

REVISTA  
DE

# TURISMO

PUBLICAÇÃO MENSAL  
DE TURISMO, PROPAGA-  
NDA, VIAGENS,  
NAVEGAÇÃO, ARTE  
E LITERATURA ◻ ◻ ◻

PROPRIEDADE DA EMPRESA DA «REVISTA DE TURISMO»

ANO VIII  
II SERIE

DEZEMBRO 1923  
N.º 138

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO  
SECRETARIO: JOSÉ LISBOA

REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO  
EDITOR: F. FERNANDES VILLAS

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

## A MODIFICAÇÃO DO HORARIO DO COMBOIO "SUD-EXPRESS,"

*Se o não conseguirmos nos termos em que no-lo aconse-  
selham os mais vitaes interesses do nosso porto, ver-  
nos-hemos forçados a capitular perante a concorrência  
que já nos está sendo feita por companhias italianas em  
portos do Mediterraneo*

**D**O nosso colega Diario de Noticias transcrevemos na integra o artigo que o nosso querido amigo sr. Guerra Maio ali fez publicar, sob o mesmo titulo que nos serve de epigraphe.

A este importante assumpto já por vezes temos aludido, documentando as nossas claras referencias com argumentação irrespondivel e mostrando os perigos que se nos avistham se não tomar-mos as necessarias precauções.

No artigo do nosso illustre colega, as considerações a tal respeito são tão nitidamente expostas que dispensam maior preambulo.

Realizou-se ha pouco, em Paris, a habitual conferencia do trafego França-Espanha-Portugal, em que estiveram reunidas

as sete companhias que fazem o trajecto Lisboa-Paris e a Companhia dos Wagons-Lits. Mais uma vez foi ali debatida a questão do horario do *Sud-Express*, nada se podendo, porém, adiantar devido aos grandes trabalhos a que está procedendo o Norte de Espanha, na sua linha Madrid-Hendaya, pois só findos eles o horario do *Sud* poderá ser alterado, o que aliás se poderá realizar em fins do ano que vem.

Já aqui o dissemos e não é demais repetir: o *Sud-Express*, com o actual horario, é um pesadissimo encargo para as companhias e não corresponde ao fim que temos em vista. E' necessario que ele ligue, em Lisboa, com os vapores da America do Sul; e n'esse sentido iniciámos ha pouco negociações com as varias companhias de navegação, indo o resultado muito

além de toda a expectativa, pois nada menos de sete companhias — entre as quaes as que dispõem dos mais rapidos vapores como a *Sud Atlantique* e a *Hamburg-Sudamerikanische* — declararam estar dispostas a fazer um serviço combinado com o *Sud-Express*, uma vez que este comboio de luxo chegue a Lisboa pelas quatro horas da tarde e que d'aqui parta depois das duas e meia.

Este facto, d'uma importancia capital para o nosso Paiz, traz-nos duas vantagens consideraveis: resolver por uma forma positiva a questão do trafego do *Sud-Express*; afrouxar a concorrência que as companhias italianas estão fazendo ao porto de Lisboa; as quaes, mercê da activa propaganda que a Italia tem feito no Brasil e na Argentina, estão desviando para os portos do Mediterraneo grande numero de passageiros que até ha pouco tomavam os vapores das companhias do norte da Europa.

A marinha italiana dispõe hoje de poderosas unidades, cujo luxo se equipara á sua velocidade; e por isso esta concorrência deve-nos preocupar ssbremeira.

Mas a situação admiravel do porto de Lisboa ultrapassará facilmente aquelas vantagens, uma vez que o *Sud-Express* esteja em correspondencia directa com os vapores que veem ao Tejo.

Para isso, porém, é necessario que as 33 horas que hoje se gastam de Paris a Lisboa, sejam reduzidas a 30.

A Companhia *Sud-Atlantique*, além dos luxuosos *Lutetia* e *Massilia*, procura, com novas unidades, abreviar a viagem Lisboa-Rio de Janeiro — o que equivale a dizer Paris-Rio — logo que o *Sud* facilite uma ligação imediata em Lisboa. Outras companhias seguem o exemplo da *Sud-Atlantique*: a *Sudamerikanische*, a *Nordeustcher Lloyd*, de Bremen, que está construindo uma nova série de *Sierras*, dos quais o primeiro, o *Sierra Nevada*, acaba de sair do Tejo. N'esta conformidade, a modificação do horario do *Sud-Express* é e deve ser o nosso grande problema.

Todas as companhias de caminhos de ferro estão compenetradas d'esta necessi-

dade. A Companhia Portugueza procura concluir a segunda via do norte, estando já a trabalhar-se entre Coimbra-B e Pampilhosa; a da Beira Alta, adquire maquinas mais possantes e renova, com carris mais pesados, a sua linha principal, devendo esse trabalho atingir, no proximo ano, Fornos de Algodres (102 quilometros); as companhias de Salamanca á fronteira de Portugal e Medina-Salamanca adquirem tambem locomotivas; o norte de Espanha está concluindo a sua segunda via, e as companhias francezas procuram tambem melhorar o trafego das suas linhas. Tudo isto dará em resultado que as 33 horas que hoje se gastam de Paris a Lisboa, poderão ser gradualmente reduzidas a 30, o que resolve por uma forma definitiva a questão do *Sud-Express*.

Assim, poder-se-ha partir de Paris ás 9 horas da manhã e chegar-se a Lisboa ás 3 horas da tarde do dia seguinte; e poder-se-ha partir d'aqui ás 4 horas da tarde, para se chegar a Paris ás 10 horas da noite do dia seguinte; o que, em ambos os casos, é ideal.

Mas enquanto esse dia não chega, devemos continuar a augmentar a marcha do *Sud*, na medida do possivel; fixando-se, porém, já, a partida de Paris ás 9 horas da manhã, a ver se conseguimos chegar a Lisboa entre 4 e 4 e meia da tarde, o que nos permitirá o enlace com os vapores do Brasil; e no sentido inverso, retardar o mais possivel a partida da nossa capital, a fim de, com mais facilidade, os passageiros vindos da America do Sul poderem utilizá-lo.

As companhias de Orleans e do Midi, que têm sempre demonstrado uma excepcional boa-vontade em servir o porto de Lisboa — seja dito com justiça — por vezes têm querido prolongar até Portugal o seu *rapido* de luxo *Côte d'Argent*, que parte de Paris á noite, e poderia chegar a Lisboa no terceiro dia de manhã; e que partindo d'aqui tambem á noite podia estar em Hendaya 24 horas depois, onde encontraria o mesmo *Côte d'Argent*, que lhe daria continuidade até Paris, gastando-se assim 36 horas de viagem, em

qualquer dos sentidos (ou sejam: uma noite em França, um dia em Espanha e uma noite em Portugal).

Uma grande dificuldade se antepõe, porém, a este serviço: — a impossibilidade que tem a Companhia da Beira Alta em aceitar um comboio nocturno, agravado com o inevitável cruzamento dos dois rápidos, a que a partida á noite de Lisboa obrigaria. Esta linha, de via unica, com estações muito distantes, não pode aceitar um cruzamento de comboios expressos, pois o mais pequeno atraso de um d'elles daria lugar a uma grande perturbação na marcha de ambos. De resto, o *Sud* atinge, actualmente, na Beira Alta, por vezes, uma velocidade de 70 quilometros á hora, e por tal a sua circulação ali deve ser de dia, como é prudente fazer-se n'uma linha de via unica e acidentada como é aquela. A despesa, também, que a vigilancia acarretava a essa Companhia era tal que só um grande augmento de trafego a podia compensar.

Tambem, ao porto de Lisboa, tal comboio não convinha; pois o que se deve ter em vista é dar ao passageiro a faculdade de embarcar em Lisboa com destino ao Brasil, «no dia seguinte ao da partida de Paris»; e no sentido contrario, permitir-lhe chegar a Paris também «no dia seguinte ao do seu desembarque em Lisboa». Com o *Côte d'Argent*, tinha que se contar dois dias, (duas noites passadas em comboio, que nem todos os passageiros estarão dispostos a suportar). Depois, como tinha que se passar um dia inteiro através da Velha Castela, o calor que ali faz no verão seria um pessimo reclamo para o comboio, com o que nada tinhamos a lucrar.

O *Côte d'Argent* circula actualmente, durante três meses no verão, e nos periodos das ferias da Pascoa e do Natal; mas as companhias francesas, como dissemos, estão dispostas a fazê-lo circular todo o ano, uma vez que seja prolongado a Lisboa. Sacrificio porém bem menor lhes devemos pedir: restabelecerem ao *Sud-Express* a marcha que tinha em

1914, que era de 75 quilometros no Midi e de 95 em Orleans.

A companhia do Norte, de França, acaba de acelerar os seus comboios rapidos, passando alguns a exceder a marcha de antes da guerra, como, por exemplo, o *Paris-Calais*, que ultrapassa 100 quilometros á hora. Nesta conformidade é licito esperar que a Companhia de Orleans, que sempre teve na velocidade dos seus comboios o maior dos interesses, não queira ficar atrás, e que dentro em pouco o *Sud* volte á marcha de out'óra.

O Norte de Espanha vai fazer no fim de 1924 uma grande mudança na marcha dos seus comboios, e por isso também é de esperar que o *Sud-Express* seja algo acelerado na sua linha, e que ao mesmo tempo possamos realizar um horario a nosso contento, como aquela importante companhia tem, por vezes, prometido.

Ha uma modificação que nos beneficiaria e com a qual nada teria a perder a capital espanhola.

O *Sud* chega actualmente a Madrid ás 11 horas da manhã, e parte d'ali para Paris ás 9 da noite. Parece-nos que a capital espanhola nada tinha a perder que a chegada ali fôsse antecipada para as 8 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> ou 9 horas e a partida retardada para as 10 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> da noite. D'isso resultaria uma vantagem consideravel para os povos de Valencia e Andaluzia, pois veriam a sua velha aspiração realizada: ligar os seus expressos diurnos com o *Sud-Express* ou fôsse o estabelecimento de um comboio directo de Sevilha e Valencia para a fronteira Basque e Paris.

E' pois tudo quanto nós pedimos.

A passagem do *Sud* Paris-Madrid, em Medina, seria cerca das 4 horas da manhã, duas horas e meia mais cedo que actualmente, o que com um pequeno augmento de velocidade nos permitiria chegar a Lisboa cêrca das 4 e meia da tarde, e ligar assim com os vapores do Brasil; e no sentido inverso, como a passagem do *Sud* Madrid-Paris seria em Medina pelas 3 horas da manhã, podiamos nós sair de Lisboa pelas 2 horas e meia da tarde, o que nos daria uma ligação com os

paquetes chegados do outro lado do Atlântico, em muito melhores condições do que actualmente.

A proxima conferencia do trafego internacional deve realizar-se em Sevilha, nos primeiros dias de maio do ano futuro.

A marcha do *Sud-Express* estará de novo na ordem do dia. A ocasião é optima para se tomar uma resolução definitiva. Confiemos, pois.

GUERRA MAIO.

## A LINHA PARIS-LISBOA-MARROCOS

Por informações officiosas que nos chegaram, sabemos que a Companhia Geral Transatlantica, por imposição das auctoridades marroquinas, suspendeu a escala do Porto de Lisboa das carreiras maritimas Bordeus-Casa Blanca, justificando tambem essa suspensão com o facto do actual regimen aduaneiro com a França a obrigar a uma taxa cinco vezes a tarifa maxima nos direitos de portagem.

Diz aquella Companhia que esta suspensão é transitoria, pois conta, dentro em breve, continuar as suas carreiras, tanto n'um como n'outro sentido, como até aqui; isto é — fazendo os seus vapores sempre escala pelo porto de Lisboa.

Apreciando os dois motivos invocados para essa suspensão, temos, em primeiro lugar, o que diz respeito á imposição das auctoridades marroquinas que, segundo tambem nos informaram, filia-se em *casos de peste* havidos em Lisboa, tornando assim o nosso porto *sujo*, como se diz em gíria marítima.

Ora, este facto — que é menos verdadeiro — importa uma responsabilidade que é necessario definir, e consequencias que é urgente evitar.

Assim: no caso das responsabilidades — convém saber como se espalhou a baléla de haver *peste* em Lisboa, quando nenhuma informação official a confirmou?!

Como é que essa errada informação chegou ao conhecimento das auctoridades marroquinas — que não trataram de averiguar se era verdadeira, e não foi logo desmentida pela nossa auctoridade consular n'aquelle Paiz?

### SUPRESSÃO DE CARREIRAS

Como é, tambem, que, no que respeita á taxa de portagem applicada actualmente aos navios francezes, em resultado de não haver presentemente nenhum accordo commercial com a França, não se teve em conta os beneficios advindos para Portugal do serviço directo e combinado que essa carreira está fazendo?

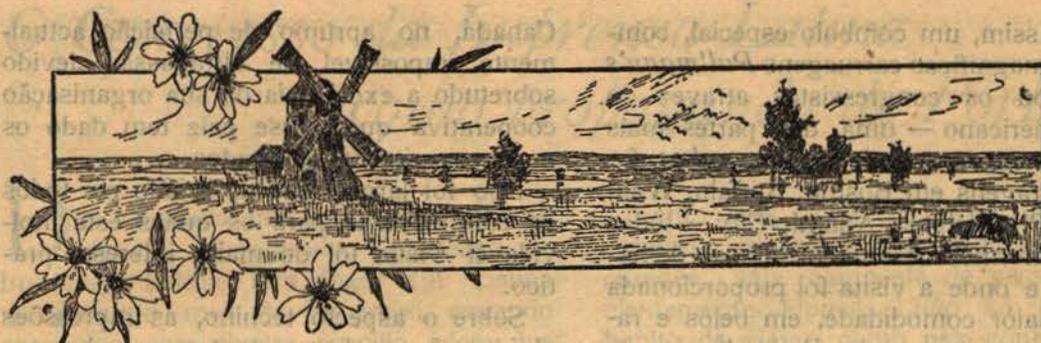
A este ponto só a nossa diplomacia poderá responder; e se realmente tal acontece, ver-se-ha em serios embarços para explicar um procedimento que denota falta de conhecimentos, de tática, d'argucia e de esperteza.

Pomos, porém, ainda em reserva uma mais acre apreciação que esse caso nos sugeriu, pelo motivo da mesma Companhia marítima manter a escala pelo nosso porto no sentido Casa-Blanca-Bordeus, o que a obriga a pagar a portagem elevada pelos seus vapores que n'esse sentido nos visitem.

Este procedimento não se coaduna com a justificação apresentada pela Companhia Transatlantica, pois — segundo se deprehende — a portagem elevada — se realmente ela é applicada aos vapores francezes — tanto é cobrada n'um como n'outro sentido.

O caso está pois, um pouco confuso; por isso tentaremos apural'o para esclarecimento da verdade.

Seja, porém, como fôr, urge pôr um termo a esta situação — que envolvendo-nos em tristes adjectivos, nos causa prejuizos incalculaveis e vem anular os inauditos esforços e sacrificios de toda a ordem que teem sido feitos, sobretudo pelas empresas ferroviarias, para manter esse serviço rapido pelo facto d'ele constituir um relevante beneficio para Portugal.



## O CONGRESSO INTERNACIONAL DE HOTELARIA EM NOVA YORK

O Congresso Internacional de Hotelaria, que acaba de realizar-se em Nova-York, constitue um facto de primeira grandeza nos anaes do turismo internacional.

A recepção dispensada pelos norte-americanos aos 300 congressistas que a ele assistiram foi mais do que brilhante, porque foi uma verdadeira manifestação de solidariedade, de cordeal deferencia e de fraternal convívio durante esses belos dias passados na capital d'esse novo mundo gigantesco, onde tudo é grandioso, magnifico, util e pratico, comodo e excentrico.

A expectativa dos congressistas europeus ultrapassou tudo quanto de melhor ela podia prever; não se supondo mesmo que a uma reunião, embora selecta, mas apresentada sob um caracter de utilidade pratica, se aliasse o fausto d'uma recepção tão extraordinariamente encantadora pelo cunho de sumptuosidade impresso a todos os seus actos, que a nenhum dos congressistas deixará mais de reviver com saudosa recordação.

Tudo ali se congraçou para que nada faltasse aos congressistas. De facto, não foram só os esforços da Comissão Organizadora do Congresso que se manifestaram, com uma segura orientação e um acertado criterio, para que absolutamente nada faltasse aos congressistas; foram igualmente as grandes associações hoteleiras, os grupos regionaes e locais, se-

cundados pelos pequenos *comités* que puzeram o seu precioso concurso á disposição da grande comissão, facilitando e ampliando a missão de que ela se tinha incumbido.

D'esta forma as sensações que os congressistas sofreram foram continuas e ininterruptas, desde que o vapor onde foram transportados até Nova York demandou esse porto. Ahi, uma profusão de pequenos barcos vistosamente embandeirados, veio ao encontro do grande transatlantico, afim de que os congressistas recebessem por uma forma impressionante, as primeiras saudações da patria de Washington. Por entre as ruidosas aclamações dos americanos, correspondidas entusiasticamente de bordo do transatlantico, distinguiram-se os sons de diferentes musicas, entoando os hymnos das nacionalidades representadas pelos congressistas. E n'esse delirio d'aclamações se chegou até o ponto de desembarque, onde se formou depois um longo cortejo que percorreu o caminho até o monstruoso hotel onde ficaram alojados, por forma principesca, os hospedes illustres que a cidade de Nova York acabava de receber.

Seguidamente iniciaram-se as excursões, como que para mostrar a esses hospedes a America do Norte, antes de se entrar na *semana de Nova York*, assim classificada por ser especialmente consagrada á Exposição Nacional e ao Congresso Ho-

teleiro. Assim, um comboio especial, composto de magnificas caíruagens *Pullmann's* transportou os congressistas atravez do Este Americano — uma das partes mais interessantes da grande nação *yankee*, fazendo paragens em Boston, Buffalo, Washington, Philadelphia, Atlantic-City — todas cidades enormes de muitos milhões de habitantes, e onde a visita foi proporcionada com a maior comodidade, em belos e rapidos carros automoveis. Em toda a parte e por qualquer motivo os congressistas eram atendidos com os mais solícitos cuidados; e os seus mais pequenos desejos foram satisfeitos de forma a mostrar não somente as deferencias especiaes a que eles podiam julgar-se com direito, mas o methodo a que o americano faz obedecer todos os actos da sua vida.

E não só os particulares se mostraram expontaneamente gentis no acolhimento dispensado aos seus numerosos hospedes; igualmente todas as municipalidade e autoridades foram da mais captivante amabilidade, associando-se com verdadeiro jubilo ás festivas recepções promovidas em honra dos congressistas.

Tudo isto prova á evidencia qual o grau d'importancia em que é tida no seu paiz a Hotelaria Americana.

E se a serie de festas não bastasse a confirmal'a, um outro facto de maior monta, seria suficiente para testemunhar o grau de consideração que gozam na America os industriaes hoteleiros. Esse facto foi a recepção dada em Washington, na sua residencia oficial da Casa Branca, pelo presidente Coolidge á delegação internacional, á qual ofereceu um chá e entre os numerosos congressistas se fotografou.

Esse primeiro magistrado da grande nação americana, mostrando-se feliz por proporcionar esse distincto acolhimento aos seus hospedes, significou-lhes por uma forma bem clara o interesse muito especial que ele dedica á industria hoteleira, cuja exploração é agora da mais capital importancia para o desenvolvimento economico das nações. Por isso essa industria se mostra hoje nos Estados Unidos da America do Norte, como tambem no

Canadá, no aprumo de perfeição actualmente impossivel de ultrapassar, devido sobretudo a excelencia da sua organização cooperativa que n'esse paiz tem dado os mais proveitosos resultados.

Isso foi largamente apreciado por todos os congressistas para os quaes esta inolvidavel visita foi do maior interesse pratico.

Sobre o aspecto techino, as impressões obtidas foram taes e tantas que elas podem concretisar-se em proveitosas lições cuja applicação, na parte possivelmente adaptavel á industria da hotelaria europeia, produzirá sem duvida os mais sensiveis beneficios.

Consignando n'esta primeira descripção as impressões colhidas em espirito pelos congressistas, no seguinte numero daremos conta dos trabalhos do congresso e de outras recordações que os congressistas archivaram como significado e testemunho perduravel d'este grandioso congresso a que por feliz iniciativa do nosso querido amigo e importante hoteleiro sr. Alexandre d'Almeida, Portugal se fez representar por uma delegação que se não era importante em numero — pois era a mais reduzida de todas as delegações — era, sem duvida, a mais illustre. D'ela faziam parte, alem d'aquelle nosso dedicado amigo e de sua ex.<sup>ma</sup> esposa, Monsieur Leon Kuës, Administrador Delegado da Companhia dos Hoteis Portuguezes de Turismo, que tambem se fez acompanhar de sua esposa, e o sr. tenente-coronel Pestana de Vasconcelos, Director da Agencia Pró-Turismo, que n'essa Delegação representava a Sociedade Propaganda de Portugal.

Devemos ainda acrescentar que não obstante o reduzido numero dos seus representantes, a nossa Delegação foi alvo das mais captivantes amabilidades e de especiaes deferencias.

## O Congresso da Imprensa Latina como propaganda de Portugal

DE harmonia com o que se acha já fixado, o segundo Congresso da Imprensa Latina terá lugar em Lisboa no proximo mez de Fevereiro, devendo acorrer a essa illustre reunião, alem dos jornalistas portuguezes, os representantes dos mais importantes jornaes da Belgica, França, Hespanha, Italia, Romania, Suissa franceza, Brazil e das republicas hespanholas da America do Sul cuja imprensa se acha filiada no Escriptorio Central. Apreciando este facto sob a indole da nossa Revista, não podemos deixar de reconhecer que ele constituirá, por certo, um muito apreciavel beneficio para o nosso Paiz, por isso que ninguem melhor do que um jornalista pode e sabe fazer propaganda do que gosta e do que lhe encanta.

Assim, sob o aspecto do desenvolvimento do Turismo em Portugal — e esse é o que mais importa á nossa Revista — o proximo Congresso da Imprensa Latina poderá produzir os mais proveitosos resultados se no programa das festas a realisar em honra dos congressistas, se incluir um numero de excursões ordenadas com o maior criterio e levadas á pratica com a maior facilidade e com o mais decidido concurso de todos.

E' de crer que a comissão organisadora já tenha pensado na execução d'essas excursões; todavia, não sabemos se tal succede, nem, por consequencia, o que já, possivelmente, se tenha projectado a tal respeito. Por isso, dada a importancia do assumpto e as responsabilidades que ele envolve pela sua complexidade, permitimo-nos — ainda com o tempo suficiente para que o caso seja bem pensado — chamar para ele a atenção da referida comissão organisadora, pois talvez mais d'esse numero do que de qualquer outro dependerão, em grande parte, os resultados beneficos que do mesmo congresso poderão advir para Portugal.

Será, pois, muito acisado que a sub-comissão encarregada de organizar as excursões, seja composta de pessoas sufficientemente idoneas, não só pelo seu habito de viajar, como pelo conhecimento do Paiz e, ainda, das condições que ele oferece presentemente para a instalação de visitantes.

### *Hotelaria Portugueza*

#### Novo Hotel na Guarda

A Empreza de Transportes L.<sup>da</sup> está construindo na Guarda um belo e elegante edificio para o hotel, que terá todas as comodidades modernamente exigidas. A situação do novo hotel é magnifica, e terá uma garage e uma estação de despachos de caminhos de ferro anexa.

#### Em Mortagua

SEGUNDO nos consta, pensa-se em construir junto da estação de Mortagua, na linha da Beira Alta uma casa destinada a hospedagem; o que, a realisar-se, vem proporcionar uma grande vantagem aos que, por interesses comerciaes e industriaes, acorrem em grande quantidade aquella importante vila beirã.

#### Balneario de Vizella

PROSEGUEM, com a maior actividade, os trabalhos de ampliação e modernização do balneario de Vizella; devendo já na proxima epoca uma grande parte poder ser utilizada pelo publico.

As novas instalações d'este importante estabelecimento são dotadas do mais moderno conforto e apresentam a maior comodidade.



# “QUEM CANTA...”

## QUADRAS DE AMOR

«Quem canta seu mal espanta . . .»

Mentira . . . deixem falar :

Quem sofre, sempre que canta,  
não canta, — chora a cantar.

No gargalhar da garganta

Que canta, não queiram crer,

O cisne sempre que canta

é quando está p'ra morrer.

O meu amor tanto encanta

quando canta, noite fóra,

que eu nem sei, quando ele canta,

se canta, se ri, se chora.

Teus olhos indefinidos

são labirínios da côr,

onde os meus cinco sentidos

andam perdidos d'amor.

SILVA TAVARES



## BELEZAS DE PORTUGAL

### O MELHOR CLIMA DO MUNDO

Nós, que pela missão que desempenhamos e como justo cumprimento d'um dever de consciencia — estamos aqui sempre apregoando as excelsas belezas do nosso Paiz, cometeríamos uma falta imperdoavel se não registassemos, com uma especial referencia, um dos factos da principal beleza d'este privilegiado paiz e que se representou com inexcédível fulgor em quasi todo o mez de Dezembro findo: esses lindos dias de sol e ceu azul com que a Providencia nos bafejou n'esta ultima quadra do ano.

Houve por certo muitas pessoas — como nós — que o notaram; porém, essas limitaram-se a constatal'o, como uma coisa vulgar em Portugal; o que, de resto, é corrente.

Agora, o caso tem um aspecto especial, porquanto na maioria das outras nações, segundo os relatos publicados pela grande imprensa — se pronunciaram fortes cataclismos inclusivé na Suissa, onde houve grandes tempestades de neve!

E enquanto os outros povos estiveram dolorosamente suportando os horrores de convulsões terrestres e aereas, nós, n'este bom Paiz, gozamos as delicias d'uma doce temperatura que mais se assemelhava à da Primavera do que à do Inverno que estavamos e estamos ainda passando.

Abençoada Terra!

Pena é que os seus naturaes estimem e apreciem tão pouco e tão mal...

A este proposito, ocorre-nos registrar aqui um caso em que tivemos especial interferencia.

O ano findo, pela segunda quinzena de Fevereiro, coube-nos a honra de sermos interprete d'um gentil par de francezes que, em viagem de nupcias e com destino a Marrocos, vieram de visita ao nosso Paiz.

Como pudemos, proporcionámos a esses dois illustres viajantes o melhor aproveitamento do tempo que estiveram em Lisboa, tendo visitado o que de interessante e de moderno ha na Cidade e suburbios e que muito os agradou e despertou a curiosidade rematada com phrases de especial entusiasmo e de profundo prazer.

Porém, uma das coisas que mais sensibilisou o seu encantamento, pela oportunidade, foi um chà ao ar livre que tivemos a felicidade de lhes oferecer na Alameda de Algés, depois d'uma minuciosa e interessada visita ao Museu dos Coches, á bela reliquia dos Jeronymos, á incomparavel Torre de Belem e ao curioso Aquario do Dafundo.

Se, em todos os sitios em que estive-

ram, esses nossos hospedes mostraram-se verdadeiramente surprehendidos pois ignoravam por assim dizer a existencia de tão authenticas e ricas joias, o seu assombro redobrou, porém, ao tomarem logar a uma meza, na Alameda de Algés, para lhes ser servido, em pleno ar livre e sob uma aboboda de incomparavel anilina, o chasinho confortante á hora da nossa antiga merenda!

A amenidade da temperatura, o agradável do logar, o horisonte que se podia desfructar onde um poente cheio de beleza se manifestava já, encheram de tal entusiasmo os nossos convidados que não puderam furtar-se a constatar as maravilhas que estão gozando.

*C'est merveilleux ce Pays!* — não se cansavam de proferir os dois sympathicos francezes que, dias depois, retomaram o

seu caminho, bemdizendo da feliz ideia que tiveram em vir a Portugal.

Já em Marrocos e depois de verem as originalidades que esse paiz lhes patenteou, eles nos escreveram confirmando a sua satisfação pelo que viram na nossa terra cujas recordações perduravam ainda atravez de novas e varias sensações.

Ora são estes os melhores propagandistas das nossas belezas; mas para isso é necessario que nada — absolutamente nada — possa produzir-lhes qualquer contrariedade que ofusque o brilho das recordações que guardem com o seu melhor entusiasmo.

...E para que essas contrariedades desapareçam é que nós andamos aqui sempre a apontal-as a quem o pode fazer, e não só a cantar com orgulho as belezas que só nós temos.

## CAMINHOS DE FERRO

### O EXPRESSO PORTO-VIGO

**A**NUNCIARAM ha pouco os jornaes — tendo o nosso brilhante colega *Diario de Noticias* dado a noticia em primeira mão — que tinha sido estabelecido um comboio expresso entre o Porto e Vigo.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que dera tambem a noticia, veio agora desmenti-la; e apoucando o caso, diz que se não tratava de um comboio expresso, mas apenas d'uma carruagem directa entre as duas cidades, circulando em Portugal e Hespanha nos comboios já existentes, respectivamente, n.ºs 3 e 4 do Minho e n.ºs 10 e 15 de M-Z-O-V.

Aqui está a *Gazeta* enganada, porque os comboios n.ºs 10 e 15 da companhia Orense-Vigo não existiam; foram agora creados para dar ligação aos expressos n.º 3 e 4 do Minho e Douro, tendo sido este ultimo; acelerado e modificada a sua marcha para ter enlace em Valença com o comboio hespanhol.

E, como a *Gazeta* está tão mal informada, devemos acrescentar que o estabelecimento d'este novo serviço é o resultado de laboriosas e longas negociações do digno Chefe do Movimento do Minho e Douro sr. Manuel Domingues dos Santos, e do nosso consul em Vigo.

No tempo em que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* era dirigida pelo nosso saudoso colega Mendonça e Costa, informações como estas eram sempre dadas com a convicção da veracidade; não permitindo nunca aquele illustre jornalista que a sua bem redigida *Gazeta*, em cuja publicação ele punha todo o bom criterio da sua alta competencia, desse uma *gafe* como esta: — *Desmentir uma noticia verdadeira!*

A proposito devemos dizer que do estabelecimento d'estes novos comboios, gastava-se do Porto a Vigo 8 horas e 30 minutos e de Vigo ao Porto 10 e 10 minutos. Agora com esse tempo ficou reduzido a cerca de 6 horas em ambos os sentidos.

## AMPLIAÇÃO DA ESTAÇÃO DA REGUA

**P**ROSEGUEM os trabalhos de ampliação da estação da Regua, findos os quaes essa estação ficará em condições de dar vassão ao seu enorme trafego, tanto de passageiros como de mercadorias.

As plataformas dos comboios da linha do Vale do Corgo e da futura linha de Lamego ficarão no topo Leste da mesma estação, de forma a evitar aos passageiros a travessia incomoda e arriscada das linhas, o que tambem é sempre um motivo de embaraço para o regular serviço.

## ESTAÇÃO DE MONSÃO

**D**A mesma forma proseguem os trabalhos da estação de Monsão, terminus da linha do Minho, e que ficará com um edificio muito vasto e elegante, digno da importancia da vila e da região que a utiliza.

A estação deve estar concluida no começo do verão proximo.

## LINHA DE ARGANIL

**V**AE, enfim, entrar no campo das realidades a conclusão d'esta linha, que vae ser levada a efeito pela C. P. por conta da Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, sua concessionaria. Uma vez a linha conduzida até Arganil, o trafego da linha da Louzã augmentará consideravelmente pelo desenvolvimento que essa facilidade de transportes vem dar á agricultura e ao comercio da região.

Os trabalhos devem começar na primavera proxima.

## RAMAL DE THOMAR

**T**AMBEM a laboriosa cidade de Thomar, vae vêr realisada a velha aspiração, da sua ligação, por meio de cami-

nho de ferro, com a linha do Norte. O novo ramal sahirá da estação de Lamasosa, e será construido tambem pela Companhia Portugueza por conta da Camara Municipal de Thomar.

## RAMAL DA BATALHA

**F**OI ha dias inaugurada a linha de caminho de ferro de via reduzida entre a estação de Martingança na linha de Oeste e a Batalha; linha que foi construida pela companhia exploradora do carvão das Minas do Lena e que é principalmente destinada ao transporte d'este combustivel.

A empreza vae, porém, tornar extensiva a exploração da linha ao transporte de passageiros e mercadorias, contribuindo assim não só para o progresso da região, mas tambem para o facil acesso ao monumento da Batalha, o que representa tambem um grande beneficio.

Esta nova linha tem uma extensão de 17 kilometros.

## Corretores de hotéis, interpretes

### e guias interpretes

**P**ELA Administração Geral das Estradas e Turismo vae ser publicado o seguinte aviso :

«Para os devidos efeitos e nos termos do regulamento de 22 de Março de 1913 e decreto de 16 de Novembro de 1912, faz-se publico que no dia 24 de Janeiro proximo futuro, pelas quatorze horas, se deverão realizar, na Repartição de Turismo, Travessa da Espera, 3, 1.º os exames para corretores de hotéis, interpretes e guias-interpretes; podendo os interessados requerer até ás dezeseis horas do dia 22 do mesmo mez de Janeiro.»



## RECANTOS DE PORTUGAL

### BUARCOS

**B**UARCOS é uma das mais importantes, senão a mais importante das freguezias do concelho da Figueira da Foz, demorando a cerca de 2 kilometros, na direcção mar. E' povoação antiga, citada em documentos onde não ha referencia á actual séde do concelho. Pertenceu ao couto de Tavadede, que foi vila muito importante nos seculos idos; e teve tambem fóros de vila, do dominio e jurisdicção do duque de Cadaval, a quem pertencia tambem a barca de passagem da Figueira para o Cabedelo. A antiga alfandega da Figueira, apesar de construida pouco mais ou menos no logar da actual, era designada nos seculos XV a XVII por Alfandega de Buarcos, havendo tambem documentos que lhe chamam Alfandega de Tavadede, a cujo couto a vila pertencia, como fica dito.

No tempo de D. Filipe II, quando este veio em perseguição de D. Antonio, Prior do Crato, as tropas filipinas invadiram Buarcos, relatando a historia os prejuizos que os invasores causaram, sobretudo no convento de Santo Antonio, que datava de 1527; assim como da historia consta tambem que em 1602, foi a antiga vila saqueada e destruida pelos piratas inglezes, que ali aportaram e desembarcaram, tendo trazido uma frota de 7 navios.

Foi sempre povoação muito dada à pesca; e já em 1871, segundo o respectivo censo, contava 2.206 habitantes, na sua maior parte da classe piscatoria — o que ainda hoje sucede, não obstante ter cres-

cido o numero d'almas e de fogos com o desenvolvimento adquirido, e as novas e algumas bem elegantes construcções veraniegas. Pelo censo de 1900 já contava 5.033 habitantes.

A Buarcos afluem por vezes grande numero de barcos dos pescadores do norte que, acossados pelos temporaes e não podendo entrar na Figueira, procuram varar na praja de Buarcos, que lhes oferece o melhor abrigo, facilitado pela sua enseada.

Os barcos que veem do largo e pretendem recolher-se ali, teem de transpor as restingas e rochedos da costa, que deixam entre si canaes, ou *carreiros*, na propria phrase dos pescadores, dos quaes os mais seguidos por esses barcos são os chamados Carreiro Grande e Carreiro Pequeno. Com toda a sua pericia de experimentados, os pescadores conduzem os seus barcos pelos estreitos canaes em referencia, sem tocar nas rochas onde se despedaçariam. Ao sahir, porém, d'esses estreitos e ao entrar no porto, recebem de prôa uma forte corrente lateral, em consequencia das vagas que se propagam pelos outros carreiros com desigual velocidade, de modo que só manobras muito habeis e felizes evitam que os barcos se voltem e pereçam os seus esforçados tripulantes. Quando o mar se acha encapelado e o temporal é rijo, dão-se alguns sinistros, que, em geral, causam algumas victimas.

Para se fazer uma ideia da importancia

do porto de Buarcos, diremos que só nos trez annos de 1868-69, 1869-70 e 1870-71, o valor da pesca realisada foi de reis 192.830\$023, na moeda do tempo, tendo o respectivo imposto rendido para o Estado 11.529\$533 reis.

Nas praias limitrophes da de Buarcos, como sejam Quiaios, Palheiros, Covas de Lavos e Leirosa, havia então 28 grandes artes de pesca, 698 redes diversas, 540 aparelhos de anzol, 29 barcos grandes, 27 medianos e 48 mais pequenos, com 1.143 pescadores de profissão e 232 adventicios. D'ali se exportava já peixe, em grande quantidade, para toda a parte, levando só o caminho de ferro de Hespanha a Alemtejo 600 toneladas. Todos estes numeros teem augmentado de anno para anno consideravelmente.

Na enseada ou *cale* de Buarcos, podem fundear com segurança os navios em 13 a 15 braças (28 a 30 metros). Os fundos são de areia, onde afloram, em um e outro ponto, algumas rochas, que, todavia, não prejudicam as amarrações, embora por vezes n'elas se prendam ou enrasquem os ferros, que teem de ser abandonados.

O chamado Cabo Mondego, que entra pelo mar, avançando sobre a costa na direcção de E. W., dá bom abrigo para os ventos de N. e N. N. E., o que faz com que na enseada de Buarcos se encontrem por vezes grande numero de navios abrigados das nortadas que sopram violentas por dias successivos.

O Cabo Mondego tem a altura de 200 a 300 metros, tornando-se visivel do mar á distancia de 30 milhas, e forma a testa da Serra da Boa Viagem.

A' distancia de 3 milhas, em linha recta, fica o chamado Forte de Santa Catharina, que marca o limite norte da embocadura do rio. E' d'este forte que se fazem os signaes aos navios para os guiar na entrada, para o que possui um pharol de 11 milhas de alcance, montado em armação metalica.

No Cabo Mondego, a demarcar a sua

posição geographica, ha um pharol de luz branca fixa, com o alcance de 18 milhas, a 90,<sup>ma</sup>80 sobre o nivel do mar, montado em uma torre de cantaria.

A enseada de Buarcos tem tambem duas outras luzes para a navegação, uma entre o cabo Mondego e a cidade, e outra á distancia de 179 metros d'esta para o interior, que servem para dar o alinhamento para a entrada dos barcos de pesca.

Da torre do pharol do Cabo Mondego se observam magnificos panoramas, tanto sobre a terra como sobre o oceano, os quais bastariam para justificar e recomendar a visita a Buarcos. Tambem podem ali visitar-se as instalações das minas de carvão e fabricas de cimento e de cal hydraulica, pertencentes á Empreza Exploradora das Minas e Industrias do Cabo Mondego, que tem a sua séde em Lisboa.

Na sua *Chrographia Moderna* diz-nos João Maria Baptista, que a antiga vila de Buarcos foi fundada por gentes da Galiza, que encontrando n'aquella costa abundancia de pescaria, ali fizeram construir diversas cabanas de *buinhos* (especie de junco) e *arcos*, e que d'esta circumstancia derivou o nome da povoação assim fundada. Pode não ser exacto, mas é, pelo menos, verosimil, como, de resto, tambem não deixa de o ser a outra versão, que dá o nome da vila como derivado de barcos, por corrupção de pronuncia, e em razão da grande quantidade de embarcações, que desde remotos tempos ali se abrigam.

Buarcos constitue, por assim dizer, um passeio obrigatorio para quem vae á Figueira, principalmente na epoca balnear.

## «REVISTA DE TURISMO»

### CONDIÇÕES D'ASSIGNATURA

Portugal—Cont. — semest.	5\$00
Ano.....	10\$00
Colonias—ano.....	15\$00
Estrangeiro—ano.....	20\$00
Numero avulso	1\$000 réis (1\$00)

# O JOGO EM HESPANHA

## SUA PROXIMA REGULAMENTAÇÃO

Por informações chegadas de Madrid, consta-nos que o general Martínez Anido, sub-secretario do Ministerio do Interior, está fazendo, por encargo expresso do Directorio Militar, um regulamento para a permissão do jogo em alguns centros e casinos de certa importancia, aos quaes será imposta uma avultada contribuição destinada a beneficiar em parte, o tesouro publico e em parte os asilos de velhos e de pobres, os recolhimentos, os hospitais, etc.

N'esse regulamento estabelecem-se regras para que o jogo não seja explorado, como anteriormente, nos «Music-Halls», nos «Cabarets», nos Centros Regionais e nos estabelecimentos de bebidas.

O jogo fôra suprimido radicalmente em Hespanha pelo anterior ministro democrata, sr. Duque de Almodovar del Valle, que só o consentiu nos quatro mais importantes casinos da cidade — o Casino de Madrid, o Circulo de Bellas Artes, La Gran Peña e o Centro do Exercito e da Arma-

da. Além d'estes, o Gran Casino de San Sebastian e um outro, similar, de Barcelona gosavam d'essa excepcional concessão.

Porém, com a supressão quasi absoluta do jogo iam desaparecendo, em Madrid, importantes circulos culturaes que, não podendo viver apenas com as quotas dos seus socios e não tendo a protecção do Estado, conseguiam manter-se com a ajuda do jogo, circunscrito aos socios aos quais se exigia, todavia, uma pesada joia de ingresso.

Essas e outras mais importantes considerações levaram o Directorio hespanhol a ocupar-se do assunto que, comtudo, está sendo tratado com as maiores reservas para se evitarem protestos e contra-protestos; tanto mais que o Directorio quer evitar que a opinião publica se dedique preferentemente a ele antes de resolvidos outros de mais capital interesse.

Segundo se depreheende, o novo regulamento será posto em vigor n'uma proxima oportunidade.

## MELHORAMENTOS LOCAES

### O PORTO COMERCIAL

#### DE LEIXÕES

#### ATERRO NA PRAIA DE MATOSINHOS

TEM-SE trabalhado, com alguma actividade, no aterro ao longo da praia de Matosinhos, para o que se tem utilizado o entulho e alvenaria transportados das pedreiras de S. Gens e conduzidos em zorras do Caminho de Ferro da Povoá. Em breve se deve dar inicio á construção de uma rampa para descarga de peixe, que

ficará situada pouco mais ou menos na extremidade do aterro.

Além d'esta rampa, pensa-se na construção de outras, para mais facil descarga do peixe.

#### CAES DO MARÈGRAFO

As obras de reparação d'este caes, destruido em parte pelo vapor *Figueira* quando este barco ali encalhou no ano passado, vão já muito adeantadas. Dentro de breves semanas, dar-se-ha começo ás fundações.

A iluminação d'este caes, ha tempo in-

terrompida, já foi restabelecida, devido á oportuna interferencia do sr. Gervasio Leite, engenheiro-director dos Serviços do Porto de Leixões, junto da Companhia Carris, que é quem fornece a energia para essa iluminação.

#### CAES DE OESTE

**A**TINGIU já o numero de 173, os blocos, destinados ao prolongamento d'este caes.

Cada bloco peza 12 toneladas.

#### CAES ACOSTAVEL DO MOLHE SUL

**D**URANTE a semana finda em 29 de Dezembro, foram descarregadas directamente de bordo de um vapor, 884 toneladas de carvão, para a «Portuguese Corporation of Commerce Ltd.». Tambem acostaram 3 fragatas para descarga de

1.603 sacas de assucar, 200 fardos de algodão e 270 sacos de café.

#### SONDAGENS

**C**ONTINUAM as sondagens na margem direita do rio Leça, que constituem os preliminares para a construção da doca n.º 1.

Continua-se pois, trabalhando para que este importante porto comercial possa bem cumprir a missão que lhe foi destinada e da qual o Paiz usofruirá os melhores proventos.

Todos os melhoramentos que lhe sejam introduzidos e que directamente vão beneficiar o comercio e a industria nacionaes, não deixarão de reflectir-se no turismo, pois quanto mais acessivel fôr e maior segurança apresentar, mais facilidade terá de ser procurado pela navegação estrangeira de recreio, proporcionando assim a visita ás belezas e encantos que se encontram no norte do nosso Paiz.

## NOTICIAS DIVERSAS

### Turistas na Madeira

**A**LÉM de todos os navios de turistas cuja passagem pela Madeira é já conhecida, anuncia-se agora a ida aquella bela Ilha de dois grandes transatlanticos italianos, ambos de mais de 20:000 toneladas: o *Conte Verde* e o *Duilio*, que tocarão no Funchal no proximo mez de Janeiro. Ambos eles seguem do Funchal para um lindo cruzeiro pelo Mediterrâneo, onde vão divertir o *spleen* americano.

### Feira Internacional de Bruxelas

**A** quinta Feira Comercial Oficial e Internacional de Bruxelas realiza-se de 1 a 16 de Abril de 1924, em colaboração com a Sexta Exposição da Borra-

cha e d'outros productos tropicaes e industriaes que com ela se relacionam.

Em 1923, a Feira recebeu 1.200.000 visitantes e reuniu 2.402 visitantes representando 24 nações diferentes, chegando a ser um dos centros mais activo de negocios na Europa.

O preço dos *Stands* na feira comercial foi fixado em 750 francos belgas. Os moveis e guarnição feitos sob os auspicios do Comité custam aproximadamente 300 francos.

O Anuario *As Industrias Belgas* em portuguez e 6 outras linguas, publicado pela Feira Comercial com o concurso dos departamentos ministeriaes e da Camara do Comercio, agrupa sob 2.340 especialidades, as industrias que as produzem. Este anuario é mandado franco contra um vale postal international de 25 francos.

**AUTOMOBILISMO****Comissões técnicas para inspecção  
de carros e exames de conductores  
d'automoveis**

Por proposta do Administrador Geral das Estradas e Turismo, o Ministerio do Comercio e Comunicações instituiu as seguintes comissões técnicas d'inspecção, provas e exames de automoveis e de conductores dos mesmos, durante o proximo ano de 1924 :

***Circunscrição Norte—Séde no Porto*****— Efectivos :**

Dr. João Antunes Guimarães.  
Fernando Ferreira da Silva Brito.  
Agostinho de Freitas Leal.

**— Substitutos :**

Jayme de Souza Correia.  
Abel Pêgo Fiuza.

***Circunscrição Sul—Séde em Lisboa*****— Efectivos :**

Carlos Augusto de Sá Carneiro.  
Ricardo O'Neill.  
José d'Aguiar.

**— Substitutos :**

João Mendes do Amaral.  
Ernesto Zenoglio.

***Circunscrição Açores—Séde em Ponta  
Delgada***

Dr. Luiz Gomes.

***Circunscrição Madeira—Séde no Funchal***

Francisco Bento Gouveia.

**MUSEUS****PATENTES EM LISBOA**

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

**MUSEU D'ARTE contemporanea**. Edificio da Bibliotheca Publica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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