

PUBLICAÇÃO QUINZENAL
DE TURISMO, PROPAGAN-
DA, VIAGENS, NAVEGA-
ÇÃO, ARTE E LITERATURA

PRÓPRIEDADE DA EMPRESA DA
REVISTA DE TURISMO

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFFICINAS: **LARGO BORDALO PINHEIRO, 28 (Antigo L. d'Abegorria) — TEL. 2337-C. — LISBOA**

LISBOA, 20 DE ABRIL DE 1917

ANO I — N.º 20

CONDIÇÕES DA ASSIGNATURA
PAGAMENTO ADEANTADO
ANO..... 1.000 BRAZIL
SEMESTRE..... 550 ANO..... 7.000
NUMERO AVULSO 5 CENTAVOS

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO
REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO
EDITOR: ANNIBAL REBELLO

A UNIÃO IBERICA E O TURISMO

VAF em maré de rosas, pelo menos na aparência, a aproximação de Portugal com Hespanha.

Jornaes de lá e de cá, trocam amabilidades, a diplomacia parece tambem interessada em tão importante questão, e os optimistas supõem em breve as duas nações ligadas por laços tão intensos que ninguem podera quebrar.

Nunca fomos pessimistas e não deixamos portanto de alimentar a ideia de ver os dois povos do occidente, em uma communhão de ideias e de interesses.

Mas ha tanto a fazer, tanto, que o palavriado e a rethorica até agora gastos, ainda não chegaram sequer aos primeiros degraus das resoluções praticas.

Varias vezes, e em varias epochas se tentou enlaçar os interesses dos dois paizes, mas tudo cahiu em indiferença, umas vezes por falta de propaganda e outras por falta de trabalho e orientação.

As companhias de caminhos de ferro portuguezas e hespanholas organisaram bilhetes de excursões pelos dois paizes, com grandes itinerarios, que permitiam visitar os pontos mais interessantes do trajecto, mas as combinações cahiram por falta de concorrência, e porquê? porque nem nós, nem os nossos visinhos fizeram o que era logico, propaganda.

As companhias de caminhos de ferro francezas fazem uma aturada divulgação das paisagens e monumentos a que as suas linhas dão acesso, para chamar concorrência, e não poucos milhares de passageiros atrahidos pela intensa propaganda vão em constantes excursões por esses pontos.

Nós nada. Limitamo-nos a uns tristes anuncios nos jornaes, — em regra em sitios que ninguem lê — e no *Guia Oficial* e nada mais.

A companhia do Norte de Hespanha, além de outros meios de propaganda, como sejam cartazes, mantem um livro horario com descrições de paisagens e monumentos, mas n'esse livro, bastante interessante, não vem uma linha que recomende o nosso paiz, motivo talvez porque a tarifa caducada, de excursões na península, não deu o resultado pratico que era de esperar.

Havia um tratado de commercio entre Portugal e Hespanha, que foi denunciado, ha já anos, e até agora não se tem passado de palavriados para o seu restabelecimento, e que bastante mal tem feito ao nosso paiz e nomeadamente aos caminhos de ferro, que perderam com ele uma boa fonte de receita.

Era natural que os caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes tratassem de estabelecer algumas tarifas economicas para passeios no nosso paiz, além das existentes, e reciprocamente no visinho reino, de forma a que, os viajantes de Portugal tenham enseo a estender os seus passos, além das corridas de Badajoz, feira de Sevilha, e o classico passeio a Madrid.

E reciprocamente, os viajantes de Hespanha viessem mais a Portugal que a banhar-se na nossa praia occidental.

E' certo que os nossos caminhos de ferro tem feito todos os anos, na quadra de verão, facilidades consideraveis aos banhistas hespanhoes, mas

tudo isso é pouco desacompanhado de uma intensa propaganda no paiz visinho, que possa atrahir maior numero de forasteiros.

Nós, em muitas viagens, temos encontrado familias inteiras que se deslocam das suas terras, a arder sob um sol abrasador, e que ficam pasmados da nossa paisagem verde e da nossa temperatura macia, mas de que não tinham a menor recommendação.

Em Hespanha ha cidades que justificam a nossa visita, como seja Toledo, Salamanca, Barcelona, Granada, e tantas outras, repletas de monumentos curiosos e outros atractivos, mas que são desconhecidos pela maior parte dos nossos viajantes.

Ao reventar a guerra europeia, havia entre os caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes um serviço de comboios importante, principalmente pelas fronteiras de Valencia d'Alcantara e Vilar Formoso, que era alimentado pelos passageiros Lisboa-Paris que quando muito se detinham em Madrid, ou S. Sebastião, a descansar.

E' pois preciso que ao terminar esta malfadada guerra, (que estamos certos não será longe) todos se unam n'uma só ideia e se faça uma grande propaganda nos dois paizes, por meio de cartazes artisticos, folhetos illustrados, reclamos; e as companhias de caminhos de ferro tratem de melhorar o seu serviço de comboios, estabelecendo um comboio rapido diario para Madrid com carruagem directa até Barcelona, melhorar o *Sud Express*, como tambem melhorar o comboio rapido Lisboa-Paris de 1.ª e 2.ª classe, e ainda facilitar o acesso ao nosso paiz das pequenas estações da linha de Madrid-Caceres, Galiza e Sevilha, por comboios commodos e com material confortavel, isto á parte a propaganda que tambem possam fazer dos dois paizes.

A corrente enorme de viajantes que ha-de transitar pelas suas linhas vindos do Brazil e Argentina, depois da guerra, ha-de permitir melhorar os serviços dos caminhos de ferro, e d'ahi um gr. nde factor para o fim pratico da doutrina que vimos expondo.

A's nossas estancias de aguas mineraes tambem não deve ser indifferente este problema, e cabe tambem a imprensa dos dois paizes um importante papel n'este desideratum que se chama *Turismo Iberico*.

GUERRA MAIO

Congresso hoteleiro

REALIZA-SE, como temos annunciado, nos proximos dias 28 e 29 este congresso que tem já numerosas adesões.

As sessões realizar-se-hão na Sala «Algarve» da Sociedade de Geographia, gentilmente cedida para esse effeito.

Além das theses a que já nos referimos ha mais uma do sr. Mendonça e Costa que versará sobre *Hoteis da Provincia*.

As Companhias de caminhos de ferro, fazem grandes reduções nos seus bilhetes aos congressistas e a inscripção é gratuita.

A comissão organisadora que é composta dos srs. Dr. Magalhães Lima, Vasconcelos Correia, Adães Bermudes, Jeronymo Couto Rosado, João Narciso da Silva, Manuel Caldeira, Humberto Zenoglio, Manuel Roldan e Dr. José de Athayde, envida todos os esforços para que o congresso tenha a maior importancia e d'ele saiam conclusões praticas.

BORDALO PINHEIRO

POR iniciativa do Sr. Cruz Magalhães, um dos mais devotados admiradores do grande artista que, em vida—se chamou Raphael Bordalo Pinheiro, o Largo da Abegoaria, passou a denominar-se «Largo Raphael Bordalo Pinheiro», o que representa uma justa consagração, a um dos mais scintillantes genios da sociedade contemporanea.

Foi no predio onde estão instalados os nossos escriptorios e officinas que o prodigioso ceramista e caricaturista exhalou o seu ultimo suspiro; ficando, assim, esse factio representado perduravelmente.

Como preito de sympathica homenagem, os artistas da Fabrica das Caldas, de que Raphael Bordalo foi dedicadissimo director, fizeram umas artisticas placas, que foram collocadas nos frontaes das esquinas formadas por esse largo.

A DEVASTAÇÃO DAS MATTAS

COM a falta de carvão que se tem feito sentir por toda a parte e muito intensamente em Portugal, todas as mattas do nosso Paiz tem sido fortemente devastadas, para que o emprego das lenhas, em substituição d'aquelle combustível, evite a paralyção das industrias.

E' claro que não é nosso intento criticar uma medida a que fomos compellidos pela força das circunstancias; e seriamos, mesmo, os primeiros a aconselha-la se ella se tornasse inevitavel, como realmente succedeu. Mas o que não podemos deixar sem reparo, são os aspectos que dimanam d'esse factio e que, pela sua palpavel importancia, merecem uma detida apreciação.

Um d'elles é o que reflecte a incuria que se manifesta no nosso Paiz em todos os ramos da actividade, conjugando-se d'uma forma incompativel com a falta de previsão que domina quasi todos os espiritos portuguezes. Assim, havendo minas de carvão em Portugal, cuja exploração muito tem deixado a desejar por circunstancias diversas, nunca se procurou—em tempo de paz—estudar os meios de pallas em condições para, mesmo n'uma situação normal, se garantir—pelo menos—uma grande parte do nosso consumo, com o que todos muito teriamos a lucrar, sob os seus diversos aspectos. Nunca se ligou importancia a exploração carbonifera em Portugal, de modo que as poucas minas existentes estavam sendo—antes da guerra—exploradas por empresas a que faltavam recursos e auxilio para desenvolver essa riquissima industria.

Eis, porem, que rebenta a grande conflagração europea, e os espiritos portuguezes, n'uma doida obececação politica, não foram—sequer—bafejados pelo vislumbre d'uma previsão que os levasse a efficazmente protegerem as empresas exploradoras das minas de carvão, de forma que quando elle deixasse de vir de Inglaterra (paiz d'onde quasi exclusivamente nos abastecemos) a sua falta fosse attenuada pela compensadora produção das minas portuguezas.

Nada se fez n'esse sentido, talvez sempre obedecendo-se á idéa de que nunca nos faltaria o carvão inglez, e que, tanto o das minas do Cabo Mondego como o extrahido de S. Pedro da Cova, não serviam para o nosso consumo, não que respeita á força motriz de grande potencia; não havendo o cuidado de experimentar todos os recursos ao alcance para se

obter, com os combustiveis portuguezes, resultados mais apreciaveis. E n'esse estado de coisas se foi seguido até que, pelas circunstancias emergentes da pavorosa guerra em que nos achamos tambem envolvidos, chegou o momento de nos faltar em absoluto o alimento mineral para as caldeiras, não só por o não recebermos do estrangeiro, como pela escassez da extracção das minas em Portugal. Todavia, n'essa hora, todos os que tinham necessidade de combustível mineral, procuraram anceiadamente abastecer-se nas minas portuguezas existentes, apesar da má qualidade dos carvões; tendo apparecido logo, como por encanto, na Serra do Bussaco, em Leiria, em Santarem e em Porto de Moz, novos jazigos carboniferos, cuja existencia foi até então desconhecida.

Provaram bem os carvões d'essas minas?

E' de crer que os resultados das experiencias com elles feitas deixassem muito a desejar, principalmente porque—sem duvida—as camadas superficiaes deviam ter mostrado defeitos que impediram o uso immediato do carvão, como geralmente succede, e só do combustível extrahido a grandes profundidades se poder realmente verificar as condições para o seu aproveitamento.

Viu-se, todavia, que se n'este Paiz o patriotismo não fosse uma vã palavra politica, os nossos recursos, não só no que respeita ao carvão, mas em tudo o mais de que estamos sentindo a falta pela nossa mais crassa imprevidencia, proporcionar-nos-hiam uma situação que seria invejavel.

Da carencia do combustível mineral resultou immediatamente a necessidade da desvastação das mattas existentes em Portugal; e se bem que a nossa terra seja fertilissima em madeiras, é de esperar que, pela enorme utilização que lhe estão dando, dentro em pouco não haja uma arvore de pé, e as riquissimas mattas que possuíamos tenham desaparecido, sem ao menos haver vestigios das suas raizes, pois mesmo estas estando sendo aproveitadas como lenhas.—Mas, assim se tem praticado em exclusivo beneficio do Paiz?—Não, porque para Hespanha, para França e para Inglaterra tem sido exportada muita madeira—principalmente em tóros para este ultimo paiz, d'onde, todavia, só recebemos carvão, quando podemos arranjar vapores para o irem buscar. E, contudo, só o importamos

quando as necessidades d'aquella Nação assim o permittem...

Ocorre, porém, perguntar: — Tem-se procedido a novas plantações para que, dentro d'alguns annos ressurgam as mattas agora devastadas?

Receiosa pergunta esta, que nos atormenta por envolver uma cruciante duvida. Se a nossa vida fosse subordinada a uma pratica intelligente, bem orientada e criteriosa, não nos aventavamos a tal interrogação; mas, dados os sentimentos que impulsionam o nosso modo de ser, duvidamos muito que o entusiasmo com que se tem cortado milhões d'árvores por esse Paiz fóra tenha permitido que se pense em novas plantações.

Praza a Deus, porém, que assim não tenha succedido, para bem de todos os nós.

Estas considerações fizemo-las, simplesmente, pelos dois motivos que mais nos interessam: o patriótico (na sua real acceção) e o turístico, que, de resto, se baseia no culto da Patria. Sobre este ultimo, reservamos as nossas considerações para o proximo numero, tanto mais que este é o segundo aspecto que nos propuzemos apresentar e não menos interessante que o primeiro.

ma o protexto e algumas festas é que dominam e opulentam a romagem; a feira tambem augmenta em algumas romarias a concorrecia e avulta a importancia. As localidades animando-se n'estas occasiões festivas pela influencia dos romeiros o comercio expande-se em transacções, o povo rejubila e folga, pois este mundo não é só para a lide do trabalho e para o travôr dos sacrificios.

Os camponezes do nosso Minho tem o mais vivo enthusiasmo pelas romarias, porque ellas são a sua distracção, os seus comicios, os seus centros de reunião, a tentativa e a expansão dos seus amores mais ternos e até a eloquente manifestação das suas crenças e piedosos votos de religiosidade.

Celebram-lhe os encantos da imponencia do culto, memorisam-lhe a beleza do local onde se realisam e veem repetindo as tradições com que a alma devota do povo afervora os motivos da mais sincera devoção.

Quando no alto dos montes começa o rufar dos tambores, quando nos vales retumba o som dos morteiros e no espaço se juntam o estoirar dos foguetes e a matizada do campanario; quando os caminhos se juncam de espadana e aromatico funcho, quando os mastros e arcos se levantam enfeitados no adro dos sanctuarios e ranchos começam a formar-se em volta do alegre cantador que vem tangendo a banza, estremeçam os corações; toda a gente pensa na festa e sonha as suaves alegrias da romaria.

Ali commercia-se e discute-se o preço de gados, o adjantado das sementeiras, a abundancia ou a escassez das colheitas; namora a gente moça, despertam-se as inclinações, contratam-se casamentos.

Nada ha, com certeza, que tenha para as povoações do Minho mais importancia do que uma romaria.

FRANCISCO J. PATRÍCIO

TRADIÇÕES POPULARES

FESTAS E ARRAIAES

QUANDO o mez de abril começa a fazer desabrochar as rosas, quando o sol anima belamente a paisagem e avulta a opulencia da vegetação nos campos, principiam no Minho as romarias. Um paiz que tem uma longa orla de praia á beira do mar e que possui aromatisados campos, extensas veigas e pitorescos montes, uma região que é acobertada pelo azul céu da península e beijada pelos nitidos raios do sol, devia corresponder aos encantos com que a natureza a distinguu, com essas expansões festivas em que os povos mais se ostentam influenciados por um ideal religioso de poesia e por esse natural affecto que dedicam á terra que lhes foi berço e onde se erguem as virentes arvores que lhes prestam meiga sombra, quando nos dias do estio repousam das fadigas do trabalho.

As romarias, que dão largo assumpto para investigações ethnographicas, são em Portugal belamente tradicionaes assim como pela forma porque se realisam nas diversas provincias, veem revelando o caracter do nosso povo nas suas varias feições. Destaca-se facilmente a romaria da beira-mar da festa serrana, differença-se a romagem do Minho dos festejos alemitejanos, mas onde é mais caracteristica a distincção, é ao compararmos o que váe de variado aspecto nas grandes solemnisações populares do povo minhoto e ainda de uma parte do duriense, comparado com uma romagem transmontana.

No Minho ha os fornos d'onde sahem os alguidares de succulenta vaca assada, de arroz amarello, de vitela e

carneiro; ha o peixe frito e os caldeiros que exhalam junto das pipas de vinho o mais apetitoso perfume; depois luxuosas iluminações, alegres descantes, muito fogo de artifício, aparatosas procissões, arcos de murta e flores, ranchos de mulheres do campo ostentando os seus trajes mais garridos; um jubilo interminavel, uma expansão enthusastica e febril.

Em Traz-os-Montes os arraiaes tem outro aspecto mais serrano. Não vestem ali as camponezas uns trajes de tão vivas cores, nem as tendas são opulentas em comidas e bebidas, pois o povo vai prevenido com a bôla que preparou em casa e leva a borracha de vinho da sua adega, acampa onde lhe parece mais comodo; abre a navalha, corta o pão que soube recheiar com boa carne de porco, galinha e perdiz e vai passando a borracha de mão em mão, de boca em boca.

Ha nos arraiaes algumas barraças, mas essas só tem algum doce, amendoas de Moncorvo, café, aguardente e licores.

Ha foguetorio e iluminação, ha os ranchos ou maltas com os seus descantes, folga-se desde a tarde até á manhã do dia seguinte; depois toma toda a gente o caminho de casa.

As romarias da Beira tem uma feição que lembra algo do Minho e de Traz-os-Montes e são imponentes: as do Alentejo tem quasi sempre o adiccionamento tauromachico; as da Extramadura completam-se com os tradiçoes Cirios; as do Algarve revela-nos já um pouco de feição geral de todas as festas da beira-mar.

A solemnidade religiosa, e que for-

Corridas d'automoveis na Suissa

SEGUNDO informa a "Revue du Touring-Club Suisse" o departamento militar d'aquella Paiz comunicou aos governos dos diversos cantões que, em virtude das insignificantes provisões de gazolina e de pneumaticos, as corridas d'automoveis são prohibidas durante o tempo em que o exercito se mantiver em serviço activo.

Anunciam-se gratuitamente n'esta revista todas as obras literarias que digam respeito ao engrandecimento do paiz.

MONUMENTOS NACIONAES

CONVENTO DOS JERONIMOS

POUCAS pessoas ha em Portugal que, nem só de tradição, não conheçam esse belo e genuinamente portuguez monumento, que symbolisa um dos maiores feitos dos marinheiros de Portugal, n'essa formosissima epopeia do descobrimento maritimo para a India, com que o immortal Vasco da Gama celebrizou o feliz reinado de D. Manuel I, o Rei-venturoso. Esse artistico edificio, que se ergue altaneiro como documento imperecível da nossa historia patria, representando a coroação do inesquecido feito, marca uma etape gloriosa da nossa existencia, e synthetisa o trophéo legado á posteridade como o documento mais augusto de tão arrojada como brilhante empreza.

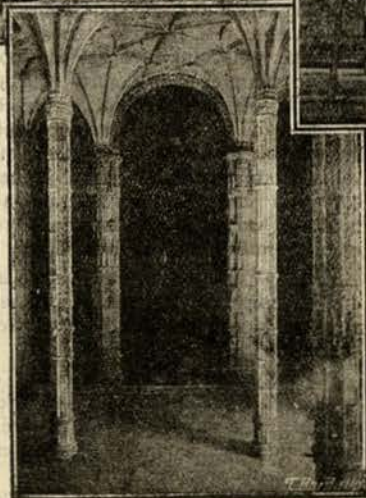
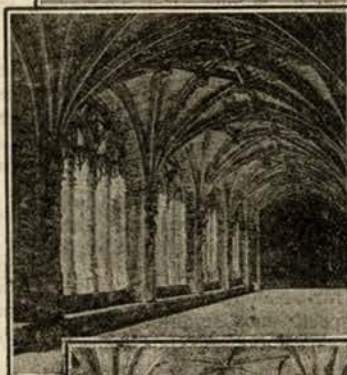
N'esse pedaço do solo bemdito da patria, onde outr'ora existia a pequenina ermida de Nossa Senhora de Belem, que acolheu entre as suas paredes as preces levantadas a Deus pelos companheiros do valoroso capitão antes de embarcarem na fronteira praia do Restelo, foi que El-Rei D. Manuel ordenou se edificasse a mais valiosa joia da architectura nacional, talvez na intenção de que ella servisse de legitimo repouso aos que na arrojada descoberta do caminho maritimo para a India, batalharam incessantemente para a levarem de vencida.

O antigo mosteiro de Santa Maria de Belem, que passou mais tarde a denominar-se o convento dos Jeronymos, é um dos symbolos da verdadeira architectura *manuelina*, seguida egualmente a rigor n'esse outro monumento historico que lhe fica visinho — a sempre magestosa Torre de Belem, alcançadora na margem direita do formosissimo Tejo, para a defeza da nossa integridade.

Se algum tivesse inventado a lenda de que essa Torre tinha sido mandada construir pelo Rei venturoso, para do seu amplo terraço aguardar o regresso da armada do Gama, todos o acreditariam.

Mas a historia não nol'a revela, indicando, como principal motivo d'essa construcção, a estrategia militar.

Seja porem como for, o certo é



JERONIMOS

1— Sala de Capitulo. 2— Claustro. 3— Portico. 4— Um trecho da abobada da nave central da igreja

que esses dois fidimos monumentos atestam fulgurantemente a nossa passada riqueza, que contrasta, por uma forma singular, com a nossa pobreza hodierna...

HOTEIS DA PROVINCIA

Em no proximo dia 28 que deve ser inaugurado o Congresso Hoteleiro, promovido pela Repartição de Turismo. Esse facto, só por si, constitue para nós justificado interesse, dada a magnitude do problema que, nas diversas sessões que se realisarem, vae ser debatido pelas auctoridades que o nosso Paiz possui para a discussão e apreciação de tão importante assumpto.

Temos ousadamente, ainda que d'uma forma imprecisa, posto em fóco, com a nossa modesta peria, a inferioridade dos nossos hoteis, em geral, e em especial dos das provincias portuguezas, no intuito de attahir a attenção das instancias competentes para a solução, rapida e eficaz, d'um estado de coisas que, a continuar, da mesma forma prejudicava grandemente o Turismo em Portugal e quando se

conseguir fazer capitalisar, para o nosso Paiz, uma corrente de estrangeiros.

A nossa voz é debil, mas nem só os fortes se fazem ouvir. E uma vez que a missão que nos impuzemos é precisamente a de expandirmos, tanto quanto em nossas forças couber, as bellezas naturaes e artisticas d'esta querida Patria, não podiamos deixar de pugnar pela modificação radical da forma antiquaria e anti-racional porque ainda se está fazendo a exploração hoteleira no nosso Paiz; pois que consideramos esse ramo de industria a base essencial para que o turismo se radique e se desenvolva, e as nossas bellezas possam ser vistas e devidamente apreciadas.

Não citamos hoje factos, nem tampouco indicamos alvitres. Limitam-nos simplesmente a aguardar as resoluções que houverem de ser tomadas no proximo congresso; resalvando, todavia, o direito de, opportunamente, as apre-

ciarmos, e discutirmos os seus resultados, se a isso se proporcionarem ensejo. E' de crer, porém, que, dada a catherine moral e social das pessoas que organisaram e vão presidir a essa importante assembleia, os votos n'ella emitidos tenham a consistencia sufficiente para fazerem renascer, sobre bases mais consentaneas com o progresso da civilisação, a industria dos hotéis em Portugal, modelando-a principalmente

por um mais adequado racionalismo.

As nossas esperanças vão, pois, para os resultados benéficos d'essa magna reunião; e não duvidamos que os interessados e os poderes publicos prestem a sua melhor attenção ás indicações que lhe forem feitas para beneficiar o nosso Paiz com uma das fontes de riqueza que, alem de não ser para desprezar, é alvo dos mais carinhos cuidados nos paizes estrangeiros.

O TURISMO EM PORTUGAL

COISAS VARIAS

A apreciação que no anterior numero fizemos, da existencia do inesthetico barracão que cobre provisoriamente o mercado de fructos e hortaliças na Rua 24 de Julho, obriga-nos a pôr, tambem, em relevo um

municipal era obice bastante—quando ainda outras circunstancias não concorressem para impedir a realisação d'essa funesta idéa—a que a sede da Assistencia aos Tuberculosos alli fosse installada.

O que se procurou, pois, levando por deante essa idéa?

nosso Paiz uma corrente de forasteiros procurando-se por todas as formas estabelecer-se em Portugal a maravilhosa industria do turismo, parece-nos azado o momento para anteciparmos as nossas apreciações ás que possam ser desfavoravelmente feitas pelos estrangeiros que nos visitem. E tantos motivos ha para que elles, logo d'entrada, façam mau juizo a nosso respeito.

Este que hoje apontamos, é um d'elles. Realmente, qual será a impressão d'um qualquer viajante, que tenha senso commum e espirito d'observação, quando, ao desembarcar no entreposto europeu (1), atravesse o arruamento que separa essas tres installações: os mercados de hortaliças e do peixe e a sede da Assistencia nacional aos tuberculosos, e saiba o que elles significam?

Concluira, certamente, ou que somos um povo barbaro ou tão incomparavelmente pratico que, para evitarmos cansaços aos organismos depauperados pelo terrivel

flagello e despezas de transportes que não estariam ao alcance de muitos doentes, em demanda dos alimentos que são indispensaveis ao seu tratamento e á sua manutenção, puzemos logo no pé do estabelecimento onde vão receber o soro robustecedor das alquebradas forças, tudo quanto lhes é preciso; poupando-se-lhes, d'esta forma, o esforço de o procurarem. E, para que nada lhes falte, até tem alli, quasi junto, o deposito das carroças da camara, para, no caso que morram á sahida da Assistencia, asphixiados pela uragem oxigenada da poeira do Aterro, ou em virtude do energico iodo que se emana de qualquer dos mercados, não ficarem sem transporte rapido, commodo e barato para o cemiterio...

JERONYMOS
FACHADA

da poeira do Aterro, ou em virtude do energico iodo que se emana de qualquer dos mercados, não ficarem sem transporte rapido, commodo e barato para o cemiterio...

E' muito natural que seja esta a conclusão logica a que chegue qualquer estrangeiro que nos venha visitar; mas para que elle não descina diferentemente, fazendo, ainda, de nos



outro paradoxo que se constata a seguir á observação d'esse architectonico monumento: é a installação da Assistencia aos Tuberculosos junto não só d'aquelle mercado—o que já seria motivo para justos reparos—mas, ainda, do mercado de peixe, o que—em nosso entender—merece a mais aspera censura.

A escolha do local para essa installação foi, simplesmente, d'uma grande infelicidade. A sua vizinhança dos dois mercados e, tambem, da abegoaria

—A centralisação do local? —Ser de facil accesso por caminhos planos? —E' difficil comprehender o criterio que presidiu a semelhante obra.

Não é, porém, nosso desejo apreci-lo agora; mas o nosso unico fim é pôr em relevo os deploraveis contrastes que se notam na Capital, para d'alguma forma se evitar a sua continuação ou attenuar os seus pessimos efeitos; tanto mais que, estando-se a trabalhar intensamente para attrahir ao

um peor juizo, parece-nos muito conveniente (se esta idéa não fôr contra os usos e costumes nacionaes, nem offender as susceptibilidades administrativas da nossa edilidade) que se procure evitar, por qualquer forma, apreciações que só podem redundar em manifesto prejuizo para o nosso Paiz.

Como o mercado de fructas e hortaliças não está ainda definitivamente construido (a não ser que aquelle infecto barracão provisório se torne—com o tempo—em installação definitiva) talvez convenha escolher-se um outro local mais apropriado, mais amplo e mais central, e que melhor satisfaça ás condições a que deve obedecer esse estabelecimento, encarando-as—em especial—pelo lado da commodidade dos municipes que d'ele se podem abastecer.

Quanto ao mercado de peixe, é possível que, por razões de ordem vária, não seja util a sua remoção. Mas a séde da Assistencia Nacional aos Tuberculosos é que—até por sim-

ples decôro proprio—não pode, nem deve permanecer n'aquelle local por mais tempo.

E' preciso sêr-se infinitamente pequeno para se tolerar semelhante coisa.

Ha tanto sitio saudavel em Lisboa, ha tanto local na Cidade, que offereça as condições indispensaveis para n'elles se fazer modelarmente a installação d'esse humanitario auxilio para aquelles que d'elle esperançosamente se soccorrem, que chega a ser um crime consentir-se que a Assistencia continue a conservar-se onde presentemente está. Aproveite-se o edificio para o que mais convenha aos interesses da cidade, ou aos serviços publicos, e mude-se a sua séde.

De contrario, não se comprehende que tanto sabio tenha consumido o melhor da sua existencia em procurar a cura da nefasta tísica, e tanta salubridade se exija e recomende aos enfermos d'esse terrível mal!

JOSE LISBOA

AS RUAS DE LISBOA

E' pasmoso o que se está passando em Lisboa, ou por melhor o que ha anos se vem fazendo de inutil e confuso na nossa primeira cidade.

Não se acredita. Só fazendo como nós ha dias—n'um d'estes lindos dias de sol como só nós temos—um passeio pela cidade, e principalmente pelas ruas novas é que se acredita, que haja gente que gaste o seu tempo na infantil empresa de mudar o nome ás ruas da capital.

Já quasi não resta uma só que o conserve o mesmo titulo.

Infeliz povo, em que a sua energia é gasta em tão pequenas coisas!

Não vimos aqui fazer politica, nem atirar aos olhos da Camara Municipal, com o que ella poderia muito bem ter feito. Nem lhe citaremos o exemplo da sua colega do Porto; mas doe-nos a alma em ver o que se está fazendo ás esquinas das ruas, sem que ninguem se levante a protestar.

Deixar andar é o nosso systhema.

Pois que ande, mas ha-de encontrar na sua doida corrida um pequeno impicillo. Somos nós.

Meus senhores não pode ser!

Haja juizo que já é tempo.

Quando da proclamação da Republica, a Camara Municipal, n'uma rajada de bom senso, resolveu apenas mudar os nomes das ruas com titulos de entidades da monarchia deposta.

E mesmo assim, chrisamaram-nas com

os nomes porque já eram vulgarmente conhecidas.

Veio depois, a actual vereação e tem sido um nunca acabar.

—Vamos fazer alguma coisa, já que outro beneficio se não pode trazer ao povo lisboeta, vamos confundir-lhe a cabeça com uma nova nomenclatura de ruas.

E depois como se não bastasse a mudança do nome da rua para um titulo pessoal, de tres e quatro grandes palavras, puzeram-lhe ainda, em sub-titulo, os feitos que o falecido cidadão fez cá na terra. De forma que, as esquinas das ruas são uns perfeitos cartazes com mais dizeres que um anuncio de uma corrida no Campo Pequeno.

Esta idéa, que só a febre de illustrar tão superficialmente a ignorancia nacional podia conceber, não tem, segundo cremos, repercursor lá fóra.

Temos o maior consideração—por mortos illustres, como sejam Castello Branco Saraiva, o piedoso clinico, por Fernandes da Fonseca, o acerrimo propagandista do mutualismo, mas põr-lhe ás esquinas das suas ruas sob o seu nome, em fortes adjectivos os seus feitos em prol da humanidade é dar uma nota triste da ignorancia de nós todos.

Mas vamos mesmo a admitir que haja uma grande conveniencia para a educação nacional em tal divulgaçào.

Faça-se n'esse caso com um pouco de melhor senso. Pondo apenas na placa o nome, e a uma das esquinas que melhor exposição possa dar, coloquem uma lapide com uma breve biographia do homenagiado.

Seria assim mais logico e mais instructivo.

Se a mudança do titulo uma rua, traz confusão ao publico, não só porque essa arteria da cidade passa a ter dois nomes, o antigo e o moderno; o nome extenso por que regularmente é depois substituido é ainda maior motivo de confusão e arrelia.

Vejamos. *Avenida Fontes Pereira de Melo, Rua Alexandre Herculano, Rua Camilo Castelo Branco.* Porque se não hão-de chamar. *Avenida Fontes, Rua Herculano, Rua Camilo.* Toda a gente saberia quem eram os homenagiados.

Não ha, por exemplo. *Rua Castilho, Rua Braamcamp* (que deveria ser Avenida) e ninguem ignora que se trata do Visconde de Castilho, e do illustre estadista Anselmo José Braamcamp.

Só pode avaliar a grande importancia que essa simples nomenclatura de ruas, quem está distante no estrangeiro e tem que passar um telegrama para aquelas ruas pela economia de preço e pela melhor comprehensão.

Não queremos deixar de citar um exemplo, d'uma grande cidade, do mal que a mudança do nome ás ruas traz ao povo.

O Rio de Janeiro, tem-lhe sofrido amargamente as consequencias; ruas e praças ha, cujo nome foi mudado ha mais de 20 anos e os moradores continuam a uzar-lhe o antigo titulo.

A *Rua Direita*, (aliás bem torta) o *Largo do Rocio*, o *Largo do Paço*, continuam a ser conhecidos por estes nomes, apesar de modernamente se apelidarem, respectivamente, *Rua 1.º de Março*, *Praça do Tiradentes*, e *Praca 15 de Novembro*, e serem nomes de datas historicas que o povo festeja e nome de um vulto de nome, Tiradentes o grande percursor da Republica que todos veneram.

E como estas ha dezenas, e até centenas de ruas na capital fluminense, que enfermam do mesmo mal.

Chegou a tal ponto a confusão no Rio de Janeiro, que um Intendente Municipal, propoz, que só em casos verdadeiramente excepcionaes se mudasse o nome a uma arteria da cidade, e se a Perfeitura queria fazer uma homenagem a um cidadão, que abrisse uma rua nova.

Nada mais sensato, nada mais justo, mesmo para quem recebe a distincção. Isto de se tirar a camisa a um, para

a dar a outro, é caso que não fica bem a ninguém.

E mesmo o nome de uma rua ou praça só deve ser mudado por um facto que amplamente o justifique, como por exemplo, o do largo onde está instalado, o nosso escriptorio e oficinas, para *Raphael Bordalo Pinheiro*, por ter aqui falecido o grande artista nacional, se bem que o seu nome illustre merecesse uma praça maior, e onde as artisticas placas de faiança feitas pelos seus antigos operarios, melhor fossem vistas pelos seus muitos admiradores.

Infelizmente este mal não só enferma em Lisboa, até nas pequenas vilas e terras da provincia; pois uma entidade, que estando compilando um livro de propaganda sobre o paiz, fez um inquerito a todas as cidades e vilas, dos melhoramentos ultimamente feitos, e houve taes, e não foram poucas, que a unica coisa que apresentaram de progresso, foi as placas das ruas e praças todas mudadas para outro titulo.

Só Elvas, a heroica cidade, deu uma grande nota de senso pratico, pois nenhum nome foi mudado ás suas ruas caídas e superiormente limpas.

A «Revista de Turismo» e os Touring-Clubs estrangeiros.

E' com verdadeiro desvanecimento que registamos o acolhimento entusiastico e inexcedível de amabilidade, que a «Revista de Turismo» obteve por parte dos «Touring-Clubs» estrangeiros aos quaes se dirigiu, pedindo o permuta dos seus numeros com os boletins officiaes dos mesmos.

O Touring-Club de France e o Touring-Club Suisse, acedendo gostosamente ao nosso desejo, enviaram-nos, em expressões da maior sympathia, as suas mais calorosas saudações; e, ha dias, o Touring-Club d'Italia, acompanhando a colecção dos boletins que publicou já no corrente ano, dirigiu-se-nos, igualmente, por uma forma que muito nos captivou.

Lisongeados com tão apreciaveis provas de especial deferencia, que nos foram manifestadas directamente por aqueles importantes Clubs e que embora indirectamente se reflectem na nossa Patria, aqui consignamos o testemunho do nosso mais rendido agradecimento.

A «REVISTA DE TURISMO» assigna-se e vende-se na sua administração, Largo da Abegoaria, 28, e em todas as livrarias de Lisboa, Porto, Coimbra e Figueira da Foz.

ELECTRIFICAÇÃO DO RAMAL DE CASCAES

Da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», transcrevemos com a devida venia o artigo que se segue, por nos parecer interessante para os nossos leitores o assumpto n'ele tratado.

SENDO de manifesta actualidade a questão da electrificação dos caminhos de ferro, algum interesse póde merecer aos leitores da *Gazeta* que se dediquem umas breves palavras á primeira electrificação projectada em Portugal.

N'esta ordem de ideias honrou-me o meu illustre camarada e secretario da *Gazeta* Raul Esteves, com o pedido de um artigo sobre o assumpto.

Satisfazendo do melhor grado a esse pedido, procurarei dar uma succinta noticia ácerca do projectado melhoramento que a *Sociedade Estoril* conta levar a cabo e que, juntamente com as futuras instalações da Estação Thermal, Climaterica, Maritima e Sportiva do Estoril, não só grandes beneficios trará para a privilegiada «Côte d'Azur» portugueza, como tambem em larga escala promoverá o desenvolvimento do turismo em geral.

OBJECTO DE ELECTRIFICAÇÃO

Destina-se ella a melhorar a exploração, principalmente sob o ponto de vista de uma maior comodidade a oferecer ao publico, afim de provocar um rapido desenvolvimento de trafego.

Essa maior comodidade obter-se-ha sobretudo com o augmento do numero de comboios e com a maior rapidez das viagens.

A tracção electrica, com efeito, facultando-nos a adopção do chamado systema de «unidades multiplas» (*multiple unit system*) para a composição dos comboios, permite-nos o desdobramento do material por fórma a obtermos, quasi com a mesma despesa, um muito maior numero de comboios.

Por outro lado os rapidos arranques por ele consentidos fornecem-nos o meio de diminuir-mos o tempo dos percursos, sem augmentar a velocidade da marcha propriamente dita — o que constitue uma vantagem preciosa n'uma linha com tão grande numero de paragens (21 estações em 25 km.)

São estes os motivos determinantes da electrificação.

Não é necessario, porém, esperar pelo desenvolvimento do trafego visado, para que se façam sentir, desde logo, os beneficios de ordem economica d'ella provenientes, pois que o coeficiente de

exploração com a tracção electrica, desde que se atinja uma certa frequencia de comboios, é sempre mais baixo do que com a tracção a vapor — não só em virtude da redução do pessoal, como, principalmente, pela importante economica obtida no consumo de carvão.

Muitos interessantes a este respeito são as comunicações realizadas a proposito de casos concretos, perante a «Institution of Civil Engineers» e a «Institution of Mechanical Enginners», respectivamente por Mr. Shaw e por Mr. Aspinall, e segundo as quaes o carvão consumido por cavallo-hora, com a tracção electrica, é sensivelmente 50 % do gasto com a tracção a vapor, o que leva a economia a 65 %, attendendo á qualidade do combustivel necessario em cada um dos casos.

Conjugando tal circumstancia com o consideravel augmento de trafego verificado em todos os caminhos de ferro electrificados — e de que não é licito duvidar no nosso caso — facilmente se chegará á conclusão de que o aspecto economico da transformação oferece certamente todas as garantias de um exito seguro.

EXPLORAÇÃO — HORARIO

Segundo as primitivas ideias da *Sociedade Estoril*, a exploração deveria fazer-se por meio de comboios directos, semi-directos e omnibus, do typo dos que actualmente fazem o serviço a vapor: seguindo tal base, tivemos occasião de organizar um horario e de estudar a exploração respectiva. (1)

Porém, por proposta posterior do meu illustre colega Thomaz de Almeida Garrett, a referida Sociedade modificou o seu primitivo criterio, resolvendo adoptar o moderno systema de «paragens alternadas» que grandes vantagens oferece no caso sujeito, e que por este meu colega foi devidamente adoptado á exploração que nos ocupa.

Com tal systema, os diferentes com-

(1) Faz parte d'um trabalho elaborado para a *Sociedade Estoril* em julho de 1915 e que actualmente está em via de publicação na «Revista de Obras Publicas e Minas».

boios só terão paragem em metade do numero de estações, o que nos concede uma economia de tempo apreciável nas viagens, quando se trata de uma linha onde esse numero é muito elevado, como succede no nosso caso.

Com a velocidade máximo normal projectada de 75 km.-h., uma aceleração de arranque de 0,50 por segundo, de 0,70 para o travamento e paragens de 30", — os comboios propostos deverão gastar no percurso Lisboa-Cascaes cerca de 35^m do que poderiam gastar comboios directos do tipo dos actuaes (com paragem nas tres ultimas estações), mas o mesmo tempo que estes gastam hoje com a tracção a vapor.

É claro que, segundo as primeiras bases, a coexistencia do omnibus e directos na mesma linha (de duas vias apenas) nunca nos permitira um tão elevado numero de comboios, como com a exploração finalmente projectada, onde a egualdade de velocidade commercial para os diferentes comboios nos permite, sem embaraço, elevar muito o seu numero.

Torna-se, todavia, necessario assegurar tambem o serviço entre estações continuas, pois que tal não fazem evidentemente os comboios de que nos temos occupado, que só param nas estações alternadamente dispostas ao longo da linha. Para isso, um certo numero dos referidos comboios, em intervalos de tempos regulares (de hora em hora), transformar-se-hão em omnibus.

Em poucas palavras podemos dizer que a *Sociedade Estoril* conta vir a estabelecer um serviço com sahidas do Caes do Sodré (e de Cascaes) de 10 em 10 minutos, levando-se no trajecto cerca de 35 minutos, e com paragem nas seguintes estações, alternadamente:

| Comboio 1 | Comboio 2 |
|--------------------|--------------------|
| Algés | Dafundo (1) |
| Cruz Quebrada | Caxias |
| Paço d'Arcos | Santo Amaro |
| Oeiras | Carcavellos |
| Parêde | Caé-Agua |
| S. João do Estoril | S. João do Estoril |
| Estoril | Estoril |
| Mont Estoril | Mont Estoril |
| Cascaes | Cascaes |

De hora em hora, um d'elles, como foi dito, transformando-se em omnibus, parará em todas as estações, gastando na viagem 45 minutos. (2)

Quer isto dizer que de Lisboa para os Estoris e Cascaes haverá comboios

todos os 10 minutos e as restantes estações de 20^m em 20^m, excepto para as da zona urbana até Algés, para as quaes o serviço será de hora em hora.

Julgou-se preferivel não fazer par senão os omnibus nas estações d'esta zona, pois que ela é actualmente servida em muito boas condições pelos tramways de Lisboa, portanto pequena seria a compensação para a perda de tempo e maior consumo de energia exigidos por um mais intensivo serviço.

Observaremos ainda que se conta manter, durante todo o ano, o mesmo horario, a fim de provocar o aumento do trafego no inverno.

Finalmente direi que a frequencia de comboios prevista impõe a instalação do Block-system automatico devendo ser adoptado o tipo Hail ou outro que offereça eguaes garantias de bom funcionamento.

MATERIAL CIRCULANTE E COMPOSIÇÃO DOS COMBOIOS

O material compor-se-ha de automotoras e reboques (1 por automotora) e será dotado de «contrôle multiple», possuindo os reboques posto de manobra em ambos os topos.

Tanto as automotoras como os reboques — montados em duas bogies de quatro rodas — serão de assentos transversaes, com corredor central e de portas lateraes de correção, — typo moderno muito uzado com excellentes resultados.

Todas as automotoras possuirão compartimento para as bagagens.

Com as dimensões geraes de 20^m de comprimento e 3^m de largura, assegurarão um minimo de 80 logares sentados — a que corresponderá um peso (em carga) de 40 a 50 toneladas para as automotoras e de 30 a 40 para os reboques, segundo propostas recebidas.

A composição dos comboios será devidamente proporcionada ás exigencias do trafego; as suas oscilações normaes — com a horario indicado e mantido durante todo o ano — tarão variar essa composição, entre uma automotora nas horas mortas de inverno, e duas automotoras e dois reboques nas do serviço intensivo do verão.

A exploração projectada — tal como a deixamos delineada — garante-nos um minimo de 10 milhões de logares ofrecidos anualmente, o que, em face dos 2 milhões de passageiros por ano, actualmente transportados, nos dá um coeficiente geral de utilização de 0,20. Significa este numero que, com o referido projecto de exploração, se fica largamente habilitado a fazer face immediata ao rapido desenvolvimento do trafego que é de esperar.

Finalmente diremos que a *Sociedade*

Estoril conta adquirir locomotivas electricas para o serviço de mercadorias, o qual se realizara durante as horas de interrupção do serviço de passageiros.

OBRAS ACCESSORIAS

Como mais importantes citarei: a supressão de todas as passagens de nivel, transformando-as em passagens superiores ou inferiores, segundo os casos — obra de consideravel alcance que a *Sociedade Estoril* conta levar a effeito — e bem assim o rebaixamento do leito da linha no Estoril, de modo a desafrontar a vista para o mar as suas futuras instalações, já em via de construção.

Por ultimo proceder-se-ha ao alteamento das plataformas de passageiros, por forma a facilitar o acesso as carriages; promover-se-ha o embelezamento de todas as estações da linha; e atender-se-ha convenientemente a necessaria substituição de algumas edificações provisórias por construcções definitivas, nomeadamente no Caes do Sodré, onde se impõe um edificio digno do melhoramento que se vai emprender.

MANOEL BELLA
Engenheiro

A REVISTA DE TURISMO, E A IMPRENSA

CONTINUAM os nossos estimados colegas da imprensa lisboeta e das provincias a noticiarem a publicação dos numeros, da «Revista de Turismo» referindo-se-nos, ao mesmo tempo, com palavras de louvor.

A todos, pois, os nossos mais reconhecidos agradecimentos; especializando-os, porem, para o venerando «Jornal do Commercio e das Colonias», pela sua constante amabilidade.

Ao nosso colega «O Universo», apresentamos as nossas saudações pela sua aparição, endereçando-lhe tambem o testemunho do nosso reconhecimento pela gentileza com que já se nos referiu.

Mais uma vez, é muito contra a nossa vontade, a «REVISTA DE TURISMO» sahe atrasada, mas as dificuldades com que ha tempos vimos luctando da falta de gaz, tem-nos obrigado a estes contra-tempos, de que pedimos desculpa aos nossos estimados leitores.

(1) Nas horas da maior affluencia terão paragem em Algés.

(2) O intervallo de tempo entre este comboio e o precedente será um pouco inferior a 10 minutos.