

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

CONDIÇÕES DA ASSIGNATURA
PAGAMENTO ADEANTADO

ANO..... 1\$40 ESTRANGEIRO
SEMESTRE . \$70 ANO..... 3\$00
NUMERO AVULSO 6 CENTAVOS

ANO IV LISBOA, 5 DE DEZEMBRO DE 1919 N.º 83

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO

SECRETARIO: JOSÉ LISBOA EDITOR: F. FERNANDES VILLAS

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA «REVISTA DE TURISMO»

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

EXPANSÃO DAS ESTANCIAS DE CURA

O CONGRESSO DE MONACO

EM 24 de Março de 1919 foi publicada, pelo Ministério do Trabalho, uma portaria nomeando uma grande comissão de individualidades, unicamente encarregada de organizar a nossa representação no Congresso Geral das Nações Aliadas, para a expansão das estancias termo-mineraes, climatericas e balneares.

Segundo então se disse, a realisação d'esse Congresso estava indicada para ter lugar em Monaco no corrente ano; e se bem que não se saiba, ao certo, qua! a data que foi fixada, não nos consta que a ideia de o effectivar tenha sido posta de parte. Pelo contrario. Na secção do estrangeiro de diferentes numeros d'esta Revista temos dado informações precisas sobre os trabalhos já realisaes para levar á pratica a effectivação d'esse importante empreendimento. Ainda, em o nosso numero referido a 20 de setembro do ano findo, dedicámos uma completa noticia ás informações que então nos chegaram a tal respeito, d'onde se inferia o verdadeiro entusiasmo que estava presidindo aos preparativos d'esse congresso.

Nem outra coisa era de esperar, principalmente do lado da França, de onde partiu a ideia da celebração do congresso de Monaco.

N'aquella nação tratam-se a serio e com sequencia todas as questões que envolvam beneficio para si; e as que hão de dar sêr a esse congresso são de molde a atrahir as mais patrioticas iniciativas e os mais prestimosos esforços, que, de resto, sempre ali se encontram á prova quando a defeza da Patria preside a qualquer ideia lançada a publico.

Para confirmar esta nossa afirmação, não é preciso citar-se nenhum caso especial, pois dia a dia se constataem exemplos do que dizemos.

Mas se outros — e muitos — não houvessem, bastaria apenas mencionar o acolhimento que foi dispensado á pratica do congresso de Monaco não só pelas entidades que dos seus resultados hão de tirar o melhor proveito, mas, igualmente, da parte das instancias officiaes, que não tem recusado concurso algum para que essa magna assembleia prediga o futuro da vida das estancias francezas de tratamento e de repouso, e para que todo o paiz usufrua os beneficios já esperados.

As questões que se vão debater no congresso de Monaco são para a França e para os paizes possuidores de thermas e de estancias de cura e de repouso, do mais alto e comprehensivel interesse, porquanto elas representam verdadeiras fontes de riqueza e de felicidade.

Para esse congresso, o nosso paiz recebeu um amavel convite, em virtude do qual foi instituida a comissão official a que aludimos no começo d'este artigo.

Não se sabe, porém, o que é feito d'essa comissão, pois nada a seu respeito tem sido publicado nos jornaes.

Tem ela procedido ás necessarias reuniões para assentar nas theses a apresentar ao congresso?

Quaes os trabalhos promptos ou em preparação?

Limitam-se as theses apresentadas simplesmente ao estatuido pela indole do congresso, ou aproveita-se a occasião para fazer propaganda do nosso Paiz como verdadeiro e unico sanato-

rio do mundo e como nação predestinada para a vilegiatura?

Quaes são os delegados que tomam sobre si a responsabilidade da honrosa representação de Portugal?

Em resumo: o que ha feito a respeito d'esta magna questão?

□□□□

Não somos profetas; mas... rezeijamos muito ter uma resposta negativa ás perguntas que acima formulamos.

Sabemos como, em geral, se tratam, na nossa terra, todas as questões que envolvem interesse directo e immediato; e d'ahi esperarmos um silencio deploravel sobre o assumpto.

Não será, porém, com o nosso tacito acordo que assim sucederá. Havemos de acordar os comissionados para que, antes do ultima hora, (que é quando sempre queremos fazer as coisas) a incumbencia que lhes foi cometida mereça o cuidado e a resolução que deve ter. E assim em breve voltaremos ao assumpto, pois mesmo se torna necessario interessar tambem n'ele a opinião dos portuguezes.

Estamos em frente d'um problema de grande importancia para Portugal, ao qual os poderes publicos deviam conscienciosamente ligar a maior atenção.

Porém, n'este inditoso paiz continúa mais a pensar-se na politica na sua mais mesquinha e venal acepção — o que nos tem conduzido á triste situação em que nos encontramos, do que propriamente na legitima defeza dos seus interesses mais viciaes.

A expansão das nossas estancias de cura e de repouso é um dos magnos problemas cuja resolução demanda a maior solicitude e muita ponderação, por isso, o como está fóra da orbita politica, passou ao rol das coisas esquecidas.

José LISBOA.

CARTAS DE PARIS

Aspectos da vida parisiense — «Cocôtes» e «Madinettes» — A «Poser de Lapin»

A vida é cheia de desenganos e de ilusões; e por tal, muita gente se supõe bem conhecedora de Paris, pelo facto de ter habitado quinze dias o quarto n.º 725 do *Grande Hotel*, por ter tomado um bock no Café da Paz, por ter assistido ás sensações macabras do *Cabaret du Néant*, e, finalmente, porque fez uma conquista em pleno Boulevard.

Eis tudo, para se regressar á patria distante com a convicção de que se gostou e se observou tudo. E por tão pouco fica-se habilitado a dar informes á porta da Brasileira do Chiado, ou nos serões familiares da senhora ex-ministra da Fomentação Nacional, contando uma historia que, invariavelmente, começa assim:

— D'uma vez em Paris, etc.— e por ahí, desde a escada levadiça do Quai d'Orsay até ao Restaurant do *Rato Morto*, é um nunca acabar de finas observações, de sensações maravilhosas experimentadas, em que a alma lusitana se debateu n'um delírio.

Depois segue-se a descrição phantasiada das aventuras, meio romanticas, meio comicas, mas todas grotescas.

Estas reminiscencias proferidas entre a maravilha abstrata do serão familiar, irradiam pela casa como um vapor sobreexcitante e lascivo.

— Paris! Paris!

Todos apeteem partir, para conhecer, para gozar essa vida de prazer indescriptivel, de louca e despreocupada alegria.

Os minuciosos detalhes saltam então a respeito da vida parisiense, nos seus varios aspectos, sem lhe faltar qualquer simples coincidência.

Afinal tudo são impressões passageiras, tão baças como uma lampada de azeite bruxuleante junto d'uma outra de 200 velas electricas.

Só agora quasi um ano decorrido na intimidade da vida parisiense é que me atrevo a contar duas impressões aos meus quatro pacientes leitores.

Dizia já Herculano: tirem de todos os aspectos da vida universal a mulher, e tudo será apagado e lugubre. Por isso vou começar, iniciando esta narrativa pela coisa mais banal da Mulher parisiense, que, mesmo por vulgar em Paris, não deixa de ter interesse para os estrangeiros.

Ha duas especies de mulheres de Boulevard: a *cocotte* e a *midinette*. A primeira é a mesma em todos os centros e em todos os paizes, mulher de paixão e de luxo que mede todos os gostos a pezo de ouro.

A segunda é a mulher que se distancia da primeira, mas que por uma força irresistivel, se vê, a cada momento, ás portas do grande abismo, de que ella todavia se defende com inexecedível pericia.

Midinette, vem de *midi*, do meio-dia, personificando a que interrompe o seu trabalho ao meio-dia para ir ao primeiro restaurante barato tomar a refeição ultra ligeira; seguindo depois até ao Boulevard, aproveitando o tempo até ás duas horas, a vêr quem passa.

Dir-se-hia que são todas irmãs. Caminham ligeiras, algumas até com vaporosidade e aos pares; ouvem os galanteios de quem passa; aceitam um café de 20 centimos com assucar comprehendido e desaparecem como uma visão.

A sua maior atenção é para o estrangeiro; não, porem, para aqueles que tem as malas afiveladas no hotel á primeira voz, mas para o estavel, a quem prodigalisam os mais generosos sentimentos e com quem se entendem melhor—porque os francezes são mais ciumentos e amam com mais egoismo.

Depois de aceitarem o café, vem geralmente o convite para jantar. A isso quasi sempre se recusam por terem de entrar em casa antes das 7. Acedem porem a tomar o aperitivo.

Assim marcam *rendez-vous* para as 6 e um quarto, no *Metro*, na Opera ou na Magdalena.

O estrangeiro acha estravagante o ponto de encontro nas estações do Metropolitano; mas ao chegar lá, penetra-se do motivo d'essa indicação. Ao longo das escadas e ao rebordo dos gradeamentos, permanece uma fila de *Midinettes* á espera dos seus apaixonados, de mistura com a rapaziada infrene que aguarda tambem as deusas dos seus sonhos.

Não se pense, porem, que é só na Opera e na Magdalena, que isto acontece; em quasi todas as 175 estações do Metropolitano succede o mesmo.

Após o aperitivo tomado em delicioso colloquio, segue-se o passeio no domingo proximo. A's 2 horas da tarde d'esse dia vamos encontral-as n'uma das estações do *Metro* mais a calhar.

Ahi estão diversas e variadas. En-

tão o aspecto é pitoresco. Elas, em regra, fazem-se esperar. E' mais *chic*; do tom.

Mas algumas ha que ao longo do pátamar batem os tacões com furor, porque o seu *D. Juan* não aparece.

São as que esperam.

Espreitam a sahida dos passageiros, e o desejado não aparece.

Olha-se, com furor, a multidão heterogenea que se acotovela para entrar e para sahir da gare, e o mesmo resultado. Comtudo, a que se conhece lá está, esperançada e risonha. Como consagração d'esse feliz encontro, bebe-se no restaurante, um licor exquisito como aperitivo. Começa então o «flirt» que em geral demora oito dias seguidos, durante os quaes apenas reinam as ilusões e as esperanças. *C'est tout*.

Com a galanteria das francezas, ella atrahе, consente em se fazer conhecer simplesmente para se divertir, pois o seu unico objectivo é arranjar um casamento a seu modo, isto é trabalhando os dois para a velhice descansada.

Sem reboço nenhum fal-o sentir ao estrangeiro, (porque o francez já sabe) que tente ir mais alem do que lhe é concedido.

Entendendo que nada perde nas facilidades que concede, essa borboleta de Paris, é, no fundo extremamente pundo-norosa, se bem que d'uma grande sensibilidade a ponto da mais pequena coisa a desgostar. Assim por qualquer magua ella despede um formidavel *Poser de Lapin*, que deixa desiludido para sempre o atrevido que a isso a obrigue.

A *Poser de Lapin*, é a arma terrivel da mulher franceza... Consiste em marcar um *rendez-vous* e... faltar. Depois, nem uma palavra nem uma explicação. Abala para sempre, confundindo-se na grande massa parisiense.

Procura-se o endereço, e verifica-se que a morada indicada era uma estação postal onde ia buscar á posta restant a sua correspondencia.

A *Poser de Lapin* é, como digo, o instrumento venal de que a parisiense faz uso com a maior oportunidade. Por essa forma ella consegue saber se realmente é amada; se o não é, e se lhe não desgosta o seu escolhido, emprega para fazer-se amar, fazendo-se esperar; ou ainda, para se vêr livre d'um importuno, o que é d'um efeito rapido.

N'este ultimo caso todas as pesquisas são infructiferas.

Não precisam dar explicações. Está dito tudo.

Oh! A *Poser de Lapin*, arma temivel!

Paris, Novembro 1919.

GUERRA MAIO.

ARTE E LITERATURA

TROVA

POR ANTONIO BOTTO

*Pelas viellas de Alfama,
A' sua banza abraçado,
Passa o rufia cantando
A triste canção do fado.*

GLOSAS

*Quantas lagrimas amargas,
Quantos coraçõs em chama,
E quantas almas sangrando
Pelas viellas de Alfama!*

*E o trovador da desgraça
Num tosco banco sentado,
Vae desatando os seus ais,
A' sua branxa abraçado.*

*Altas horas, quando a luz
Pelos ceus anda scismando,
Entre um côro de guitarras,
Passa o rufia cantando...*

*«Quem canta seu mal espanta»
Lá diz o velho aictado;
— Quem tem magoas é que sente
A triste canção do fado.*

O FADO

POR AFONSO LOPES VIEIRA

*Cantigas do fado! Aonde
As ouviram parecidas?
Quanta desgraça não esconde
O fado das nossas vidas.*

*Portugueses, Portugueses
D'este Reino desgraçado!
Adivinhaveis reveses
Porque inventastes o fado.*

*A gente, logo ao nascer,
Tem uma estrela que diz
Se fortuna se ha de ter,
Se se ha de ser infeliz.*

*A nau que partiu divina,
Teve o seu destino mau,
Ninguem foge à sua sina,
Seja homem, seja nau.*

*Cantemos na despedida
P'ra onde nos leva a Sorte,
O fado da nossa vida,
O fado da nossa morte!*



DISPERSOS

POR AUGUSTO GIL

*Pombinho às pombas afeito,
Se uma só te não bastar,
Poisa aqui sobre o meu peito,
Poisa aqui, deixa-te estar.*

*Rôlla que estás arruñado
A' beira do poço fundo,
Eu tambem soffro, e não ando
A queixar-me a todo o mundo.*

PORTO DE LISBOA

O SEU PROGRESSIVO DESENVOLVIMENTO

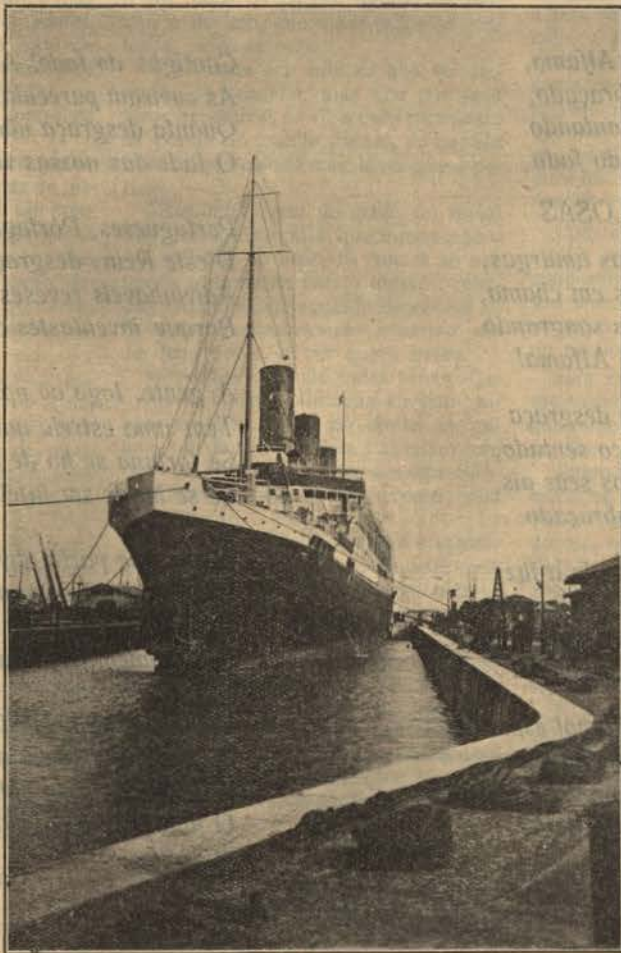
ENTRE as poucas coisas que em Portugal progredem d'uma forma visível, pode citar-se, sem sombra de lisonja, o Porto de Lisboa, que já hoje é alguma coisa de importante, e de notavel no nosso acanhado ambiente de progresso. No estrangeiro começa-se já a falar com sympathia do nosso admiravel Caes da Europa; e dentro de alguns mezes, quando a grande navegação tiver retomado o seu antigo lugar, veremos então que d'alguma coisa serve o trabalho e a persistencia, que tem sido as características da Direcção da Exploração do nosso porto.

Quando em 1907 a Casa Hersent entregou a exploração, alguma coisa havia já feito: uma parte do caes, em Santa Apollonia, onde atracavam os vapores da Empresa Nacional de Navegação, e um outro pequeno caes em Santos, para a Empresa Insulana, além da muralha do Posto de Desinfecção, onde ás vezes, (nem sempre) atracavam os vapores da *Booth-Line* e das *Messageries*. Mas isso, porém, era obra incompleta e insufficiente para as necessidades do porto.

Por essa ocasião toda a gente supoz que, entregue ao Estado a exploração d'esse importante ramo, tudo cahiria em perfeito desmão. Felizmente, tal não succedeu; pois os progressos já hoje realizados representam qualquer coisa de gigantesco. A grande muralha do Posto de Desinfecção foi consideravelmente alargada; a grande doca de Alcantara, que não era mais do que um pessimo abrigo para fragatas, recebe já hoje, com qualquer maré, toda a sorte de vapores de passageiros e de carga. Os terrenos que foram conquistados ao Tejo, outr'ora abandonados, estão atualmente transformados em vastos armazens. No que respeita ao serviço do mar, os dois melhores rebocadores, que até então havia, foram augmentados com outros de força sufficiente a dar reboque aos mais pesados

navios, em todas as condições de tempo.

Em resumo: — na Exploração do Porto de Lisboa, trabalha-se, o que nos é muito grato registar, mórmente



NA GRANDE DOCA — O transatlantico francez «Lutetia»

no tempo presente.

Seguindo sempre a mesma boa orientação, pensa a respectiva Direcção realizar todo o seu programa; devendo em breve serem encetadas outras obras de maior vulto. Assim, a muralha de Santa Apollonia estender-se-ha até o Caes do Sodré; o Arsenal, que em breve desaparecerá, dará lugar a altos edificios sobranceiros ao Tejo, em harmonia com o magnifico imovel pombalino do Ministério da Guerra, onde se instalarão dois magnificos hoteis, o Palacio da Bolsa e o dos Correios.

D'esta forma resultará um alinhamento de boas edificações, que darão logo ao estrangeiro, quando do mar admirar o panorama terrestre, a impressão magnifica, de que entram n'uma cidade civilisada.

Tambem o bom lisboeta, que desde ha muito se vê privado do Tejo, terá uma avenida á beira do seu querido rio, com perto de 1,000 metros e d'onde poderá expraiar a vista para essa imensa beleza e apreciar o seu valor.

Tudo isto vae ter Lisboa; e tudo isto se deve á tenacidade de dois engenheiros distinctos, Ramos Coelho e Arthur Bual, que ali tem dispendido a sua maior energia, aliada á sua vasta intelligencia.

□□□□

Mas o progresso do porto de Lisboa, deve ser seguido por uma sensivel melhoria nos nossos serviços maritimos, acabando-se de vez, com a vergonha da nossa parea marinha mercante. A navegação colonial deve ser estendida a todas as colonias, e a existente tem de ser melhorada de fôrma a acabar-se com as fastidiosas viagens a Loanda, com demora de 24 dias.

A navegação para o Brazil, tão reclamada pelas duas nações irmãs, deve ser um facto, pois não é com simples embaixadores e estultas mensagens que se estreitam os laços commerciaes e de amizade entre os dois paizes. A navegação para a America do Norte precisa, tambem, de ser melhorada, para o mais intenso trafego e para maiores facilidades de relações commerciaes.

Fala-se insistentemente na proxima entrega, pela Inglaterra, dos navios ex-alemães que lhe alugámos. Forçoso é, pois, que se prepare um criterioso programa para que essa importante tonelagem seja aproveitada, satisfazendo as nossas mais instantes necessidades.

Isso tem obrigatoriamente de se fazer para que possamos cumprir a profecia dos nossos avós:

O Futuro de Portugal está no mar. E' preciso que o esteja de facto, que se trabalhe para isso e que não esperemos que ele nos venha... do Ceu, aos trambulhões.

F. VILLAS

CONGRESSOS REGIONAES

UMA PATRIOTICA INICIATIVA

O nosso prezado colega *Diario de Noticias* acaba de lançar a publico, como estímulo para o rejuvenescimento da raça, principalmente do amor ao torrão natal, a ideia de congressos regionaes, cuja realisação se propõe auxiliar com todos os seus recursos.

Soberba ideia essa a que não poderíamos deixar de dar o nosso mais consciente e caloroso aplauso, porque além de realisar os fins preconizados por aquele nosso colega, cujos resultados excederão, sem duvida, toda a expectativa, ela está perfeitamente bem dentro da nossa índole e desenvolve-se no mesmo sentido d'um dos nossos objectivos. E', sem duvida, suggestionando o espirito de conservação das reliquias apreciaveis, a ideia do progressivo desenvolvimento da terra natalicia, o gosto pelo resultado dos esforços em prol da propria riqueza, da propria dignidade e, até, da conservação propria que as pequenas patrias se desenvolvem, se tornam grandes, se aliandam e se transformam em locais apetevidos. E', tambem, assim, que se forma a tara hereditaria que completa a obra não acabada, que dá sequencia aos bons empreendimentos, que justifica a semente germinadora do amor á terra que foi berço e que ha-de ser tumulo.

Era esta uma das theses que nos propunhamos desenvolver em occasião propicia.

Simplemente, as condições de vida d'esta Revista não tem permitido que esse numero do seu programa tivesse tido já a realisação que ambicionavamos de ha muito e que, em parte, é agora posto em pratica pelo nosso referido colega.

Congratulando-nos, todavia, com essa iniciativa, a ela daremos todo o nosso concurso, que mesmo nos parece indispensavel para que os seus resultados sejam bem proveitosos e completos.

□□□□

A este proposito permitimo-nos a liberdade de transcrever alguns periodos d'um interessante artigo publicado n'aquelle periodico e assignado pelo sr. Francisco Machado:

A par das magnas necessidades colectivas, sentidas por todos os habitantes, dos grandes ideais patrióticos, das grandes ambições comuns a todos os nacionais, ha sempre, por mais homogenea que seja a constituição

da população de um paiz, outros ideais e outras ambições mais restritas apenas respeitantes a um fragmento do territorio, a uma porção dos habitantes.

Que os órgãos centrais tratem portanto de efectivar os desideratos da generalidade da população, mas que órgãos locais trabalhem para a consecução das aspirações regionais.

Estes órgãos não podem nem devem ser delegados dos órgãos centrais; mas, ao contrario, é mister que representem as tendencias, a maneira de pensar e de sentir do agregado de população por cujos interesses devem velar.

Em verdade as competencias destinadas a preencher estas funções de caracter regional devem ser seleccionadas na região, nunca fora d'ela.

E' mister, de facto, que a capital deixe de ser, por si só, o paiz todo, e para isso cumpre tomar cada região como um valor nacional, como uma unidade autonoma na formação de um harmonico conjunto estadual.

Em Portugal é inegavel que o clima, a paisagem, a natureza geologica, as aptidões culturais, as tradições e a psicologia populares apresentam grandes variações, que não podem deixar de determinar condições de existencia muito diferentes nas populações das variadas regiões do territorio.

UMA INICIATIVA GORADA

HOTEL EM S. PEDRO D'ALCANTARA

Foi indeferido pela Camara Municipal o pedido feito pelos srs. José Carlos Madureira e Eduardo Augusto Figueira, para lhes ser concedido o taboleiro superior do Jardim de S. Pedro de Alcantara, a fim de n'ele edificarem, sob o titulo de Grande Hotel, um hotel modelo, cujo projecto tem estado em exposição publica n'algumas montras do Chiado.

Não comprehendemos a razão de semelhante resolução da Camara Municipal, que deve — sem duvida — ser baseada no criterio que ao alto e bem formado espirito dos edís alfacinhas se afigurou como mais consentaneo com as necessidades do momento.

Devemos, porém, dizer que essa deliberação (nem outra era de esperar...) não nos surpreendeu, pois a avaliar pela acção que os corpos administrativos da municipalidade lisbonense tem desempenhado, seria caso extranho o deferimento do pedido, visto ele ser o resultado d'uma ideia absolutamente patriótica, que em

O ideal regionalista no seu multiplo aspecto administrativo, legislativo, artistico, intelectual e economico, é profundamente organico visto que tem em mira criar energias em cada parcela do territorio que tenha caracter proprio, feição independente para as integrar depois no grande movimento nacional de progresso e de engrandecimento. Com esta orientação se cria realmente o amor á terra, que é o primeiro passo para o amor da Patria.

De facto, com Lavedau, nós podemos repetir que «l'esprit de clocher c'est l'ecole primaire du patriotisme».

O homem do campo, simplista, não se elevará em verdade á noção abstrata de patriotismo sem passar pelo amor aos elementos concretos que ferem os seus sentidos.

E é este amor á terra que ha de reter nos campos os nossos agricultores, impedindo que pela desordenada fuga para a cidade e para o Brazil e para os Estados Unidos, a nossa principal industria venha um dia a definir á mingua de braços.

O remedio para o urbanismo e para a emigração é de natureza sentimental tanto como de natureza economica.

Assim como o remedio para evitar a desnacionalização dos que cheguem a partir barra fora buscando em alheias terras uma fortuna que por cá não encontraram, está tambem e ainda no regionalismo que, ligando o habitante ao canto que o viu nascer, solda um elo indissolvel entre a sua alma e a sua terra que faz com que sempre se recorde das belezas, do pitoresco, do caracteristico da sua pequena patria.

E, errante pelo mundo, impellido pela força das circunstancias, logo que possa voltar...

muito beneficiaria, principalmente, a nossa capital.

Mas a razão do indeferimento do pedido, deve — segundo cremos — ser diferente de qualquer admissivel desculpa da Camara, que, todavia, nenhuma nos parece aceitavel para justificar essa denegação, dados os termos do requerimento que para aquele fim foi apresentado á Camara Municipal.

Qualquer dia saber-se-ha se essa entidade procedeu simplesmente segundo o seu criterio — mau ou bom — se suggestionada por qualquer influencia extranha que não dispense o vasto horizonte que disfructa sem incomodo para recreio da vista e... lavagem da alma.

□□□□

Lamentamos que assim ficasse contrariada uma sympathica iniciativa, que, alem de beneficiar a nossa primeira cidade com um melhoramento de grandeza, vinha preencher uma lacuna muito sensivel, principalmente des-

de que a *força das circunstancias* fez encerrar as portas do «Bragança», do «Central» e do «Europa». Mesmo que esses hotéis ainda existissem, nenhum outro era demais. Desde, porém, que a falta de hotéis se está evidenciando cada vez mais e

que, também, não ha locais apropriados para que eles se construam, nenhuma razão poderia obstar á pratica d'uma iniciativa tão inteligentemente tomada, mas tão mal comprehendida.

Triste sina a d'este pobre paiz !!!

portuguezes ao partirem para o Brazil encham a coberta de um grande vapor, e ao regresso cabem no banco d'um jardim».

A colonia italiana, mercê da sua poderosa marinha mercante, vai facilmente á Italia, pois os vapores não só a transportam por uns preços reduzidos, como ainda lhe dão todas as facilidades. Os nossos compatriotas só logram voltar a Portugal, os que teem a felicidade de enriquecer e aqueles que, desiludidos pelos azares da sorte, regressam no miseravel porão da 3.ª classe.

Seria pois demasiado que a companhia encarregada de estabelecer a carreira para o Brazil fosse obrigada a vender passagens d'ida e volta de 2.ª classe-intermediaria e de 3.ª, durante uma certa quadra do ano, por um preço apenas superior de 10 por cento e com uma validade para estar em Portugal uns três mezes? Parece-nos que não. E isto a par de uma boa propaganda a fazer em todo o Brazil, de forma a que todos, até os simples empregados commerciaes, podessem vir gosar umas ferias á sua terra, fazendo uma peguena despeza. O resultado seria surprehendente só avaliado por aqueles que, como quem escreve estas linhas já residiram em terras de Santa Cruz.

A carreira do Sul do Brazil, deve seguir-se outra, para o Pará e Manaus, embora com vapores de marcha de 12 milhas, tendo também a companhia, tanto quanto possivel, o mesmo encargo do transporte a preços reduzidos.

Para a America do Norte não se deve fazer menos de uma carreira quinzenal e com vapores do minimo de 6.000 toneladas de forma a que a viagem de Lisboa a Nova York não vá muito além de 9 dias, e de Lisboa a S. Miguel não vá muito além de 48 horas. Os vapores devem fazer também escala pela Terceira e Fayal, para que todas as sédes de districto possam ter quinzenalmente uma comunicação rapida com a metropole. Uma outra linha de pequenos vapores de 2.000 toneladas, e quinzenal, deve completar as relações com o continente, tocando em todas as ilhas, inclusivé a Madeira e o Corvo.

Aos vapores da America do Norte, deve ser observada a mesma prescripção dos do Brazil, com respeito ao repatriamento a preços reduzidos; e n'esta linha ainda pode dar-se esse caso com mais facilidade, pois os logares occupados em Nova York estarão livres nos Açores para trazer para Lisboa os passageiros insulares.

Deve dar-se aos Açores elementos de vida que os possam fortalecer, e um dos maiores é a rapidez das suas

MARINHA MERCANTE

A SUA AÇÃO IMEDIATA

PARECE, emfim, que a nossa marinha mercante vae tomar o papel que lhe compete para a expansão de Portugal, pois outra coisa se não depreende do questionario apresentado ás forças vivas do Paiz pelo sr. Eduardo de Lima Bastos, presidente da comissão encarregada de estudar as bases do destino a dar aos navios ex-alemães. Seja, porém, dito de passagem, que só uma vontade absoluta de ver colaborar todos os interessados em tão importante assumpto, é que justifica a circular do sr. Lima Bastos; pois quem organisa um questionario com tanta coisa sensata, está bem a par do papel a desempenhar pela marinha mercante, dispensando por isso a colaboração alheia.

Visto, porém, o desejo do sr. Bastos, vamos algo dizer da nossa justiça, sobre o que tão importante assumpto nos sugere, certos de que, se a nossa opinião não fizer inteira luz sobre o caso, alguma coisa poderá todavia interessar as pessoas encarregadas de resolver a questão.

A marinha mercante portugueza, tal como até agora tem sido, é prova absoluta do nosso desleixo administrativo; e no que respeita á sua existência para o Brazil, representa a maior vergonha.

E' pois preciso que, sem demora, uma e outra coisa desapareçam, com proveito e honra para o Paiz.

Não nosa longaremos, porém, em enunciar a sua necessidade, porque toda a gente a conhece; menos, é certo, aqueles a quem competia, desde ha muito, dar-lhe o devido desenvolvimento.

Trez grupos de linhas de navegação se impõem neste momento; para o Brazil, para a America do Norte e para todas as colonias, sem excepção. A todas estas linhas se deve dar, porém, o caracter postal, pois se é importante alargar a expansão do nosso commercio, não é menos importante fomentar as comunicações de toda a ordem com as colonias e com as

americas, onde residem cerca de dois milhões de portuguezes.

E' certo que da frota ex-alemã apenas nos restam cinco navios de passageiros e com mais de 6.000 toneladas: o *Traz-os-Montes*, o *Porto*, o *India*, o *Lourenço Marques*, e o *Quelimane*; e para fazer uma carreira quinzenal para o Brazil e Rio da Prata, e outra também quinzenal, para a America do Norte, são necessarios sete vapores d'aquella categoria, pois seria um grande erro tentar estabelecer linhas d'esta importancia com simples navios de carga. Mas como temos muitos barcos de carga e alguns de grande tonelagem, e como nem todos nos são exigidos pelo nosso intercambio commercial, podiam alguns ser trocados no estrangeiro por vapores de passageiros e a que se pudesse imprimir a velocidade de 14 milhas.

A linha do Brazil deve porém ter a preferencia das melhores embarcações e deve ter por escala obrigatória a Madeira e S. Vicente, e alternadamente Pernambuco e Bahia. Estes navios devem, a nosso vêr, ser transformados de forma a comportarem o maior numero possivel de passageiros de 2.ª classe-intermediaria, pois é hoje a classe preferida pela quasi totalidade dos passageiros que viajam economicamente. Para prova d'esta nossa indicação, bastará citar os novos vapores da serie «D» da Mala Real e os da Companhia Holandesa.

A criação d'esta classe nos vapores portuguezes, viria trazer uma grande importancia ao não desnacionalisamento das nossas colonias, pois permitiria que mais facilmente os nossos compatriotas viessem á Patria gosar umas ferias. Sobre este assumpto muito teriamos a dizer se não fosse o receio de fatigar os nossos leitores; mas não deixarei de lembrar que a desnacionalisação da colonia portugueza no Brazil, infelizmente cada vez maior, fez com que se acentuasse de uma maneira categorica a celebre frase de Ramalho Ortigão: «que os

comunicações que bem as merecem, Atender as suas reclamações como outrora, com o envio a esmo de doses de desembargadores... mais os separará da Patria.

Este artigo já vae longo; por isso reservo-me para em outro me ocupar da navegação para as colonias.

GUERRA MAIO.



CARTA DA AMERICA

New York—Novembro—1919

APROVEITANDO hoje um momento de ocio, vou dedicar a minha carta ao movimento incomparavel d'esta Cidade, onde um estrangeiro pouco habituado a viver nos grandes centros facilmente fica atordoado.

New York é hoje, sem duvida alguma, o centro comercial mais importante do mundo. Esta praça é, ao mesmo tempo, a grande bolsa e o grande banco de liquidação, não só dos Estados Unidos, como tambem de todo o Mundo. O enorme movimento de capital que n'ela se efectua diariamente, é a melhor prova da sua riqueza.

Em rigor, New York não é já hoje uma cidade fabril; não tem uma só industria que predomine ou que a faça salientiar em tal sentido. Na sua periphéria ha muitas fabricas, umas grandes, outras pequenas, mas não é isso o que caracteriza a cidade. O que constitue a sua vida propria, o que lhe imprime verdadeiro cunho, é o seu mercantilismo. New York é uma cidade eminentemente comercial. Dezenas de milhares de emprezas industriaes, cujas fabricas estão situadas em diversos pontos do paiz e do estrangeiro, teem as suas gerencias aqui. Dezenas de milhares de casas commerciaes e bancarias, centenas de companhias de seguros, teem as suas sedes em New York. O resultado é que grande parte da sua população é formada por homens de negocios, gente occupada em assumptos mercantis, empregados de escriptorios, corretores e comissionistas que vivem, na grande maioria, em zonas de residencia muito longe dos sitios onde trabalham diariamente.

Todo este pessoal vae diariamente aos escriptorios, e regressa, concluidos os trabalhos do dia, ás suas respectivas casas. Isto significa um movimento tal de passageiros, que só quem o vê pode conhecer, e nem sempre de forma exacta, os problemas que os engenheiros encarregados de estudar os meios de transporte mais adequados ás necessidades da população, teem tido e ainda terão que resolver. Durante anos e anos, esses engenheiros teem estudado a maneira de dotar a cidade com um sistema de transportes rapidos e que não produzam confusões, nem que estejam expostos a interrupções de importancia. Se se tiver em conta que se trata de uma cidade de sete milhões de almas, calcular-se-ha a magnitude do trabalho.

É maravilhoso o verdadeiro labyrintho de arterias de comunicação que o publico tem ao seu dispôr para viajar d'um ponto a

outro; contudo, ainda causa mais assombro vêr como se transporta esse exercito de trabalhadores, tendo-se em conta que n'esta cidade ha mais tendencia — que em nenhuma outra — para fazer o que se diz no adagio: «Todo o mundo quer ir onde vae o seu vizinho, e quer ir ao mesmo tempo e a correr».

Para resolver os problemas de transporte, os engenheiros encarregados da tarefa teem construido diversas vias que permitem ao publico o ir d'um ponto para o outro com bastante rapidez e comodidade. O sub-solo da cidade está completamente minado para permitir a passagem de caminhos de ferro electricos. Numerosos comboios movidos por electricidade, veem desde os suburbios até ás esplendidas estações terminaes, soberbos monumentos architectonicos construidos no coração da cidade, e nos quaes, além dos escriptorios proprios para os serviços do caminho de ferro, ha aposentos sumptuosos para escriptorios particulares e tambem espaço para armazens de vendas.

Tambem ha magnificas pontes de aço e de pedra e numerosos barcos a vapor que ligam as diversas municipalidades ou districtos em que está dividida a cidade, e caminhões-omnibus que coadjuvam o transporte dos milhares de pessoas que diariamente transitam pelas ruas de New York.

Para se entender bem a importancia que os diversos meios de comunicação teem em New York, ha que recordar que a cidade foi construida primitivamente n'uma ilha e que agora se estende a duas ilhas mais e ao continente. Estas circunstancias explicam a importancia que teem os barcos a vapor e os diversos tuneis, nos rios Hudson e de Leste, para transporte da população new-yorkina. Estes tuneis são uma maravilha de engenharia, que contribue poderosamente para facilitar a comunicação entre a Ilha de Manhattan, onde está situada a maior parte dos escriptorios commerciaes com New Jersey e Brooklyn, onde vivem muitos dos empregados e comerciantes que trabalham em New York. A forma comprida e apertada da Ilha de Manhattan, com cerca de vinte milhas de comprimento e uma largura que não excede duas milhas, complica sobremaneira o problema de facilitar as vias de comunicação necessarias.

Quando, ha alguns anos, se começou a agitar a questão de dar á cidade maiores facilidades e recursos para o transporte, todos os olhares convergiram para os caminhos de ferro aereos, que eram então os meios mais rapidos de comunicação. Havia n'essa epoca, linhas duplas aereas pelas

Avenidas: Segunda, Terceira, Sexta e Nona todas elas convergiam para a Bateria, que é o extremo inferior da ilha, mas havia outras estações na parte baixa d'ela, onde se fazia a mudança d'uma para outra linha e d'ali sabiam os trens que, passando pelo centro da cidade, a percorriam quasi toda.

Depois de estudado detidamente o assumpto, resolveu-se que o mais conveniente era pôr uma terceira via na linha da Terceira Avenida, por onde iriam comboios expressos, com poucas paragens em logares determinados, para levarem de manhã os passageiros da parte alta da cidade á parte baixa, e seu regresso á tarde. Assim se diminuiria a aglomeração de passageiros que a certas horas estavam tornando o trafego sumamente difficil. Dentro em pouco as linhas que passam pelas Sexta e Nona Avenidas tiveram tambem uma terceira via, por onde agora passam comboios expressos, havendo bifurcação na Rua 52.

A construção da terceira via na Terceira Avenida, fez-se com tal ordem, precisão e rapidez, que não se suspendeu o trafego, nem por uma hora, nem houve qualquer acidente de passageiros, façanha das maiores no seu genero, entre as muitas que New York tem presenciado durante o seu portentoso desenvolvimento e de que o publico, não obstante estar vendo-as, nem sequer se inteira.

A obra na Terceira Avenida durou vinte e um mezes, sem que se interrompesse seriamente o trafego, não obstante ter-se construido de novo a terceira via e reconstruido as outras duas. O trabalho, pode dizer-se, executou-se no ar, mas conseguiu-se não haver obstaculos para o transitio na rua e evitar-se apinhamentos e transtornos causados por uma interrupção prolongada no serviço dos comboios. A maior suspensão que houve durante toda a construção, foi de vinte minutos, tempo empregado para se colocar no seu sitio um tramo enorme de setenta pés de comprimento, por dez de alto, e com peso de trinta toneladas.

Onde o trabalho de construção foi mais delicado, foi na Praça do Municipio, visto ahi a congestão do trafego ser mais frequente, por dar acesso á ponte de Brooklyn, e portanto haver sempre grande affluencia de passageiros n'uma ou n'outra direcção. Nas horas de grande movimento, os comboios sahem da estação, situada á entrada d'esta ponte, cada quarenta segundos. D'ela partem 900 comboios com 120.000 passageiros. Na Praça Chatham, onde os comboios que veem da estação de South Ferry, cruzam a linha dos que sahem da Praça do Municipio, passam 1.842 comboios diariamente. Este movimento gigantesco obrigou a fazer da linha dupla de Park Row, uma linha quadrupla, com vias a um nivel e as outras duas a nivel mais alto. A estação da Praça do Municipio tambem teve de ser modificada; e em vez da antiga, que tinha um só andar com trez plataformas, construiu-se outra com dois andares e seis plataformas.

Outra maravilha de engenharia foi a construção d'uma nova ponte sobre o rio Harlem, na linha da Segunda Avenida, indispensavel porque a antiga, de arco, não era sufficientemente forte para suportar o enorme trafego que n'ela havia, com o crescimento da população. Os trez tramos da nova ponte, cada um de quatro vias em dois niveis diferentes, foram armados a curta distancia, a montante do logar da antiga ponte.

Mas nenhuma das obras relacionadas com as vias de comunicação e transportes em New York, é tão surprehendente como a do subterraneo que põe em comunicação todos os suburbios com o coração da cidade e o centro dos negocios. Em alguns pontos tem

havido que fazer verdadeiras maravilhas de engenharia no sub-solo da cidade.

A actual rede subterranea da cidade de New York foi simplesmente o resultado natural da primitiva ideia do famoso «H», que consiste em duas linhas quasi paralelas, uma que vae pelo lado de Leste, outra pelo de Oeste, a todo o comprimento da cidade, unidas transversalmente pela que passa pela Rua 42, desde o Largo do Times até á Estação Central, e outra linha nova que passa ao longo de Broadway e que se liga por meio de tuncéis e pontes, com a rede de aereos e subterraneos que Brooklyn já tem.

Na nova linha subterranea introduziram-se aperfeiçoamentos de importancia que tem produzido grandes economias, principalmente quanto a excavações, plataformas, perfurações subfluvias e armações subterraneas. Quanto a ventilação, implantou-se no novo subterraneo as ultimas invenções scientificas; collocaram-se tubos que fazem circular o ar dentro dos tuncéis, contrabalançando-se assim o calor que naturalmente origina o funcionamento dos trens. A ventilação é feita, até certo ponto, pelos proprios trens, ao moverem-se, mas tambem é facilitada por meio de grandes ventiladores giratorios. A experiencia tem demonstrado que, separando-se com muros, as correntes que os comboios occasionam ao andar em diferentes direcções, a descarga natural de ar para a rua é a razão de cem pés cubicos por minuto, quando os comboios marcham á sua maxima velocidade. Quando se usam ventiladores, o termo medio de descarga é de 250 pés cubicos por minuto.

Houve que construir o novo subterraneo, tendo-se em conta as linhas existentes de aereos e tramvias e sem que se interrompesse o trafego. Isto era especialmente muito difficil no Largo do Times, pois esta parte é um verdadeiro emaranhado de vias que se cruzam em todas as direcções; entre ellas, trez subterraneas, que são: O ramal que une as duas linhas de Leste e Oeste, que parte do Largo do Times para a Estação Central; a linha da Setima Avenida e o novo subterraneo que liga Brooklyn com a parte baixa de Manhattan e directamente com Coney Island. O trabalho feito n'esta parte levou varios anos e ainda hoje os operarios estão dando os ultimos retoques a esta obra prima.

Tem-se gasto muitos milhoes para fazer estas obras e pôl-as em condições de dar os resultados apetecidos. Especialmente na parte do Largo do Times houve necessidade de empregar enormes somas; mas a cidade conta hoje com um sistema facil, comodo e barato de communicações, pois além das linhas subterraneas que atravessam a cidade d'um extremo a outro, ha linhas de tramvias que põem em communicação os seus extremos Norte e Sul e que, como auxiliares das linhas subterraneas, contribuem para facilitar o trafego da enorme população durante todo o dia. Os subterraneos estão em uso constante, e exceptuando as horas da madrugada, em que só ha serviço de comboios

que param em todas as estações, durante todo o dia numerosos expressos em poucos minutos levam os passageiros d'um a outro extremo do cidade.

Além das linhas mencionadas ha um ramal, conhecido pelo nome de subterraneo para Queensborough, que liga a Estação Central com os arrabaldes de Long Island. Esta linha parte da Estação Central e a via está por baixo da geral em forma de «H».

A construção das linhas subterraneas custou á cidade de New York mais de 400 milhoes de dollars, quasi o mesmo que custou ao Governo dos Estados Unidos a construção do Canal de Panamá. Metade d'esta soma foi obtida directamente com a emissão de obrigações, e o resto foi apresentado pelas companhias a que as linhas estão arrendadas. Actualmente o numero de logares disponiveis para passageiros é seis vezes maior do que havia quando existia sómente o primeiro subterraneo. O numero de passageiros que transitam cada vinte e quatro horas pelas linhas de communicação que a cidade tem, é de cerca de quatro milhoes, e o numero cresce constantemente.

Eis historizada uma parte da vida de New York.

Z.

REVISTA DE TURISMO

DEVIDO á greve da classe tipografica que, no ano passado, se manteve durante quarenta longos dias, a *Revista de Turismo*, sofreu um atraso na sua publicação, que, infelizmente, se tem accentuado pela crise de pessoal por que está passando a industria grafica.

Crêmos ser desnecessario evidenciar os esforços por nós postos á prova para publicar regularmente a nossa Revista; pois o atraso com que tem sahido, muito nos tem arreliado e continuará preocupando até que consigamos fazel-a distribuir, como sempre succedeu, nos dias a que se refere.

Não desesperando, porem, de em breve vermos satisfeitos os nossos desejos, cabenos, no emtanto fazer esta justificação aos nossos leitores e annunciantes certos de que a sua benevolencia nos relevará uma falta de que não somos responsaveis.

Todo aquele que se interessar pela manutenção da «REVISTA DE TURISMO», deve dar-lhe o seu concurso, angariando-lhe assinantes e fazendo-lhe communicações que interessem ao seu fim especial.

MUSEUS

PATENTES EM LISBOA

MUSEU DE ARTE ANTIGA, ás Janelas Verdes, aberto das 11 ás 17, ás quintas feiras, e nos outros dias das 12 ás 17, excepto aos sabados que está fechado.

MUSEU ANTROPOLOGICO E GALEOLOGIA DE GEOLOGIA. Academia de Sciencias, todos os dias, precedendo licença, das 10 ás 16, excepto domingos e feriados.

MUSEU ARQUEOLOGICO, Largo do Carmo, todos os dias, 10 ás 16, \$10 cada pessoa; bilhete de familia (cavalheiro acompanhando até 6 senhoras), \$20; crianças gratas.

MUSEU DE ARTILHARIA, largo do mesmo nome; está patente ao publico ás terças, quartas e domingos, das 11 ás 16. Nos outros dias, á excepção das segundas feiras, que está fechado, apenas é franqueado a estrangeiros ou pessoas munidas de autorização especial.

MUSEU D'ARTE contemporanea. Edificio da Bibliotheca Publica.

MUSEU BORDALO PINHEIRO, Parque do Campo Grande (lado oriental), aberto aos domingos. Entrada \$10.

MUSEU DOS COCHES. Paço de Belem, Aberto das 12 ás 16, excepto ás sextas.

MUSEU COLONIAL E ETNOGRAFICO. Sociedade de Geografia, domingos, 10 ás 16.

MUSEU ETNOLOGICO PORTUGUEZ, Mosteiro dos Jeronimos, aberto ao publico todos os dias, inclusive domingos, só se exceptuando as segundas-feiras e os dias de gala.

MUSEU DE HISTORIA NATURAL, Escola Politecnica, quintas feiras, 10 ás 16, outros dias, licença especial.

MUSEU NUMISMATICO, Bibliotheca Publica, todos os dias uteis, 12 ás 16.

MUSEU TIFLOGICO E BIBLIOTECA BRAILLE, para uso dos cegos, T. do Fala 56, 16, dias uteis, das 11 ás 15, com autorização do fundador, Branco Rodrigues.

MUSEU DA SOCIEDADE PROTETORA DOS ANIMAIS, rua de S. Paulo, 55, 2º. Aberto nos dias uteis, das 11 ás 15. Instrumentos de tortura barbaramente empregados contra os animais domesticos.

MUSEU DE HIGIENE, rua da Cruz de Santa Apollonia, 25, quintas feiras, 12 ás 16.

MUSEU PEDAGOGICO, Poço Novo, 1, Escola Rodrigues Sampaio, todas as férias, nos meses de agosto e setembro. Nos outros meses, com licença do director.

MUSEU DO TESOURO DA CAPELA DE S. JOÃO BAPTISTA, na Misericordia ultimos domingos de cada mez, 12 ás 15,30 outros dias, licença especial.

MUSEU DE S. NICOLAU, aos domingos, das 13 ás 15, e em todos os outros dias das 10 ás 14, mediante licença especial. Entradas gratuitas.

Composto e impresso no «Centro Tipografico Colonial»
Largo da Abegoria, 27—Lisboa

BANCO COMMERCIAL DE LISBOA

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Capital realizado 4.000.000\$

SÉDE: RUA DO COMMERCIO, 102

CORRESPONDENTES EM TODAS AS LOCALIDADES DO PAIZ E ILHAS, E NAS PRINCIPAES PRAÇAS ESTRANGEIRAS, SOBRE AS QUAIS TOMA E FORNECE SAQUES, DÁ ORDENS TELEGRAFICAS E CARTAS DE CRÉDITO.

RECEBE DEPOSITOS Á ORDEM E A PRASO FIXO, ABRE CRÉDITOS EM CONTA CORRENTE E EFECTUA TODAS AS OPERAÇÕES BANCARIAS.

Telephones (DIRECÇÃO ... 159
(CONTABILIDADE 3070

LISBOA (Portugal)