

4.º do 77.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1964

Número 1833

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7 - LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

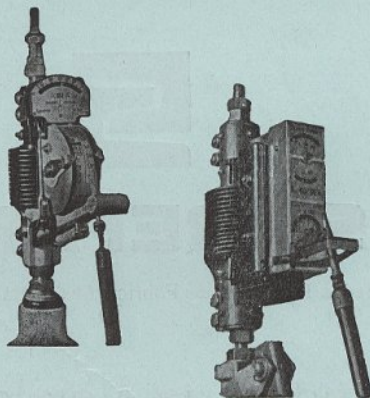
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 - LISBOA



**BROWN
BOVERI**

RELÉS



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

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI, LDA.**
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2º • TEL. 23411 • PORTO

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 362151/54 e 362161/64

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES



SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, S. A. R. L.

Uma Indústria Metal-Mecânica
com prestígio Internacional

Amadora e Lobito
Portugal

1.º MAI 1964

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 20

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

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

1833

1 - MAIO - 1964

ANO LXXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha 150 pesetas (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

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

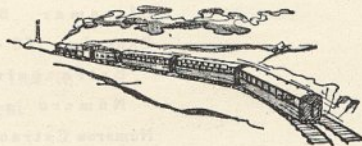
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Problemas dos Transportes Nacionais — O horário da Linha de Cascais, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	83
As duas pontes, pelo Arquitecto <i>JORGE SEGURADO</i>	87
O Algarve e o seu Turismo, pelo Eng.º <i>JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS</i>	89
Panorama, por <i>R. DE BETTENCOURT</i>	92
Dois minutos de Viagem, por <i>JORGE RAMOS</i>	93
Publicações recebidas	94
Imprensa	94
Os nossos mortos	94
Linhas Estrangeiras	95



Problemas dos Transportes Nacionais

O horário da Linha de Cascais

Pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

Com o presente artigo, iniciamos a publicação de uma série de pequenos estudos sobre alguns dos mais interessantes problemas actuais dos transportes no nosso País. Neste primeiro escrito, abordamos, num caso particular, mas nem por isso menos importante nem sequer menos discutido, a questão dos horários dos nossos caminhos de ferro — que, nos últimos tempos, têm sido alvo de numerosas críticas na Imprensa Diária, nem sempre, porém, fundamentadas ou justas.

1. — Características gerais da linha de Cascais

Creemos serem bem conhecidas de todos os nossos leitores as características gerais do caminho de ferro do Cais do Sodré a Cascais, concedido à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses mas por esta arrendado por cinquenta anos, desde 1918, à «Sociedade Estoril». No entanto, para que os nossos leitores mais facilmente as possam ter presentes, como convém para melhor compreensão do que se segue, recordá-las-emos rapidamente.

Com cerca de 26 km de extensão, a linha férrea de Cascais liga a capital às zonas marginais dos concelhos de Oeiras e de Cascais, servindo algumas das mais populosas localidades dos arredores de Lisboa — cujo desenvolvimento se deve aliás quase totalmente à própria existência de um excelente serviço de transportes em comum. Serve ainda o Estádio Nacional, mediante um curto ramal que se insere na estação da Cruz Quebrada, presentemente só utilizado por circulações extraordinárias que se efectuam apenas nos dias em que naquele campo se realizam competições desportivas de vulto.

A linha (como familiarmente é conhecida de muitos dos seus utentes), de bitola larga (1,667m), toda de via dupla, em boa parte assente sobre travessas mistas de betão e aço (tipo RS), foi o primeiro caminho de ferro eléctrico em Portugal. Os trabalhos da sua electrificação ficaram concluídos em 1926, tendo-se nesse mesmo ano iniciado a exploração com o novo sistema de tracção. A catenária é alimentada

com uma tensão contínua de 1500 V, obtida a partir da rede das CRGE em três subestações instaladas em Paço de Arcos, Belém e São Pedro do Estoril, a primeira em serviço desde a montagem da electrificação (embora evidentemente já muito modificada) e as restantes de recente construção (para fazer face às necessidades criadas pelo incessante aumento de tráfego).

Como natural complemento da sua electrificação, foi a linha de Cascais também a primeira no País a possuir sinalização automática por circuitos de via; a que hoje se acha instalada, que bem se pode considerar a última palavra de técnica ferroviária moderna, é de montagem recente e substituiu há poucos anos a primitiva que prestou óptimos serviços durante mais de três décadas.

O tráfego normal da linha é caracteristicamente o de um caminho de ferro suburbano. A linha de Cascais, graças à modicidade das suas tarifas próprias e sobretudo das suas assinaturas, de há muito se tornou uma zona residencial de muitas pessoas que em Lisboa têm as suas ocupações normais. Mas, além desse tráfego, assegura ainda este caminho de ferro o acesso dos habitantes da Capital às praias da orla fluvial e marítima a ocidente de Lisboa.

Alguns comboios de passageiros fazem também serviço de bagagens e de recovagens mas não é essa a regra geral; esse serviço, aliás bastante reduzido, é efectuado principalmente por comboios recoveiros e pelos de mercadorias, circulando estes de noite a fim de causarem o mínimo de inconvenientes ao serviço de passageiros.

2. — O estabelecimento e a estruturação do horário actual da linha de Cascais

A entrada em vigor do actual horário coincidiu com o estabelecimento do regime de duas classes (1.^a e 2.^a) e com a conclusão da aquisição do novo material circulante, da adaptação das antigas carruagens, da montagem da nova sinalização, da instalação das novas subestações e da conversão das subestações de Algés e de Oeiras em terminos inter-

médios, isto é, constituiu o coroamento de um vasto plano que traduz o intenso esforço levado a cabo pela «Sociedade Estoril» no bom sentido de modernizar a sua exploração e de proporcionar aos seus numerosísimos usuários um serviço a um tempo eficiente e cómodo.

Sempre com a dominante preocupação de melhor servir, a arrendatária procurou estudar a transformação e a adaptação do seu antigo material circulante bem como a solução ideal para o que ia encomendar já integrado no regime de duas classes. Recorreu, para tanto, a um processo — o das sondagens do tráfego — novo no nosso País, pelo menos na escala intensiva como começou a ser aplicado na linha de Cascais.

Os resultados das primeiras sondagens serviram principalmente, com o estudo da repartição do tráfego de então, para fixar a distribuição dos lugares oferecidos nas várias composições-tipo previamente fixadas (unidades duplas, triplas, quádruplas e quintuplas) pelas duas novas classes. Tal estudo, devemos confessá-lo, levado a cabo dessa maneira, conduziu logo nesta sua fase inicial a resultados desastrosos, tendo conduzido à exagerada e irracional proporção de lugares de 1.^a classe que hoje se observa em todas as composições da linha de Cascais — que a todos traz prejuízos: aos passageiros de 2.^a classe pelo acanhado espaço ao seu dispor, com reduzidos assentos em reduzido número; aos de 1.^a, pela frequência com que as carruagens desta classe são invadidas (é o termo) pelos passageiros da classe inferior que não encontram acomodação disponível nas carruagens respectivas e que, nos termos da Tarifa Geral de Transportes em vigor, vêm ocupar assento na classe superior (sem pagamento de qualquer taxa). Essa distribuição — em que cerca de metade das unidades se destina a passageiros de 1.^a classe — é contrária ao mais elementar bom senso, pois nem mesmo nas mais aristocráticas regiões do Globo circulam comboios de pequeno curso com uma proporção tão elevada de acomodação de classe superior.

As composições modificadas entraram pouco depois ao serviço do Público, não tendo este escondido, desde logo, a sua natural surpresa pelo excessivo número de assentos de 1.^a classe. Esse mesmo Público, que, exortado pelos avisos fixados nas carruagens, tinha colaborado compreensivamente nas primeiras sondagens, começou a mostrar-se céptico; a insistência [a todos os títulos injustificada, como a seguir veremos] começou também a importunar os passageiros e, a partir de certa altura, bom número destes recusou-se a cooperar em tais operações, cuja quase inutilidade se ia tornando cada vez mais aparente.

Embora reconheçamos a excelente intenção e extrema boa vontade de que ela faz prova, temos de concordar que este inovador processo — de que a S. E. tanto se ufanou — é totalmente inadequado à análise do tráfego de uma linha como a de Cascais. Com

feito, todos os passageiros têm clara noção de que qualquer dos seus revisores conhece o movimento dos seus passageiros como conhece as próprias mãos; sabe, por exemplo, que no comboio que parte às tantas viajam os empregados da casa X; sabe que no que chega às tantas vêm as alunas da escola Y; sabe que, no assento do canto do lado do mar da última carruagem de 1.^a classe do comboio número tantos, se senta em tal estação um sujeito baixo e forte, que fuma tabaco americano, é do Benfica, é funcionário do Banco e tem dois filhos e uma filha e que todos têm assinaturas válidas até Fevereiro próximo; sabe, enfim, todo o movimento da linha em todos os seus pormenores. Em tais condições, as sondagens de tráfego são simplesmente escusadas: a consulta a uns quantos revisores e fiscais de revisores mais experientes, bem mais expedita e muito menos trabalhosa, é susceptível de fornecer elementos incomparavelmente mais exactos e informações de longe mais completas do que essas laboriosas sondagens de tráfego com que desnecessariamente se tem vindo, há anos, a massacrar muitas centenas de milhar de passageiros.

As sondagens de tráfego prosseguiram e nelas se fundamentaram os estudos para o actual horário, em vigor desde 1 de Setembro de 1961, apenas com pequenas alterações subsequentes. Este horário, que se ressentia grandemente da ineficácia do processo de análise de tráfego em que se baseou, como logo se veio a notar pelas alterações a que urgentemente se teve de proceder, esse horário, dizíamos, prevê, nos dias úteis, de 2.^a a 6.^a feira, quase 120 circulações em cada sentido, número este reduzido aos sábados e mais fortemente diminuído aos domingos de Inverno. Nos dias festivos estivais, efectuam-se numerosos comboios extraordinários, que obrigam a retornos de material vazio, indispensáveis para acelerar convenientemente a rotação do material.

Os comboios de passageiros, quanto às suas marchas, seguem todos uma de sete marchas-tipo: assim, há quatro tipos que circulam em todo o percurso (ônibus, directos de Alcântara a Oeiras, directos do Cais do Sobré a São João e directos a Algés), dois tipos de comboios com término em Oeiras (ônibus e directos à Cruz Quebrada) e finalmente um tipo de comboios com término em Algés (directos).

3. — Estudo sumário do actual horário

Temos ouvido numerosos reparos críticos ao actual horário, a maior parte dos quais descabidos ou desprovidos de qualquer senso ou fundamento, mas alguns deles com justificada razão. A arrendatária empreendeu, por outro lado, recentemente mais sondagens de tráfego, certamente com a intenção — que sabemos existir — de tentar melhorar o seu serviço de passageiros. Parece-nos, pois, de maior interesse estudar o horário presentemente em vigor com algum

pormenor, a fim de podermos derivar algumas conclusões oportunas.

Desdobremos, pois, esse horário e concentremos, por ora, a nossa atenção nos comboios ascendentes.

Logo nas primeiras circulações salta à vista a preocupação que houve em manter aos domingos e feriados os comboios dos dias úteis, exactamente com as mesmas marchas e com os mesmos transbordos, suprimindo apenas alguns deles (nem sempre, porém, com muito feliz critério), o que é lógico, dado o menor número de passageiros nesses dias. A mesma ideia dominante — da manutenção das marchas-tipo — se nota ainda no tocante aos comboios suplementares previstos para os dias festivos da época balnear em que a afluência de passageiros os justifique, os quais, devido ao seu carácter essencialmente facultativo, não figuram no horário público.

Não nos parece a nenhum título vantajosa essa solução, em especial para os domingos de Verão, em que o forçado transbordo em Oeiras de verdadeiras multidões de passageiros constitui inconveniente grave que se nos afigura deveria ser totalmente evitado. Repare-se ainda que as razões que justificam tal transbordo nos dias de labor só vagamente se acham presentes nos dias de folga da vastíssima maioria da população, em que o tráfego tem características completamente diversas.

Creemos, pois, ser preferível conservar, nos domingos de Inverno, os comboios ónibus de meia em meia hora até às 9 horas e, de Verão, intercalar entre eles circulações com marchas apropriadas para assegurar o acesso às praias dos numerosos banhistas que as pretendem alcançar com a máxima rapidez e o mínimo de incómodos. Aliás, a arrendatária deve, neste particular talvez mais que em muitos outros, diligenciar, no seu próprio interesse, melhorar consideravelmente a eficiência de tais serviços, pois, com a próxima conclusão da ponte sobre o Tejo, corre o risco de ver passar a frequentarem as praias da margem Sul (bem mais generosamente dotadas pela Natureza) muito dos seus actuais utentes.

Entre as 9 e as 12 horas não reputamos razoável a adopção dos mesmos intervalos que se estabeleceram para as primeiras horas da madrugada. A cadência deveria ser aumentada para intervalos de vinte minutos, podendo em cada três comboios haver um com uma marcha do tipo actual série 600 (paragem em Algés e estações seguintes).

Na pausa do almoço, que *grosso modo* corresponde ao período das 12 às 13,30 h, a concepção do actual horário foi particularmente infeliz e é nessa altura que mais se faz sentir a deplorável troca de posição em que ficaram por todo o horário os directos a Algés (série 500), que deveriam circular à frente dos ónibus a Oeiras. Os comboios são numerosos neste período mas estão geralmente mal distribuí-

dos, sobretudo por não coincidirem adequadamente com os horários mais usuais das saídas para a refeição.

Entre as 13,30 e as 17 horas, os intervalos voltam a ser excessivos: os mesmos 20 minutos, da forma atrás mencionada, colocariam sem dúvida a oferta bem mais de acordo com os desejos da procura de transporte nesse período. Os intervalos de 30 minutos ora praticados representam até um retrocesso, pois no anterior horário eles eram, nestas alturas do dia, de 25 minutos. Por outro lado, há nesse período comboios desnecessários: é o caso dos dois directos a São João, cuja utilização é francamente irrisória em cinco dos seus seis dias semanais de circulação. Note-se, no entanto, de passagem, que no único dia da semana — o domingo — em que tais directos poderiam ter conveniente aproveitamento, especialmente se se efectuassem ambos uma hora mais tarde, é precisamente aquele em que são suprimidos; o mesmo acontece também inexplicavelmente ao ónibus que parte às 15,45 h, que tão-pouco se efectua aos domingos e feriados.

O horário do período da ponta vespertina (das 17 às 20 horas) é o que melhor corresponde às necessidades reais dos utentes — nos dias úteis apenas. Nos dias festivos, repetem-se os transbordos e os incompreensíveis intervalos de meia hora. À parte o directo das 17,40 h — que teria bem mais utilidade às 17,25 h ou às 18,25 h — os autores do horário merecem as nossas efusivas felicitações.

Pelo contrário, a partir das 20 horas, o ritmo das circulações é bruscamente quebrado, sem que nos seja possível compreender porquê, tanto mais que essa solução de continuidade se estabelece mediante dois directos a Algés e um directo a São João, vendendo-se os passageiros das restantes estações da linha forçados a aguardar meia hora por um ronco que, devido a esta anomalia, se atrasa directamente, pois constitui um verdadeiro cacho humano. É sumamente estranho que, ao elaborar o presente horário (cheio, aliás, de directos a Oeiras a horas em que se não justifica o transbordo nessa estação), não se tenha pensado em que há muita gente que trabalha até depois das 20 horas e são precisamente essas as pessoas que mais depressa desejam chegar a casa para jantar ainda a horas convenientes. Afigurem-se-nos, pois, da mais elementar humanidade que os aludidos comboios para Algés e para São João e estações seguintes sejam suprimidos e mantido o regime dos comboios das séries 100 e 300 até às 20,56 h — o qual tem, de resto, uma procura real e potencial que o impõe.

Quanto ao período final do serviço, isto é, depois das 21 horas, parece-nos misterioso que só nessa altura — quando precisamente cessa o serviço em muitas carreiras de transportes urbanos e se rarificam as circulações das restantes — parece-nos misterioso, dizíamos, que só então apareçam os primeiros

comboios da série 600 (que não param nas estações de Santos a Pedrouços), tanto mais que quem viaja a essa hora e embarca em Cais do Sodré pouca ou nenhuma vantagem deriva dos míseros quatro minutos que as quatro paragens suprimidas permitem a esses comboios economizar. Note-se, ainda, que esse benefício acaba por ser muitas vezes anulado pelo tempo que esses mesmos comboios perdem, devido às manobras dos mercadorias que circulam nessa ocasião. E, a propósito, perguntamos: Não seria possível fazer circular os mercadorias depois dos últimos de passageiros para evitar as longas esperas a que por vezes estes têm de ser sujeitos, pois a linha de Cascais — caminho de ferro suburbano, de passageiros essencialmente — não está dotada de pessoal suficiente e suficientemente treinado para a rápida execução do serviço dos comboios de mercadorias, nem tão-pouco dispõe de facilidades nem de instalações adequadas para esse fim.

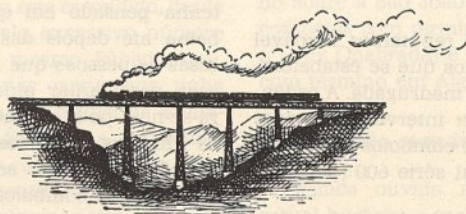
O leitor poderá agora facilmente aplicar estas nossas considerações aos comboios descendentes, o que, *mutatis mutandis*, com o horário à frente, não lhe será, estamos certos, muito difícil, pelo que tomamos a liberdade de nos abstermos de o fazer, a fim de não alongar escusadamente este artigo. Destaque-mos, no entanto, a injustificada supressão dos comboios n.ºs 154 e 354 aos sábados — dia em que muitos operários trabalham igualmente até às 17 horas; salientemos igualmente a não existência aos domingos e feriados de um directo de São João, cerca das 18.15 h no período da hora de Inverno e das 19.15 h no período da hora de Verão — o que faz perder ao caminho de ferro muitos passageiros que utilizam o seu carro e que, se houvesse tais comboios (que estavam previstos nos horários anteriores e que, com

êxito circulam na linha de Sintra), recorreriam ao transporte em comum.

4. — Conclusões

O problema dos horários dos transportes colectivos é sempre de extrema delicadeza. Com efeito, a procura pode considerar-se contínua, mas a oferta tem necessariamente de ser descontínua e fazer-se de acordo com os horários do transportador. Este, por isso, deve ter em atenção que, do serviço que oferecer, depende a vida das populações que serve e tem por obrigação esforçar-se pela melhoria da sua exploração, ainda que, por vezes, se veja forçado a manter circulações deficitárias. Mas o transportador deve compreender bem que a sua profissão é o serviço do Público, embora sejamos de opinião que essa profissão, na sua generalidade, tenha de ser lucrativa para estímulo do seu exercício.

A «Sociedade Estoril» sempre tem sabido compreender as necessidades dos seus utentes e sempre, num espírito muito louvável, tem procurado oferecer-lhes um serviço que cabalmente os satisfaça. Esperamos que este artigo tenha mostrado, no entanto, aos nossos leitores a complexidade do problema do estabelecimento de horários e o denodado esforço desenvolvido pela arrendatária para que a sua oferta corresponda, tanto quanto possível, aos desejos da sua clientela. Nem sempre, porém, tal esforço tem sido coroado pelo êxito de que é merecedor; e neste mesmo artigo procurámos salientar esse facto e, ao mesmo tempo que apontámos as deficiências hoje existentes, indicámos os remédios que, em nosso entender, as eliminaríamos e que estamos certos não deixarão de merecer da S. E. a atenção devida.



As duas pontes

Pelo Arquitecto JORGE SEGURADO

Neste momento em que se anuncia, para breve, a inauguração da grande ponte que vai unir a cidade de Lisboa à margem Sul do Tejo, merece a atenção de Portugal inteiro a feliz ideia de uma Exposição Internacional de Turismo, apresentada pelo ilustre architecto Jorge Segurado, em «O Século», de 25 de Fevereiro do ano corrente. Jorge Segurado, pela sua cultura, pelas suas viagens, pela sua experiência, e, ainda, pelo que aprendeu em quatro exposições internacionais em que teve a honra de participar, como delegado ou comissário técnico de Portugal, é uma voz que não pode deixar de ser ouvida, principalmente por todos aqueles que acreditam nas nossas possibilidades turísticas, que são muitas e de uma excepcional riqueza. Eis a feliz ideia do ilustre Architecto e Artista:

«Ainda a espreguiçar-se, Portugal acaba finalmente de acordar e, no entanto, não o fez logo ao ouvir o finíssimo despertador, de raro timbre, mas sim quando, sobressaltado, abriu com espanto os olhos e teve consciência nítida do seu eco. Não podia dormir mais. A música, de duas melodias, foi diferente, embora tivesse harmonia comum e também possuísse aquela escala notável da grande visão de dois *Homens-Bons*, que cuidaram em pôr o despertador a trabalhar, já lá vão mais de duas dezenas de anos: DUARTE PACHECO e ANTÓNIO FERRO. Com eles trabalhámos com entusiasmo. Ambos inventaram ideias e com elas fizeram obras em campos díspares, todavia sempre num sentido europeu de realizações certas e necessárias, em ritmo febril, único, contra a maré indiferente da rotina.

Cada um esboçou e definiu o arrojo de duas distintas pontes. Uma está, neste ano de 1964, a surgir, como flor deslumbrante, nas águas do formoso Tejo e nas suas margens, para em breve as unir.

Obra colossal, bem compreendida por todos, atestará, gloriosamente, a época áurea de Salazar.

Sem exagero, é das maiores do Mundo. A sua construção, de grande responsabilidade técnica e de enorme alcance económico, bem mereceu e merece o incansável dinamismo e inteira competência do ministro das Obras Públicas, engenheiro Arantes e Oliveira.

A outra é uma ponte bem diferente, especial, mas também fonte de riqueza para o País. Não é como a primeira, para ressaltar um rio, mas sim para galgar fronteiras e deixar entrar farta fortuna em terras lusas, contribuindo na elevação do nosso

nível e proporcionando trabalho e regalo à nossa gente.

É a ponte das visitas, amabilíssima, simples e sorridente. É aquela que, numa inteligência poética, firma os seus pilares no céu azul de Portugal; nos quentes raios de sol que traçam pinceladas antigas, de sépia velha, nos castelos, nas igrejas e mosteiros, derramando doçura nos azulados ou lilases fundos das altivas serras.

É aquela que chama variegadas gentes de terras distantes, a gozar as dádivas naturais que possuímos; os históricos monumentos, os tesouros dos museus e a admirar por esse Portugal fora, a Arte, as danças e cantares do povo, nos povoados sorridentes que vibram, brancos de cal ou de trigo granito e tomam tons de prata nas noites de lua-cheia, quer à beira do mar imenso — reino de sonhos velhos, em permanente beijo às doces praias e enseadas —, quer para cá destas, pitorescamente dispersos, nas longas planícies loiras de trigo ou nos alcantilados sítios, em contracanto com pinheirais...

Já se vê que nos referimos ao Turismo, essa indústria moderna, rendosa, característica em cada país e à qual a Arte, a sensibilidade e o bom gosto andam subtilmente abraçados.

Ocorrem-nos, com saudade, as viagens em que acompanhámos António Ferro, quer em Portugal, quer pela Espanha, França e Estados Unidos da América do Norte.

Lembramo-nos bem do anseio, das diligências e do entusiasmo do querido e desaparecido Amigo, o primeiro secretário nacional, sobre o nosso Turismo. Com ele muito aprendemos. Habitúamo-nos a saber

ver — o ver muito ensina —, como disse, há quase quatro séculos, o grande Francisco d'Ollanda.

Ver é comparar. Algo mais descortinámos, no país vizinho, com o grande empreendedor D. Luís Bolin, então director-geral do Turismo, que também por cá andou connosco, em amigável e simpático intercâmbio, a pôr o termómetro nas iniciativas nascentes.

Quando Duarte Pacheco, homem de génio, dos maiores que temos tido, e que possuía também o condão de entusiasmar colaboradores, deixou, trágicamente, este mundo, António Ferro sofreu. Chorou. Chorámos.

Estavam então aqueles dois espíritos sempre plenos de iniciativas, no nobre sentido de elevação da nossa terra, num encontro de compreensões mútuas, mas, com infelicidade, a harmonia dos seus planos foi brutalmente quebrada e dispersa. Todos perdemos. Também eles nos ensinaram a ter ideias largas. Perdoai-nos recordar aquela que neste mesmo jornal lançámos, há anos, sobre a transformação do palácio de Seteais, da nossa Sintra, em hotel, que tivemos a alegria de ver seguida.

Aqui estamos com as mesmas intenções de ajudar e, vamos lá, com o mesmo atrevimento a permitir-nos lançar mais uma. É lembrança atrevida, invenção nascida numa conversa de amigos. É oportuna e grande, mas onerosa no erguer.

Todavia, cremos ter encontrado uma fórmula que, aliviando sobremaneira os encargos, evitará recorrer-se às verbas do Estado, neste grave momento de sacrifício no Ultramar.

Eis a lembrança: realizar em Portugal, logo em data imediata à inauguração da grande ponte de Lisboa — comemorando tão importante momento — uma *Exposição Internacional de Turismo*.

Em linhas gerais, esta exposição será uma parada imensa de cartazes autênticos, em notável escala, com as bandeiras de todos os muitos países do Mundo, aos quais a sua presença e propaganda interessam.

Até hoje não se fez uma Exposição Internacional de Turismo na escala e importância como a que se propõe aqui. Esta circunstância dá a esta iniciativa, além de atraente e útil surpresa, uma incontestável qualidade real de intercâmbio; de valores comuns a defender e de relações a criar e a estreitar. Cada país será representado em pavilhão erguido à sua custa, patenteando a síntese do seu turismo, em viva propaganda oficial e particular.

Portugal inteiro será o grande Átrio de Recepção e de Honra.

As suas instalações nesta grande feira, terão o papel de dicionário ou de índice geral do seu turismo, quer na Europa, quer no Ultramar, onde nalgumas províncias, embora incipiente, já floresce com certo brilho.

Excursões e festivais, dignamente planeados,

vincando o carácter nacional, a par de cómodos, ricos e simples alojamentos, em estalagens, pousadas e hotéis, já existentes e em acabamento, acolherão os visitantes com aquela natural amabilidade da nossa gente.

E, em complemento lógico, apontamos a celebração de um Congresso Internacional de Turismo e em fecho da Exposição.

Como realizá-la? Afigura-se-nos, nas actuais circunstâncias de pesados encargos oficiais, praticamente viável constituir-se uma empresa particular, em moldes próprios, quer no campo técnico, quer no comercial, à semelhança do que se tem feito e faz noutras congêneres, conforme aprendemos em quatro exposições internacionais em que tivemos a honra de participar, como delegado ou comissário técnico de Portugal.

Bem entendido que de tal empresa não só fará parte o Governo português, mas também presidirá com a sua superior orientação.

Local? É outro factor de importância basilar, que nos deu muito cuidado. Apontamos, parece-nos como de maior e imediata facilidade, a sua escolha na margem esquerda do Tejo, então já convenientemente servida pela *Ponte de Lisboa*, em sítio a determinar, de modo a satisfazer todas as exigências técnicas, urbanas e económicas.

Óbvio será enaltecere a importância incontestável e a classe das duas comemorações: INAUGURAÇÃO DA GRANDE PONTE DE LISBOA e EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE TURISMO.

Não é oportuno expor em pormenor o muito mais que há a atender, a estudar e a ponderar numa realização de tal indole.

Com certeza que uma iniciativa como esta merecerá das empresas particulares e do Governo da Nação bom acolhimento, pois no ponto de vista económico há, sem dúvida, real interesse, não só para os cofres do Estado, mas também para o comércio e indústria nacionais.

Ainda acrescentamos a extraordinária afluência à própria ponte, que contribuirá para abreviar o seu avultado pagamento.

É, na verdade, uma oportunidade impossível de repetir e com a qual se poderá tirar para nós o máximo partido de propaganda turística.

Ao orientador do nosso Turismo, o secretário nacional, sr. dr. Moreira Baptista, de acordo com o seu Ministério e o dos Negócios Estrangeiros, que tão bem tem defendido o nosso País, caberá com o seu entusiasmo organizar a cuidadosa preparação de um convívio internacional tão importante, bem como acautelar todas as iniciativas convergentes.

A escala de realização terá de ser nobre e na grandeza de uma Feira de Nações, precisamente, quando estamos com sacrifício a erguer com justiça e bem alto a bandeira de Portugal.

Não há tempo a perder.

O Algarve e o seu Turismo

V (*)

Pelo Eng.º JOSÉ MANUEL VIEIRA DE BARROS

O Clima, o mar, as costas, as praias, as montanhas e os rios

A respeito da costa ocidental do Algarve, deve dizer-se, em boa verdade, que se trata de região onde faltam os acessos e na qual não existe quase nada do indispensável ao Turismo. Logo que hajam esses acessos, estará indicado criar alojamentos destinados a veraneantes, levando a efeito vários e numerosos trabalhos de urbanização, nomeadamente em Carrapateira e na respectiva praia, como assim no local da Torre d'Aspa apenas a 3500 m. de Vila do Bispo. A este respeito, haverá que elaborar um criterioso plano e correspondente programa de realizações, com vista aos futuros próximos ou distantes dado que, tudo ali, está por fazer.

Estes sítios são interessantes e convidam a estadias de veraneio, em especial a respeito de quem prefere vilegiaturas em locais deste género, com sossego e tranquilidade, com bom clima e com bons ares marítimos, ali com mais salinidade e com mais iodo, do que na costa do Sul. São necessários 2 ou 3 dias para bem visitar estes sítios, ora rústicos. Porém, só em Sagres o visitante poderá, por agora, alcançar alojamentos, pois só ali existem boas instalações, que aliás já são insuficientes e muito mais o serão no futuro, se outras realizações deste género não sobrevierem.

O S. N. I. fez construir em Sagres, e em muito bom local, a chamada «Pousada do Infante» a melhor e a maior do País, óptimamente instalada em edifício de estilo cuidadosamente adequado.

É uma atraente mansão dispondo de 15 bons quartos com óptimo serviço de mesa e com ambiente de certo requinte.

Muito bem instalado, há ainda o Hotel Baleeira, com 20 quartos, justamente classificado na 1.ª categoria, e a Pensão «Infante de Sagres», de 2.ª

classe, com 11 quartos e mesa bem servida. O «Solar do Infante», propriedade da «Casa dos Pescadores», é outra instalação similar, instalada em belo edifício, com recomendável serviço de restaurante, casa de chá e alguns aposentos de grande aseoio.

No antigo forte denominado Beliche, junto à pequena praia deste mesmo nome, está instalada, com muito bom gosto, uma atraente casa de chá onde o visitante é sempre recebido em termos que o cativam.

Para quem disponha de certa cultura e seja inclinado à contemplação da natureza e aos sonhos evocativos da nossa epopeia marítima, gostando, além disto, de paisagens rústicas e fortes, como assim das belezas abruptas dos cabos de Sagres e S. Vicente e daquelas outras da costa ocidental, nem mesmo chegarão os tais 2 ou 3 dias para dar largas aos seus legítimos anseios de gozar estes deliciosos lugares, porque até neles poderá encontrar, se for dado a desporto da pesca, pesqueiros aonde acorrem vários apaixonados do género.

Acerca do aspecto cultural e evocativo, deverá dizer-se que em boa hora se construiu em Sagres uma pequena sala de cinema em imóvel próprio, onde se faculta ao visitante curioso e culto alguma matéria evocativa, referente à nossa história das descobertas marítimas, através da projecção de filmes bem realizados. A entrada é gratuita e as sessões, que são breves e seguidas, ocorrem diariamente.

É na verdade muito agradável apreciar este espectáculo, depois de ter visitado todo o Promontório.

Nesta região, e nomeadamente em Sagres e S. Vicente, afigura-se-nos estar indicada a cons-

(*) A numeração desta série de artigos saiu errada, no número de 16 de Abril: onde se leu VI deve ler-se IV. Por esse lapso de revisão pedimos desculpa ao Autor e aos leitores.

trução de mais hotéis de 2.^a e 3.^a categorias, como assim mais outras pensões, isto por que nos tem sido fácil verificar a crescente afluência de visitantes, muitos dos quais ficam penalizados por não haver aposentos que lhes permitam ali permanecer alguns dias.

Para lá, mas em local a proteger contra os ventos dominantes — o do Sudoeste e o do Oeste sempre frescos e por vezes fortes — será de utilidade instalar e apetrechar um parque de campismo com todos os recursos e condições indispensáveis ao seu perfeito funcionamento.

Também, e em futuro talvez distante, mas só quando os acessos e a urbanização existirem em termos convenientes, se deverá iniciar a construção, na zona da Arrifana e na da Carrapateira, de hotéis, pensões e parques de campismo idênticamente bem dotados e apetrechados.

Antes de voltarmos a falar da costa algarvia,

sobre a escarpa, seguem-se os muros com redutos e revelins e na ampla esplanada situa-se a parada a que dá acesso o túnel abobadado da entrada. A quem ali penetra por este túnel, logo se depara a Rosa dos Ventos ou Quadrante Solar, com os seus 32 rumos estrelados e 43 metros de diâmetro.

Este traçado, feito em pavimento bem nivelado de terra fortemente comprimida e ensaibrada com grosso areão, foi realizado com pedras afeiçoadas e argamassadas. É de facto muito interessante esta expressiva prova do que teria sido o Promontório de Sagres, aliás só descoberta e revelada em 1928

Próximo e em frente, vê-se o velhíssimo imóvel, ao que parece, coevo do Infante, o qual se supõe ter sido, nesses tempos recuados, albergue para arrumo e amparo dos que, nas caravelas e naus a Sagres aportavam. Então, feitos os reabastecimen-



Paisagem algarvia
Carvão de Lyster Franco

seduz-nos o desejo de mais alguma coisa dizer aos nossos poucos leitores, acerca do Sacro Promontório.

Foi aqui que, com fundamento, se acredita ter sido criada por D. Henrique de Aviz com todo o seu «Talent de bien faire», como que uma escola náutica, onde se teriam aperfeiçoado os nossos primeiros argonautas, esses arrojados descobridores, que então dinamizados pela mística do Infante estudavam as ciências náuticas da época — a cartografia, a astronomia, a astrologia, etc. —, no complemento da arte de navegar, posta ao serviço da grande empresa de descobrir, mar em fora, novas terras e novas gentes, expandindo a Fé e dilatando o Império.

Em Sagres existe a Fortaleza dessas épocas, situada no extremo do cabo, formando quase uma península. Para um lado e outro das suas portas militares, ergue-se a robusta muralha. Aos lados,

tos, as aguadas e as folgas, ao mar se refaziam, com novas instruções do Infante, todos na mística de mais e mais terras descobrirem para novos mundos darem ao Mundo.

Próximo, existe, reconstruída e um tanto reintegrada no original, a Igreja da Praça, que igualmente deve ser coeva do Infante.

Porém, dos variados edifícios que certamente deveriam existir nessas épocas, pouco mais se encontra hoje, do que alguns vestígios e restos através dos quais é lamentavelmente impossível fazer reconstituições.

Ultimamente, construiu-se um caminho de circunvalação bem pavimentado, no qual é possível, a pé ou de automóvel, percorrer toda a periferia da península, observar de cima as falésias e desfrutar os aspectos múltiplos da costa próxima e longínqua. Trata-se de um passeio curto, mas muito interessante.

O Promontório tem um farol de luz encarnada e o de S. Vicente, outro mais alto e mais potente, de luz branca visível a grande distância.

De toda esta região, — dos dois promontórios — existe na Biblioteca da Ajuda uma cópia do interessante desenho que para o Museu Britânico de Londres parece ter sido levado com outras preciosidades, pelo capitão Francis Drake que em 1587 atacou e saqueou o Promontório, razão pela qual há quem o acuse de pirataria.

Falta, contudo, em Sagres a concreta expressão da homenagem devida ao ínclito Infante de Avis. Chodat escreveu e muito bem: — «Como seria bom encontrar um monumento digno de Henrique o Navegador, uma coluna como a de Colombo, que Barcelona e Génova elevaram ao grande italiano e do alto da qual o genial português veria passar os inúmeros navios a que ele abriu os caminhos do Atlântico!!»

Dobrando o Promontório Sacro, para quem do Norte ou do Oeste provenha, desenha-se-lhe, à esquerda, a recortada costa do sul do Algarve, visível em dias claros — e muitíssimos são eles — para muito além da Ponta da Piedade, próximo de Lagos, e a 24 kms de distância recta.

Surge logo a praiazinha da Mareta e depois a da Baleeira no fundo de uma enseada.

É nesta última que os pescadores aproveitam o abrigo e fundeiam os seus barcos.

Aqui, é possível tomar óptimos banhos pois a água já tem agradável temperatura e é extremamente limpa na zona afastada dos barcos.

A costa segue sempre rica de falésias e recortes caprichosos na direcção de Leste alto, com praiazinhas encravadas entre arribas, tais como, a de Murtehal, a da Figueira, a da Salema, a do Burgau, a da Calheta e a da Luz, todas de areia fina e clara, com mar quase sempre suave e convidativo.

São escassos os acessos, mas são óptimos estes locais para edificar moradias de veraneio ou vilegiatura, tal como alguns estrangeiros o estão fazendo para se fixarem definitivamente.

Se pelos altos da orla oceânica, tão próximo quanto possível dos seus contornos, se construisse uma estrada, seria então esta via um valioso atractivo turístico e um convite à fixação temporária de visitantes, mas durante quase todo o ano, desde que estes dispusessem de alojamentos convenientes.

Lá fora vêem-se em percursos semelhantes, semeados aqui e além, à beira da estrada, pequenos hotéis ou pensões e vários restaurantes, o que bem pode vir a verificar-se nesta zona e na que se lhe segue até Lagos ou mesmo até à foz do Rio Alvor para lá da Meia Praia.

É, porém, a partir de Burgau que a costa

começa a ser mais fértil de acidentes e recortes de leixões e rochas, com formas caprichosas e inéditas. Aparecem, então, as praias dos Homens e dos Estudantes e depois as de D. Ana, a do Camilo, a da Afogadiça e, por fim, no termo Sul da larga baía, a maravilhosa Ponta da Piedade, de alta rocha a pique talhada.

Este acidente costeiro, uma das mais afamadas maravilhas da costa portuguesa, é justo motivo de demorada visita. Para um lado desenrola-se uma das mais fantásticas visões marítimas do País. São as furnas de rocha vermelha abobadadas, como sejam a Sala e a Cozinha.

São os arcos, dando entrada a grutas, e os túneis, que as ondas brandas foram perfurando e escavando e que os barcos hoje percorrem com visitantes extasiados.

Os recortes caprichosos, as concavidades dos recessos, desenrolando-se em voluptuosa traça e a cor inédita destas rochas, em gamas rubras, realçam-se com a luz magnífica daquele sol único que as banha, dando-lhes contrastes e belezas cenográficas que encantam a vista.

Para o outro lado, fica a cidade de Lagos, com a foz da Ribeira de Bensafrim, onde actualmente decorre a construção de uma doca e, depois, a extensa Meia Praia, brilhante areal limpo de rochas, onde as ondas deste mar fagueiro se espriam e espumam beleza e vida. Mais para Leste, a foz do Rio Alvor e depois a Ponta dos Três Irmãos, o João de Arem, o Vau e, por fim, a Praia das Mesas, o Buraco da Avó e a Praia da Rocha.

A vista fatiga-se de tanto querer abarcar, pois a natureza aqui deu largas à sua generosidade, ao criar e ao acumular beleza sobre beleza, nos recortes destes rochedos ligados ou não à terra, nos pórticos, nos penhascos alcandorados e nos reflexos azulinos das salsas águas que, em voluptuoso ondular, espalham cintilações e brilhos ofuscantes.

Eis, mal expressada nesta nossa descolorida prosa, uma das mais excelsas belezas e dos mais extasiantes panoramas que em nossa terra nos é dado admirar.

Mas tudo isto está longe de poder ser devidamente apreciado, por quem nos visita, à míngua de acessos de alojamentos e demais atributos turísticos.

Urge estudar e programar uma série bem encadeada de realizações, formando um conjunto equilibrado e exequível num prazo de tempo o mais curto possível, a fim de se conseguir não só realçar as belezas locais, mas sobretudo criar jus de vinda de turistas, em termos de eles próprios serem o mais valioso instrumento da propaganda.

(Continua)

P A N O R A M A

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Portugal Ultramarino numa exposição do pintor Neves e Sousa

O grande pintor Neves e Sousa voltou em Abril ao Palácio Foz para nos falar, com beleza e emoção, das terras e gentes de Angola, S. Tomé e Moçambique. Se a sua primeira exposição nos revelou, simultaneamente o feitiço de Angola e a arte comunicativa de um pintor, esta nova exposição constituiu a sua consagração definitiva, como pintor que sabe traduzir e louvar as paisagens maravilhosas do nosso Ultramar.

Têm feitiço estas terras do nosso Ultramar. Em Angola, Tomás Vieira da Cruz revelou-se um grande poeta e, mais tarde, Neves e Sousa fez-se um grande pintor.

Foi também no S. N. I. que pude admirar, pela primeira vez, o pintor Neves e Sousa. Devo confessar — e com alegria o faço — que entre o pintor de há poucos anos e o pintor de agora há uma grande diferença e que essa diferença é a favor do artista: é mais poderosa a força do seu desenho e é mais viva, mais harmoniosa e mais rica a combinação das cores da sua paleta. O pintor de há cinco anos tornou-se num dos grandes mestres de hoje, e, como mestre que é, trouxe-nos não apenas uma magnífica lição de pintura mas, acima de tudo, uma comovedora mensagem de beleza e humanidade. Porque, meus senhores, tudo nessa exposição foi sentidamente pintado: paisagens, costumes, gentes, porque tudo foi humanamente sentido e vivido.

Tudo nessas telas tem beleza e significado, tanto as que foram pintadas em Angola como as que nos colocaram na presença de gentes e usanças de S. Tomé e Moçambique.

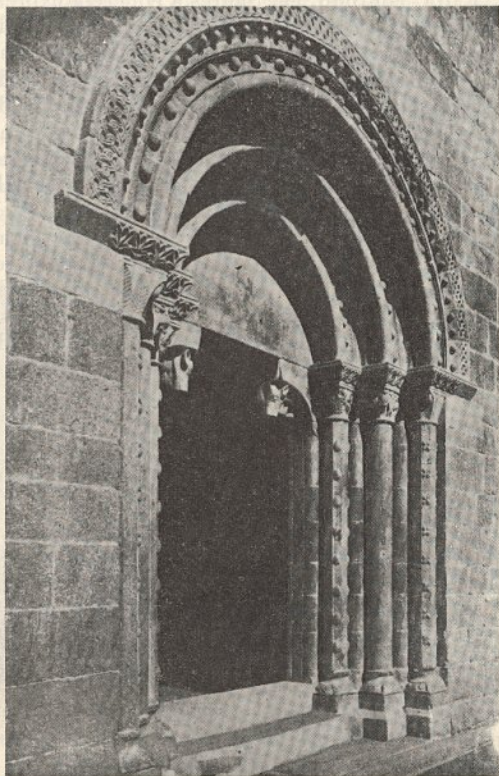
Eis como uma grande exposição de pintura, com a sua mensagem humana, nos fez compreender e amar melhor, a todos que tiveram a boa fortuna de a ver, a alma e a beleza prodigiosa das nossas províncias ultramarinas. Só se ama verdadeiramente quando verdadeiramente se quer compreender.

Duarte de Viveiros

No próximo dia 17 deste mês de Maio decorre mais um ano sobre o falecimento, no Sanatório de D. Carlos I, do grande poeta Duarte de Viveiros. Teve o destino de António Nobre, que ele tanto amou e de quem recebeu grande influência.

Graças ao Instituto Cultural de Ponta Delgada, a cujos destinos preside o dr. João H. Anglin, a sua obra não ficou inédita.

Portugal Monumental



PÓRTICO DO MOSTEIRO DE RORIZ — Santo Tirso

DESTINO

A José Rebelo de Bettencourt

*Nas baías atlânticas do sonho,
Onde eu navego, sob um luar de prata,
Nunca me esquece a ardente serenata
Do meu destino, o temporal medonho!*

*Amo os naufrágios, amo a cor vermelha
Dos incêndios, do sangue das batalhas!
Amo a violência moira das navalhas
E eu mesmo rasgo a minha bíblia velha...*

*Oh, neves do futuro! oh, praias ermas!
Por vós levanto minhas mãos enfermas...
E por ti, Virgem-Mãe, que estás no Céu!*

*Eis porque escrevo como um vagabundo
O canção trágico do mundo
Que a Senhora dá Vida concebeu!...*

DUARTE DE VIVEIROS

(18 de Março de 1897-17 de Maio de 1937)



Dois minutos de Viagem

Por Jorge Ramos

ATENAS

Os séculos transformam pouco a pouco as cidades. Estas, para assim dizer, vão-se actualizando, adquirindo nova feição, integrando-se no ritmo da vida moderna. Algumas, porém, como se a alma delas permanecesse inalteravelmente fiel ao curso milenário da sua história, continuam mantendo o fogo sagrado da tradição, o orgulho do remoto esplendor e das zonas altas de glória e de beleza.

Mas nenhuma outra como Atenas é ainda hoje a cidade do Espírito, evocação eterna de um mundo prodigioso que com o fulgor do génio construiu uma civilização. Herdeira dessa espiritualidade pela qual o Homem, escalando montanhas quase inacessíveis, se elevou a altitudes donde abrangia o universo inteiro, Atenas foi a grande aventura e a grande epopeia da Inteligência. Do Partenon dórico da Acrópole nasceu a harmonia improfanável da Hélada mística e heróica. De Ágora brotaram as mais audaciosas florações do Pensamento, as mais nobres expressões da poesia, as extraordinárias criações de Arte, as mais profundas cogitações da filosofia. É da Hélada, a antiga Ática, que surge Atenas fundada pelo egípcio Cecrops, convertida por Teseu numa república poderosa, e logo, pelas ilhas do Egeu, se expande a magnificência desse poderio que daria ao Oriente a graça e a delicadeza da cultura literária. A civilização ocidental tem por berço o Mediterrâneo, e a Atenas do século de ouro, de Sócrates e Péricles, de Píndaro, de Fídias e de Ésquilo, orgulha-se de ser a sua mãe. Da capital da Grécia irradiou todo o movimento intelectual.

Cidade populosa, variada de aspectos, museu da Europa, acolhendo constantemente turistas, Atenas é agora uma pequena Cosmópolis onde se cruzam as raças e as línguas mais diversas. Os bairros construídos há trinta ou cinquenta anos deixaram de ser bazares de ruas traçadas numa desordem de linhas, e o estilo audacioso de uma arquitectura «século-vente» domina hoje as artérias espaçosas. Bem diferente seria aquela Atenas de outrora, cujas muralhas, aumentadas por Adriano, encerravam apenas uma cidade de vinte mil habitantes, embora grande parte dos atenienses vivesse nos arredores entregue à faina dos campos, como o parece revelar Aristófanes nas suas comédias ou Eurípedes no *Oreste*. O cimento não ofuscou o culto atávico do mármore, e os blocos pesados de alguns edifícios, com a sua aparente majestade de grande ópera não diminuíram o encanto de Atenas como cidade branca, tão branca como uma aldeia árabe, mas de uma brancura tão alegre como uma valsa...

Em Atenas, a Grécia antiga está viva, a Grécia do século XX continua a ser a Grécia clássica. Palas não abandonou o Partenon. A subtilidade e a imaginação, a vivacidade, o senso estético dos atenienses, resistem ao tempo. Nesta época em que tudo rapidamente se transforma e cede às imposições fáceis, o espírito de Atenas está como São Paulo o encontrou há cerca de dois mil anos na Grécia romaica e como os cavaleiros das Cruzadas o encontraram doze séculos mais tarde entre os *graeculus* de Bizâncio.

A própria Atenas da época bizantina revive na Kapnicarca e na igreja de Santo Eleutério entre candelabros gigantescos e ex-votos. O que resta das colunas do templo de Júpiter, do Arco

Publicações recebidas

Companhia de Seguros A Nacional —
Relatório e Contas do exercício de
1963.

Recebemos da importante Companhia de Seguros «A Nacional», o Relatório e Contas referentes ao ano de 1963, ou seja o 58.º exercício, apresentado na Assembleia Geral ordinária de 23 de Março de 1964.

O Parecer do Conselho Fiscal, a que preside o sr. dr. Armando Cancela de Abreu, é bastante honroso para esta prestigiosa companhia que, ao longo de 58 anos de existência, constitui, no meio segurador português, um exemplo de boa e sã administração; nesse documento assinala-se o facto de terem ascendido a mais de 1 700 contos os lucros da Companhia, embora tenha sido maior a importância das indemnizações, pelo grande contingente de sinistros.

Como na Assembleia Geral extraordinária, realizada em 17 de Dezembro de 1963, foi deliberado aumentar o capital, por incorporação de reservas, de 13 750 000\$000, para 27 500 000\$00, as acções da Companhia passaram a ter o valor nominal de 1 000\$00 cada uma.

Os lucros desta Companhia ascenderam a 1 766 033\$02, dos quais 1 100 000\$00 foram aplicados no dividendo de 40\$00 por acção cativo de impostos.

de Adriano, dos templos da Acrópole mutilados pelos conquistadores otomanos, fala-nos da Grécia de Apolo, da Vitória alada, do touro de Ceramico e do laurel de Athis.

As virgens de Megara já não dançam na colina dos deuses, nem os *gramatikis* divagam pelas sombras da Pollis, a cidade baixa à volta da Acrópole. As Canéforas de Tanagra não conduzem oferendas para os sacrifícios, nem se ouve pelos campos da Argólida a flauta dionisiaca dos pastores de Teócrito, cobertos de brancas peles de cabra. As galeras já não chegam ao Pireu, não há escravos trazidos de Corinto nem mercadores vindos da Ásia Menor. Mas nas colunas do templo de Júpiter Olímpico, cercadas de ciprestes, nos muros do Odeon, no santuário de Execteo, nas ribeiras secas de Elisos, nas colunas gigantescas dos Propileus, Atenas sem mirtos sagrados mas sob o mesmo céu luminoso da Ática escuta a *Prrière sur l'Acropole* de Renan: «Deusa dos olhos verdes, bendita sejas!».

Imprensa

«O Século Ilustrado»

Como as suas funções de Director-adjunto de «O Século» lhe exigem, como é natural, um grande esforço, o ilustre jornalista sr. Carlos Alberto Pereira da Rosa deixou o exercício de director de «O Século Ilustrado».

O novo director deste magnífico e popular semanário passou a ser o sr. Francisco Mata, distinto escritor e jornalista.

«O Açoreano Oriental»

Com a sua edição de 18 de Abril entrou no 130.º ano de existência «O Açoreano Oriental», que se publica em Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel, e é o mais antigo jornal português.

Fundado em 18 de Abril de 1835 pelo deputado Manuel António de Vasconcelos, tem sido vária a sua sorte, alguns dos seus proprietários sacrificaram-se bastante para o manter com dignidade, mas tudo valeu a pena para que o decano da imprensa portuguesa não interrompesse a sua publicação. Com efeito, valeu a pena fazer todos os sacrifícios pela sua manutenção, pois agora o velho «Açoreano» parece inteiramente rejuvenescido, com a entrada do dr. Filomeno da Câmara para a sua direcção e a do distinto escritor e jornalista Manuel Ferreira para a chefia da sua redacção.

O número do aniversário é colaborado por todos os directores dos jornais da Ilha de S. Miguel e seus principais colaboradores.

Pela juventude gloriosa dos seus cento e trinta anos de existência, felicitamos «O Açoreano Oriental».

Os nossos mortos

General Frederico Vilar

Faleceu em Lisboa, no dia 23 de Abril, o sr. General Frederico Vilar, ilustre figura de militar, que fez parte do Corpo Expedicionário Português, na primeira grande guerra, integrado no Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, do qual, mais tarde, já no posto de coronel, veio a ser, sucessivamente, segundo-comandante e comandante. Foi um dos mais distintos colaboradores da «Revista Militar» e da «Revista de Engenharia» e durante alguns anos exerceu, com muita competência, o cargo de administrador, por parte do Estado, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O restos mortais do ilustre falecido ficaram depositados em jazigo de família, no cemitério de Freixedas.

À família enlutada apresentamos sentidas condolências.

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA A excepcional colheita de azeite última, calculada em mais de 630 000 toneladas, até esta altura, fez acelerar os recursos para o transporte do produto.

Assim, a RENFE pôs ao serviço comboios rápidos que circulam incessantemente desde os pontos de produção até aos portos de todo o litoral espanhol, a fim de descongestionar os armazéns e depósitos reguladores. Uma centena de vagões-cisterna, com capacidade para 50 000 litros cada um foram os primeiros a pôr-se em marcha, em ritmo de «expresso», para evitar a saturação dos depósitos.



ITÁLIA Será instalado um guia electrónico na sala de espera da gare de Porto Novo, em Turim. O aparelho, o primeiro em Itália, será composto por um quadro luminoso que, graças a uma combinação de números feita pelo utente por meio de um disco, fará aparecer as informações procuradas. As informações de utilidade pública sobre monumentos, igrejas, hotéis e museus, são classificadas por ordem alfabética. Sobre o quadro luminoso fornecedor das indicações, em quatro línguas, aparecerá também a planta da cidade, com a indicação da situação do que se deseja saber.

SUIÇA Lausana é o mais importante nó ferroviário da Suíça românica, onde se encontram as grandes linhas Paris-Lausana-Simplon-Milão, Zurique-Berna-Lausana-Genebra e Bâle-Bienne-Lausana-Genebra. A gare de passageiros encontra-se no centro da cidade, sendo mais de 500 o número de entradas e saídas diárias de comboios.

Lausana será este ano o lugar da Exposição nacional suíça. Por esta razão e por outras ainda, acaba de se dotar a gare com um «enclenchement» eléctrico central, posto ao serviço há pouco. A nova instalação substitui todos os antigos postos mecânicos de agulhagem e o aparelho do posto director. Todos os sinais e agulhas estão agora centralizados. Instalou-se também o bloco automático em todas as linhas confinantes.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

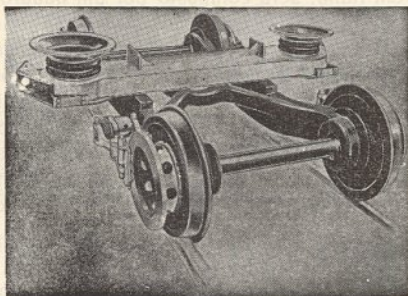
**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos Institutos Comercial e Industrial

ISOLUX, L. DA

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO
R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 270 15

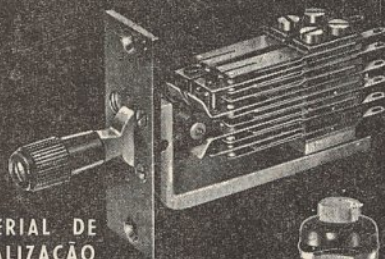
LISBOA
R. Gonçalves Crespo, 55, 5.º-Esq.
Telef. 527 55

Instalações de A. T.

- ★ CENTRAIS
- ★ SUBESTAÇÕES
- ★ POSTOS DE SECCIONAMENTO
- ★ POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- ★ LINHAS

Instalações de B. T.

- ★ ILUMINAÇÃO INTERIOR
- ★ ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- ★ FORÇA MOTRIZ
- ★ SINALIZAÇÃO
- ★ REDES DE DISTRIBUIÇÃO



MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante:

SOEIL



Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59
TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

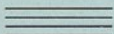
Telefone 666186

LISBOA



Deseja beber um café?
Mas um café?



Construa com 

NOVOPAN



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

Escritórios - Porto: Rua do Heroísmo, 19 — Telef. 55455
Armazém geral - Porto: R. do Heroísmo, 82-86 — Telef. 55455
Depósito em Lisboa: Rua 4 de Infantaria, 27-D — Telef. 689806

Aniz «Dómúz»

O REI DO ANIZ

TRÊS TIPOS:

**DOCE - SECO
MEL DE DAMAS**

Prove e não preferirá outro



À venda em todas
as boas casas

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}

ELVAS

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 40-B

Telefone 8674 64

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL