

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

ANO III LISBOA, 20 DE NOVEMBRO DE 1918 N.º 58

CONDIÇÕES DA ASSIGNATURA
PAGAMENTO ADEANTADO

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO

SECRETARIO: JOSÉ LISBOA

EDITOR: ANNIBAL REBELLO

ANO..... 1\$10 || ESTRANGEIRO
SEMESTRE... \$70 || ANO..... 3\$00

PROPRIEDADE DA EMPRESA DA «REVISTA DE TURISMO»

NUMERO AVULSO 6 CENTAVOS

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

NAVEGAÇÃO NACIONAL

ESTAMOS n'este momento n'aquelle estado critico: de vencer ou de morrer. O nosso debatido problema marítimo, que tão pouco interesse tem merecido aos governos d'este Paiz, está agora na sua fase mais aguda, e se não se lhe acudir com medidas decisivas, nunca mais tomaremos o lugar a que temos direito entre os outros paizes marítimos.

Não historiaremos o estado de abandono em que temos vivido, porque bastará dizer que nem mesmo o serviço marítimo das colonias d'Africa é coisa que se pareça com o que devia ser.

Mas agora acabada a guerra, se olharmos bem, entre os navios antigos de que se compunha a nossa frota mercante e os apreendidos, temos, não diremos o suficiente, mas o bastante para o inicio das carreiras marítimas para as colonias e para os paizes estrangeiros onde a nossa colonia trabalhadora supplica o desafogo das nossas relações commerciaes.

Apesar das perdas sofridas, a Companhia Nacional de Navegação dispõe ainda dos vapores de passageiros necessarios para manter o serviço regular, de antes da guerra, ou seja uma carreira mensal para a costa oriental, uma quinzenal para a occidental e o serviço de cabotagem.

Mas isso é pouco, mesmo muito pouco, para o que as colonias precisam, e com os navios apreendidos poder-se-ha dar o devido reforço principalmente para a carga, para o que dispomos de maior tonelagem.

E como é de absoluta necessidade iniciar a carreira do Brazil, desenvolver a da America do Norte e dos Açores, entendemos que é para estas que

se devem desviar os vapores de passageiros; os de carga estão indicados naturalmente para as colonias e para os portos do norte da Europa e tambem para o Mediterraneo.

Estamos plenamente convencidos de que, nas condições da paz, nos serão entregues mais alguns navios inimigos internados nos portos neutros, e com os que cedemos á nossa aliada, que segundo o contracto de arrendamento, nos devem ser entregues no fim das hostilidades, poderemos iniciar essas carreiras que serão o começo do resurgimento da nossa marinha de commercio.

Se não erramos em absoluto, ainda navegam sob o pavilhão nacional cinco dos grandes navios de passageiros ex-alemaes: O *Traz-os-Montes*, o *Porto*, o *India*, o *Lourenço Marques*, o *Quelimane*, os dois primeiros ao serviço das nossas aliadas, o segundo a reparar avarias na Inglaterra, e os dois ultimos ao serviço dos Transportes Marítimos do Estado.

Como navios de segunda categoria, temos tambem o *Inhambane*, o *Gil Eanes* o *S. Vicente*, o *Murmugão*, o *Lima*, o *Desertas*, os dois primeiros tambem ao serviço da Inglaterra, e os quatro ultimos em Portugal.

Ora com estes onze navios, alguma coisa poderíamos fazer, se nas altas esferas do Estado, se lhe desse a devida atenção.

Assim com o *Traz-os-Montes* e com o *Porto* os dois maiores navios que possuímos, podíamos fazer uma carreira mensal para o Rio de Janeiro e Rio da Prata, com a escala obrigatoria e unica pela Madeira e Cabo Verde, para serviço d'estas duas possessões.

Com tres dos navios de segunda categoria, teríamos outra carreira men-

sal para o Brazil, fazendo serviço de carga e de passageiros de 3.ª classe.

Dois outros navios da mesma categoria, permitir-nos-hiam fazer uma carreira regular e mensal para o Pará e Manaus, e com o *India*, o *Lourenço Marques* e o *Quelimane*, teríamos uma carreira quinzenal para a America do Norte, com escala por S. Miguel, Terceira e Fayal.

Sobre este assumpto muito nos queríamos alongar, se o espaço nos não faltasse, porque o serviço para os Açores, tal qual estava antes da guerra, não era de molde a desenvolver o trafego insulano com a Metropole. E' preciso pois que os Açores tenham uma carreira de grande tonelagem e que vá ter o seu *terminus* na America do Norte.

Outra carreira, quinzenal, de vapores typo *Funchal*, completariam o serviço açoreano.

D'estes ainda nos restava, um vapor para reforço do serviço d'Africa além dos de carga, que para ali poderia navegar.

Para os portos do Norte da Europa e para os do Mediterraneo e Mar Negro, temos bastantes barcos de carga para um aturado serviço.

Sobre as carreiras colonias muito teríamos tambem a dizer, por que o problema para a Costa Oriental só será resolvido devidamente quando os vapores façam a viagem de retorno pelo Canal e vice-versa, substituindo a linha alemã que anteriormente existia. E' preciso tambem que uma carreira de pequenos vapores vá da Africa Ocidental á India, com escala por Zanzibar ou outro porto mais conveniente, onde receba, do vapor de Lisboa, pelo Canal, o trafego para a India. E' preciso da mesma forma uma outra linha, pelo menos mensal partindo de Lisboa, se dirija a Timor, Macau e Japão, com escala pelos portos

da Índia, fazendo assim o entre-cambio comercial com o Extremo-Oriente.

A navegação alemã desapareceu dos mares, e só muito tarde ela voltará, e por isso necessário se torna que tomemos, n'esta hora facil, o lugar que nos compete.

Outrosim, parece-nos da mais elevada conveniencia, que o governo estude o nosso problema naval e sobretudo, que o serviço marítimo nacional seja resolvido por trez empresas de navegação: uma para a Africa e Brazil, outra para os Açores e America do Norte e outra de vapores de carga para os portos da Europa, sobretudo para o transporte do carvão, que até aqui tem sido feito por todas as marinhas, menos pela nossa.

O serviço official de Transportes Marítimos, que aliaz segundo nos afirmou pessoa de todo o credito, tem feito uma

administração modelar, chegou ao seu termo, e a criação de nucleos particulares é o caminho indicado.

A marinha mercanté é o maior factor de economia nacional, e desenvolve-a na hora presente, é praticar o mais alto acto de administração publica, e mais ainda, é derramar pelo commercio e pela agricultura patria o ouro aos milhões.

GUERRA MAIO

EMENDANDO...

Uma involuntaria omissão fez com que o titulo do artigo de fundo do nosso ultimo numero sahisse de forma a poder suscitar reparos da sempre respeitavel critica; e isso nos obriga a—contra o nosso costume—fazer a sua rectificação. Assim, pois, em vez de lêr-se «O Turismo depois da paz» leia-se «O Turismo depois de feita a paz»—o que é um nadinha diferente...

APÓS A GUERRA

PORTUGAL E O SEU FUTURO

ESTRÁ, felizmente, terminada a guerra; e se bem que ainda não se tenha entrado nas negociações da paz, é de crêr que ela se venha a formar em bases que assegurem ao Mundo, depois de desvanecida a onda de insanía que se tem alastrado pela Europa a seguir ao desmoroamento russo, um socego durador, á sombra do qual as nações se possam refazer, pelo esforço comum e por um laborioso trabalho, dos fundos abalos que sofreram.

Por certo que no velho Mundo algumas transformações geographicas se hão de operar, em consequencia do resultado d'essa lucta titanica em que se empenhou quasi toda a humanidade, durante o largo periodo de quatro anos.

A constituição de novos paizes e a consequente limitação de outros não virão, certamente, em pouco tempo, alterar a paz que se firmar.

Possivel é que as reivindicações se manifestem; mas—a dar-se este phenomeno—elas só se produziram quando os egoismos renasçam como resultado d'uma reconstituição de forças que, pelo seu actual deauperamento, só tardiamente se fará sentir.

Até então, porem, o enervamento guerreiro repousará das fadigas que o excitaram; mas a actividade para a reabilitação manifestar-se-ha, tanto ou mais intensiva ainda, do que a que foi dispendida para o resultado final da grande guerra; e as nações, sem excepção alguma, procurarão, por to-

das as formas e feitos, angariar os meios que lhes garantam, alem da sua completa independencia, a reformatão do seu equilibrio economico.

E' uma nova lucta em que se envolverá, tambem, toda a humanidade, apenas com a substituição de armas e obedecendo a condições que, por certo, hão de ser dictadas na referencia da paz.

Com que forças conta Portugal para essa nova lucta?

Poderia contar com as melhores e mais poderosas, se n'este paiz, em vez de cada um empregar o maximo do seu esforço em aniquillar o seu irmão natal, se procurasse, pela congregação dos recursos proprios, defendel'o das investidas alheias e da desleal concorrência estrangeira.

Nenhuma outra nação possui nem maiores nem melhores requisitos do que Portugal para, na lucta economica, ser o paiz mais temido do Mundo. A sua situação geographica, é invejavel; o seu clima, é incomparavel; a excelencia das suas aguas, não tem paralelo; a exuberancia do seu solo é um original privilegio; as belezas naturaes são absolutamente unicas e sem semelhança no resto do Mundo. Junte-se a estas e outras condições com que a Natureza o dotou, a luz doce d'um sol que o ilumina com os mais fulgurantes dos seus raios, e ter-se-ha, no conjuncto, a melhor base de progre-

dimento que uma nação pode ambicionar.

Que temos feito, porem, com tão precioso cabedal?

—Nada.

Um mal inqualificavel que nos produz o estado morbido em que nos encontramos, que, todavia, não se pôde filiar em atavismos—porque a Historia nos diz que fomos já grandes e emprehendedores—é, talvez, a consequencia do apogeu a que chegámos, porque... nos deixámos dormir sobre os loiros das victorias passadas—e que ainda hoje a cada passo evocamos—sem pensar que a aureola da gloria se esbate com o passar do tempo, se o instinto de conservação não procura n'ela, sempre e constantemente, o seu melhor apoio para vingar e tornar'a maior ainda.

Até onde chegaremos n'esta descida que cada vez se vae tornando mais rapida?

De vez em quando ouve-se o grito de redempção; e a esperança na nova mocidade—*nos homens do amanhã*—cria o alento sufficiente para... se desvanecer ás primeiras manifestações de indiferentismo pronunciadas por essa mesma mocidade. E se, por momentos, encontramos um patamar na ladeira que nos vae conduzindo ao abismo, não nos podemos, porem, furtar á atracção da vertigem, porque n'esse patamar apenas descançamos o tempo sufficiente para rolar de novo na descida.

A esperança da nova mocidade foi fumo que passou.

E, assim, temos desprezado tudo quanto nos tornaria felizes, toda a nossa riqueza, toda a nossa actividade, todos os recursos, enfim, de que dispunhamos para voltarmos ainda ao apogeu d'onde cada vez mais nos distanciamos.

E' impossivel retroceder?

Não. Basta que da parte d'aquelles que acima de tudo querem vêr a sua patria engradecida e usufruir-lhe os beneficios que ela então pode prodigalisar a todos, se manifeste a reacção que é absolutamente indispensavel produzir-se para que «tudo entre nos eixos».

Só depois de operada essa transformação, que deverá colocar as coisas nos seus devidos logares e circunscrever o ambito de cada um, se poderá trabalhar, com proveito, para o engradecimento d'este malfadado Paiz.

Emquanto cada qual quizer apenas impôr as suas idéas ou os seus desejos, por ignorancia ou por capricho, ou ainda para satisfação dos seus inconfessaveis interesses, todo o esforço será negativo.

José LISBOA.

ARTE E LITERATURA

TARDE TRISTE

DE ANTONIO BOTTO

*Tarde de Novembro**Escura e fria!**Tarde de Tristeza,**De melancolia!...**Lá passa um pobre**A tremer de frio:**— Talvez mais gelado**Que as aguas do rio!**A Roza, do canto,**Vae a soluçar:**— São saudades «d'elle»**Que a fazem penar.**Aquelle pastor**De barba comprida,**Faz lembrar um Santo**Do altar da ermida**Aquellas casinhas**Parecem de arminho!**— E a fonte soluça**De maguas... baixinho!*

Índito 1911



A TUA BOCA

DE GUERRA MAIO

*Na tua boca vermelha,**Fui os meus labios polsar,**Mais soffrego que uma abelha,**Dei-lhe beijos sem cessar.**Era p'ra ver s'eu tirava**Cão encantador rubôr,**Mas beijos, beijos, eu dava.**E não mudava de côr.**Por fim já 'stava cansado**Dei a tarefa por linda,**Ficou o rubor concentrado**E a tua boca mais linda.*

CONSUMMATUM EST!

DE AUGUSTO GIL

Amei-a muito, é certo. Amei-a com o louco
E desvairado amor d'alguem que nunca amou.
Por isso que a amei tanto é que amei por tão pouco.
— Escusa de insistir. O meu amor findou.

Como um perfume leve que pelo ar se expande,
Assim esta paixão ardente se elevou.
Já nada resta agora d'esse amor tão grande.
— Escusa de insistir. O meu amor findou.

Hontem, ao ler o meu bilhete quasi em branco,
Laconico e conciso, dizem que chorou.
Talvez fosse cruel, mas creia que fui franco.
— Escusa de insistir. O meu amor findou.

1918

DE CRUZ MAGALHÃES

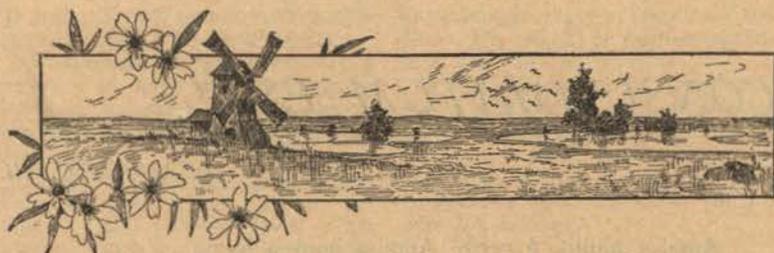
*Ao preclaro e venerando Cidadão
Dr. Magalhães Lima*

Sempre o troar de engenhos infernais,
Causando a morte, horror, desolação!
A peste a encher os antros sepulcrais,
A fome por final devastação!

Milhões de ansiosos, torturados ais,
Pedindo, num clamor, extrema-unção,
Confundidos com uivos de chacais,
Antegosando carne em podridão!

Incendios, derrocadas e miserias!
Domina imperiosa a furia insana,
Vertendo á farta o sangue das arterias!

Mas brilha, finalmente, luz ufana,
Dissipando visões crueis, funerias:
A PAZ, que vem remir a alma humana!



FITAS PORTUGUESAS

EM LEIRIA
E NA BATALHA

CHEGAMOS a Leiria á tarde. Tinha chovido, e os choupos que se enfileiram á beira do Liz, apesar das folhas moças que a primavera lhe ia fazendo desabrochar, tinham o ar pesado de tempestade.

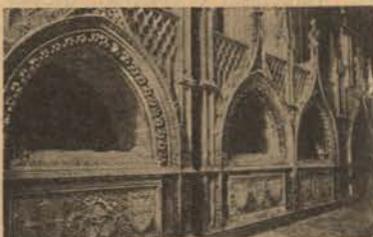
Subimos ao Castelo. Um guarda veio ao nosso encontro, desbarretou-se e apresentou-nos dois bilhetes para nos aliviarmos de dois tostões.

Declinámos a nossa qualidade, e o digno homem poz o bonet na cabeça, recolheu os bilhetes e prontificou-se a resolver qualquer dificuldade que surgisse ao nosso trabalho.

Não sei porquê, eu tenho pela linda

ás tardes os soldados noivam, entre risadas alarves, com as criadas de servir.

Fomos á margem do Liz, fazer uns quadros das lavandeiras de grossas pernas d'uma alvura rara, que de saias



BATALHA — Tumulo dos Infantes

arregaçadas para bater a roupa, as mostram até ao joelho; e ali sem dificuldade, sem grandes rogos, todas elas se prestaram a completar o quadro.

Leiria é talvez, a terra de mais lindas mulheres de Portugal. A pele morena os olhos pequenos e vivos, escuros como azeitonas, contrastam com outros typos também dominantes, em



BATALHA — Sala do Capitão

cidade do Liz, uma sympathia tão arreigada que a mim proprio não o sei explicar; e n'essa tarde, estendido sobre a relva, onde outr'óra passeavam os infantes mirando o doce e fecundo vale em que o rio se esperguça, entre verduras, com pouca vontade de abalar, mudamente contemplei essa cidade refulgindo de cal ao sol ainda alto, e reportei o pensamento a essa lenda piedosa da Rainha Santa, quando ali, na alcaçova do castelo, transformava em rosas o oiro que trazia no regaço.

O operador cinematographou a cidade para todos os lados; e como me pedisse os seus habituaes typos, levei-o ao chafariz, tradicional e amoroso, onde



BATALHA — Estrada

que a alvura da pele se alia ao cabelo de um loiro fulvo, e de olhos expressivos repassados de volupia.

No dia seguinte havia a feira de Leiria, e pela estrada fôra até á Batalha foi um nunca acabar de tirar quadros, de imprimir paisagens, onde a nota humana tinha sempre um grande papel.

Só tarde chegámos á Batalha—a genial obra do Mestre Domingues, que René Moreau considera no seu genero a mais bela do Mundo!

Novamente o operador requisitou comparsaria, e ali apareceu a mulher mais bela de toda a viagem: uma rapariga que colhia flores no claustro. Aceitou sem exitar, e como se um raio de genio a tocasse, aquela pobre rapariga do povo, representou o seu papel durante umas longas duas horas, que uma artista não faria melhor.



ALCOBAÇA — Fachada do Mosteiro

Quinze anos apenas ela teria, era morena e viva, cintura delgada e formas esculpturaes, graciosa no traje que era simples como ela o era também.

Foi, talvez, n'um typo d'esses que Vasconcelos e Sá se inspirou para a sua imortal *Margarida vai á fonte*. E ali mesmo por um d'estes acasos — porque o acaso nem sempre é estúpido como o supõem — fez um papel de Margarida, que era digno de uma têla.

O operador, para poder filmar os rendilhados de pedra do famoso mosteiro com aquele movimento natural que sempre queria dar aos seus quadros, ensaiou a rapariga, sahindo do interior do convento com a cantarinha, a passar junto á arcada, até á fonte onde encheu a bilha e pôz ao hombro com uma arte, uma naturalidade

que entusiasmou René Moreau; e no regresso, cortando os raios de sol que projectaram na sombra do claustro através dos bordados de pedra, deu-

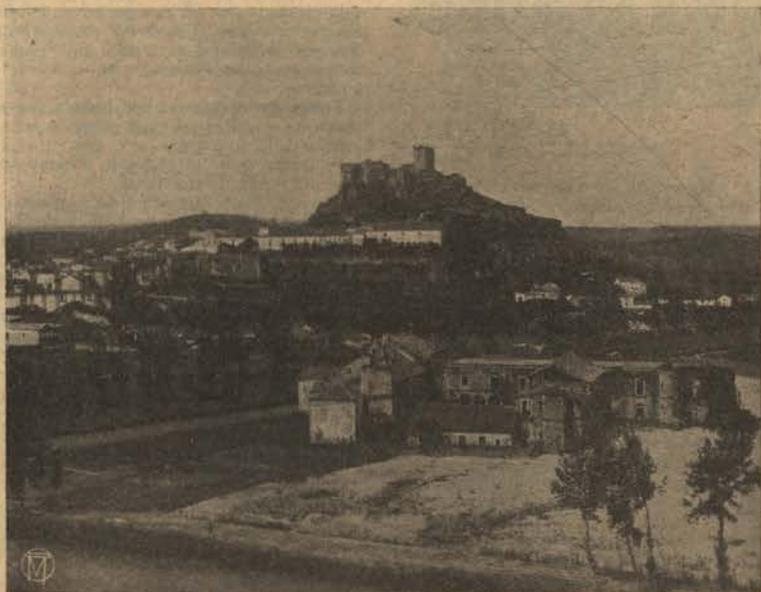
Santa, mas o operador deixou-se rir por um movimento que a outra fez, e perdeu-se o quadro.

Ensaiou-se novamente, e, como era

vam em Lisboa, René Moreau partiu dias depois, levando o melhor de 30 películas, com typos, costumes, paisagens e monumentos.

E mesmo assim levou filmado de Portugal uma escassa decima parte do que de belo encontrou no nosso adorado paiz. Mas voltará, e em breve, e assim seja para divulgação da nossa terra bendita.

GUERRA MAIO.



LEIRIA—Vista parcial

nos a visão sublime d'essa doce Samaritana, com a anfora ao hombro, cheia da agua do lendario poço.

*
*
*

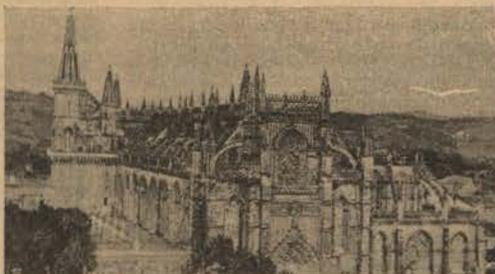
Mas não ficou por aqui, depois a rapariga colheu rosas, atirando-as para o regaço, pôz o cesto á cabeça, assomou ás janelas altas, passou pelo terraço acompanhada de outra amiga, e depois olhou o chão como quem tem uma ideia travessa, propria da sua idade, enquanto a machina, imprimia as altas torres, as Capelas Imperfeitas, a escada onde mora o silencio dos heroes.

Um quadro ainda ensaiamos: O roubo das flores. Entraram ambas no jardim, olharam bem se não eram vistas, depois colheram as melhores rosas, deitaram para o regaço, e partiram por um caminho que nunca mais tinha fim, para que o mosteiro fosse bem focado e sempre, pé ante pé, que ninguem as visse; na fisionomia assustada, adivinhava-se o coração a bater sob o corpete estreito, onde parecia haver duas rolas adormecidas... e quando a operação estava no fim, como fossem apanhadas, uma deixou cair as rosas, dando-nos a lendaria visão da Rainha

ensaiado, não surtiu efeito.

Mas outra desgraça maior nos restava ainda, acabara-se a fita virgem, e despedindo-nos das nossas duas admiraveis figurantes, partimos, com a saudade perfeita d'aquella doce morena de puros olhos de azeitona.

Ela vae aparecer aos olhos extasiados do mundo inteiro, guardando en-



BATALHA—Um aspecto dos mosteiro

tre flores, o famoso monumento, e mais que outra simbolizará Santa Izaabel, pela bondade, e Soror Mariana, pela ternura.

*
*
*

O operador foi ainda a Setubal e a Evora. Não o acompanhei. Esgotcu lá as ultimas caixas de fita que resta-

Circulação de automoveis

São as seguintes as disposições tomadas pelo Governo Militar, a respeito da circulação de carros automoveis no Continente, durante a suspensão de garantias:

1.º — Nenhum automovel civil poderá circular sem que cada um dos seus passageiros do sexo masculino e o respectivo chauffer, sejam portadores de um salvo conducto quando viagem para fóra de Lisboa.

2.º — O salvo conducto é pessoal e intransmissivel.

3.º — Os salvo-conductos serão conferidos em Lisboa e Porto, pelos comandantes da policia civica, e nas restantes localidades do paiz, pelos respectivos comandantes militares.

4.º — Os salvo-conductos para os automoveis particulares ou do Estado, ao serviço na Secretaria da Guerra, unidades, repartições ou estabelecimentos militares, serão conferidos em Lisboa, pelo chefe da Repartição do Gabinete.

5.º — As mesmas disposições são extensivas ás motocicletas, «sid-cars» e viaturas destinadas ao transporte de passageiros em comum.

6.º — A falta de cumprimento d'estas disposições, será classificada crime de desobediencia.

§ unico. Nas localidades em que não haja comando militar, os salvo conductos serão concedidos pelos administradores dos concelhos.

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



ITALIA

Preparativos para depois da guerra

A Itália, seguindo o programa que já foi habilmente traçado para a sua expansão depois da guerra, prepara, actualmente, a forma de o pôr em execução de maneira a extrair-lhe os mais rendosos proventos.

Assim, por um recente decreto, foi instituída uma comissão central, encarregada especialmente de estudar e propor as disposições necessárias à transição do estado de guerra para o estado de paz.

Esta comissão, que é composta de grande numero de membros, é presidida pelo Presidente do Conselho de Ministros e divide-se em duas sub-comissões: uma, que tem por fim o estudo das questões jurídicas, administrativas e sociais; a outra acha-se unicamente incumbida de apreciar e examinar os assumptos economicos.

Para se avaliar a importância d'esta grande comissão que foi classificada por «comissão summa», e os resultados que se esperam dos seus trabalhos, basta dizer que os seus membros são em numero de 600; tendo a sua constituição sido acolhida não, apenas, com benevolencia, mas até com entusiasmo, visto n'ela agruparem-se nomes dos mais illustres na vida publica italiana e, ainda, os d'aquelles que representam verdadeiras competências; o que é uma segura garantia para o bom exito dos seus resultados.

Entre as questões que figuram no projecto dos trabalhos a apreciar por essa grande comissão, acha-se, em logar de destaque, a que se refere á industria de turismo— assumpto vitalissimo de que a Italia espera tirar os maiores beneficios para o equilibrio da sua situação economica. A par d'esta, uma outra não menos importante está incumbida á mesma secção, que é presidida pelo senador Maggiorino Foraris; essa é a referente a «comunicações e transportes», assumpto que é, por assim dizer, a base do desenvolvimento do turismo.

No decurso das sessões preliminares, já realizadas em Roma, os diversos e intrincados problemas do turismo prenderam, com bastante interesse, a atenção dos membros da comissão, entre os quaes se achiam homens habituados ás realisações praticas, e que são reconhecidas inteligencias, alem de serem igualmente consideradas pessoas da maior competencia para a resolução dos mais transcendentos assumptos práticos.

O DIREITO TURISTICO

O deputado italiano, que é ao mesmo tempo, uma das maiores notabilidades no foro, Dr. M. Belotti, auctor de publicações jurídicas que tem sido justamente apreciadas, acaba de escrever uma outra, intitulada «o Direito turistico na lei, na doutrina e na jurisprudencia».

Essa interessantissima publicação é dividida em quatro partes, subordinadas aos seguintes temas.

1.^a—As pessoas sob o aspecto turistico;

- 2.^a—As coisas sob o mesmo aspecto;
3.^a—As obrigações impostas pelo turismo;
4.^a—A actividade do turismo sob o aspecto publico.

Cada parte é longamente desenvolvida em diversos capitulos, formando, ao todo, um grosso volume de 300 paginas, que o seu auctor ofereceu ao «Touring-Club-Italiano» que para si tomou o encargo de o publicar e de o distribuir profusamente. Sobre este apreciavel trabalho, escreveu o illustre homem de letras Bertarelli: «Esta valiosa obra pode servir de guia e para o estabelecimento de principios e de preceitos baseados em resoluções de importantes problemas sobre os diferentes casos que se tem apresentado e cuja repetição é quasi diaria. Todavia, como a justiça do homem é função das diferentes considerações do momento, o auctor, para maior aproveitamento do seu trabalho, reservou—no capitulo designado ás questões jurídicas— uma columna especial para o registro das decisões da magistratura, não só nacional como estrangeira, para em qualquer caso não previsto ou susceptível de varias interpretações, se poder tomar uma resolução por analogia.—D'esta sorte, facilmente se conhecem os direitos e deveres de qualquer socio d'uma agremiação de turismo ou, mesmo, de qualquer simples particular, nas diferentes fases da actividade turistica, como sejam: a circulação, caça, pesca, etc; e ainda, as regras fiscaes e penaes que lhe são atribuidas, assim como as defezas, restrições e sanções que estão quasi universalmente homologadas, para os cultores da preciosa industria do turismo.»

Por aqui se vê que a obra do Dr. Belotti é, alem de muito completa, de inestimavel valor e de reconhecida e immediata utilidade, muito especialmente para os clubs de desportos e agremiações de turismo.

SUISSA

A circulação dos automoveis

Por motivo das eventualidades da grande guerra e como medida preventiva, o governo helvético ordenou, como demos noticia, a suspensão da circulação dos automoveis no territorio suizo: medida que tinha a caracterisação, especialmente, a economia da gasolina, cujo abastecimento se ia tornando difficil, para não diminuir o stock que, em occasião oportuna, poderia vir a ser absolutamente indispensavel.

Comquanto esta fosse uma resolução tomada muito criteriosa e previdentemente, no sentido da defeza da patria, ela não deixou de levantar uma impertinente celeuma na imprensa suiza, distinguindo-se a que defende os interesses do turismo e das associações desportivas.

Em diferentes chronicas do estrangeiro, nos fizemos echo dos protestos então levantados contra essa medida, e puzemos

os nossos leitores ao corrente das phases por que essa vital questão foi passando.

Por isso voltamos a referir-nos a ela. É claro que, em face da persistencia do governo, na resolução que tomou, procurou-se uma formula de combustão para os motores, a fim de evitar por longo tempo, a paralysação que foi imposta aos carros-automoveis. N'esse estudo se empenharam diversos technicos, nenhum tendo podido apresentar uma resolução satisfatoria do problema.

Todas as tentativas experimentadas—se bem que envoltas no mais denso segredo, porque cada inventor receava encontrar um concorrente que lhe roubasse a idéa—não deram o resultado desejado.

Por seu turno, o serviço de automoveis do Exercito procedeu, tambem, a diversos ensaios sem, contudo, ter obtido resultados positivos; mas poudo chegar á conclusão de que o emprego da acetylene, quer pura, quer em mistura com outros combustiveis, devia ter um efeito pratico. A difficuldade estava na utilização do aparelho a applica, pois pela natureza do combustivel, tinha de obedecer a uma especial construção.

Apareceu, porém, um aparelho King, Siebenmann et Sieber, que foi utilizado n'um pequeno carro, que fez—com esplendido exito, uma viagem nas estradas da Suissa, a que todos os jornaes se referiram.

Depois d'isso, M. Siebenmann, inventor d'esse aparelho, creou em Berne o «Azetylen-motorbureau» e submeteu, ao exame do serviço do Exercito, um carro provido do seu invento.

Mas os outros inventores, que até então tinham dado signaes de vida, fizeram anunciar em diversos jornaes que tinham descoberto o meio de remediar a falta da essencia; e essa noticia, que causou sensação, levou a comissão d'estudos nomeada pelo Automovel-Club-Suizo a convidar os interessados a apresentarem os seus trabalhos.

Deu-se, então, o facto inesperado de nenhum d'elles ter respondido a esse convite.

Porem, em 28 d'agosto ultimo, n'uma reunião do syndicato dos agentes de automoveis e de proprietarios de garages, o sr. Badertscher—o mais interessado na continuação da circulação automovel, annunciou que tinha adquirido a patente King, por lhe parecer que o aparelho dava o resultado desejado, em vista das diferentes experiencias a que o tinha submetido. E assim, sob sua garantia, apresentou-o em seguida á Comissão de Estudos do A. C. S. e ao Serviço de Automoveis do Exercito.

Feita a experiencia, pelas entidades officias, n'um percurso bastante accidentado, verificou-se que a viagem se fez sem o mais pequeno incidente, com uma carga de cinco pessoas; rolando sempre o carro com a maior facilidade d'impulso do motor, mesmo nas mais íngremes rampas.

O principio d'este aparelho consiste na queda proporcionada, automaticamente, de pequenas quantidades de carboreto n'um reservatorio de agua, onde se produz o gaz-acetylene, que é depois encaminhado para um pequeno gazometro, que o purifica. D'ahi segue para o carborador, que lhe adiciona ar e agua á proporção da força que tem de exercer para accionar o motor.

Com este aparelho, que é de facil adaptação aos motores e que em nada modifica os orgãos principaes do carro, pois é necessaria apenas a mudança do reservatorio, pensa-se ter chegado á conclusão de ser retomada a circulação dos carros-automoveis, não obstante o preço do carboreto ser bastante elevado—o triplo do de antes da guerra, mas, todavia, muito mais acessivel do que o da benzina.

Está se, pois, assim, em via da solução pratica do difficil problema, que tanto apouquentou o povo suíço, não só moral, como materialmente, pelos enormes prejuizos que lhe advieram da paralyzação completa da circulação automobilista.

Ha, ainda, a acrescentar a vantagem essencial que resulta do emprego da acetyle-ne: é que o carboreto de cálcium produz-se na Suíssa com a maior facilidade.

Portanto, esta descoberta tem duplas vantagens e certamente virá a ser aperfeçoada para libertar esse paiz das contingencias do comercio da gasolina.

SEGUROS «CASCO»

O Touring-Club Suíço acaba de contratar com as importantes Companhias «Winterthour» e «Zurich» um seguro especial de automoveis para os seus associados, chamado «Casco» e que se refere aos accidentes de toda a natureza que possam sofrer os carros, tais como: desgaste, depreciação, roubo, incendio, etc. etc.

O premio a pagar pelos associados no Touring-Club é muito reduzido, especialmente em atenção á presente epoca, em que ha grande difficuldade em se encontrar as peças necessarias para as diversas reparações a que os automoveis estão sempre sujeitos.

E' mais um alto serviço que esse Club acaba de prestar em prol da causa de turismo, que ele defende com acendrado entusiasmo.

O numero de automoveis estrangeiros entrados na Suíssa nos mezes de Maio, Junho e Julho ultimos, decresceu sensivelmente, pois que foi respectivamente de 5, 6 e 4.

Não admira, porem, este facto, dada a intensidade com que a grande guerra se desenvolveu n'esses mezes, devido á intervenção activa dos exercitos americanos.

E' claro que, logo que a situação se normalise, o coeficiente registará o aumento que deverá ultrapassar o limite a que a circulação automobilista se nivelou na Suíssa antes da guerra.

SUECIA E NORUEGA

SEGUNDO noticia o jornal *Motorfahrer*, a produção do alcool de sulfito augmenta consideravelmente na peninsula Scandinava. Actualmente na Suécia, ha cinco fabricas que produzem aproximadamente quatro milhões de litros d'esse producto.

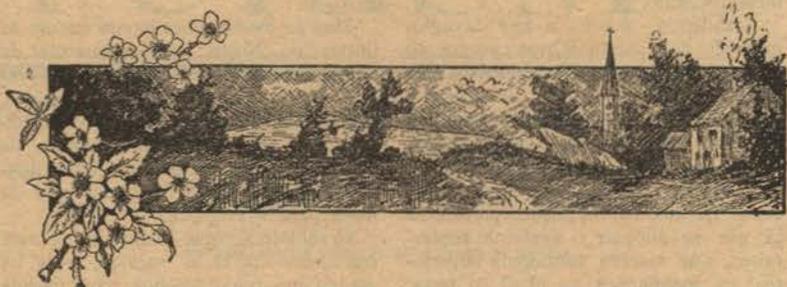
Onze novas fabricas acham-se em construção, e depois de estarem a funcionar, calcula-se que a sua produção seja de doze milhões de litros.

A Suécia conta d'esta forma, não precisar, no futuro, importar mais benzina.

Na Noruega está-se tambem procedendo á construção d'uma grande fabrica para a produção da mesma essencia, sendo o seu rendimento avaliado em um milhão de litros.

Por esta forma a peninsula Scandinava emancipa-se da tutela comercial alheia, no que respeita ao consumo da essencia para os motores, o que lhe resulta incalculaveis beneficios.

Annuciam-se gratuitamente n'esta Revista todas as obras literarias que digam respeito ao engrandecimento do Paiz.



A NAVEGAÇÃO AEREA

OS PORTOS D'«ATERRISSAGE»

IV

JÁ que nos nossos numeros anteriores temos posto os leitores da «Revista de Turismo» ao corrente do que sobre a navegação aérea se está pensando lá por fóra, não nos parece demasiado que completemos ainda as nossas impressões, publicando mais alguns dados acerca d'esse grande problema do futuro, que muito está preocupando aqueles que se impuzeram a obrigação de o resolver por forma absolutamente satisfatoria.

Devemos, porém, primeiramente dizer que é tal o estado febril que domina os concorrentes á gloria de serem os preferidos n'esse grande concurso de sciencia e de inteligencias, que as mais extraordinarias concepções são dadas á luz da publicidade, directa ou indirectamente, talvez com o unico intuito de distrahir a atenção de uns, ou presumivelmente por iniciativa dos admiradores de outros, sempre avidos em apresentar os seus émulos como os primeiros e os mais auctorizados.

Assim, a formula presentemente em equação é a que se destina a aplicar a *carrosserie* aos aparelhos construidos para os fins da guerra, de maneira a poderem ser utilizados principalmente no transporte de passageiros, visto que para o seu aproveitamento como transportadores de mercadorias, se torna mais facil achar-se a adaptação, sem desvilinear a estabilidade, que é um dos pontos capitaes do problema.

Um outro ponto tambem de bastante interesse e que demanda um estudo complementár, é o referente á instalação dos portos de «atterrissage» ou estações de descida, especialmente destinados á guarda e reparação dos aparelhos.

E' esta, tambem, uma questão complexa, pelos diferentes factores que ha atender e a que não pode faltar uma regular conjugação, pois não se

trata de arranjar locais, mais ou menos vastos, apropriados a uma descida, mas a outras e variadas condições, entre as quaes os phenomenos meteorologicos tem uma importancia capital.

D'ahi, a importancia das estações aéreas, quer intermediarias, quer terminus, todas elas devendo ser instaladas em sitios proximos dos meios ordinarios de transporte, a fim de não só serem accessíveis aos passageiros e mercadorias, como, tambem, ao abastecimento dos utensilios indispensaveis á reparação dos aparelhos; tendo-se, ainda, em vista a sua equidistancia que, segundo a opinião geral, não deverá ser superior a 30 kilometros.

Dada a missão que está traçada para esses portos, facilmente se avalia que a sua instalação representará um dispendio de fabulosas somas, pois, alem do que propriamente diga respeito ao seu especial fim, ha ainda a contar com o valor das expropriações, que tambem representa uma soma consideravel.

Cremos, porem, que os resultados da exploração d'essa nova industria de transportes serão suficientemente compensadores para o grande capital que será necessario immobilisar.

Diferentes são as opiniões sobre este assumpto, na parte relativa á instalação. Segundo uns, ela deve ser feita em simples planicies apenas providas d'um gabinete de telephone e de um deposito para guarda de aparelhos; sendo esses postos indicados por meio de pharoes especiaes. Outros desejam que essas estações sejam feitas em campos circulares e convexos, de forma que a *atterrissage* se torne facil com todos os ventos; servindo, ao mesmo tempo, a inclinação do terreno, para diminuir a velocidade, proporcionando a paragem, e favorecendo a partida,

que deverá ter sempre logar do centro do aérodromo.

Atendendo, porem, a que da aglomeração de aparelhos, nos campos ao nível do terreno, se produziram frequentes colisões — o que constitue um dos principaes perigos da descida, e, tambem, pela dificuldade de se encontrarem terrenos aproveitaveis, não só em relação á sua posição, como ao custo da sua expropriação, pensou-se já em se adoptar o systema subterraneo, que oferece vantagens superiores ás instalações ao nível da terra.

Estes portos serão indicados aos aviadores pela sua inscripção nas cartas-piloto, e por dísticos especiaes como pharoes, projectores, circuito de balões e pelo meio ordinario das communicações marconigramas.

Este systema, como dissemos, superior ao das instalações ao nível da terra, está todavia sujeito a discussão, sendo classificado por alguns como uma concepção audaciosa.

Por isso mesmo, ele já provocou objecções da parte dos technicos mais sisudos, taes como a dificuldade de dar a mesma forma circular a todos os campos de descida — ponto este obrigatorio n'este systema — visto que em muitos sitios indicados para a instalação, o terreno não permitirá, pela sua natureza, que se observe essa especial condição, nem tampouco que n'ele se façam as instalações complementares que são absolutamente indispensaveis.

Todavia, se não fôr possível applicar-se esta idéa tal qual foi apresentada, ella oferece, comtudo, elementos d'apreciação que não serão certamente desprezados pelos futuros constructores dos portos da navegação aérea. E, em ultimo recurso, será uma solução a adoptar.

Eis, pois, o ultimo projecto sujeito á discussão mundial. Apreciaremos, oportunamente, os seus resultados.

Supressão de comboios nas linhas do Norte e augmento nas do Sul e Sueste

DESDE hontem que foram suprimidos na linha do Norte os dois melhores comboios, do já reduzidissimo serviço que existia: os directos, tri-semanaes e os correios da noite.

Afirmam-nos ser uma medida muito transitoria, devido ao mau estado das machinas e á falta de materiaes para a sua reparação.

Não queremos, já por esse motivo, já por estarmos na expectativa de melhores e proximos dias, em que acabarão as razões de mais este grande

sacrificio do publico, fazer comentarios.

Mas se assim procedemos quanto ás linhas do Norte, não deixaremos de consignar aqui a nossa satisfação pelo magnifico serviço no Sul e Sueste, ramal de Setubal, onde foi creado mais um comboio, com partida de Lisboa ás 18-40, em substituição da ligação que dava para ali o comboio da noite para o Algarve.

No sentido Setubal-Lisboa, ainda mais melhorado ficou o serviço, pois foi creado um novo comboio, com partida d'aquella cidade ás 20-35 e que até aqui só aos domingos se fazia, com prejuizo do que d'ali partia ás 17 horas, que não se effectuava aos domingos e que agora passou tambem a ser diario.

Assim temos actualmente de Lisboa para Setubal comboios ás 8, 11-30, 16-30 e 18-40; e de Setubal para Lisboa ás 8-10, 10-30, 17 e 20-35. Ainda mais: com a ligação do comboio da noite, do Algarve, para Setubal, obrigava este comboio a uma maior composição, que de Pinhal Novo a Beja rolava vasia, com grave prejuizo da sua marcha.

Louvamos pois a Direcção do Sul e Sueste, e endereçamos tambem os nossos cumprimentos ao sr. Barbosa Pitta, digno sub-chefe do Movimento, por tão acertada medida.

O Hotel de Santa Luzia em Viana do Castelo

CONSTA-NOS que um grupo de capitalistas do Porto, comprou o hotel e parque de Santa Luzia, em Viana do Castelo, e que vae não só reparar e acabar o edificio do hotel para em breve abrir á exploração, como acabar tambem o santuario e o parque, e montar um elevador para condução dos turistas.

Damos esta noticia com intima satisfação, por vermos enfim, depois de tantos anos decorridos, acabar-se aquella obra, a que o falecido benemerito Domingos José de Moraes deu inicio.

O hotel, apesar de estar um pouco estragado por tantos anos de encerramento, está quasi concluido, e a sua vastidão poderá abrigar grande numero de turistas.

Avenida da India

PROJECTA-SE concluir a Avenida da India, a linha principal de Alcantara a Algés.

Parece que alem do necessario calcetamento, será toda arborizada.

Propaganda de Vizeu na Serra da Estrela

ORGANISADA pelo sr. Faure, de Nelas, e por outros entusiastas da Serra da Estrela, vae ser feita em Vizeu uma exposição das photographias, que ultimamente se exhibiram no Chiado, e que tanto interesse causaram no povo de Lisboa, mórmente n'aquelle que desconhece a nossa serra nevada.

Os clichés que são dos srs. Ramos de Paiva, Dr. Rompana e do falecido Alfredo Oneto, vão por certo causar sensação na capital da Beira Alta.

Conjunctamente em Vizeu, será exhibida a fita da Serra da Estrela, ultimamente tirada pelo operador da casa Pathé Frères.

Linha electrica — Cintra — Praia das Maças — Ericeira

CONSTA que a linha electrica da Praia das Maças, vae ser prolongada ás Azenhas do Mar e d'ali á praia da Ericeira.

A Companhia Cintra-Atlantico está, ao que nos informam, empenhada em levar a cabo este grande melhoramento para a ridente praia da Ericeira, dentro d'um curto praso de tempo.

Carta de Portugal

Uma importante companhia *Vacuum Oil* de Lisboa está confeccionando uma nova Carta de Portugal, com todas as estradas, e feita sob os melhores modelos estrangeiros.

Devemos dizer que a actual carta, que essa companhia tem á venda, é alguma coisa superior, se bem que incompleta, a esses outros mapas que por ahí vemos todos os dias edictados, mas onde as modificações não vão, muitas vezes, alem da mudança do ano da edição.

EXPEDIENTE

Em razão do augmento das taxas de cobrança por intermedio do correio, solicitamos aos nossos estimaveis assignantes que ainda não satisfizeram a importancia das suas assignaturas relativas ao semestral, corrente, a fineza de a remeterem á nossa Administração, Largo Bordalo Pinheiro, 28, o que muito agradecemos.