Rossio, no períodos em que ha maior afluência de público nas mesmas gares. — Estabelecer o serviço de cargas e descargas pela entrevia, evitando a circulação dos referidos carros durante a permanência do público nas gares.

Providenciar para que as carruagens sem W. C. e aquecimento não façam parte das composições dos comboios de longo curso.

Reconhecendo-se haver perigo para a saúde e segurança dos passageiros, as carruagens com as instalações, W. C. e lavatórios com serventia pelas plataformas exteriores, modificar estas instalações de forma a que a serventia seja feita pelo interior das carruagens.

Dispôr de quantidade de carruagens de 3.ª classe, de forma a assegurar o serviço desta classe, evitando em caso de afluência de passageiros, que estes tomem os lugares de 1.ª e 2.ª, quando portadores de bilhetes de 3.ª classe.

Nos comboios de longo curso, que circulam de noite, incluir carruagens que disponham de um compartimento-camas.

Verificando-se que a elevada afluência de volumes dentro das carruagens dificulta os movimentos de embarque e, desembarque de passageiros.— Permitir que sejam considerados como bagagem toda a espécie de volumes que os passageiros transportem no momento de embarque concedendo a redução de peso para tais volumes.

Para evitar os inconvenientes dos passageiros não distinguirem de noite os letreiros das estações iluminadas a petróleo e facilitar o embarque e desembarque.— Colocar lâmpadas electricas na parte exterior das carruagens, que funcionarão sómente nas estações em que se reconheça essa necessidade.

Para evitar os incómodos que causam aos passageiros os trasbordos, especialmente no periodo de maior afluência de público.— Estabelecer carruagens directas.

Para perfeita elucidação e arrumação do público, dentro das carruagens resolvendo com acerto e bom senso as irregularidades notadas nos bilhetes apresentados pelos passageiros.— Organizar um corpo especial de pessoal de revisão de bilhetes, para ser utilizado nos comboios de longo curso, que além de boa apresentação devem dispôr de qualidades atenciosas para com os passageiros e habilitações para tratar com estrangeiros.

Sendo freqüente depois da aquisição de bilhetes pelo público, surgirem impedimentos para a realização das viagens pelos comboios que foram previstos no acto da compra dos bilhetes.— Autorisar as estações a validarem-nos ou a substitui-los por outros.

Incluir nos comboios rápidos de menor afluência de passageiros uma vez por dia, e em cada sentido, carruagens de 3.ª classe, com sobretaxa de velocidade.

Atendendo a que as creanças de idade de 4 a 10 anos não beneficiam de uma maneira geral da redução que lhe é dada pela tarifa geral.— Autorizar para todas as tarifas especiais a venda de bilhetes a meio preço para as creanças da idade em referência.

Estabelecer a venda de bilhetes de banhos em todas as estações para as que servem praias ou termas e despacho das respectivas bagagens.

Sugerir á C. P., a organização de transportes de passageiros e bagagens entre os domicilios e a estação de Lisboa-Rossio, pelo seguinte processo: Para embarque; os passageiros ao adquirirem os bilhetes na estação requisitam o transporte desde o domicilio, indicando morada, quantidade de pessoas e de volumes.

A C. P. que para este fim já tem firmado o acôrdo com uma Empresa de automóveis, faz a cobrança segundo a tabela para esse fim organizada e avisa a Empresa, dos transportes a fazer no próprio dia ou dia seguinte.

Para o desembarque em Lisboa-Rossio, os passageiros requisitam em trânsito ao revisor os bilhetes para a condução a domicilio de pessoas e volumes e na penúltima paragem do comboio o revisor avisa Lisboa, por telegrama da quantidade de carros necessários.

Os bilhetes de transporte a domicilio de que são portadores os passageiros serão recolhidos pelos motoristas para efeito de liquidação por parte da C. P. das importâncias cobradas por tais transportes. Este sistema ser também applicável á cidade do Porto.

Para obstar aos grandes atrasos por avaria de máquina ou descarrilamento em plena via.— Fornecer aos condutores dos comboios pequenos aparelhos para adaptar aos fios telegráficos e assim comunicar com rapidez com as estações mais próximas e solicitar os socorros urgentes.

Não esquecer a urgência de socóros quando ha feridos.

Nas carruagens que de futuro sejam adquiridas ou modificadas ter em atenção as seguintes comodidades: corredores, plataformas espaçosas e estas resguardadas com vidraças para evitar os inconvenientes da chuva e poeira, portas de correr, aparelhos de alarme, alto falantes, para anun-

ciar aos passageiros as estações quando próximo das que tem paragem, W. C., lavatório, aquecimento e cabine para volumes de mão.

Haver o máximo cuidado em manter limpo o interior das carruagens e a boa iluminação destas.

Haver em todas as estações de caminho de ferro, bilhetes para turistas, cujos bilhetes devem conter impresso os nomes e locais, dos hotéis existentes nas cidades e vilas mais importantes do País, com os quais as várias organizações do Turismo devem diligenciar estabelecer acórdos para que aos portadores dos referidos bilhetes lhes sejam proporcionadas atenções especiais, entre as quais hospedagem económica e rodeadas de facilidades.

Este procedimento tem o objectivo de propaganda para o desenvolvimento do Turismo, com o qual as Empresas ferroviárias, muito tem a lucrar, pelo que devem facilitar.

Para efeito de propaganda do Turismo, sugerir á C. P. um acôrdo para se adoptar os reclames impressos no verso dos bilhetes de caminho de ferro, convidando a visitar os pontos mais interessantes de Portugal.

ELEMENTOS DESTINADOS AO APERFEIÇOAMENTO DE VARIOS PROCESSOS EM USO, APROVEITAVEIS DUMA MANEIRA GERAL, POR QUEM VIAJA, E QUE, EM PARTE, BENEFICIAM O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

Dando causa a frequentes protestos e reclamações do público, pela exigência da parte dos revisores de bilhetes, de novo pagamento, quando os bilhetes apresentados pelos passageiros têm qualquer irregularidade e esta não é fácil de esclarecer.

Regulamentar que a cobrança sómente se faça quando se verifique ter havido possibilidade dos bilhetes já terem sido utilizados noutras viagens.

Os passageiros que se detenham em qualquer estação intermedia da viagem e desejem seguir o resto do percurso que falta, noutro comboio do mesmo dia e que as condições das tarifas a que os bilhetes dizem respeito o não permitam. — Autorizar a validação mediante a cobrança de 10 %

Aos passageiros que requisitem compartimentos reservados para iniciar sua utilização em estações intermédias do percurso dos comboios, e que, presentemente é obrigatório o pagamento dos lugares dos compartimentos desde a origem do comboio. — Autorisar a que o pagamento seja sómente da estação em que os lugares reservados se tornem necessários para outros passageiros da respectiva classe.

A exemplo do que está estabelecido para os bilhetes de «Fim de Semana». — Autorisar paragens em qualquer estação do percurso, aos passageiros portadores de bilhetes de ida e volta da tarifa n.º 7 da C. P. e das que correspondam a esta tarifa, noutras linhas.

Atendendo a que, nalgumas linhas, é reduzido o número de comboios, o que não permite o público destas linhas beneficiar das vantagens que os bilhetes de «Fim de Semana» oferecem aos que os utilizam nas linhas de frequentes circulações. — Autorisar para as linhas de reduzido número de comboios, iniciar a validade dos referidos bilhetes ás 0 horas de sábado e terminar o prazo de regresso ás 24 horas de segunda feira.

Para redução de tempo de paragens dos comboios nas estações, e obstar aos inconvenientes que se registam no embarque e desembarque de passageiros. — Estabelecer para as carruagens de corredor e de uma só classe, o embarque pela plataforma da retaguarda e desembarque pela plataforma da frente.

Para evitar as dificuldades que os passageiros encontram no embarque e desembarque nas estações em que as gares não têm o comprimento

em relação aos comboios. — Autorisar o aumento das gares nas estações de regular movimento, em harmonia com a extensão dos comboios regulares.

Estabelecer bilhetes de ida e volta de 1.^a e 2.^a classe, com redução de 40 %, para os percursos superiores a 100 quilómetros para determinadas estações.

Estabelecer preços reduzidos de 1.^a e 2.^a classe, nas linhas em que já existe redução em 3.^a classe.

Regulamentar o procedimento a seguir, nos casos em que, devido a haver grande afluência de passageiros, estes não cabem nos comboios regulares, e nesse dia já não haja outros comboios que possam ser aproveitados.

Para evitar os desastres, quando o público atravessa as linhas nas estações de elevado movimento. — Construir passagens subterrâneas para peões nas estações de; Campolide, Entroncamento, Campanhã, etc.

Para obstar aos desastres nas passagens de nível, guarnecer estas com sinetas de alarme, as quais ligadas a pedais colocados a distância de 500 metros, ao receberem a pressão dos rodados dos comboios, fazem despertar as referidas sinetas, destinadas á suspensão da passagem de veículos por estrada.

Para os casos de desastre em plena via de que resultem ferimentos. — Haver em cada posto médico das várias Empresas, camionetas-ambulancias, que, circulando pelos rails, facilitem os socorros para a condução rápida do médico, enfermeiro, macas e medicamentos, e ainda a deslocação dos feridos para pontos mais confortáveis e de recursos.

Reconhecida a necessidade de aumentar o espaço do vestibulo superior da estação de Lisboa-Rossio, ampliar o segundo taboleiro desta estação até ao alinhamento das escadinhas do Duque.

Nesta ampliação instalar uma esplanada e vários pavilhões destinados a informações, bibliotéca, barbeiro, bufete e engraxador.

Deve ainda dispôr de alto-falante, para anunciar ao público as partidas, de Campolide, dos comboios de longo curso.

São estes alguns dos melhoramentos que julgo facéis de introduzir na organização dos serviços ferroviários das várias Empresas, e que, apresentados a quem de direito, os poderá tomar na devida consideração para a sua realização, os quais para o Turismo será um passo de elevada importância no seu desenvolvimento.

Castelo Branco, 1 de Novembro de 1935.

Joaquim Ferreira de Sousa

