

REVISTA
DE

TURISMO

PUBLICAÇÃO MENSAL
DE TURISMO, PROPAGANDA,
VIAGENS, NAVEGAÇÃO, ARTE
E LITERATURA ◻ ◻ ◻

PROPRIEDADE DA EMPRESA DA «REVISTA DE TURISMO»

ANO V
II SERIE

FEVEREIRO 1921
N.º 104

DIRECTOR : AGOSTINHO LOURENÇO
SECRETARIO : JOSÉ LISBOA

REDACTOR PRINCIPAL : GUERRA MAIO
EDITOR : F. FERNANDES VILLAS

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO : LARGO BORDALO PINHEIRO, 28 — TELEFONE 2337 CENTRAL

O TURISMO EM PORTUGAL

E A VERACIDADE DOS APHORISMOS

*D*A Deus nozes a quem não tem dentes. Nada ha de mais certo e que melhor se aplique a nós proprios.

A critica d'este aphorismo é a nossa mais triste auto-biografia ; é a nossa mais irremissivel condenação.

Não é esta a primeira vez que o constatamos ; mas, infelizmente, de nada tem servido dizel o.

Embora não tenhamos chegado ainda á fase de descrêrmos, por completo, da reacção da Natureza ao estado apathico dos homens d'este paiz, vamos continuando a apontar os erros por eles praticados tanto no passado como no presente, não com o desejo de eximir-nos a responsabilidades que, de resto, não nos podem sêr assacadas, mas simplesmente no intuito de, mostrando-lhes mais uma vez esses êrros, tentar ainda acordal'os da lethargia criminosa em que jazem por ...indolencia propria.

Apenas fazemos o somatorio d'esses irreparaveis êrros ; pois descrevel'os todos seria fazer o indice dos artigos publicados n'esta Revista durante os cinco anos da sua existencia.

Não nos iludimos com o resultado de

mais este estimulo ; ele é pouco revulsivo para uma acção, por lenta que seja.

Mas, emfim, é mais um desabafo de consciencia.



Quando a «Revista de Turismo» appareceu, em julho de 1916, já a guerra europêa tinha desenvolvido os *fructos* que ora estamos saboreando.

A sua aparição foi oportunnissima e derividade da idéa patriotica, por excellencia, de se fazer uma larga propaganda do nosso paiz, preparando assim o terreno, para o *après-guêrre*.

Começámos, desde o seu primeiro numero, a interessar a opinião publica nas vantagens da exploração da industria que nos propuzémos defender, mostrando os beneficios que d'ahi adviriam para o paiz logo que ele se encontrasse em condições de poder satisfazer ás exigencias dos nacionaes e, especialmente, dos estrangeiros, para os quaes mais directamente se dirigia a nossa acção.

Alvitrámos idéas ; sugerimos procedimentos ; fomos até a indicações que seriam ociosas para qualquer outro povo que não

fosse o nosso — que mais se preocupa com os interesses alheios do que com os proprios. Emfim, apreciámos, pelas mais claras formas, a situação em que nos encontravamos e a maneira que tínhamos para recuperar o tempo perdido, no sentido de desenvolver e engrandecer o nosso paiz pela industria de turismo, unico meio que se nos apresentava com viabilidade para resolver, em grande parte, o grave problema economico que nos estava já ameaçando sem se recorrer aos expedientes vulgares dos financeiros béras.

Tudo isto fizemos durante esse periodo calamitoso da guerra, com entusiasmo e convicção; pois não era difficil prevêr, a quem se interessasse pelos resultados do turismo, qual o incremento que ele haveria de tomar apóz a assignatura da paz.

E não nos enganámos. A França e a Italia que o digam.

Vem o armistício; e, pela nossa parte, o que fizemos?

— Simplesmente abrir um posto d'informações em Paris.

Apenas uma pequena e limitada propaganda feita com folhetos e monografias, cuja distribuição foi deficiente e mal dirigida — como se prova com os resultados d'ahi extrahidos — tinha sido o preambulo d'aquella medida.

Eis tudo — e parece que satisfizes os nossos desejos, pois que nada mais consta se tenha feito para a propaganda de Portugal no estrangeiro.

Verdade seja dita — que enthusiasmar os extranhos a cá virem vêr as *intimidades* com que topamos a cada passo, e, ainda por cima, não se lhes dar, ao menos, um modesto alojamento para ficarem, era *chuchar com a tropa*.

D'ahi, *certamente*, a razão porque nos limitámos á propaganda feita com os *dépliants*, e á instalação do posto d'informações em Paris.

JOSÉ LISBOA

A NOSSA CAPA



Mont'Alto — Arganil

O Turismo e as exigencias alfandegarias

TODA a gente que fala de turismo supõe-se logo conhecedora do assumpto por julgar que os dois unicos factores indispensaveis ao desenvolvimento d'essa industria são: as estradas e os hotéis. Não ha duvida de que esses dois assumptos são primordiaes e essencialissimos para o progresso da viiegatura. Não se segue, porem, que o aphorismo — sem boas estradas e sem comodos hotéis — seja o axioma da questão. Muitos e outros problemas teem uma relação directa com aqueles de cuja resolução depende, tambem, o bom exito da causa.

Ora, um d'esses problemas que não pôde ser relegado para um plano secundario, é, precisamente, o que se refere ás facilidades aduaneiras de que gosam os turistas estrangeiros. O turista não é uma mercadoria, nem — exercendo estritamente o seu papel — pode ser considerado como comerciante. Portanto, todas as exigencias que se lhe fizerem, querendo beneficiar demasiadamente o Estado, só redundam em seu immediato e directo prejuizo. Ha fatalmente que crear distincções e que estabelecer facilidades especiaes e particulares, de forma a tornar possivel, comodo e rapido, o acesso áqueles que, simplesmente, viajam por recreio ou por necessidades fisicas. Uma alfandega que exija a essa ordem de viajantes o pagamento definitivo de direitos por importação dos seus utensilios, seja de que ordem fôr, obrigando os interessados a toda a sorte de incomodos com a satisfação da complexidade dos serviços aduaneiros, seria o maior inimigo do turismo e do proprio paiz, por assim fechar irremediavelmente a porta d'entrada aos que o desejassem visitar.

Tudo quanto se possa alegar em contrario não resiste á simples razão do interesse nacional; este é de ordem a conceder-se as maiores facilidades na entrada de viajantes estrangeiros que, sem conhecer o paiz, n'ele acidentalmente habitam e, du-

rante esse tempo, gastam o suficiente para cômpensar qualquer possivel beneficio que pelas exigencias aduaneiras podiam reverter para o Estado que, de resto, em nada é prejudicado, em virtude de, por outras e variadas formas, auferir o que porventura poderia ter deixado de receber pela alfandega.

E para o turista, qualquer pequena dificuldade burocratica é um pezado contratempo, que muito influe nos seus juizos e nas suas resoluções futuras.

Preciso é, pois, considerar que o turista não é um importador, na geral acepção d'este termo.

Tudo quando ele possa trazer para seu exclusivo uso, como bicyclettes, automoveis, barcos automoveis, artigos de *Toilette*, etc., não é para aqui deixar. Portanto, não vem fazer concorrência ao mercado. E todas as despezas que ele possa fazer durante a sua permanencia no paiz, são tão importantes que só se representam por benéficas e avultadas cifras.

As alfandegas francezas classificam essas despezas como "exportações para o interior".

Por aqui se avalia o quanto elas valem e os lucros liquidos directos que proporcionam ao comercio e á industria, sem necessidade de qualquer intermediario.

O verdadeiro conhecimento do valôr da facil importação do turista, fez com que nos paizes mais visitados por estrangeiros tenha já sido instituido um regime especial para o favorecer; havendo, até, um acordo internacional no sentido de generalisar as facilidades prescriptas no regulamento d'esse regime.

Crêmos, porem, que esse acordo ainda não foi extensivo a Portugal; deficiência que só redundam em nosso prejuizo. Isso não obsta a que, pelo que nos diz propriamente resfeito, se procure facilitar o mais possivel o acesso dos turistas.

F. V.



TURISMO INSULAR

NA MADEIRA

O que se está passando na Madeira, sob o ponto de vista do turismo e a que por varias vezes já nos temos referido, carece da intervenção directa e immediata da repartição official competente, a fim de evitar que aquela nossa bela e incomparavel estancia de repouso seja, em absoluto, abandonada pelos estrangeiros, que estão sendo habilmente desviados para as Canarias, onde, todavia, não encontram o inedito da beleza da Madeira, nem o seu privilegiado clima.

Para confirmar o que dizemos, vamos transcrever a parte mais elucidativa d'uma correspondencia d'aquella ilha.

«Formou-se em Vigo um *comité*, denominado: «Comité de Propaganda» que tem o unico fito de arrancar toda a navegação de turismo, da Madeira e de Lisboa, para as Canarias e para Vigo. E sobre a navegação de turismo propriamente dita, ha que registrar os efeitos da propaganda em nosso desabono, porque infelizmente ha muito que nem um só vapor de turistas nos visita. Que navegação temos?

Simplesmente os navios da Yeaward Line, correio de Liverpool para as Canarias, e os vapores do Cabo.

Nada mais. Quem tem desembarcado na Madeira? Salvo um ou outro invalido; ninguem.

E' porque o *comité* de Vigo não dorme, tem propagado os encantos das Canarias, as comodidades de Vigo é, para as tornar mais apreciaveis, enaltece-as com o terrorismo de Lisboa, com as suas revoluções e bombas, e com o abandono da Madeira, sem estradas, nem casinos, sem meios de locomoção, etc.

E' pois indispensavel a formação d'uma «Sociedade de Propaganda da Madeira» ou «Sociedade de Turismo da Madeira», que deve sêr composta por todos que amem o seu torrão natal, por todos os que reconheçam que o turismo é todo o nosso futuro, é toda a riqueza do nosso porvir, será a nossa maior felicidade dentro em pouco.

Essa sociedade pôr-se-ha em comunicação com a «Sociedade de Propaganda de Portugal» e ambas de acordo, encetarão a campanha em prol do nosso desenvolvimento e em franca guerra contra a propaganda do «Comité de Vigo».

E' absolutamente indispensavel que se tomem urgentes medidas, começando por facilitar os meios de acção á Junta Autonoma para efectivar as obras do Porto do Funchal, comò tambem á Junta Geral, os destinados á viação facil e comoda. O jogo tem de vir ou nós o imporemos como uma questão de vida ou de morte para a nossa Ilha.

Vejam o que succedeu a Ostende, a estancia de turismo mais movimentada

do estrangeiro. Prohibiram ali o jogo, e essa praia em três meses morria. O jogo reabriu, e ela reviveu, pujante, encantadora e atrahente.

E o que succedeu com essa praia, tem acontecido em outras, onde o jogo tem sido o principal motivo do seu progresso.

Não querem que os nacionaes joguem? Pois que se regule o jogo, tornando-o regalia exclusiva do estrangeiro. Ceda-se a sua exploração a uma poderosa companhia nacional ou estrangeira, com obrigação de transformar a nossa rede de viação, de construir docas e molhes para atracação de navios e de estabelecer a tração electrica, para que a Madeira progrida, e enriqueça, embora á sua sombra outros enriqueçam tambem.

Assim, não; assim é não acudir a uma agonia lenta, cujo estertôr se vê aproximar a passos lentos, pavorosos.»

Não podemos deixar de dar o nosso maior aplauso á idéa da formação d'uma sociedade de Propaganda da Madeira, no genero dos Sindicatos d'iniciativa; pois só d'essa forma essa Ilha conseguirá obter o que lhe é absolutamente indispensavel para que possa lutar com a concorrencia que nas Canarias lhe estão fazendo. Todavia, enquanto esse facto se não dá, cabe á instancia official competente tomar as providencias que a situação requer.

MONUMENTOS NACIONAES

O Castelo de Leiria

Por portaria de 18 de janeiro passado foi nomeada uma comissão composta pelos srs. General Joaquim Lobo, arquiteto Ernesto Kopke e engenheiro Afonso Zuquete, para tratar da reparação das ruínas do Castelo de Leiria, tendo a mesma comissão ficado autorizada a despende até a quantia de 6.000 escudos.

Não podemos deixar de louvar esta iniciativa do Sr. Ministro do Comercio; e de esperar é que os resultados dos trabalhos d'essa comissão correspondam aos intuitos patrioticos que lhe foram incumbidos.

Todavia, existindo uma comissão dos monumentos nacionaes, composta por homens que se tem dedicado ao estudo da especialidade, entre os quaes se encontram engenheiros e architectos, não se comprehende bem como se creou uma



Castelo de Leiria

comissão especial para prover ás reparações de que carecem as ruínas do Castelo de Leiria, e não se incumbiu d'essa tarefa a comissão já existente e que estava naturalmente indicada para d'esses trabalhos se ocupar.

E' possivel que n'isto o Sr. Ministro do Comercio tenha andado como Pilatos no Crédo. Porem esse procedimento pode causar situações delicadas, que seria bom evitar, e augmentar mais a confusão em que presentemente vivemos

REVISTA DE TURISMO

ASSIGNATURA

PORTUGAL (Cont.)—Semestre.....	Esc. 1\$50
Ano.....	Esc. 3\$00
COLONIAS—Ano.....	Esc. 4\$50
EXTRANGEIRO—Ano.....	Esc. 6\$00

Numero avulso \$30 (300 réis)

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

ARTE E LITERATURA

OUTOMNO

(SCENA CAMPESTRE)

LÁ vem o outomno, por entre as serras
a nevar.

— Guarda, mulher, o que houver,
para no inverno nos alimentar.

— Depois, vem o inverno, vem o frio;
e só na volta do estio poderemos cultivar.

.....
— Acende a lareira, que já faz frio;
só pela volta do Maio, virá o estio.

«Abriga o gado na arribana; e em-
quanto chove, vem p'rá choupana.

«Depois, se estiar, ele irá pastar.

«Avia-te, mulher, que já cae agua,
não me causes alguma magua.

— Deus a manda. E os nabos? as nabicas?
Rico tempo p'rás hortaliças. E lá p'ró S. Martinho, então?! teremos bom
vinho.

.....
— Olha—e o jantar? trata de t'aviar.

— Santo Deus — como fazer? Uma
só, e tanto que mexer... — Ele é o gado,
é o vinho, é o comer...

— E no moinho, que deixaste? a mó
a correr?!

— O' homem, socega: o grão está
parado... e tu está calado.

— Apre! sempre rabujenta. Tu tens
cabelo na venta...

— E tu a lingua comprida.

— Não te zangues Margarida...

— Velho, podengo, 'stás sempre a
bramar. Anda d'ahi vamos p'ró jantar.

.....
— Que rica feijoada. O feijão é bem
bom. E' cheio e graúdo... até fazia
falar um mudo...

— Por isso 'stás a falar. Nem a co-
mida te tapa a boca.

— Quando o coelho entra, quer aberta
a tóca.

«Olha, dá-me o vinho, vai uma pinga,
velhóta?

— Ora não ha! Tu hoje 'stás idiota:

— Não te amofines, mulher, tu não
vês como estou feliz, porque Deus assim
o quer, e também eu o quiz, em t'êr por
companheira, ladina e legeira, a melhor
das mulheres?

— Se a tens é porque queres.

— Pois é isso assim, e outra não me
conviria a mim.

— Pois, então, se assim é, basta do
dizer. Olha, ha muito que fazer, e trata
de t'aviar.

— Oh! mulher haja socego ao jantar.

— Quando o dono descança, dorme
a fazenda; e ela a dormir não dá merenda.

«Anda despacha-te. D'aqui a pouco
escurece, e a noite aparece.

— Vae, tens razão. Quando o outom-
no vem, vae-se o verão.

.....
Já deram as Trindades, recolhem-se
as divindades e os rebanhos ao aprisco. As
arvores, em nudez crúa, esperam os raios
da Lua, para se olharem; pois á luz do
Sol, não se vêem p'ra não s'envergo-
nharem.

E pela Alva, soluçantes, lagrimas
brotam; lembrando mais um dia em
que, núas, ao Sol se mostram.

Mas o Sol, benéfico e protector, a
pouco e pouco as veste, com o seu calor.

Vem o Abril, encantos mil. As flôres
que as campinas matisam, com seus
odôres as incensam.

Vem o verão, alegre e folgazão;
Maio e Junho fazem suar;

O Julho quente, sempre se sente.

Agosto e Setembro são os dos ventos,

E por esse tempo tudo mente.

Por fim — e p'ró ano acabar.

Lá vem o outomno por entre as ser-
ras a nevar.

MARIO DE MONT'ALVÃO.



A vilegiatura em Portugal e a falta d'indicações

NÃO nos foi possível, em o nosso numero passado, fazer referencia á carta do Sr. Ricardo Amaral, que inserimos no numero d'esta Revista relativo a Dezembro ultimo. Como, porem, prometemos dizer algo de nossa justiça sobre as observações que aquele Sr. opoz ás considerações com que anteriormente aludimos ao «Guia Oficial dos Caminhos de Ferro», por isso voltamos hoje ao assumpto; esperando, todavia, que esta nossa apreciação, que faremos por ser a mais justa, satisfaça ás partes interessadas: ao publico e á empresa.

Em primeiro logar, as nossas considerações não foram *inoportunas*. E não foram *inoportunas*, porque a «Revista de Turismo» não é uma publicação de critica systematica, nem, tampouco, é feita sob bases menos consistentes; ela, alem de sêr escrupulosa e sensata na sua orientação — que, de resto, tem sido a mesma desde ha perto de seis anos — tem na sua redação gente que não *desconhece* os assumptos de que se ocupa dentro da acção da mesma Revista.

Ha, ainda, a acrescentar a esta consideração uma outra de não menor valôr — é que nenhum interesse nos movia então, como hoje tambem não nos move — contra a empresa do «Guia Oficial».

Portanto, as nossas considerações foram *oportunas* e justificadas por si mesmas.

Exposto isto, como especial deferencia pelo signatario da carta a que nos estamos referindo, vamos acrescentar mais algumas palavras para repôr as coisas no seu devido logar.

Existiu, realmente, em Portugal uma publicação intitulada «Manual do Viajante em Portugal», da auctoria do Sr. L. de Mendonça e Costa, cuja edição, de que temos um exemplar, e que é a 4.^a, data de Setembro de 1913. E dizemos *existiu*, porque, segundo informa o sr. Amaral, o ultimo exemplar d'essa edição — que foi tambem a ultima, foi já vendido por bom preço.

Portanto, já não existe. Mas mesmo que existisse, ela não exercia, nem podia cumprir as funções que competem a um guia, como o «Guia Oficial dos Caminhos de Ferro», pois que aquela, sendo uma publicação com itinerarios *especialmente* para serem seguidos por estrangeiros, não podia ministrar, nem a estrangeiros, nem a nacionaes, os elementos completos para orientar qualquer viajante. E um dos principaes, senão o principal, era o *horario dos comboios* a aproveitar para os itinerarios descriptos no Manual e suas ligações nas estações d'entroncamento; o que só se pode encontrar n'um guia de caminhos do ferro e não se póde evidentemente exigir a uma publicação d'aquella ordem, aliás completa tanto quanto foi possível ao seu auctor.

Temos, portanto, o guia como complemento directo d'aquêle manual ou de qualquer outro no mesmo genero.

Alem d'isso, muitas vezes o simples exame dos horarios sugere a idéa d'uma viagem a quem não tenha antecipadamente um objectivo; e assim, tanto n'um, como n'outro caso, se confia na maior exactidão do guia, projectando-se o itinerario mais consentaneo ás condições em que se pode viajar.

Ora, desde que esse guia não esteja certo, não pode *fornecer indicações precisas á grande massa que se desloca em caminho de ferro, como também não pôde acidentalmente fornecer algumas indicações que interessam o turismo* — empregando as proprias palavras da carta do Sr. Amaral — e isto pela simplicissima razão de não merecer confiança.

Ahi, estão, pois os motivos das nossas justas e oportunas considerações.

Foi, portanto, contra as inexactidões que que o Guia Oficial estava apresentando e contra as suas deficiencias — que, infelizmente, ainda hoje apresenta — que dirigimos a nossa apreciação.

Não houve, pois, confusão da nossa parte, porque — como acima provamos — sabemos bem distinguir e dar o justo valôr ás duas publicações.

Diz, porem, o Sr. Ricardo Amaral — com o que estamos d'accordo — que a publicação do Guia Oficial não podia deixar de sofrer as consequencias da crise da guerra; isso, todavia, em nada podia influir na exactidão dos horarios com que se apresentava. Exigir, porem, que durante o

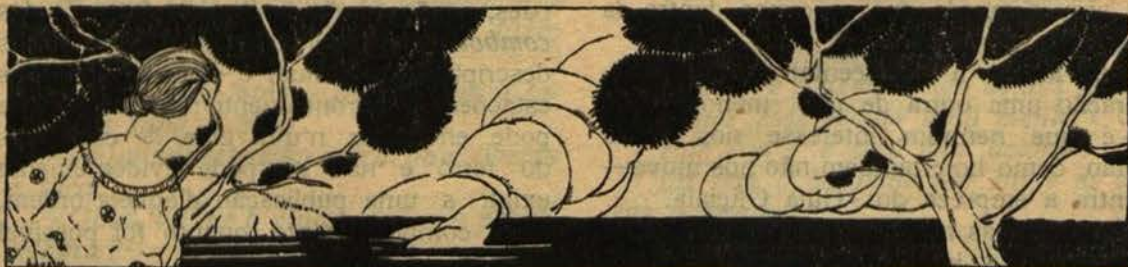
periodo das grêves do pessoal ferroviario ele apresentasse os horarios dos comboios que acidentalmente se faziam, isso é que seria exigir o impossivel, porque então o transito pelas linhas ferreas era irregular.

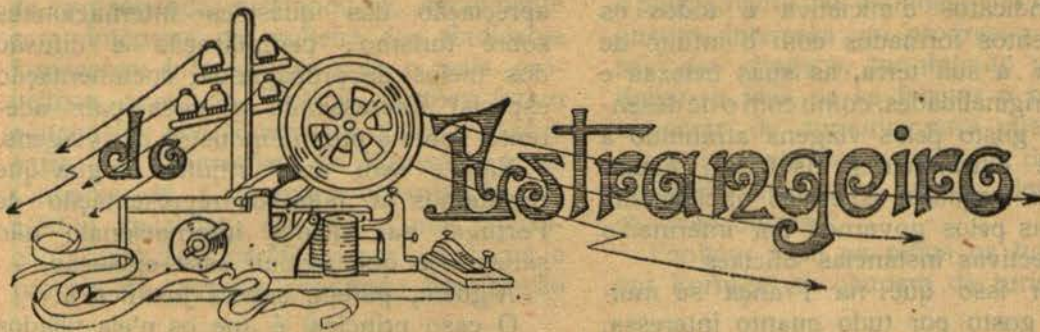
Porem, n'uma situação normal, não se podem desculpar erros de indicação, que não só responsabilizam a empresa do Guia mas, inclusivamente, as administrações ferroviarias, que teem todo o interesse em que esse Guia — por isso mesmo que é official e autorizado pelas direcções ferroviarias — apresente sempre os horarios com a mais rigorosa verdade.

Sobre o resto, não nos explanamos não só para não alongar mais esta *réplica*, como para não contrapormos ao criterio e orientação que a empresa se impoz, uma argumentação que poderia pecar por parcialidade.

Como se deprehe de esta exposição, apenas justificamos as nossas anteriores considerações, sem qualquer outro intuito que não seja o de defeza d'um assumpto que se prende directamente com o turismo nacional, cujo desenvolvimento pode, aliás, influir, por uma forma consideravel, nos progressos do Guia Oficial.

Terminando, pois, este pequeno incidente que nos deu ensejo a uma maior aproximação com a actual direcção d'aquêle Guia, registamos, com agrado, as boas disposições em que ella está para com a Revista de Turismo, onde encontrará sempre o melhor acolhimento para a defeza de tudo quanto fôr justo e respeite aos interesses comuns.





FRANÇA

QUEM viva absolutamente alheio aos dominios do turismo, não pensa, naturalmente, no entusiasmo quasi febril, na intensiva ação que se manifesta no estrangeiro para o desenvolvimento da vilegiatura. Na França, principalmente, esse movimento é tão intenso que sugere, cria adeptos e novos alentos, a ponto de poder dizer-se, sem exagero, que metade da população d'esse grande paiz se interessa vivamente por essa causa, que os francezes classificam de sagrada, como sendo o seu maior qualificativo.

Não é nos jornais d'informação que o grande publico francez vae buscar o refrigerio para o seu entusiasmo patriótico em defender a causa cujos efeitos teem sido os mais proveitosos para a França. A estes assumptos, os colossos noticiosos referem-se com o laconismo que lhes permite o espaço, pois pouco o acham para tentarem atrahir a opinião publica com a tralhada politica. Mas não é ahí que os francezes interessados verdadeiramente na reconstituição economica do seu paiz, vão buscar o alimento do espirito e se vão animar para proseguirem na idéa de contribuirem com o seu melhor esforço para a satisfação do seu ideal; — é nas revistas da especialidade, é nos boletins mensaes das diferentes agremiações que se dedicam ao turismo, que esse grande povo francez procura as indicações para agir no sentido que deseja; é n'essas atrahentes publicações que ele husca as

noticias descriptivas sobre a ação que se desenvolve; é, ainda, n'elas, que o francez se inteira das diversas phases do movimento que o atrahê.

Assim elucidado sobre o estado da causa que lhe prende a atenção, procura, depois, o prazer de recreiar o espirito, entretendo-o proveitosamente na leitura das descripções de viagens, magistralmente feitas n'essas Revistas, que tambem se referem sempre a sitios e monumentos historicos ou artisticos, por forma a instruir os seus leitores, facilitando-lhes conhecimentos da maior utilidade social.

Isto prova, simplesmente, que a boa semente foi lançada em terra sã, onde tem germinado com uma intensidade muito alem da expectativa.

Por isso, todas as agremiações cuja fim tem por base o turismo, contam os seus socios por milhares. Não exageramos. Para próva basta citar que os inscriptos no Touring Club de França ascendem á elevadissima soma de perto de 119.000!

— Mas é que na França — como em Inglaterra, na Belgica, na Suissa e na Italia o Turismo é uma coisa séria; é considerado como uma industria e como o melhor transmissor da civilização dos povos que vivem afastados dos grandes centros.

N'esses paizes, as associações de turismo teem — como antes da guerra já usufruiam — toda a consideração, gozando das maiores regalias e facilidades, assim como dos possiveis concursos officiaes, quer moraes, quer materiaes, que muitas vezes são importantes.

Os sindicatos d'iniciativa e todos os agrupamentos formados com o intuito de conservar a sua terra, as suas belezas e as suas originalidades, como com o de desenvolver o gosto pelas viagens atrahindo a visita de estrangeiros, usufruem egualmente de regalias especiaes oficialmente concedidas pelos governos por intermedio das respectivas instancias officaes.

E' por isso que na França se multiplica o gosto por tudo quanto interessa, em geral, á nação, pois os seus beneficios refletem-se individualmente, por uma forma bem directa.

Grande paiz! Maravilhosa educação! Superior comprehensão dos direitos e dos deveres individuaes!

Em França existe hoje, entre um importante numero de associações de Turismo — todas, porem, subordinadas ao *Touring Club* — uma agremiação intitulada «Aliança Internacional de Turismo», designada pelas letras A. I. T.

Foi esta Aliança fundada por sugestões directas do *Touring Club*, afim de substituir a «Liga Internacional das Associações de Turismo», que, funcionando antes da guerra com a filiação d'algumas associações dos paizes inimigos durante essa hecatombe, teve de sêr, por isso mesmo, dissolvida.

Esta Aliança compõe-se das seguintes associações: «Automobile Association and Motor Union» e do «Cyclists -- Touring Club», pela Inglaterra; do *Touring Club*, pela França; do *Touring Club Italiano*, pela Italia; do «American-Automobile Association», pelos Estados Unidos da America do Norte; do «*Touring Club Belga*» e da *Liga Velocipedica*, pela Belgica; tendo um Conselho d'Aministração composto de delegados d'essas associações, e uma comissão executiva, renovavel de três em três anos, por eleição na Assembleia Geral.

Na sua recente assembleia geral, que se realisou em Bruxelas, foram definitivamente aprovados os respectivos estatutos, nos quaes se definem os fins d'essa aliança. Os principaes objectivos são: —

apreciação das questões internacionaes sobre turismo; centralisação e difusão dos meios de propaganda; documentação especial interessando a cada paiz aderente, sobre a propria industria das viagens.

Não é sem uma infinita magua que registamos a falta de representação de Portugal na Aliança internacional; não sabendo a que atribuir essa exclusão.

Alguem, porem, saberá justificar'a.

O caso principal é que os n'ela filiados saberão extrahir todo o possivel proveito da sua situação, emquanto nós nos contentaremos simplesmente em saber o que eles fazem para nos levarem os turistas.

Uma outra instituição se acha tambem em exercicio; porem esta limitada unicamente ás associações francezas de turismo: é a «União Nacional das Associações de Turismo».

A sua ação é, como se deprehe de do proprio titulo, conjugar e orientar superiormente o exercicio de cada associação, a fim de que, auxiliando-se mutuamente, elas conquistem os maximos beneficios para os fins que defendem.

Mas, como não baste ainda toda a infinidade de associações, de alianças e de uniões, ha tambem em França o «Parlamento do Turismo francez», especie de Congresso permanente do Turismo, onde se acham representadas todas as associações, federações dos sindicatos d'iniciativa, clubs desportivos, industria de transportes, etc.

Na sua ultima reunião, que teve logar em Grenoble, estavam representadas, alem das Associações de Turismo, vinte e nove federações de syndicatos d'iniciativa e as grandes companhias de caminhos de ferro e de navegação.

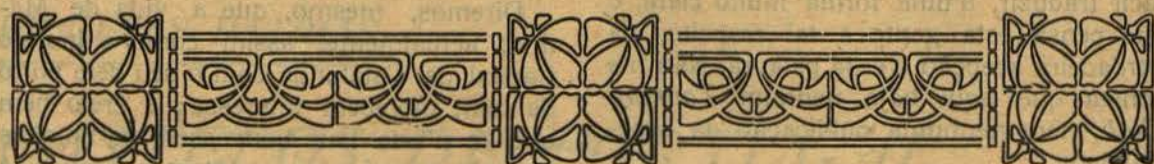
Foi uma reunião completa e interessante, onde se tratou dos recursos a assegurar aos Sindicatos de Iniciativa, por meio d'uma taxa de estadia, d'uma parte do producto dos jogos e por subvenções da Repartição Nacional de Turismo.

Teve, porem, especial relevo, a questão

da propaganda; tratando-se, igualmente com interesse, da maneira dos sindicatos fornecerem informações com o mais proveitoso resultado. Outras questões foram igualmente abordadas, taes como : relações entre as Federações de Turismo e as Camaras do Comercio; organização do crédito hoteleiro; creação d'uma repartição d'estradas, perfeitamente autonoma e provida de recursos proprios; fiscalisação

e policiamento das estradas; emfim--de tudo quanto interessa ao progresso da industria das viagens, terminando por suggestionar a idéa de se formar o grupo parlamentar de turismo, para que essa importante causa seja bem defendida e protegida em tudo quanto depende das sanções officiaes.

Ponham aqui os olhos os homems que em Portugal se occupam de turismo. •



CARTA DE MADRID

A VIDA EM MADRID — A VISITA DO REI DA BELGICA — TURISMO EM ESPANHA

A vida em Madrid está precisamente na intensidade da epocha. Quem por aqui passe e não se entretenha, em qualquer hora vaga, na leitura dos periodicos, que relatam coisas tetricas, acha, pela aparente acalmia dos espiritos e pela regularidade do movimento, que n'esta cidade a vida decorre maravilhosa e atrahente, por entre os enthusiasmos febris da «Puerta del Sol» e a monotonia burgueza que não toma *mazanilla*, nem «Café Olé» — como diria o nosso José Bento d'Araujo — e se contenta com o classico «render da guarda» — que é um dos atractivos madrilenos para os estrangeiros ex-europêus — e a seguir as conversas com os «apoderados» sobre as originalidades e as sympathias dos seus mais queridos *diestros* na Arte de Montes.

Porém, o que o forasteiro vindo agora a Madrid não póde deixar de registrar, é uma

maior actividade que se desenvolve presentemente, e que é o pronuncio de qualquer coisa notavel a dar-se em breve.

De facto, a proxima visita dos Soberanos Belgas á Côrte de Madrid é o motivo d'esse extraordinario movimento que se nota na Capital, onde os comboios teem despejado inumeros provincianos ávidos de conhecerem de perto os Reis da Belgica, martyr e heroica. Esse motivo tem feito tambem com que as autoridades madrilenas promovessen a uma limpeza radical dos párias da sociedade.

Assim, agora, tanto nas ruas solitarias como nos grandes centros da Capital, passa-se sem perigo de ser assaltado pelos «rateros» nem por mendigos e *mendigas*, que, mais do que ferir-nos a sensibilidade moral, nos produziam repulsão e asco.

A este proposito, dizia-me ha pouco um

espirituoso madrilenho, a quem fiz sentir a azafama das esferas governamentais em preparar a limpeza da Capital: «*No se admire Usted — Es que viene el Rey de Bélgica*».

E todo ancho, foi seguindo o seu caminho, trauteando uma «petenéra».

Sobre Turismo, que é o que mais interessa á vossa Revista, direi que não é facil traduzir, d'uma fôrma muito clara, o que pensa esta gente a tal respeito, na verdadeira acepção d'essa palavra. Não me consta que aqui haja nenhum *Touring Club*, nem nenhuma publicação da especialidade.

Em Espanha, realmente, não ha, que eu saiba, uma das coisas mais atrahentes para a importação dos estrangeiros e que abundam em o nosso Paiz: — são as estancias de cura.

Estancias de repouso, como tantas que temos em Portugal, tambem não existem n'esta Terra, nem n'ela podiam existir, porque aqui ninguem extranho pode repousar. Esta é uma nação de *movimiento*. As touradas, as corridas de cavalos, «*Los bailes de Luiz Alonso, las fiestas de Santo Izidro, las férias y todo lo más*», são motivos suficientes para não deixarem descansar quem para aqui venha em tempo de o fazer. Porque, fóra d'essa epocha, ou ha muito frio, ou «*mucho calor*». E quando Madrid está mais «*temperadito*», a sua vida não oferece interesse.

Na epocha dos banhos, o que ha de mais digno de visita é a praia de S. Sebastian, para onde vaé tudo quanto constitue a Côte da Espanha, visto que a Familia Real é nas *salsas* aguas que banham aquela praia, que mergulha os seus régios corpos.

Mas faltam, porventura, em Espanha, motivos para atrahir os estrangeiros?

Não, em boa verdade. As suas originalidades, os seus museus, a sumptuosidade d'algumas das suas cathedraes, as touradas nacionaes, o exquisito dos seus homens vulgares e a beleza das suas mulheres, especialmente as do Bairro Triana... são caracteristicos suficientes para trazerem até ás Terras de Cervantes basta soma da gente que gosta de viajar e conhecer mundo.

Diremos, mesmo, que a vida de Madrid, actualmente, assim como a grande Capital da Catalunha com o seu belo porto de mar, oferecem interesse; e creio bem que se n'este Paiz houvessem os homens da ação turistica que contam a França, a Italia, a Belgica e a Suissa, algo de proveitoso a Espanha teria a registar com a exploração da industria das viagens.

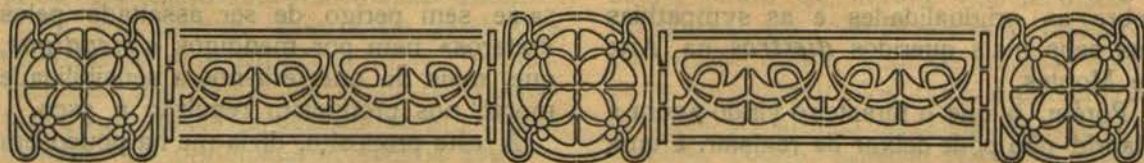
Mas, por emquanto, a sua ação n'esse campo, limita-se á propaganda de viagens feita pelas Companhias Espanholas de Caminhos de Ferro; estando, porém, em preparação uma Sociedade especialmente instituida com o fim de atrahir ao porto de Vigo toda a navegação das Americas, principalmente do Sul, para assim arrogar para si o titulo e os direitos da porta d'entrada Sul da Europa, do lado do Atlantico.

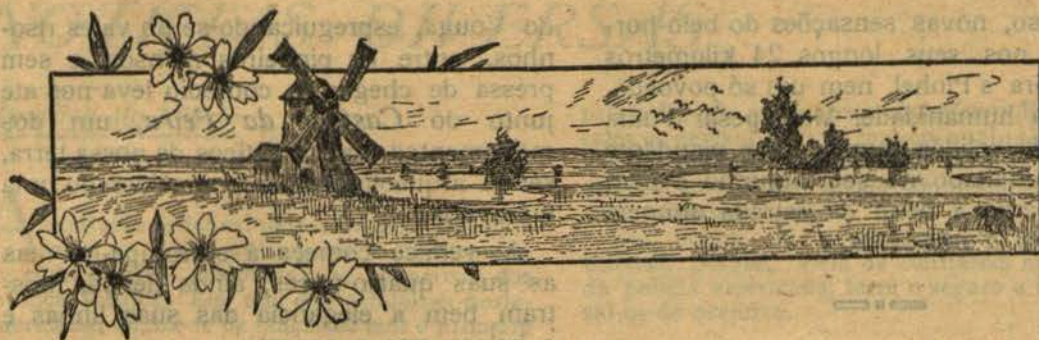
Para nós, portuguezes, este facto não deve passar despercebido, nem devemos deixar de seguir o procedimento que essa Sociedade se propõe adoptar para os fins que tem em vista.

Aqui fica o aviso e — como dizem «*nuestros hermanos*»: — *defendause Usteds*.

Madrid, Janeiro de 1921.

J. C.





RIQUEZAS PATRIAS

CASTELOS DE PORTUGAL

De Almeida, por uma estrada de 22 kilometros entre terras fartas de lavoura, onde a cigarra, nas mornas tardes de verão, canta por entre as papoilas rubras com a alegria do silencio campesino—chega-se a Figueira de Castelo Rodrigo, a dois passos da velha e historica vila de *Castelo Rodrigo*, que sobre o monte fronteiro alastra as ruinas do seu castelo, mais velho do que a nossa independencia.

Compunham-se primitivamente as muralhas d'esse castelo de 13 torres, sendo uma de menagem ao centro, com varandins e altas janelas.

Aqui e alem, ainda hoje se erguem restos d'essas muralhas, que eram de duro granito; restos que a hera vae vestindo de verde leve, como que a confortar-lhes a velhice e a amparar-lhes a derrocada.

Ao centro do castelo, entre o mais forte reducto, mandou Cristovão de Moura, valido de Filipe IV, construir um palacio, que o povo, apóz a restauração, incendiou.

Da parte mais alta das suas muralhas, o panorama que se nos desenrola é tão vasto e variado, que se distinguem sete sédes de concelhos: Figueira de Castelo Rodrigo, Foscôa, Mêda, Trancoso, Guarda, Pinhel e Almeida.

A dois kilometros ao nascente, n'um

vale fecundo de boas terras, descansam na tristeza d'uma derrocada, as ruinas do convento d'Aguiar, com a igreja ainda bem conservada, cujos côro e abobada, sob os quaes repousam os restos do famoso historiador frei Bernardo de Brito, são de uma sumptuosidade pouco vulgar.

Uma lenda popular, conta que na guerra com os castelhanos, em 1664, a santa Maria Aguiar andava entre o exercito portuguez na piedosa faina de recolher, no seu açafate, as balas inimigas. E o povo, na sua crença ingenua, ainda supõe o barro vermelho dos campos da Salgadela, restos de terra tingida com o sangue castelhano.



Duas estradas, por onde se fazem diariamente carreiras de automoveis e de diligencias, conduzem ao caminho de ferro. Estas duas estradas dirigem-se de Figueira: uma para Barca d'Alva, a 21 kilometros, e outra para Vila Franca das Naves, a 46.

Este ultimo trajecto, bastante longo, dá ensejo de se observar uma beleza rara em Portugal: São as arribas da Exco-mungada, onde a estrada se contorce em lacetes extravagantes, mostrando-nos a

cada passo, novas sensações do belo-horível. E nos seus longos 24 kilometros de Figueira a Pinhel, nem um só povoado, anuncia a humanidade. Mas apesar d'uma tão grande solidão, nunca ali o viandante se viu assaltado no seu caminho e nem uma só cruz á beira da estrada anuncia o sacrificio d'uma vida.



Pinhel, decorridos 24 kilometros, a temos ha sombra do seu castelo, de que ainda restam duas torres, e em cujo portal d'uma delas, havia uma estatua d'uma mulher núa, que muito envergonhava a castidade pinhelense. Mas uma figueira brava, que nasceu junto da torre, cobriu com as suas largas folhas a nudez do marmore da estatua, o que deu logar a grande regosijo da gente de Pinhel.



Para o norte, ali ao pé do Porto, a 20 kilometros de Espinho, pela linha do Vale

do Vouga, espreguiçando-se no vales risinhos, entre os pinheiros mansos, e sem pressa de chegar, o comboio leva-nos até junto do *Castelo da Feira*, um dos monumentos mais artisticos da nossa terra, sendo arqueologicamente considerado uma maravilha.

A velhice começa a corrompe-lo, mas as suas quatro torres, ainda de pé, mostram bem a elegancia das suas linhas e a beleza que o reveste.

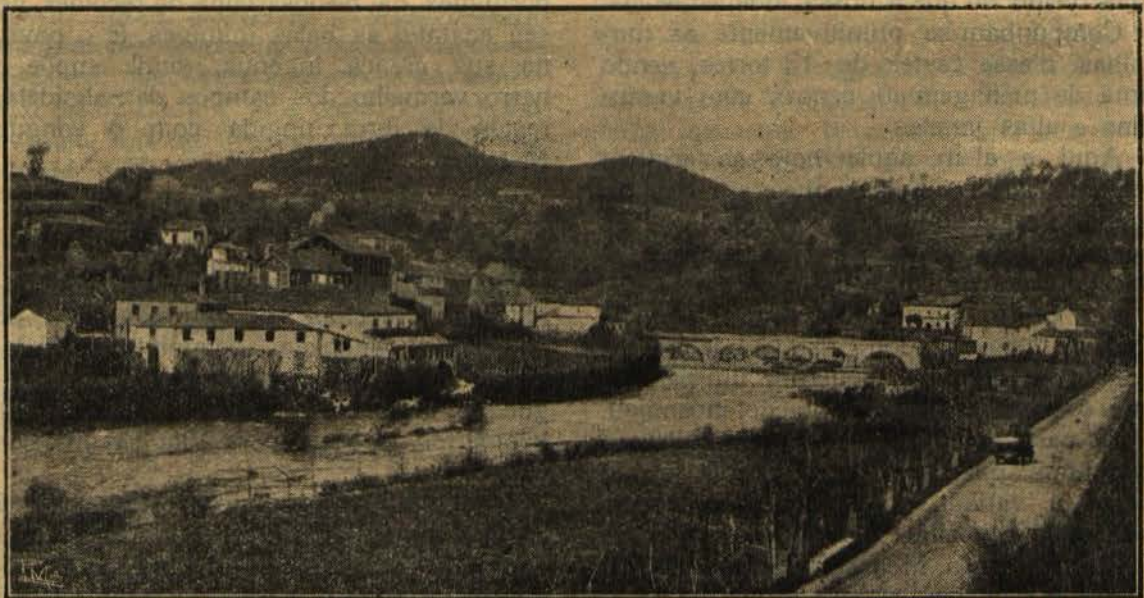
Constantes comboios circulam abaixo e acima; por isso melhor é recomendar aos viajantes os hoteis de Espinho. Encontra-se ali para lanchar uma especialidade de «quéques» que muito honra a industria de pastelaria da terra.

Além d'esta especial iguaria, outras ha como as belas conservas da fabrica Brândão Gomes & C.^a, alguns dôces de fabrico particular e os incomparaveis ovos mólés d'Aveiro.

.....

GUERRA MAIO.

PORTUGAL PITORESCO



Vista geral de S. Pedro do Sul

NOTÍCIAS DIVERSAS

America do Norte

A actividade dos estaleiros navaes d'este paiz não se limita unicamente á construcção de embarcações destinadas ao commercio dos Estados Unidos. Em um dos estaleiros norte-americanos acaba-se de lançar ao mar o primeiro navio construido para a republica de Honduras, que é um vapor de passageiros e de carga, medindo 80 metros de comprimento.

E' de esperar que n'um futuro proximo as necessidades da marinha mercante americana sejam satisfeitas pelos estaleiros da America do Norte, cuja industria está activamente progredindo.

Um caso interessante

A transmissão de telegramas dá lugar, ás vezes, a incidentes realmente curiosos. Damos, como exemplo, um caso recente: O adido comercial dos Estados Unidos em Londres passou dois telegramas á mesma pessoa que se achava em Pariz, um d'eles via Nova York, e o outro utilizando-se do serviço de correio e telegraphos «urgente» inglez. Pois bem: A comunicação que passou por Nova York foi entregue ao destinatario vinte minutos antes d'aquela transmitida directamente a Pariz. Este caso refuta as muitas criticas que se fazem constantemente sobre o serviço telegraphico de Nova York.

Automobilismo facil...

Os Estados Unidos da America do Norte teem fama de originalidade em todas as suas manifestações.

E não ha duvida de que assim é!

Uma prova bem extraordinaria, que confirma aquele conceito, vamos produzil-a, para que os nossos leitores a apreciem. Durante o ano de 1919 foram roubados n'aquela paiz, nada menos que 22.273 carros!

Foi este o resultado da estatistica feita em relação a aquele ano. Relativamente a 1920, essa estatistica não está ainda completa; mas até onde se pode apurar já, aquele numero de roubos é excedido vantajadamente.

Devemos, porem, esclarecer que esses roubos são, na maior parte, de pequenos carros, que muito se usa nos serviços commerciaes e cujos pro-

prietarios são os proprios *chauffeurs*. Enquanto estes os deixam ficar na rua sem qualquer guarda durante o tempo em que tratam dos seus negocios, quando voltam encontram simplesmente o sitio onde os tinham parado.

Isto, porem, não preocupa muito os automobilistas, porque, alem de confiarem na pericia da policia americana, teem o seguro a indemnizal-os do prejuizo.

França

UMA das mais interessantes e completas revistas francezas sobre turismo «*Le Conseiller des Touristes*» acaba de recommençar a sua publicação mensal.

O numero 1, referido a janeiro, passado apresenta-se com o melhor aspecto, impresso em excelente papel «couché» (o que prova que o papel em França já baixou sensivelmente de preço) e com um muito apreciavel e interessante texto, onde os assumptos que mais se prendem com a exploração da industria das viagens são tratados com atrahente desenvolvimento.

Os impostos sobre a hotelaria

EM vista do grande interesse nacional que ha no desenvolvimento da industria da hotelaria franceza, auxiliando-a financeiramente em todas as suas iniciativas de melhoramentos e de engrandecimento; o que agora se torna tanto mais necessario quanto é certo que os hoteleiros dos paizes neutros ou que foram inimigos da França durante a guerra, redobram d'actividade, não se poupando a sacrificios para reconquistarem a sua supremacia turistica; uma comissão composta da Repartição official de turismo e dos presidente e vice-presidente do Touring Club, foi recebida na Camara dos Deputados pelo grupo parlamentar do turismo, do qual solicitou a sua imediata interfeerencia a fim de serem desde já abolidas as taxas de 10 0/0 e de 3 0/0 que os hotéis de 1.^a e 2.^a ordens eram obrigados a cobrar dos seus clientes.

Os parlamentares que dispensaram a sua melhor atenção á exposição que lhes foi feita, prometeram interessar-se vivamente pela questão.

— E é de crer que tal aconteça e que a sua influencia surta os resultados desejados, pois não só o patriotismo francez a isso obriga, como tambem, ali, os interesses nacionaes sobrelevam-se a quaesquer outros.

Um concurso original

POR iniciativa do Touring Club de França deve realizar-se brevemente, entre os melhores hotéis da França um concurso chamado do «Repasto do Turista», com ementas regionaes, por um preço determinado.

O fim principal d'este concurso é a propaganda dos hotéis, atrahindo assim os viajantes a darem a preferéncia áquele que mais lhe agrada pelo tratamento culinário, exaltando mais uma vez as qualidades da cozinha franceza muito variada, por vezes talvez apetitosa, mas muito phantasiada e não pouco prejudicial ao estomago.

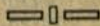
— Isto dizemos nós, é claro.

«Guias azues»

O Director dos «Guides bleus» (que vieram substituir os «Baedekers») que fez publicar uma série de quatorze guias regionaes, todos consagrados á vilegiatura em França, acaba de publicar uma nova coleção em quatro volumes, intitulada «a França e a sua rede ferro-viaria». Os volumes são subordinados aos seguintes titulos.

— *De Paris aos Alpes e ao Mediterraneo* (rede da Companhia do P. L. M.) — *De Paris ao Rhêno e ao mar do Norte* (Redes do Norte e do Este) — *De Paris á Mancha e ao Oceano* (Redes dos Caminhos de ferro do Estado e da Companhia de Orléans). — *De Paris aos Pirinéos* (Redes das Companhias de Orléans e Midi).

Embora resumidamente, cada um d'esses novos guias reune, sob uma forma pratica, os mais precisos esclarecimentos de maneira que o turista facilmente se elucide sobre a satisfação dos seus desejos.



Sob os auspícios da Revista *Omnia*, também acabam de aparecer uns pequenos guias contendo os mais indispensaveis esclarecimentos sobre hotéis, restaurantes, garages, oficinas de reparações, horas de visita e preços d'entrada nos monumentos, etc, etc.

Graças á escolha criteriosa dos sitios e monumentos apresentados á admiração dos turistas, esses guias prestam um grande serviço ao turismo francez, quer nacional ou seja estrangeiro, pois atrahirão as visitas rápidas ás diversas regiões d'aquelle paiz, por meio de programas de viagens facil e praticamente traçados.

Um outro não menos interessante, é o que se refere aos rios da França e que foi especialmente consagrado aos cultivadores das canoas automoveis. N'esse guia é feita uma completa des-

cripção dos rios francezes, partes navegaveis e partes inavegaveis, povoações que banham, atractivos que as recomendam, acabando por pintar as suas margens com a mais poetica força da concepção.

E' claro que n'um paiz onde se procede d'esta forma para a expansão do turismo, essa industria ha de forçosamente vingar.

— Isto é apenas nos referindo ás publicações que acabam de ser postas em fôco: pois outras ha já conhecidas cuja reputação não exige maior reclame.

SUISSAO automovel com meio postal

COMO já tivemos occasião de dizer — e, de resto, é do conhecimento de todo o mundo — o automovel é das mais praticas e utilitarias invenções do seculo passado.

No estrangeiro a sua utilização é exercida já por todos os ramos da actividade official E a Suissa acaba de o adoptar como poderoso e indispensavel auxiliar para o serviço dos correios nos cantões desprovidos de facilidades rapidas d'acesso.

Dados os bons resultados obtidos com esse comodo meio de distribuição postal, no proximo verão serão estabelecidas novas linhas do correio automovel para os cantões que ainda não foram abrangidos por essa distribuição, assim como pelas estradas que conduzem ás povoações mais elevadas da Suissa.

Circulação automobilista

O numero de automoveis estrangeiros entrados na Suissa, que durante a guerra tinha baixado consideravelmente, vae augmentando por forma sensivel, devido ás facilidades que esse paiz tem ultimamente proporcionado para reconduzir-se á situação de «paiz do Turismo» que usufruia antes da guerra.

Uma recente estatística sobre o movimento automobilista na Suissa, dá como entrados n'esse paiz durante o ano de 1921, nada menos de 3.389!

Note-se que não são automoveis para venda. São simplesmente carros transportando turistas, idos da França, da Belgica, da Holanda, a quem os helveticos estão fazendo carinhoso acolhimento para que, não só se restabeleça a antiga corrente de forasteiros para esse Paiz, mas ainda para que ela redobre de intensidade.