

REVISTA DE

TURISMO

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

CONDIÇÕES DA ASSIGNATURA
PAGAMENTO ADEANTADO

ANO: ... 1940 ... ESTRANGEIRO
SEMESTRE: ... 270 ... ANO: ... 3400

NUMERO AVULSO 6 CENTAVOS

ANO III LISBOA, 20 DE MAIO DE 1919 N.º 70

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO

REDACITOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO

SECRETARIO: JOSÉ LISBOA

EDITOR: ANNIBAL REBELLO

PROPRIEDADE DA EMPRESA DA «REVISTA DE TURISMO»

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

RELAÇÕES INTERNACIONAES

O SUD-EXPRESS

Já descrentes da eficacia que poderia resultar da delicada acção com que n'esta Revista temos tratado os multiplos assumptos que se ligam directamente á exploração da industria das viagens em o nosso Paiz, pois apenas temos limitado a nossa apreciação a subtile comentários, na esperança de que a sua sugestão produzisse os desejados efeitos proveitosos — o que infelizmente não se constatou ainda, resolvemos atacar a fundo a inconsciencia (para não irmos mais alem) que cada vez mais vem caracterizando a administração dos nossos interesses, principalmente em materia de turismo.

E' nos bastante doloroso ter de assumir esta attitude, e maguadamente o fazemos. Como verdadeiros patriotas que somos, nada nos seria mais agradável do que podermos enaltecer, sempre e a cada momento, tudo quanto houvesse de bom na nossa terra, tudo quanto procurasse dignificar o nome portuguez, defendendo-o e engrandecendo-o até o ponto da veneração mais acrisolada.

Infelizmente tal não succede; e tanto mais se cava o nosso já profundo desgosto ao constatar esse facto, quanto é certo que nenhum outro povo do Mundo sente, dentro do seu paiz, tão pouco respeito, tão infimo sentimento, tanto desprezo pelo que lhe pertence e pelos beneficios que d'aí podia usufruir como o portuguez.

Triste é dizel'o; mas é uma incontestavel verdade.

Em todas as outras nações, mormente na França, o sentimento patriótico sobreleva a tudo e a todos. A

Patria é, n'aquella grande paiz como na quasi totalidade das nações, o que ha de mais sagrado, de mais intangivel, de mais respeitado. Defendel'a de tudo e de todos, engrandecel'a aos proprios olhos e tornal'a maior ainda — se é possível — aos dos estrangeiros, e para os francezes, como para os inglezes, italianos, espanhoes, etc., — a primeira sobre todas — condição d'um verdadeiro patriota.

Aqui, em Portugal, somos nós os primeiros a dizer mal de tudo que é portuguez. Ora é precisamente contra isto que nos revoltamos. E, emquanto o nosso puro patriotismo nos der alento, não deixaremos de protestar contra esta singular crise que vem assolando os caracteres portuguezes, definhando-os n'um pavoroso crescente.

E' possível que o nosso protesto de nada sirva e que a força da onda nos arraste tambem; porém, faremos por resistir quanto em nós caiba, a este grande descalabro, que a continuar na marcha vertiginosa que se está evidenciando, acabará por nos subverter a todos, irremissivelmente.

Vem este entreato a proposito do modo como tem sido conduzidas as nossas relações internacionaes no que respeita a transportes.

A manifesta ineptia com que pelo governo tem sido tratado este importantissimo assumpto prova bem que as competencias, os valores reaes e tudo quanto constituia auctoridade pelo saber ou pela experiencia, cederam lugar ao mais inconsciente desleixo e

á maior insuficiencia que tem sido dado registar na administração d'um estado.

A questão das nossas relações com o estrangeiro, tanto pela via terrestre, como pela via maritima, tem sido uma das mais afectadas por esses caracteristicos.

Limitando hoje a nossa apreciação ao que se refere ás comunicações internacionaes pela via terrestre, verificamos com verdadeiro desgosto que o *Sud-Express*, comboio que representa a mais inegualavel vantagem para Portugal, ainda não tem restabelecida a sua circulação, não se tendo pensado, sequer, em estudar o seu mais comodo horario de forma que possa satisfazer as exigencias, principalmente dos passageiros em transitio pelo nosso paiz.

Porque se espera?

Pela construção da linha Vigo-Irun?

Pela... realisação da linha de Algeciras a Dax?

Pelo estabelecimento d'uma carreira maritima directa da America do Sul a Bordéus ou ao Havre, enquanto o porto de Vigo não estiver em condições de ser a porta da Europa como os hespanhoes tanto ambicionam?

Não sabemos.

O que constatamos com infinita máguia é que pela nossa parte nada se tem feito para que esse comboio volte a ligar rapidamente o nosso paiz com a França, desprezando-se assim, sem nenhuma justificação plausivel, uma das mais uteis e proveitosas vias de comunicação de Portugal com o centro da Europa, em relação directa com a linha maritima da America do Sul.

E' possível que os motivos até agora invocados para adiar o restabelecimento d'esse comboio, representem a expressão da verdade. Todavia, em muitas outras linhas internacionaes, onde o movimento durante a guerra não foi menos intenso do que nas

linhas franco-hispano-portuguezas, circulam já os grandes comboios expressos que tinham sido suprimidos em virtude da conflagração europeia.

Não sabemos bem o que pensar a tal respeito; só nos preocupando a idéia de que sugestões estranhas ou interesses alheios tentem desviar do nosso paiz o caminho natural que lhe estava traçado para a entrada na Europa dos viajantes americanos.

A propósito da circulação do Sud Express Lisboa-Paris, transcrevemos a seguir um judicioso artigo que da capital da França foi enviado ao «Diário de Notícias» pelo nosso ilustre Redactor principal, Sr. Guerra Maio.

«A questão vital para o turismo através do nosso país está em duas coisas de transcendente importância: o porto de Lisboa e o «Sud-Express». Um é o complemento do outro. O primeiro, mercê d'uma iniciativa inteligente e do poderoso auxilio do Estado, dentro em pouco estará em condições de oferecer á grande navegação tudo o que ella carece; o segundo, apesar da boa vontade e do sacrificio das companhias, está longe de corresponder ao seu fim.

O «Sud-Express», chegando a Lisboa, como anteriormente, ás 19 horas tendo partido de Paris na véspera ás 10, não satisfaz capazmente os viajantes americanos, porque os obriga á perda de dois dias; e se lhe mudassem a marcha, para a viagem em duas noites e um dia, peor ficavam, porque, se se satisfaziam assim os passageiros das Americas, prejudicavam-se os outros. E', pois, preciso que as duas coisas se harmonizem, o que é facil se lhe reduzirem a viagem anterior de 31h,54' no sentido Lisboa-Paris e de 33h,8' no inverso, a 29 horas em ambos os casos.

N'esta ordem d'ideias o «Sud» deve partir de Lisboa á tarde para estar no dia seguinte, á noite, em Paris, levando os passageiros chegados de manhã das Americas; e no sentido inverso, deve partir de Paris de manhã, para chegar a Lisboa no dia seguinte pelas 14 horas, a tempo dos passageiros embarcarem para a America do Sul, Panamá ou America do Norte. Só assim, pois, se poderá considerar Lisboa o Caes da Europa.

Mas como reduzir a 29 horas o percurso do «Sud-Express», se ele tinha já a rapidez maxima nas linhas francesas, não atingida por nenhum outro comboio, e no Norte de Espanha a sua velocidade era já a maior, compativel com o acidentado da linha? No percurso da Companhia Portuguesa o «Sud» atingia tambem uma marcha

que em pouco poderá ser excedida com a conclusão da 2.ª via. Presumamos, porém, que, n'um acesso de boa vontade, as companhias francesas partem com o «Sud-Express» uma hora mais cedo de Paris, que dispensam a sua ida ao ramal de Biarritz, que a alfandega abrevia a revisão, que o Norte de Espanha conclue os 71 kilometros que lhe faltam da 2.ª via entre Irun e Medina e que tudo isto o faz chegar a Medina ás 3,30, duas horas mais cedo. Como ganhar agora 3 horas até Lisboa? Os 404 kilometros de Medina a Pampilhosa pertencem a três companhias pobrissimas, com um perfil de linha acidentadissimo, e, á parte uns 70 kilometros na Beira Alta, a via é ainda a primitiva. Depois, não ha que contar com a passagem em Medina antes das 3h,30, por causa da chegada da ramificação Madrid,—a capital hespanhola não ser a horas muito matinaes.

Ora, não sendo logico esperar, com o reforço completo da via entre Medina e Pampilhosa, uma economia de mais de hora e meia, impossivel é que a outra hora e meia se ganhe de Pampilhosa a Lisboa.

O que ha, pois, a fazer? Primeiro que tudo reforçar ou renovar toda a linha Medina-Pampilhosa e concluir a 2.ª via na Companhia Portuguesa. Não estão as companhias habilitadas a tão elevada despesa? O Estado que auxilia, encargos maiores tem ele tomado e com menor proveito.

Depois, não será demasiado ir-se pensando na construção de uns ramais de encurtamento, e um d'elles, de grande rendimento proprio, era, sem duvida, o de Gouveia a Pombal ou Vermoil. E a fazer-se não era mais que imitar o que a Espanha, á custa de pesados encargos, está fazendo, com a construção das linhas de Ripoli a Ax, através dos Pireneus, para encurtar a distancia de Barcelona a Paris, a de Zuera a Turunana, para tambem abreviar a viagem de Madrid com os altos Pireneus e Toulouse, e pensa agora fazer a linha de Segovia a Burgos para tornar mais rapidas as comunicações de Madrid com Paris. E, o que é interessante, é que todas estas linhas tendem a facilitar a viagem Lisboa-Paris por Madrid, ou seja desviar o trafego á via Beira Alta-Salamanca. Para esta se antepôr á de Madrid, é necessario dispor de grande superioridade de comodidade e rapidez. Se a via Madrid era já preferida por muita gente apesar de ter mais 222 kilometros, o que não será quando essa distancia fôr muito menor?!

Seria preferivel a Beira Alta perder metade do percurso, pelo desvio do traçado, e garantir pela sua linha o

trafego extra-rapido internacional? Certamente.

Uma linha pelo vale do Mondego, construida para grandes velocidades, não teria mais de 100 kilometros (não contando a parte feita de Miranda do Corvo a Louzã) e o encargo seria bem menor que o da Espanha com a construção da linha Segovia-Burgos para abreviar 58 kilometros entre a sua capital e Paris, e não tem ella em Madrid um porto de mar a dar-lhe valor como nós em Lisboa. Depois, esta linha não só traria uma hora de economia no percurso, como iria valorizar uma região importante como é a de Arganil-Ceja-Gouveia.

O Estado podia ainda obviar o possível prejuizo da Companhia da Beira Alta, com a construção de novas linhas tributarias d'esta, como, por exemplo, a de Vila Franca das Naves ao Pocinho e a de Vizeu ao Tua e ainda melhorar as condições do porto da Figueira, obras estas todas de grande interesse economico para a região beirã.

Ninguém se assuste, porém, com a facilidade a dar aos passageiros em terem em Lisboa, á chegada do «Sud-Express», o vapor para seguirem ás Americas, sem a menor detença em Portugal, e vice-versa, porque se muitos utilizassem este serviço, muitos mais ficariam se lhe pudessemos oferecer bons hotéis e bons atractivos.»

ANTONIO BOTTO

EM o ultimo numero d'esta Revista consagramos a pagina de «Arte e Literatura», a uma justa apreciação, feita por Augusto D'Esaguy, á maravilhosa veia poetica do nosso muito querido amigo Antonio Botto, obsequioso Redactor da nossa secção literaria.

Certamente a modesta personalidade d'esse genuino poeta sentiu-se sensibilizada com a justa e verdadeira apreciação que foi feita ao seu mavioso estro poetico, sempre tão entusiasticamente acolhido por todos os que teem tido a felicidade de o saborear através os seus inspirados e deliciosos versos.

A nós, profundamente nos tocou essa verdadeira elegia, tão sincera, tão espontanea, tão natural, que bem mostra o alto valor literario de Antonio Botto, a originalidade da sua bela arte na composição das suas involvidaveis paginas literarias, a que alia a delicadeza do seu puro sentimento.

Associando-nos com intenso prazer ás merecidas palavras que foram consagradas por Augusto D'Esaguy no perfil literario do inspirado auctor dos «Cantares», aproveitamos o ensejo para endereçar a Antonio Botto a expressão da nossa mais viva sympathia.

CARTAS DE PARIS

A grande derrocada — Os primeiros aspectos — Ruínas... e sempre ruínas — Soldados de Portugal

TREZ de Maio — foi o primeiro dia de sol e de primavera em Paris. E por isso foi com alegria, uma alegria moça e bem vinda, que deixei o calor morno do leito, para ir no primeiro comboio até aos campos de batalha, ver o sector português, onde amigos de Portugal me aguardavam já há uns dias.

Devo aqui contar que em Paris a vida começa muito cedo. A hora que principalmente em Lisboa toda a gente se preguiça na cama, já os francezes estão diante do trabalho. Era bem natural que sucedesse o contrario, visto a dureza do clima em que o inverno, ás vezes, vai até junho.



Puz-me de abalada.

Na gare do Norte não se cabia. Parecia que Paris inteiro debandava, n'um exodo *kolossal*. Nada menos de tres comboios rapidos, cada um com mais de vinte carruagens, abarrotadas até ás portinholas, esperavam o signal de partida quando entrei na ampla gare. Subi a todos os estribos, demorei o olhar por todos os compartimentos, na esperança de descobrir um lugar vazio ou ver se um cantinho me esperava, ou ainda se alguma pessoa comodista teria coberto um d'elles com a chapeleira, ou com um capote de viagem, para ceder a um amigo da ultima hora.

Nada. Decididamente tinha que ficar. O revisor, homem amavel e delicado procurou tambem o desejado lugar, até que, quasi á hora da partida — oh! maravilha das maravilhas — ele descobriu que n'um banco estavam só tres pessoas, mas que valiam por quatro. Duas matronas gordas como dois ôdres, e um reverendo, cuja batina, comprimindo as suas avantajadas proporções, denunciava uma vida tranquila e abadesca, eram os usufruidores dos quatro lugares.

Sentei-me entre esse trio de reverências e a situação em que me achava trouxe-me á lembrança algumas passagens dos «Serões na aldeia».

Fui, porém, despertado d'esse lethargo com a partida do comboio, cuja machina silvava com alegria entre os trigaes a nascer. Estávamos já em plena campina.

Davam 10 horas quando chegámos a Langueau, estação de entroncamento

da linha da Belgica e da de Londres.

Segundo o itinerario descripto ao comboio, seguimos pela primeira, em direcção a Arrás. Começa ahi o campo da grande derrocada!

A linha ferrea atravessa extensos prados, onde outr'ora, á sombra das arvores altas, os gados retouçavam á hora da sesta, e onde, agora, gargantas medonhas quaes bocas infernaes, fendem a terra. São as primeiras trincheiras, onde a alma na mystica tradução do direito, se bateu com mais grandeza, com mais louco entusiasmo do que a força.

Os freixos, os alamos, as amieiras, cortadas, ao meio, pelos obuzes, dão uns a amarga visão de espectros em que tivessem palpitado almas puras e candidas, assemelhando-se outros a madeiros de calvarios onde estremeceram agonias.

O comboio marcha lentamente como que facilitando a apreciação da sublime derrocada do imperialismo. Aqui divisam-se, tristemente abandonados, os caboucos de uma aldeia desaparecida. As paredes dos predios, pelo despejar continuo das granadas, foram cortadas rentes, e nada mais resta do que uns humildes tijolos sobre a terra! Tudo abateu, tudo rolou na grande hecatombe! Mais adiante um jardim, uma horta fresca, agrinaldam de verdura as ruínas d'uma casa. Seria uma igreja? Seria uma vivenda rica? Talvez um velho castello amparando a sua velhice á sombra melancolica d'uma historia feudal.

Mas um campo onde a derrocada foi maior, se aproxima da nossa vista. E' Albert, a encantadora cidade, antigamente sempre invadida por forasteiros, ali atraindo pelo modernismo da sua architectura, ou pela sua cathedra, em que a doce Virgem collocada no alto da torre esguia, sustem nos braços, o seu menino, em attitude de oferece-lo aos Ceus!

A derrocada ahi não foi completa; mas o seu aspecto é ainda mais triste. Casas ha onde as paredes desapareceram, e os telhados, suspensos pelo madeiramento, parecem desolados farraes agitados ao vento nos mastros de galeras naufragadas!

O comboio nem pára, e para quê? ali não vive ninguém; tudo está em desmantelado abandono e envolto n'uma soturnidade de terramoto!

Seguimos. Agora é o chão com lar-

gas fendas, com profundos poços, onde se abateram obuzes, que nos representa os abrigos, como tocas, onde em vez de animaes, viveram e morreram homens; onde em lugar da imaterialidade, palpitou o genio humano, teve o seu consulado a sciencia da guerra.

Montes abandonados de arames farpados velhos e inconscientes, emaranham-se sobre a terra. Poços abertos como crateras vomitam ainda materias destruidoras, enferrujadas e sinistras.

Chegámos a Arrás, e a nossa tristeza atingiu o superlativo. A gare, nada mais tem do que as paredes; o tecto desapareceu, não se conhecendo mesmo o lugar das janelas, porque outras maiores foram abertas pelas granadas. Do imenso alpendre envidraçado, só resta o esqueleto. N'essa estação encontramos outro comboio que nos havia de levar a Bethune. Por entre os destroços topámos uma casota, como uma guarita, d'onde sahia uma cabeça humana, viva, que amavelmente nos perguntou se tínhamos bilhete. A um signal de assentimento, facilitou-nos a passagem para tomarmos lugar no comboio.

Partimos, e n'uma eminencia pequena do terreno onde o comboio passa com extrema precaução, olhámos á roda, e pelas vastas planuras da Flandres, nada mais avistámos do que uma extensa ruína alargando os seus funestos tentaculos a leguas e leguas em redor.



A mão do homem começou porém, já a aplinar o terreno, e de dentro das trincheiras escancaradas assomam cabeças de prisioneiros, occupados, como n'um grande castigo, a fechar o ventre da terra, que eles rasgaram... quando combateram as regalias humanas.

O comboio avançou até Bethune, sempre entre as trincheiras sinistras, entre as casas tombadas. Bethune onde a derrocada tambem se fez sentir, começa porém a animar-se.

As suas ruas largas, apresentam outra vez estabelecimentos bem providos e com grande clientela.

Depois de uma demora de duas horas, segui para Berguette, uma cidadezinha entre choupos esguios, sem folhas. Dirigi-me d'ahi a Aix-sur-le-Lyz, onde os derradeiros soldados da Patria me esperavam e entre eles José Luiz de Castro, amigo velho, que ha dois longos anos se bate em França e me esperava com os braços abertos, para abafar saudades de Portugal.

Nunca senti tanta comoção como n'esse curto momento.

Paris, Maio

GUERRA MAIO

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DE TURISMO

CELEBRAÇÃO DO SEU ANIVERSARIO

TENDO o nosso ultimo numero registado o aniversario do 1º Congresso Hoteleiro realizado em Lisboa em fins d'abril de 1917, não podiamos deixar de aludir com satisfação ao do IV Congresso Internacional de Turismo, que, tendo constituido um facto de maior relevo na vida turistica portuguesa, se realizou sob os maiores auspícios, em a nossa capital, no mez de maio de 1911.

Infelizmente o proseguimento da

fosse concedida a Portugal com os consequentes proveitos que d'ahi lhe adveem, bastante trabalhou e se empenhou o insigne patriota, a todos os titulos illustre engenheiro e jornalista sr. José Fernando de Sousa, que com essa sua acção deu provas do mais acriso-

portante assumpto e aguardará apenas a oportunidade para d'ele cuidar com o zelo e carinho que lhe merecem sempre todas as questões que se ligam com a defeza dos interesses patrios e com a expansão da vitalidade portugueza.

Como tributo de verdadeira homenagem da *Revista de Turismo* aos homens que mais se evidenciaram na organização d'esse Congresso, aproveitamos o ensejo para mais uma vez



Manuel Emygdio da Silva



J. Fernando de Sousa



Manuel Roldan y Pego



Fernando Emygdio da Silva



Antonio de Vasconcellos Correia



Alberto Fabri

guerra europeia obstou a que o nosso paiz pudesse usufruir dos beneficios resultantes d'esse importantissimo facto, os quaes certamente se teriam evidenciado se a situação europeia não estivesse anormalizada.

Agora, que a marcha das coisas mundiaes parece tender para uma proxima paz, seria conveniente que se revissem as conclusões exaradas na acta d'esse congresso e se procurasse dar realidade ao que então ficou assente sobre o desenvolvimento do turismo internacional, na parte respeitante aos nossos interesses.

A occasião não pôde ser mais oportuna.

O facto do nosso paiz estar inscrito na Federação dos Sindicatos d'Iniciativa dos Pyreneus dá-lhe especiaes garantias que é mister não esquecer nem desprezar. E para que essa distinção

lado patriotismo. E' unicamente a sua poderosa influencia pessoal que se deve esse beneficio para o nosso Paiz.

Como presentemente cada nação se está preparando para, não só defender os seus legitimos interesses, mas tirar da proxima lucta economica os maiores proventos, cremos que o momento é favoravel para reivindicar para Portugal as regalías a que tem incontestavel direito por fazer parte da referida Federação e em virtude dos votos expressos nas sessões do VI Congresso Internacional.

Certamente que a Sociedade Propaganda, que foi a alma entusiasta d'esse congresso, não terá olvidado este im-

inserimos os seus retratos. São eles os srs.: conselheiro Engenheiro José Fernando de Sousa, Manuel Emygdio da Silva, que foi o secretario e a alma do Congresso, seu filho o dr. Fernando Emygdio da Silva a quem se deve um importante concurso, e os distinctos engenheiros Antonio de Vasconcellos Correia e Manuel Roldan y Pego e Alberto Fabri que, como agente commercial e representante em França da Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes, conseguiu que as sessões do IV Congresso Internacional de Turismo fossem, como succedeu, realizadas em Lisboa.

Rememorando esta feliz data, fazemos votos para que se reatem as boas relações que tiveram a mais solemne consagração com esse facto e pelo qual foi concedida ao nosso paiz uma justa e merecida honra.

THERMAS PORTUGUESAS

As Caldas de Monchique

Resumo historico

As especiaes aguas que hoje alimentam as Caldas de Monchique, segundo documentos authenticos, foram exploradas primitivamente no tempo dos Romanos.

Não obstante as insistentes invasões barbaras que assolaram o nosso Paiz, parece que as virtudes caracteristicas das mesmas aguas nunca se obliteraram; e isso fez com que mais tarde se instituíssem as termas de Monchique.

Em 1490 procurou-as D. João II para se tratar das suas já longas enfermidades, depois dos mestres fisicos terem investigado sobre quaes das aguas santas do paiz seriam melhores para a cura d'El-Rei.

«Os mestres fisicos que eram muitos, tiveram conselhos repetidos e muito altercados sobre a cura de El-Rei e por fim se concordou, que se experimentassem os banhos e fosse para as Caldas de Obidos ou de Monchique.

«E como havia muita diferença nas aguas, acordou-se em se buscar doentes da doença de El-Rei e se enviassem a experimentar em ambas as Caldas, antes da ida de El-Rei.

«Depois d'uma altercação com a Rainha por causa do seu bastardo D. Jorge, estando El-Rei ceando, chegou a ele um moço do sr. Pero Dias que já vinha das Caldas do Algarve e que sendo «hydropico» (?) ali fôra por experiencia enviado.

«E porque o viu são e de perfeita saude, fez esta cura tamanha impressão em El-Rei que logo pôz de lado todas as razões e, apesar da opinião contradictoria d'alguns fisicos, por ser já tarde, determinou ir ás ditas Caldas.

«Logo no outro dia volvia ás Alcaçovas d'onde enviou a Monchique Johan Fogaça, vedor da sua casa, a preparar os seus aposentos para entrar nos banhos.

«Preparando-se para a partida, fez o seu testamento e partiu para o Algarve, muito forrado, levando consigo seu filho bastardo D. Jorge e determinando que a Rainha e o duque de Beja (D. Manuel) o esperassem em Alcaçer do Sal.

«Foi a partida em 15 de outubro de 1495, n'uma quarta feira, tendo

ido dormir a Ferreira, alegre e bem disposto. Depois de ter passado por Messejana, Panoias e Colles, foi no sabado seguinte dormir a Monchique, onde esteve no domingo e assistiu



Dr. Bento Castel-Branco
Director das Caldas de Monchique

com prazer ás festas dos vaqueiros da serra, feitas em sua honra, e ahi fez luctar contra os luctadores da terra a Ayres Teles, que ganhou as fogaças.

«Antes de partir, fez El-Rei doação ao povo de Monchique d'um baldio na serra da Foia, que era então povoado de grandes matas de sobreiros, carvalheiros e adelfeiras.



CALDAS DE MONCHIQUE—Vista geral

«Na segunda feira de manhã seguiu para as Caldas e, como a frialdade crescia cada vez mais, aconselharam El-Rei que não entrasse no banho.

«Mas, como se achava um pouco mais bem disposto, sempre o tomou, e o mesmo fez na terça feira e da agua das mesmas Caldas bebeu em Quantidade n'estes tres dias.» (1)

Este facto mostra existirem já então nas Caldas de Monchique construções em que El-Rei se pudesse alojar e banhar.

Foi El-Rei infeliz.—porque «tendo-se achado melhor ao quarto banho, resolveu ir a uma caçada á Foia onde lhe diziam que andavam porcos emprasados.

«E, ou pelo resfriamento depois do banho ou por peçonha que lhe dessem n'esta caçada, o facto é que El-Rei se tornou d'ela trespassado de frio, com grandes dores no estomago e ventre e continuo defluxo (diarréa) que nunca mais estancou, e com necessidade d'isso esteve nas Caldas na quinta e sexta feira, mas cada vez peor.» (Sinal do envenenamento na opinião do chronista).

«No sabado de manhã, completamente desanimado, partiu para dormir em Alvôr, onde chegou muito fatigado, deitando-se logo na cama d'onde nunca mais se levantou, morrendo a 5 de novembro de 1490.» (2)

Este desastrado episodio mergulhou novamente as Caldas de Monchique na obscuridade de que buscaram fazelas sahir os bispos do Algarve, que n'elas fizeram executar varios melhoramentos.

D'entre os mais importantes, contam-se os que foram mandadas fazer por D. Simão da Gama, em 1672 que ordenou a realisação de construções ainda hoje existentes: o Cardeal Pereira, em 1731; D. Lourenço de Santa Maria, em 1785 e D. Francisco Gomes de Andor, em 1815.

Em 1773, um decreto de D. José, sob o governo do Marquez de Pombal (3), elevou o lugar de Monchique á categoria de Vila, dando como fundamento:—«as madeiras de castanho que abundavam nos seus arredores—e o Estabelecimento de banhos onde afluem por ano mais de mil pessoas, para no dito lugar encontrarem remédio para os seus males.»

«E porque para ahi chegar «da antiga sede do concelho (Silves) é necessario percorrer cinco leguas de caminhos es-

(1) Cronica de Garcia de Rezende.

(2) Ineditos Historicos de Portugal por Ruy de Pina—secretario de escrevaninha d'El-Rei.

(3) Doc. inedito do arquivo das Caldas.

«cabrosos, por vezes infestado de ladrões, afastados do resto do país, através da serra quasi inacessível de Monchique.»

O Bispo D. Antonio de Figueiredo, interessando-se também muito pelo Banho, reformou-lhe o regulamento em 1829; mas tendo sido privado da melhor parte dos bens da Mitra em 1833, abandonou também o Banho ao governo liberal, tomando conta d'elas o Prefeito do Algarve Jeronimo Carneiro, em 1834.

Para auxiliar as despesas dos pobres e manutenção do estabelecimento, folheo destinado o rendimento da capela de Bento de Araujo, originando-se d'ahi uma demanda com a Misericordia de Faro que só foi resolvida pela camara dos Pares em 1859.

Ficaram os governadores civis de Faro superintendendo no Banho e n'ele fizeram varios melhoramentos. D'esses destacam-se os feitos por Albino Abranhes, em 1860; José de Beires em 1872, que reformou o regulamento acabando com a superintendencia dos padres Provedores e substituindo-a por directores medicos que foram sucessivamente Dr. Luiz Bivar Gomes da Costa, 1871; Dr. Frederico Lazaro Cortes, 1872-76; Dr. Quirino Tadeu de Almeida, 1877-78; Dr. Antonio Frederico Gomes, 1879-81; Dr. Bentes Castel-Branco, 1872-86; Dr. Antonio Frederico Gomes, 1887-91.

Sob o regimen dos directores medicos, apesar dos seus exiguos recursos, tiveram as Caldas, relativamente notaveis progressos.

Apesar d'isso em 1892 nova reforma do governador d'então substituiu o director medico por um administrador nomeado ao sabor da politica.

Em 1894, tendo-se verificado que a ultima reforma tinha dado resultados negativos, o governador Dr. Pereira da Cunha, solicitou e obteve do governo que o estabelecimento das Caldas de Monchique e seus anexos, fosse a praça para ser vendido ou explorado por conta de particular.

N'esta conformidade foi feita a adjudicação por 75 anos, em 30 de dezembro de 1894, ao actual director Dr. J. Bentes Castel-Branco.

Sob este novo regimen foram alargadas as ruas e praças, regularisando-se a povoação em harmonia com o plano geral; promoveu-se a construção de 12 predios particulares; e por conta da empresa, levantaram-se dois hotéis, casino, farmacia, escriptorios de administração, instalaram-se os duches e todas as variadas applicações

terapeuticas actualmente existentes; foram profusamente arborizados e sulcados de ruas para passeio, os 52 hectares que constituem os terrenos do estabelecimento.

Estas termas que ficam no sul de Portugal, são unicas como estação alpestre, por se acharem na encosta sul do Monte da Picota que faz parte da cordilheira que forma a serra de Monchique, cujo horizonte altamente pitoresco se assemelha a um recanto da Suissa, por isso que domina todo o litoral algarvio, desde o Cabo de S. Vicente até ás imediações de Quarteira e Paderne. O mar limita-lhe o horizonte pelo sul e oeste, e pelo norte prolonga-se a vista até ás cercanias de Beja e S. Thiago de Cacem.

Esta estancia balnear encontra-se a 18 kilometros de Portimão e 6 de

Monchique. Não tem ainda estrada para o Alentejo, a qual indo a Saboya se encontra já meio construida.

O acesso para esta encantadora estancia faz-se pelo caminho de ferro do sul até a estação de Portimão, onde o viajante encontra sempre diligencia e o transporte caracteristico do Algarve que consiste n'um carro de duas rodas, com molas, para 4 passageiros denominado «carrinha».

Ha em Portimão trens e autos de aluguel; mas para se terem é necessario pedi-los antecipadamente ás empresas ou para as Caldas.

Preço de transporte até ás Caldas em diligencia, por passageiro 500
Carrinha (4 passageiros) 4500
Trem 8500
Automovel 15500

(Continua)

NAVEGAÇÃO AEREA

A TRAVESSIA DO ATLANTICO

PROSEGUIMOS hoje na descripção feita por M. Pierre Wal, redactor da secção aeronautica da bela revista *Sports et Tourisme* edição da *Renaissance*, da interessante viagem aerea da França ao Canadá, a que nos referimos em o nosso ultimo numero.

«Embarcámos. Para que a viagem não fosse fatigante para o habil piloto que é Boulard, ficou assente que, de duas em duas horas, Bradlee e eu (Wal) o substituíssemos; isto é: estabeleceram-se quartos de duas horas, divididos pelos tres; ficando a Guillaín simplesmente o muito responsavel encargo de velar pela boa marcha dos motores; trabalho aliás pouco maçador e que lhe permitia descansar durante a viagem do incessante cuidado a que a revisão de todo o maquinismo o obrigava enquanto estavamos em terra.

A's cinco menos dez da manhã, sob um estrepitoso hurrá, largámos. Iniciando docemente o nosso larguissimo vôo, começámos cortando a espessa neblina da noite que a essa hora não se tinha ainda dissipado.

Em terra desapareciam-nos as figuras de M. M. Caudron e Deville, que á nossa descolagem nos gritaram: «Sans rancune!»

A breve trecho passámos a costa franceza e divisámos a de Inglaterra. N'um pequeno parenthesis, devo dizer que não espereis uma descripção pitoresca do vôo sobre a grande Al-

bion. O que vos estou descrevendo é simplesmente o resultado da compilação das minhas notas, tomadas sob a impressão intraduzivel d'um momento habitante dos astros. Devo acrescentar que elas foram garatujadas em marcha, sobre um bloco fixado em uma das minhas côchas, segundo o systema «Guillaín», um tanto pratico mas pouco comodo.

Tudo correu bem. Um bom vento que encontrámos a 1800 metros, favoreceu a nossa marcha. O dia começou a despostrar, envolto n'uma suave bruma, permitindo todavia, que se pudesse ver o caminho.

Estavamos sobre os Montés Grampians.

N'esta altura tomei conta do guizador com o entusiasmo que as creanças experimentam ao pegar pela primeira vez nas reideas d'um cavallo. Porém, o meu governo foi curto, porque 200 kilometros adiante, por cima do Golfo, Boulard retomou a direcção do aparelho a fim de preparar a aterragem.

No mapa que ia desenrolado na nossa frente, Wick estava marcado como ponto de reabastecimento. Pou-sámos ali, n'um grande prado entre a cidade e a ribeira, perto d'uma fabrica, onde logo acorreu imensa gente.

Eramos esperados.

Ao descer do aparelho, consultei o meu chronometro, que marcava n'esse momento 11 horas e 30 minutos.

Proximo do logar em que nós acha-

vamos, estava armada uma pequena tenda, onde um copioso lanche se oferecia à contemplação da nossa fome. Devorámos o que nos apareceu na frente, como se estivessemos há longo tempo sem comer. Isto prova unicamente que os passeios aéreos são os mais aconselhados para a falta de apetite.

Enquanto proporcionámos ao nosso esvasiado estomago a alegria d'um repasto restaurador, o pobre Guillaín dirigiu uma «equipe» de conductores de essencia, d'óleo e de agua para os motores que, ao contrario de nós, se alimentavam em marcha.

Guillaín parecia não ter necessidade de também se reabastecer. Sómente atendia às necessidades do nosso aparelho com um cuidado que faria inveja a qualquer ama...

—Champagne e... policia.

Fomos apanhados em flagrante delicto d'aviação civil—crime grave ainda, em vista de não ter findado a guerra.

Bradlec, conscio da sua situação e com uma fleugma á prova de toda a diplomacia, puxou dos passaportes e dos documentos denunciadores das nossas intenções—uma viagem aerea á America, pelo Far-oer e Groelandia, e mostrou-os á auctoridade. Acompanhando esse grave gesto, explicou que a nossa aterragem era apenas um leve incidente de marcha, pois que não desejávamos viajar em Inglaterra.

Reparando no agrado das satisfações dadas, o nosso Chefe, com a maior galanteria, ofereceu uma taça de champagne ao official que se nos dirigiu. Esse motivo foi aproveitado para se levantarem uns brindes entusiasticamente consagrados. E assim, a austera policia ingleza confraternisando connosco, pôde assegurar-se, momentos depois, da verdade das declarações feitas, assistindo á nossa partida, que se effectuou ás 12^h 25', segundo o meridiano de Greenwich.

Guillaín, occupado em preparar tudo para recommencarmos o vôo, resolveu levar o seu farnel para comer no caminho. Digo-vos, porém, que esse farnel caracterisou-se por um volumoso embrulho que foi cuidadosamente preparado, para ser saborosamente comido...

Depois d'um *shake-hand* ao official inglez, levantámos vôo sob um sol que meigamente desfazia uma bruma ligeira. Retomei o volante; mas, a breve trecho, tive de ceder o lugar a Boulard, pois sobre o mar, a alguma distancia da costa ingleza, o bom vento que nos tinha acompanhado... extravioi-se. Mais abaixo, as correntes cortavam horizontalmente a nossa derrota. A' altura de 2.500 metros encontra-

vamos qualquer coisa que nos contrariava sem em nada nos facilitar a marcha. Fazia fresco, e uma chuva miudinha sahia d'umas nuvens que passavam por debaixo do nosso aparelho.

Perto de duas horas durou essa reversa que nos obrigou a procurar defeza, aproveitando a sota para Este. Encontrámos então uma corrente ventosa de que nos servimos para demandar no archipelago a ilha de Stromo que era um dos pontos marcados no nosso mapa. Como, porém, nos achavamos a uma respeitavel altura, tivemos de descer até proximo da zona da chuva para podermos divisar essa ilha. A certa altura começámos avistando a estreita banda de Stromo, com os seus modestos picos e junto da margem um aglomerado pouco denso de casas.

—Onde devíamos aterrar?

Depois d'uma volta, em que passámos sobre rochedos escavados na encosta, onde nuvens de pequenos insectos maritimos, semelhantes a moscas, se agitavam n'um doido volitejar, descobrimos um campo perto da vila, que se nos afigurou o mais apropriado possível. Descemos e logo um bando de creanças se acercou de nós, e immediatamente um automovel que de longe nos vinha seguindo.

Sem atender a nada, registámos a hora: 4^h 5', ou 3 horas e quarenta minutos de viagem, e lançámos essa indicação no nosso *carnet*; tendo verificado que, de Cotroy a Wick, ou sejam 1031 kilometros, gastámos 6 horas e meia, e que de Wick a Thorshavn, onde estávamos n'esse momento, dispendemos tres horas o que representava já um total de 10 horas e 10 minutos de caminho.

Entretanto os passageiros do automovel abordaram-nos. Eram o governador de Stromo, magro, alto, alourado, que nos apresentou as boas vindas, as quaes amavelmente agradece-mos; e um seu companheiro, que n'um correcto francez nos cumprimentou, indicando-nos uma tenda para alojar o aparelho e alguns homens que ficavam á nossa disposição.

Preparadas as coisas, Bradlec e eu tomámos logar no auto, enquanto Boulard e Guillaín foram verificar os motores. Dentro em pouco tempo estávamos em casa do governador da ilha—um interessante chalet de madeira situado n'um ponto pitoresco do outro lado de Thorshavn, capital do archipelago.

O automovel voltou a buscar Boulard e Guillaín, que chegaram duas horas mais tarde, fatigados mas contentes por terem descoberto e remediado uma pequena «pane» d'um dos

motopros que, todavia, os tinha inquietado.

Tudo ficou preparado para continuarmos a marcha.

Após a chegada dos dois companheiros foi-nos servido um substancial lanche.

Eram 8 horas, e o nosso corpo pedia repouso. Por isso, depois de fumarmos um delicioso cigarro, aconchegámos-nos muito comodamente n'uma fôfa cama.

Antes, porém, de adormecer, satisfiz a minha curiosidade, ouvindo de M. Bradlec que o nosso reabastecimento tinha sido previamente cuidado, podendo assim fazermos a viagem sem a menor preocupação.

Adormecemos então envoltos n'uma agradável temperatura, proporcionada pela proxima passagem do Golfo Stream,

A's 7 horas do dia seguinte estávamos refeitos e bem dispostos. O nosso querido Guillaín tinha partido duas horas mais cedo para os ultimos retoques no aparelho, de fôrma que, quando o fomos encontrar, acabava ele de se lavar, denunciando no seu bom aspecto a satisfação de que tudo estava a seu contento.

Uma outra refeição nos reuniu ainda n'essa terra, sob a presidencia do governador, que era de origem dinamarqueza.

A's 9 ¹/₂ começaram a trabalhar os motores e ás 10 horas descolávamos do solo, em direcção a Rey Kjavik, capital da Islanda, onde estava marcada outra paragem.

Separava-nos a distancia de 573 km. facil de transpôr se o vento não nos fosse contrario. Como isso, porém, não succedeu, tivemos de derivar para Oeste, a fim de atingirmos uma corrente que nos levasse até á ponta da ilha, onde segundo a marcação, devíamos realisar a nossa aterragem. Assim tivemos de percorrer perto de 600 km., o que era insignificante relativamente ao nosso percurso da vespera.

Cinco horas e meia depois de termos deixado Stromo, descíamos em Rey Kjavik, sobre um terreno não inferior ao que tínhamos deixado.

Perto do golfo da Islanda contemplámos, por algum tempo, a sua amplitude, as linhas sinuosas das suas penedias, tendo divisado junto da costa uns barquinhos semelhantes—lá do alto—a brinquedos para creanças.

Um gentil acolhimento nos foi igualmente abito; o que me fez acreditar que não só o reabastecimento mas também as recepções tinham sido encomendadas...

(Continua).

NOTÍCIAS DIVERSAS

Sociedade Propaganda

DE ACORDO com as principais entidades da bela e aprazível estância que é Cintra, a Sociedade Propaganda de Portugal está organizando a sua delegação n'aquella ridigente vila, o que por certo lhe trará justos benefícios.

Tudo quanto se faça para notabilisar mais ainda esse inegalavel rincão da terra portuguesa, deve ser acolhido com uma franca sympathia, e todas as iniciativas n'esse sentido deverão ser secundadas com o mais intenso entusiasmo.

E, pois, com a maior satisfação que applaudimos essa idea da Sociedade Propaganda, que sem duvida encontrará na poetica Cintra decididos e espontaneos concursos para que ela se efective facil e rapidamente.

Ainda, a pedido da mesma Sociedade, a Companhia dos Caminhos de Ferro vae em breve modificar o horario dos comboios na sua linha para aquella estância, de forma a satisfazer, dentro dos limites do possivel, os interesses dos que ali residem ou veraneiam habitualmente, facilitando, ao mesmo tempo, a visita dos estrangeiros que a desejem apreciar.

Exploração aos Estrangeiros

PELO Governo Civil de Lisboa foi ordenado ás autoridades competentes que prendam e autorem todos os que, por qualquer forma, tentem explorar os estrangeiros que nos visitem.

E' uma acertada medida, que só merece aplausos.

Oxalá que para a repressão da mendicidade que desenfreadamente campeia pelas ruas de Lisboa, fossem igualmente tomadas as mais severas e energicas providencias, pois o espectáculo que a nossa capital apresenta com uma legião sem fim de pedintes, em que se esbarra a cada passo, é o mais enervante possível e pouco abona o criterio de quem superintende na administração d'uma cidade que quere ter foros de civilisada.

«Os Filhos da Noite»

VIMOS nos jornaes que a policia conseguiu prender alguns dos socios da celebre quadrilha dos «Filhos da Noite», o que nos parece ser uma consequencia do artigo que, em fundo, inserimos no nosso anterior numero.

Registrando esse facto, devemos, porém, dizer que, pelo que consta e que a policia certamente ha de saber, essa quadrilha é composta de inumeros «membros», não deixando, portanto, de continuar nas suas proezas pelo facto de terem sido presos só meia dúzia dos seus auxiliares.

E' forçoso proseguir-se nas delicias, a

lim de que essa prejudicialissima seita seja completamente aniquilada e desmanhada. Assim o esperamos.

A Torre de Belem

MAIS uma entidade nos aparece agora a protestar contra a barbaie de que continua a ser victima a Torre de S. Vicente de Belem, com a crudelissima visinhança das instalações da Companhia do Gaz. Essa entidade é a Associação dos Arqueologos Portuguezes, que só agora acordou do somno lethargico em que tem jazido.

Não foi por falta de despertadores; mas emfim, mais vale tarde do que nunca.

Como protesto a levar até ás autoridades maximas, essa Associação acaba de elaborar uma representação que é assignada pelos seus socios, pelos representantes da imprensa e pelos delegados das Sociedades literarias, artisticas e scientificas, tendo apenas folhas soltas com as assignaturas das pessoas que desejem por essa forma manifestar o seu protesto em face d'essa selvageria sem nome.

Veremos qual o resultado de mais esta platónica acção, que—sem duvida—há de, mais uma vez, ter feito sorrir a celeberrima e anti-patriotica Companhia, cujos representantes deviam, por esse seu condenável crime, estar nas masmorras da Penitenciaria.

Talvez se isso tivesse succedido já, a fabrica do Gaz não se achasse ainda ridicularizando a sua companhia.

Quer-nos porém parecer que só a justiça popular—única que tem força n'esta terra, conseguirá, se o caso lhe merecer attenção (oh!) arrazar aquelle monturo que está tristemente enegrecendo a preciosa joia que é a Torre de Belem.

Comboios internacionaes

CONSTA-NOS, á ultima hora, que na impossibilidade de se estabelecer desde já a circulação do «Sud-Express», se projecta organizar uns comboios rapidos, directos de Lisboa a Medina, que devem ter ligação immediata com os rapidos n.º 9 da Companhia do Norte de Hespanha, no sentido ascendente, e com o n.º 10 no sentido descendente.

Se fôr posto em pratica o projecto a que nos estamos referindo, esse comboio circulará tres vezes por semana e será composto por material peizado de corredor-lateral ou, talvez mesmo com carruagens do Sud-Express.

Se bem que esse facto não constitua a satisfação das exigencias do nosso paiz, ele todavia virá atenuar um pouco as difficuldades que presentemente existem nas relações internacionaes pela via terrestre.

Comboios rapidos em Hespanha

SEGUNDO se annuncia, devem em breve ser restabelecidos em Espanha os antigos comboios rapidos diurnos entre Madrid e

Barcelona, Madrid e Andaluzia e Madrid e Hendaya, o que muito facilita as relações d'aquella nação com o estrangeiro. Como todos estes comboios terão ligação immediata com o rapido Lisboa-Madrid, ficarão d'esta forma melhoradas as relações de Portugal com aqueles grandes centros do visinho reino.

Exposição de rosas

ABSOLUTA falta de espaço com que lucíamos não nos permite fazer uma condigna referencia á bella exposição de rosas que os importantes horticultores portuenses Srs. A. Moreira da Silva & filhos organizaram na Sociedade Nacional de Belas Artes.

E' bem esse o lugar para uma exposição de flores, pois nada melhor se póde casar com a beleza da arte, vista ou invocada, do que os encantamentos da Natureza; e essa exposição é um modelo de beleza natural, é um mimo de graça, é mesmo um talismán, tal é a sedução com que nos atrahê.

Para mais fazerem realçar as maravilhas do nosso bem-dito solo, os inteligentes horticultores dedicaram á sua variegada e interessantissima coleção os cuidados e carinhos habituaes em quem nasceu para viver com flores e com elas tem realmente vivido.

E', pois, essa uma exposição digna de se ver, que dignifica o nome portuguez e muito honra os seus organizadores.

A «REVISTA DE TURISMO» assigna-se e vende-se na sua administração, L. Bordalo Pinheiro, 28, e em todas as livrarias de Lisboa, Porto, Coimbra Figueira da Foz, Guarda, Cintra e outras terras do paiz.

BREVEMENTE

A APARECER Á VENDA:

“Cantares,”

VERSOS DO POETA

ANTONIO BOTTO

MUSICAS DE

NICOLAU D'ALBUQUERQUE

ILUSTRAÇÕES DO PINTOR

ANTONIO CARNEIRO

Todo aquelle 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.

Composto e impresso no «Centro Typografico Colonial»
Largo da Abegaria, 27 - Lisboa