

REVISTA
DE

TURISMO

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

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA «REVISTA DE TURISMO»

ANO VIII
II SERIE

FEVEREIRO 1924
N.º 140

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO
SECRETARIO: JOSÉ LISBOA

REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO
EDITOR: F. FERNANDES VILLAS

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

AS COMISSÕES D'INICIATIVA

No intuito de se caminhar para o desenvolvimento do turismo em Portugal, proporcionando facilidades d'adaptação a essa nova industria ás localidades que, pelas suas especiaes condições, se recomendaram como pontos de preferencia para vilegiatura, foi publicada, no Diario do Governo n.º 84, da 1.ª serie, referido a 23 d'Abril de 1921, a lei n.º 1152, creando os sindicatos ou comissões d'iniciativa.

Embora essa lei seja, talvez, um pouco incompleta e omissa em esclarecimentos que a pratica possa exigir e não aclarados no regulamento que lhe deu execução e que tem a data de 24 de Fevereiro de 1922, o certo é que, ao seu abrigo, se acham constituídos alguns d'aqueles organismos, nas estancias cuja nota — que nos foi fornecida pela Repartição de Turismo — inserimos no numero d'esta Revista referido a Novembro ultimo.

Pelo que nos consta, a ação dos nucleos já organizados tem-se manifestado, por emquanto e simplesmente, pela cobrança do imposto que a lei auctorisa; aplicado, todavia, sob um criterio que não sabemos se será o indicado por essa lei, mas que já tem feito produzir protestos e reclamações.

E' tudo quanto sabemos da existencia dos sindicatos d'iniciativa.

Ora, a constituição d'esses organismos — como absolutamente indispensaveis não só ao desenvolvimento do turismo em o nosso Paiz, mas, inclusivamente é, em especiaes condições, das localidades onde a sua ação se exerça — foi por nós sugerida e documentadamente advogada n'uma serie d'artigos publicados em os numeros d'esta Revista referidos a Novembro e Dezembro de 1917; nos quaes se indicava, tambem, o criterio a que — segundo o nosso modo de vêr — devia obedecer a ação dos nucleos regionaes. Assim, preconisava-se a idéa de os subordinar a uma direção superior, para que essa ação não ficasse absolutamente autonoma, no simples intuito de a tornar homogenea, pratica e proveitosa, consoante, tambem, as especiaes exigencias das respectivas localidades.

Essa idéa foi aplicada na lei; mas embora ela não seja precisa em esclarecel-a, — o certo é que o seu artigo 8 determina que: — «a publicação e superintendencia «sobre as comissões d'iniciativa será exercida por intermedio da inspeção das «aguas mineraes ou Repartição de Turismo, «conforme a natureza da estancia».

Aparte a confusão que n'essa lei se impoz, com uma inoportuna ingerencia da *Inspeção das Aguas Minaeraes* em

funções que apenas devem competir á Repartição de Turismo, vê-se que a idéa por nós advogada, da direcção superior da acção das comissões d'iniciativa pela entidade official, foi respeitada; e nem d'outro modo se podia comprehender a inclusão d'aquelle artigo na lei, nem a sua referencia a *superintendencia* — vocabulo que não pode ter outra interpretação. E como complemento, ali se referiu, tambem, a *fiscalisação* das mesmas comissões ou da sua acção; não se esclarecendo, comtudo, como e por quem deve ser praticada essa fiscalisação.

Por outro lado temos — a par da anomalia, a que já fizemos referencia, da concessão de regalias á Inspeção d'Agua, que só deviam ser atribuidas á Repartição de Turismo — a forma porque aqueles organismos são constituídos, sem a directa interferencia da Repartição interessada e competente; que, d'este modo, tem limitado a sua *superintendencia* a submeter, á sanção ministerial, as propostas que lhe foram ou venham a ser apresentadas pelo administrador do Concelho respectivo, de harmonia com as disposições da lei.

E não nos constando que tenha sido nomeado alguém para exercer a fiscalisação prescripta no já aludido artigo 8.º da lei, segue-se que, como logica deducção, a Repartição de Turismo deve desconhecer directamente a forma como as comissões já constituídas tem desempenhado a missão que a lei lhes impoz, e apenas d'isso terá conhecimento pelos relatorios que elas são obrigadas a elaborar e a remeter aquella Repartição — se é que algumas d'essas comissões o tenha já feito.

Pensamos, porem, que pouco ou nada tem resultado da acção d'essas comissões; porquanto, havendo no nosso paiz a avidez de se espalhar, pelos jornaes de grande informação, a noticia do que se faz e de se pôr bem em relevo as pessoas que, d'algum modo, fazem qualquer coisa, ainda — que nos lembre — não vimos noticias ou informações sobre a vida, acção e projectos dos nucleos já organizados — o que nos faz supôr que a sua quasi totalidade nada tem feito.

Ora, tendo a promulgação da lei visado a um alto fim, cuja pratica é de inconteste proveitos; não se comprehende que, havendo uma Repartição de Estado, immediata e directamente interessada na execução integral d'essa lei — mesmo com as suas possiveis omissões — ela a não faça cumprir e a sua missão esteja tão limitada que essa mesma entidade não a respeite na parte que se impõe á sua interferencia.

Não desejando agora apreciar, mais uma vez, as causas que produzem os efeitos que infelizmente temos já constatado, limitamo-nos a sugerir a ideia de se mudar de rumo para que as coisas se ponham no seu devido pé; e assim, d'entre os magnos e importantes assumptos para que a Repartição de Turismo precisa e deve ter a liberdade d'agir consoante o seu proprio fim, a que se refere ás Comissões d'Iniciativa mereça os cuidados e a atenção a que tem jús, pois d'uma boa organização d'esses nucleos, aliada a uma segura e criteriosa orientação, podem e devem advir resultados proveitosissimos pelos seus efeitos moraes e materiaes, não só para as localidades e pontos de turismo onde a sua acção se exerça, como, tambem, para o nosso Paiz, em geral.

E' tempo, portanto, de se pensar a serio na cultura da industria do Turismo, de que aqueles organismos são preciosos esteios, e de se respeitarem as leis que se promulgam para naturalmente serem executadas.

JOSÉ LISBOA.

«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)

LA COMO CA

OS CAMINHOS DE FERRO EM FRANÇA VICTIMA DAS INFLUENCIAS COMODISTAS

EM Portugal toda a gente clama contra os trabalhos publicos que se fazem em proveito d'esta ou d'aquella terra, sem ter em conta a logica e o interesse do Paiz, em geral. Por esse motivo encontramos a cada passo uma estrada afastando-se do caminho que devia ter seguido, para ir passar á porta d'um influente politico local; ou, por outra, descrevendo uma larga curva para se afastar d'uma propriedade, que a esse mesmo politico não convinha cortar ao meio.

Os nossos caminhos de ferro são perfeitos aleijões, a começar pela linha do Norte, que se afastou da região productiva e populosa para servir interesses occultos. Com os da Beira Alta e os do Alemtejo succede a mesma coisa.

Isto tudo vem a proposito do que se está passando em França, com o encurtamento da linha Paris-Nice, que a companhia do P. L. M. pretende levar a efeito.

De Paris a Nice contam-se hoje 1.087 kilometros, o que impossibilita aquella companhia de fazer um comboio diurno entre Paris e Nice, pois chegaria ahi a horas muito tardias.

Por isso a P. L. M. estudou uma linha de encurtamento entre Avinhão e Cannes, que reduziria 50 kilometros ao percurso e desligava os comboios de Nice dos de Marselha.

D'essa maneira Paris ficaria a 14 horas apenas de Nice, e os passageiros da Côte d'Azur não seriam importunados ao passar em Marselha pelas avalanches de passageiros que, desembarcados n'aquella importante porto de mar, cahem ás vezes em massa nos comboios.

Marselha, pouco se importou com o caso, porque desligado o serviço dos seus comboios rapidos dos da Côte d'Azur,

ela só tem a ganhar, pois os seus passageiros serão mais bem servidos.

Quem, porém, se arreliou com o caso foram os habitantes de Toulon, a velha cidade militar, que tendo actualmente a passagem ali do rapido de Nice, está ligada a Paris, por nada menos de 12 comboios expressos, por dia; e uma vez feita a linha de encurtamento, o seu serviço de comboios deve ficar consideravelmente reduzido.

Toulon, tinha razão de protestar em nome dos seus marinheiros; mas não arrou em conselheiro e atirou com uma tremenda representação ao Ministro dos Trabalhos Publicos, na qual aprecia o traçado, como de difficil execução; e acrescentando que, passando a nova linha pela margem direita do rio l'Argens, ela vae prejudicar com o fumo dos comboios aquella paysagem magnifica que vae de Entraignes a Tardieu e de Lorgnes a Vidauban!

Depois, tendo a mesma linha que atravessar uma bela e riquissima mata, desaparecerão por certo os belos exemplares de arvores que dão tão deliciosa sombra, e lá se vão tambem umas vinhas excellentes que dão mais excelente vinho.

Mas ha mais: a região atravessada está distante 40 kilometros de Toulon e por isso fóra da sua zona.

Mas não. Toulon importa-se pouco com que os comboios de Nice passem ou não na sua estação; o que ela quere é que respeitem as paysagens provençaes, e, sobre tudo, obstar a que o fumo — o ladrão do fumo — não pinte de negro o casario branco das suas vivendas senhoriaes.

Paris, Fevereiro 1924.

GUERRA MAIO

A Linha Paris-Lisboa-Marrocos

A SUSPENSÃO DA ESCALA DO PORTO DE LISBOA

COMO dissémos em o nosso ultimo numero, a supressão da escala do Porto de Lisboa na carreira maritima de Bordeus-Casa-Blanca é um facto infelizmente, originado pela suspensão do *modus-vivendi* com a França; o que determinou logo, como já dissémos, não só a elevação das taxas de portagem aos vapores francezes, mas egualmente a taxa de transito imposta aos passageiros que no nosso porto tomem logar a bordo de qualquer vapor.

Este tratamento é diferente do aplicado aos passageiros que aqui desembarquem e retomem a sua viagem pela via terrestre. D'ahi a razão porque a Compagnie Générale Transatlantique mantem ainda a vinda ao Tejo dos seus vapores com destino a Bordeus, e suspendeu apenas essa escala na carreira de Casa Blanca.

Confirma-se pois que houve um brusco e inopinado rompimento de relações commerciaes com a França, sem que as consequencias de tal procedimento fossem devidamente ponderadas.

Não nos permite a indole da nossa Revista a liberdade de apreciarmos as causas que levaram o nosso governo a tomar uma resolução que está produzindo os mais perniciosos efeitos em todo o sentido e, muito especialmente, no capítulo a que nos estamos referindo e que, por si só, bastava para que, embora se impuzessem á França as contrariedades correspondentes ao seu procedimento, se limitassem, tanto quanto possivel, os prejuizos que nos pudessem advir d'essa situação. Mas, para isso, foi pouca—como se provou—a astucia diplomatica da nossa actual chancelaria.

E não se sae d'essa situação pelo mesmo motivo.

No emtanto, nós todos vamos sofrendo as consequencias d'esse desastroso *ponto de vista*, que terá como justificação o *manto diaphano do patriotismo sobre a nudez forte da verdade*... da incompetencia.

E' claro que d'esta situação pode simplesmente resultar a supressão da circulação diaria do *Sud-Express* Lisboa-Paris e vice-versa, visto não haver movimento de passageiros que a justifique.

Para evitar essa violenta e dolorosa medida, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a da Beira Alta, invocando os pesados sacrificios que estavam fazendo para manter, á custá de inauditos esforços, o serviço rapido e combinado do *Sud-Express* com as linhas maritimas, muito especialmente com a carreira de Marrocos, cujo trafego se estava desenvolvendo por forma auspiciosa, insistiram junto do Ministerio dos Negocios Extrangeiros, solicitando as mais promptas e inadiaveis providencias para se remediar esse mal, prejudicialissimo, a todos os titulos, para os interesses do nosso Paiz.

No mesmo sentido a firma Orey, Antunes & C.^a, representante em Lisboa da Compagnie Générale Transatlantique, representou á Associação Commercial, que, por sua vez, transmitiu essa representação áquele Ministerio.

Aguardamos, pois, as providencias tão desejadas; na certeza, porém, de que cada dia de demora agravará a situação até o ponto do aniquilamento de tudo quanto se pôz em pratica para canalisar pelo porto de Lisboa o importante trafego de passageiros internacionaes que a ele estavam dando preferencia para as suas viagens á America ou para Marrocos.

O Congresso Internacional de Hotelaria em Nova-York

COMO prometemos em o nosso anterior numero, vamos, a seguir, dar a apreciação generica que teve cada uma das questões submetidas ao exame da comissão executiva do Congresso Internacional de Hotelaria, realizado em Nova-York, e que serviu de base para os votos que foram emitidos pela Assembleia Geral do mesmo Congresso:

a) — *Organização cooperativa da hotelaria em cada nação.*

Aprovada a seguinte moção:

Atendendo a que o desenvolvimento da Aliança Internacional da Hotelaria, centro e meio de ligação eficaz entre os hoteleiros de todo o Mundo, tem como principal condição a organização, em cada paiz, d'um agrupamento nacional, unitario, com o qual a mesma Aliança possa entrar em correspondencia directa;

Atendendo a que a auctoridade que a A. I. H. pode e deve assegurar á hotelaria do Mundo inteiro, deve corresponder á que a Hotelaria de cada nação, devidamente agrupada, deve impôr no seu paiz, pela sua organização, como centro unitario d'ação, d'estudo e d'informações;

A Assembleia Geral da A. I. H. pede, aos diferentes estados ali representados, como consequencia do Grande Congresso Internacional de Hotelaria, para se constituirem em organizações hoteleiras, unitarias, do typo suizo ou francez:

b) — *Permuta de pessoal*

Foi votada a seguinte proposta, a submeter á apreciação do Congresso:

Apezar das dificuldades e prohibições resultantes das diferentes legislações sobre o trabalho, ha ainda algumas possibilidades de permuta de pessoal hoteleiro, de nação para nação;

Mas sendo necessario, como primordial

condição para a pratica d'esta idéa, que se estabeleça um escriptorio onde se centralise todo o expediente que demanda a execução d'este serviço;

A Assembleia Geral da A. I. H. pede ás Camaras Nacionaes Hoteleiras, adherentes á A. I. H., para obterem dos seus membros as informações necessarias sobre o numero e qualidade do pessoal que é susceptivel de permuta.

Estes esclarecimentos serão centralizados na séde da A. I. H., que toma a seu cargo a direcção d'este serviço.

c) — *Relações com as agencias de viagens.*

A conclusão da proposta aprovada é a seguinte:

A Assembleia Geral da A. I. H. confirmando o voto já emitido pelo Congresso de Monaco, propõe ás nações adherentes á mesma Aliança para que a percentagem concedida por motivo de negocios tratados directamente com as agencias de viagens e sociedades do turismo, tenham o limite de 5 por cento.

d) — *Lel das oito horas*

A respeito d'esta questão, o Presidente convidou os delegados das diferentes nações a enviarem ao secretario da A. I. H. um relatorio sobre a applicação do horario de 8 horas de trabalho nos respectivos paizes, a fim de poder concretisar todas as informações na exposição a apresentar á Comissão Internacional permanente do Trabalho, em Génève.

Sobre as medidas fiscaes, ou sejam as contribuições com que, em cada nação, os governos se viram forçados a impor, para satisfação das necessidades orçamen-

taes creadas depois da guerra, não podemos deixar de frisar estes importantes períodos das considerações que o assumpto mereceu:

— Hoje, a hotelaria tornou-se um dos elementos mais importantes da riqueza da nação que explora a industria do turismo; e esta industria é explorada, presentemente, por quasi todas as nações. Ela é, egualmente, um valioso e immediato complemento da industria dos transportes, alem da missão social que exerce como prova de civilisação e no contagio que proporciona a nacionaes e estrangeiros pela permuta de hospedes entre as diversas nações, missão que ela é chamada a desempenhar para facilitar as relações internacionaes e a forma dos estrangeiros conhecerem o paiz que visitam.

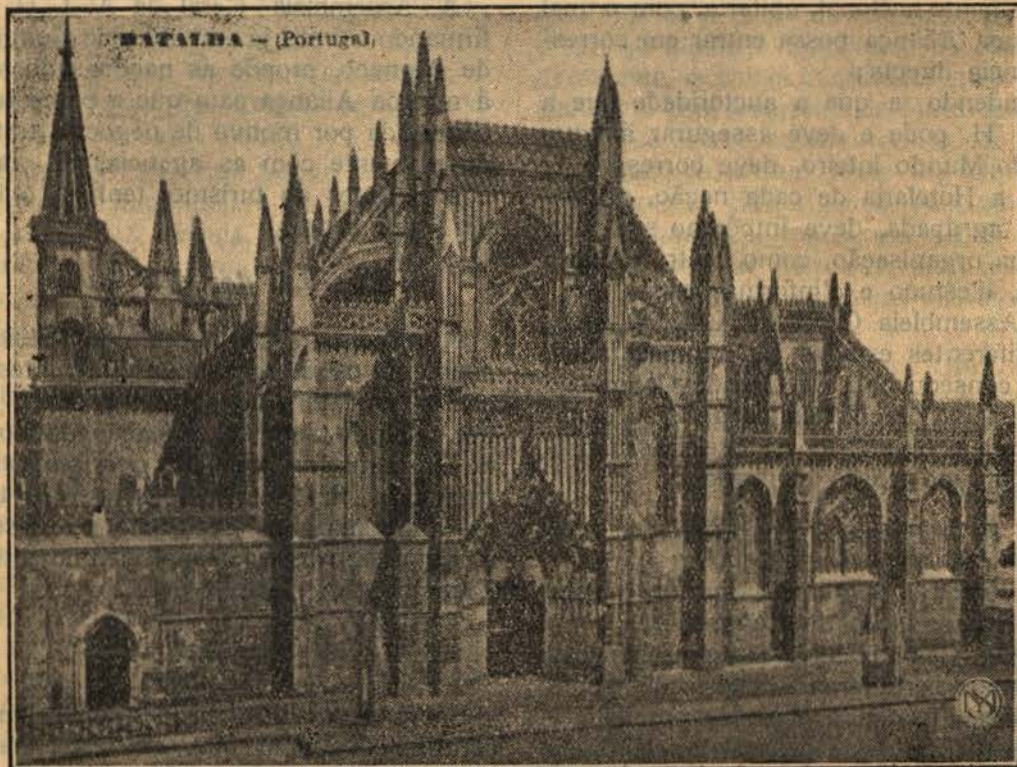
Por esse motivo foi proposto á Assem-

bleia para que o Congresso Internacional se dirija directamente aos governos dos paizes adherentes á A. I. H., afim de que a importante industria hoteleira seja considerada no direito comum ás demais industrias e não seja afectada por especiaes e mais onerosas contribuições.

Procedeu-se depois á leitura das propostas apresentadas pelos delegados de Inglaterra, da Suissa, da Belgica, da Dinamarca e do Syndicato de Marselha, sobre assumptos d'ordem especial; a seguir ao que se procedeu á reeleição do «bureau».

E assim terminaram os trabalhos preparatorios da Grande Assembleia Geral do Congresso, que se realisou a 21 de Novembro e cuja descripção, por ser bastante interessante sobre todos os pontos de vista, daremos em o nosso proximo numero.

O MOSTEIRO DA BATALHA



Monumento Nacional onde se acham sepultados os dois Soldados Desconhecidos



A' GUITARRA

QUADRAS

*Dizei ao mundo, dizei
Que o mundo não m'acredita
Coração de quem me toca,
Cheio de maguas palpita.*

*Guitarra, minha guitarra
Oh noivo que tanto adoro,
Repete nas tuas cordas
Quantas lagrimas eu choro.*

*Nada mais belo e mais triste
Até hoje 'inda se fez
P'ra cantar e p'ra chorar
Do que o fado Portuguez
Quando eu morrer, por mortalha
Guitarra vai ao meu lado,
Não quero que mais ninguém
Oíça em ti gemer o fado.*

O Congresso da Imprensa Latina

OS SEUS RESULTADOS

COMO havíamos previsto e veladamente deixámos consignado no artigo em que, no nosso penultimo numero, fizemos referencia ao Congresso da Imprensa Latina que ha pouco se realisou na nossa capital, os seus resultados — a nosso vêr — são d'um relativo proveito para a nossa Patria.

E' certo que n'ele se fizeram afirmações de sympathia pelo nosso Paiz e declarações formaes de solidariedade jornalística; e que a forma porque os representantes da imprensa mundial latina foram recebidos parece não os ter deixado mal impressionados a nosso respeito. Mas d'ahi ao que havia de esperar-se do programa d'um congresso tão especial como esse, vae... uma grande distancia.

Parece-nos que houve uma exagerada preocupação de sessões, de discursos, de jantares: infiltrou-se-lhe, talvez, um pouco de politica e com essa obra se conseguiu pôr a cupula na architectura dos desejos, completando-se assim a idéa que levou o seu progenitor ao fim que tinha em vista.

Não lhe levamos a mal por isso.

Só nos peza que os colaboradores na sua habil tarefa não lhe tivessem, ao menos, lembrado que — mesmo para maior esplendor da sua gloria — os efeitos deviam expandir-se mais em proveito do Paiz do que em proveito próprio sem que esse fosse afectado; e se assim succedesse, ter-se-hia, então, manifestado o justo, unanime e expontaneo aplauso que satisfaria, certamente, por forma diferente, a consciencia do dever cumprido, a quem essa tarefa se impoz.

Não regateamos o serviço prestado. Reconhecemol'o, mesmo. Por isso nos achamos no direito de o classificar de incompleto, quando os resultados d'essa sympathica obra poderiam e deviam exceder as melhores previsões, se se tivesse

atendido mais aos beneficios praticos e imediatos que d'ela adviriam para todo o Paiz, do que a efeitos de propaganda pessoal.

Não pomos n'esta nossa apreciação a mais leve nota de acrimonia, de despeito ou de qualquer outro presumivel sentimento. Não. . . D'esta nossa pequenina tribuna, d'onde sempre defendemos os mais legitimos interesses e direitos da nossa querida Patria, não podem sahir outros êchos que não representem o nosso mais vehemente desejo do engrandecimento da nossa terra ou que tenham em vista um fim diverso d'aquêle para que, atravez tudo e contra tudo, vimos mantendo a publicação da Revista de Turismo que se dedica, unica e exclusivamente, á propaganda das belezas de Portugal; belezas que não houve o cuidado de mostrar aos congressistas para que eles as cantassem lá fóra, por esse mundo, onde ainda se julga que somos uma provincia da Hespanha.

E' isso que nos peza.

Seria uma oportuna ocasião de se fazer uma proveitosa propaganda de Portugal; mas uma propaganda baseada em factos consistentes e de positiva realidade, e não limitada ás impressões colhidas aqui na capital, sob influencias em que as conveniencias politicas e pessoaes se misturaram sem que, talvez, d'elas advenha um verdadeiro beneficio.

E se não fosse a feliz idéa do nosso bom amigo, activo, emprehendedor e intelligente hoteleiro, sr. Alexandre d'Almeida, que, não atendendo a sacrificios, proporcionou aos congressistas o passeio e a visita a Luzo-Bussaco, oferecendo-lhes principesca instalação no hotel-monumento da grandiosa mata do Bussaco, esses jornalistas iriam de Portugal conhecendo apenas Cintra e Cascaes, pelo motivo de

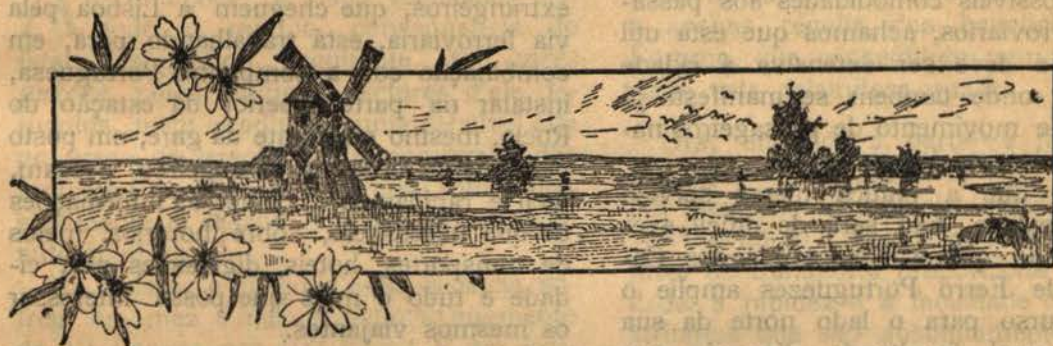
se ter estabelecido o habito de se fazer percorrer a todo o estrangeiro esse triangulo de turismo, aliás excelente nos pontos vertices, mas intransitavel nas rectas, parecendo que mais nada temos de bom n'uma terra onde, mercê de Deus, tudo é bom, bonito e belo!

Mesmo em Lisboa, que nos conste, pouco ou nada foi mostrado a esses jornalistas; de modo que eles agora estão fazendo propaganda... d'ouvido.

Eis os motivos dos nossos reparos; lamentando que mais uma vez tenhamos

perdido uma oportunidade excepcional e que ninguem soube ou tentou aproveitar, para desfazermos a campanha que contra Portugal o estrangeiro se compraz em manter, alimentar e incitar. E nenhum outro ensejo poderia ser mais bem aproveitado, de mais praticos e proveitosos resultados e que mais gloria desse a quem teve a iniciativa — aliás muito louvavel — da realisação em Lisboa do 2.º Congresso da Imprensa Latina.

J. L.



Sociedade Propaganda de Portugal

TRANSPORTES URBANOS

DOS PASSAGEIROS FERROVIARIOS

A Sociedade Propaganda de Portugal, no intuito de facilitar as possiveis comodidades aos passageiros, quer nacionaes, quer internacionaes, que se destinem a Lisboa, acaba de propôr á Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, d'acordo com a Companhia de Carruagens Lisbonense, a forma, pratica, comoda e rapida, dos mesmos passageiros, ao chegarem á estação do Rocio, terem ali o meio de transporte que desejarem para a sua condução ao hotel ou ao respectivo domicilio.

Para se conseguir essa apreciavel comodidade, basta que a Companhia dos

Caminhos de Ferro facilite a transmissão dos telegramas para a estação do Rocio — dando-lhe a preferencia e taxando-os por uma tarifa reduzida — endereçados á Companhia de Carruagens, que ali enviará um seu empregado a horas de poder satisfazer as requisições que sejam feitas por esse meio.

Esse serviço deverá ser anunciado nas estações, comboios e guias, de maneira que todos os viajantes d'ele tomem conhecimento e possam utilizar essa regalia.

E' incontestavel o beneficio que este serviço virá a representar para o publico; e, por isso, a Companhia dos Caminhos de Ferro não deixará de auxiliar essa iniciativa que, merecendo o mais completo aplauso, encontrará certamente da parte

d'aquela Companhia as maiores facilidades para a sua rapida execução, pelo que a Sociedade Propaganda se empenha interessadamente.

Para este serviço especial, a Companhia de Carruagens Lisbonense estabelece uma tarifa extraordinaria, com um minimo reduzido de cobrança; incluindo no preço a concessão de transporte da bagagem dos passageiros que possa acomodar-se no respectivo carro.



Registando esta noticia com o maior agrado, por vemos que se procura facilitar as possiveis comodidades aos passageiros ferroviarios, achamos que esta util providencia deve ser extensiva á cidade do Porto, onde tambem se manifesta já um grande movimento de passageiros nacionaes e internacionaes.

Creemos que a pratica d'esse serviço n'aquela cidade, não será de difficil execução desde que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes amplie o seu concurso para o lado norte da sua linha principal, facultando, d'acordo com a direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, a transmissão dos telegramas para a estação de S. Bento, destinados a requisição de condução dos viajantes, e procurando a Sociedade Propaganda uma empresa de transportes n'aquela cidade que se preste a coadjuvar esse serviço, que será certamente de remuneradores resultados. Nas grandes cidades do estrangeiro, como Madrid, Paris, Londres, New-York e Rio de Janeiro, os mais importantes hotéis teem um serviço proprio de automoveis, que nas estações ferroviarias aguardam a chegada dos passageiros; facilitando-lhes, assim, um rapido e comodo acesso ao hotel, e evitando-lhes os inconvenientes a que eles se sujeitariam sem esse beneficio.

Em Portugal, não estando essa pratica posta ainda em uso, a iniciativa da Companhia de Carruagens Lisbonense, que a Sociedade Propaganda vae secundar com os seus melhores esforços, vem substi-

tui-la com vantagem, por tornar esse serviço extensivo aos passageiros que teem domicilio em Lisboa.

E', pois, de esperar que todos os esforços se congreguem para que a realisação d'essa idéa seja um facto dentro de pouco tempo, não só na nossa capital, como tambem na cidade do Porto.

POSTO D'INFORMAÇÕES NA

ESTAÇÃO DO ROCIO.

A mesma Sociedade ainda no intuito de promover as maiores facilidades em proveito dos passageiros sobretudo estrangeiros, que cheguem a Lisboa pela via ferroviaria, está trabalhando para, em combinação com a Companhia Portuguesa, instalar na parte superior da estação do Rocio, mesmo em frente da gare, um posto permanente onde os passageiros possam, facil e rapidamente, colher as informações de que necessitem, sobre horarios, meios de transportes, hotéis, digressões pela cidade e tudo o mais que possa interessar os mesmos viajantes.

Esta idéa, que representa um alto alcance, não deixará, por certo, de ser bem acolhida pela Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro, que facilitando a sua execução, prestará um relevante serviço.

Pensa, tambem, a mesma Sociedade depois de tornar essa iniciativa pratica em Lisboa, estendel-a ao Porto, o que será igualmente de proveitosos resultados; sendo de esperar que a Direcção do Minho e Douro não deixe de lhe prestar o mais eficaz concurso para a sua rapida realisação.

EXCURSÕES SCIENTIFICAS

E' tambem, idéa da comissão executiva da mesma Sociedade iniciar, em breve, uma serie de excursões scientificas, methodicamente orientadas de forma a proporcionar, alem d'uma muito apreciavel distração, o conhecimento das nossas

bezas, das riquezas do patrimonio nacional e dos padrões que por todo o nosso paiz atestam os factos gloriosos da historia patria.

Estas excursões, que estão sendo objecto

d'um cuidado estudo, terão um cunho instructivo e produzirão sem duvida um duplo efeito benefico; tanto mais que a sua direcção será confiada a pessoas absolutamente idoneas e cathegorisadas.

TURISMO AUTOMOBILISTA

SITUAÇÃO REPRESSIVA

As condições de vida registadas em todo o mundo, consecuencia do fatal desequilibrio resultante do *après guerre*, pelos multiplos factores d'ele derivados, teem produzido uma sensivel alta no preço da gazolina para combustão dos motores: o que vem contrariar muito sensivelmente o desenvolvimento do turismo automobilista.

Na Suissa, o preço d'essa essencia sofreu, em mez e meio, o *pequeno* augmento de 19 francos por 100 kilos! E em Portugal esse augmento é, sem duvida, bastante superior, atendendo a que, sendo a gazolina importada da America do Norte, o seu custo regula pela cotação do dollar.

Não obstante este apreciavel obstaculo ao desenvolvimento do turismo automobilista, acresce que, sobretudo em Portugal, tudo quanto é necessario á utilização d'um automovel — começando pelo proprio carro — é importado do estrangeiro. Assim, o oleo, os pneus e todos os utensilios, com a desvalorisação da nossa moeda, chegam a Portugal por preços elevadissimos, agravados ainda com o excessivo augmento das taxas alfandegarias que, na sua quasi totalidade, são pagas em oiro. Junte-se-lhes ainda a importancia fabulosa das contribuições, directas e indirectas, que sobrecarregam a manutenção d'um automovel e outras, como o exorbitante ordenado do *chauffeur* e do aluguer da garage, e chega-se á conclusão de que a utilização do automovel como

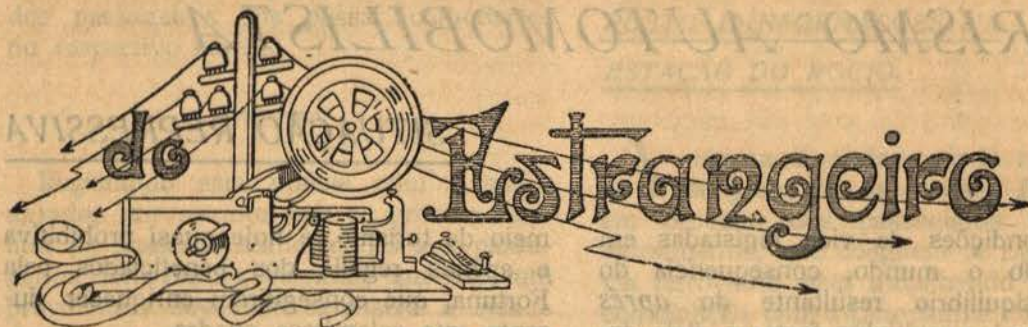
meio de turismo, é hoje quasi prohibitiva e apenas regalia dos beneficiados pela Fortuna, que conseguiram enriquecer durante esta calamitosa quadra.

Ora, em toda a parte—e não só em Portugal—o automovel é, por excelencia, um elemento de especial valor no desenvolvimento do Turismo, pois nenhum outro meio de transporte proporciona a comodidade, a rapidez e a facilidade d'acesso — atributos que são absolutamente necessarios para que o Turismo se possa exercer sem entraves, sempre aborrecidos pelo turista.

E' difficil, na quadra critica que atravessamos, obter-se uma favoravel solução para o caso; tanto mais que o estudo d'uma medida tendente a facilitar a resolução do problema, é complexo e não se compadece com resultados que podem comprometer ainda mais a situação actual. Todavia, é possivel que, apreciando-se todas as considerações que podem ser admitidas como subsidios ou factores para uma conclusão beneficiaria, se pudesse chegar a um resultado em que a pratica do automobilismo como elemento preponderante para o desenvolvimento do turismo, não constituisse privilegio injustificado, mas tão sómente a protecção a uma industria que, dados os seus varios ramos d'exploração, justificaria esse beneficio pela compensação que por esses ramos lhe poderia ser exigida.

Crêmos ser este um problema muito a considerar, principalmente se se pensa— como nos consta — em considerar o Turismo com o valor e a razão de ser que plenamente justificam a sua exploração e

a sua protecção oficial. E se assim, realmente, é, forçoso é também considerar-se todos os elementos que para a exploração da industria do turismo exercem uma acção preponderante.



O CONSELHO CENTRAL DO TURISMO INTERNACIONAL

O assumpto que, actualmente, mais tem prendido a atenção nos centros do turismo internacional, é a reunião da Comissão Executiva sahida da Conferencia Internacional da Circulação em Estrada, cujas sessões se realizaram em Paris nos dias 23 e 24 de Janeiro passado.

A essas sessões assistiram, como membros da referida Comissão Executiva, representantes do Automovel-Club da Belgica, do Automovel-Club de França, do Automovel-Club da Gran-Bretanha, do Automovel-Club da Holanda, do Automovel-Club da Suissa, do Touring-Club da Belgica, do Touring-Club da França, do Automobil-Association da Gran-Bretanha e do Touring-Club Italiano, tendo presidido M. Chaix, um dos representantes do Automovel-Club de França.

Esta reunião efectuou-se em consequencia das deliberações tomadas pelas assembleias geraes das duas grandes Associações internacionaes de turismo; cabendo-lhe a especial missão de coordenar os trabalhos d'aquelas assembleias geraes, tendentes á

constituição d'um organismo central destinado á protecção do turismo internacional, defendendo e facilitando todas as soluções em beneficio das suas prerogativas e do seu desenvolvimento, taes como: circulação ferroviaria, circulação maritima, circulação estrada, hotelaria, questões alfandegarias, fronteiriças, etc.

O principio da constituição d'esse organismo central foi muito bem acolhido pelos delegados aos quaes foi esboçado o programa d'essa constituição, que prevê, como medida indispensavel, o apoio moral á auctoridade de cada Associação de Turismo. D'esta sorte, a missão do organismo central não será a de impôr a cada uma d'essas associações a execução das suas arbitrarías decisões, mas de obediencia ao regulamento geral que será préviamente submetido á aceitação das mesmas associações que tomaram parte na Conferencia Internacional da circulação em estrada.

N'esta ordem d'idéas, foram apreciadas as linhas geraes do projecto d'esse regulamento, que foram aprovadas.

Previu-se tambem a vantagem de, para apreciação e aprovação dos trabalhos executados pela Comissão, se fazer uma Assembléa Geral constitutiva, cuja reunião deverá realizar-se em Paris nos mezes d'Outubro ou de Novembro do corrente ano; sendo para ela convocados, além dos delegados de todas as associações de turismo, os representantes das importantes administrações de cada paiz. Porém, como trabalho preliminar, todas as Associações serão préviamente consultadas sobre as disposições previstas para a Constituição do Conselho Geral; que terá como especial missão a colaboração intima entre todos os órgãos que, em todas as nações, se occupam do desenvolvimento do turismo. No numero d'esses órgãos serão contados, além dos Clubs de Turismo e das Associações Automobilistas de cada nação, as Companhias de Caminhos de Ferro e de Navegação, as Associações e federações hoteleiras, os representantes do commercio ou da industria que tenham afinidades com a industria do turismo, assim como as grandes Administrações officiaes e particulares, cuja ação se ligue igualmente com a vilegiatura internacional.

Uma das mais delicadas, mas das mais interessantes funções d'esse Conselho será facilitar a cordealidade de relações entre os multiplos organismos cujos representantes d'elle farão parte.

A Comissão Executiva exprimiu tambem a idéa da constituição, em cada Paiz, d'uma Repartição Official de Turismo, como se acha já estabelecido na França, em Italia, na Suissa e em Portugal. Porém, para que a Repartição Official Portugueza possa desenvolver bem o papel que lhe incumbe na ação conjunta que as Associações mundiaes vão emprehender com o apoio dos respectivos governos, torna-se necessario que lhe sejam facultados meios que ela não possui presentemente.

Como se vê por estes rapidos informes colhidos sobre impressões trazidas a publico, a idéa do desenvolvimento do turismo generaliza-se por todo o Mundo; pensando-se, agora, em fazel-a obedecer a regras normaes para que essa industria

possa atingir o maximo da sua plenitude por uma bem ordenada e consciente exploração, que será feita *sem exploração*, mas com a maior atração.

Confirmam-se assim e mais uma vez as longas asserções que teem sido feitas n'esta Revista em defeza do desenvolvimento do Turismo em Portugal; pois todas as nações civilisadas e que conhecem bem o valor dos resultados da exploração d'essa industria trabalham activa e criteriosamente não só para a tornarem homogenea, como para a facilitarem.

...Que, em boa razão, algumas ilações se podem tirar de toda esta actividade, lendo-se nas entrelinhas das impressões divulgadas e das noticias dadas a publico; podendo muito bem ser que, sob o *manto diaphano da organização do turismo mundial haja a nudez forte da verdade da defeza dos interesses proprios*, das nações que estão vendo faltar-lhes os turistas, por estes se encaminharem agora para outros pontos mais interessantes e onde as originalidades cada vez mais se manifestam para captivar os estrangeiros; mas, assim mesmo, isso só prova que os paizes que se resentem com a falta dos turistas conhecem qual o *valor material* que eles representam e que diminue com a sua ausencia; e por isso tratam de procurar os meios de estabelecer um natural equilibrio para se pôr em execução a *moralidade do sapateiro de Braga: todos comerem*.

Estrada de Vizela a Felgueiras

FORAM ha dias concluidos os trabalhos de construcção d'esta importante estrada e que põe em rapida comunicação as Caldas de Vizela com Amarante e a região de Basto.

Tambem a estrada Vizela a Barrosos que liga aquela estancia balnear com Louzada foi ha pouco concluida.

A florescente estancia de Vizela, ficou agora muito bem servida de estradas, o que vae facilitar grandemente as excursões dos seus aquistas.



JORNADAS EM PORTUGAL

POR ANTHERO DE FIGUEIREDO

PORTUGAL é um rico pano de terciopelo verde broslado de ouro, mui antigo, que as fidalgas Espanhas dos condados, num remoto dia medievo, de luz puríssima, estenderam ao rubro sol peninsular, à borda de um mar de cobalto a cachoar em borbulhões de estrêlas de prata e de cristal, mar que logo, espriando-se nêle, o recortou e franjou de espuma nevada. Portugal é uma tira de sol entre dois azuis religiosos: — o do céu e o do mar.

O Minho, pequenino e meigo, tendo na orla da costa, de areias de ouro, o esmalte verde das copas dos pinheiros marítimos, é todo fôfo de verduras de milheiais, de feijois, de hortas, de prados húmidos abeberados em água ás lascas, lisa e brilhante, como a prata das salvas. As cepas caseiras, querendo-se com gente amiga, sobem os cunhais das moradias caiadas, estendem os braços e, espalmado suas fôlhas ao longo dos beirais vermelhos, sorriem de lá, dos seus festões, por cima das janelas, para dentro de casa; outras trepam às árvores, engavinando-se nelas, com aquele amor das heras que que morrem agarradas a quem se apegam. E, assim, em Setembro, nestas vinhas de enforcado, carvalhos e choupos florescem em novos Abris e frutificam em cachos negros e louros.

Nas pequenas herdades vêem-se, por entre latadas, branquejar casais modestos, tendo junto eiras postas ao sol, ao lado de medas de palhas milhas, trigas e centeias, com suas cimeiras cruces de colmo,

as quais, com as do granito nos topos dos canastros e dos portões de telhados de duas águas, protegem todo o casal cristão: — gentes e gados. Há vilas caladas, de ruas ervecidas; há cidadezinhas modestas; há nobres solares antigos, paços e honras, de fidalgo porte, que todos e tudo mantem em respeito; há fachadas caiadas, com humildes vidraças aos quadradinhos, em frescuras de caixilhos verdes, sob beirais fartos e encarnados, de sobeira, afitados a cal, onde as andorinhas fazem ninhos; há casas de acolhedores alpendres sôbre portas com ressaltos e ferragens vasadas em cruces e flores; há cachorros de enfeite, ao lado de janelas e postigos, para caçoilas de cravos vermelhos, pelo São João; há ingénuos painéis de azulejos com doces santos protectores, sempre alumiados pela lâmpada de azeite — voto antigo de bisavós.

Os montes, religiosos, com a gaivota branca das suas capelinhas á sombra de um sobreiro eremita, boleiam-se uns por detrás dos outros, a esmaiar suas tintas azulinas, de corcova em corcova, até ás últimas serras, distantes, de safira diluída em gaze, ou de violeta desfeita em fumo lilás — longe, a confinar na Espanha, onde elas irromperam bravas e de onde, passada a fronteira, descem mansas, formando entre si vales que juntam as águas dos riachos a engrossar o Minho, o Lima, o Cávado, o Ave, ás curvas, para o oceano que os recebe com admirável amor, fundido na sua grande alma essas almas bucolizadas pelos ritmicos dizeres dos poetas que nelas,

tristes, se debruçaram, e pelas cantigas das lavadeiras e das pastoras ribeirinhas.

Trás-os-Montes — Portugal da extrema de cima — desarborizado, violentamente montanhoso, sem gente e sem água, varrido de ventos, é limpo de ares e sólido de franqueza aberta e forte; e porque, durante séculos, se afez aos inverniais cortantes e aos escaldões dos estios, estes aspérrimos pratos temperaram-lhe a alma sertaneja para as tempestades da vida. Suas terras altas, de cataduras cerradas, acobertam caracteres fiéis, como a aridez dos seus montados encobre o útil estanho, o precioso volfrâmio, os mármore de fino grão, os alabastros de bela transparência.

No Alto-Douro, xistoso e ardente, as vinhas baixas e de fartas parras, cobrem de folhagem macia terras de fogo, subindo-as, religiosamente, de joelhos, nos degraus dos geios, a formar montes escadeados de verdura; e nas tardes amarelas de Setembro, pelas vindimas trabalhadas e cantareladas, o ar dourado anda tão carregado dos perfumes capitosos da espuma florida do vinho novo, a bolhar e a referver nos lagares e balseiros, que os viandantes, com as pupilas hilares, tonteiam pelos caminhos, ora escabeceadores, ora ebriridentes, rebentando em cantos e ziguezagueando em danças de satiríases, investindo contra tôdas as cachopas palmeiras que tocam nas estradas, de seios duros como traves e de encontros fortes como pedras de lagar; — tal se o Baco da lenda pagã rebentasse de novo nos sentidos lusos aquele dionizíaco entusiasmo criador de bacanais.

A Beira-Alta — uma chã verde entre as abas azuis e violáceas dos pendores do Caramulo e da Estrêla — tôda de luz grave e tinta bem toada nos verdes duros dos pinheiros, nos verdes húmidos dos freixos, nos verdes firmes de vinha baixa, — terras de fartura e de sabor, seus frutos trazem ao paladar a mesma lialdade que enche as almas das suas serras, dos seus montados, dos seus campos e das suas gentes fortes, francas, fiéis. Canto

de poetas, os laranjais das suas almarjes ribeirinhas perfumam, na primavera, Portugal inteiro; e os rouxinóis das suas insuas e dos seus choupais, trinam, na cambraia do luar de Agosto, para tôda a terra portuguesa.

Ao seu lado, paredes meias, está a Beira-Baixa, serrana, com seus pastores de olhar vago, quinzena de estamenha, calças de velocino, botonas ferradas, chapoleirão de lã negra, capote e alforges ao ombro e cajado na mão, tresandando a fartuns bodegos, vivendo seus dias claros e suas noites estreladas no meio de rebanhos de ovelhas, de fatos de cabras, associados todos em volta do chocalho triste, cuja toada crepuscular dilata o silêncio dos montados e empalidece a luz do meio dia, diluindo-a na das Ave-Marias... No inverno, são terras de neve alta e de vento desabrido; no verão terras sêcas, esboroadas, a que sómente se resigna, a sementeira do centeio estóicor que tudo dispensa, por lhe bastarem as raras águas do céu. Por tôda a parte, a aridez dos montes tosquiados, magros, ossudos, de penedos da côr das violetas espêssas, com suas sombras mais duras ainda, — de ardósia; e, aqui e além, a cinza das giestas negrais, a ferrugem dos figueitos cobreados e a palha amarelenta dos restolhos que ficam no chão, depois da ceifada, pelo São Pedro. Terrões ásperos e de ensinso.

ESTACÇÃO DE CHAVES

ESTÁ quasi concluída a estação terminus da linha do Vale de Corgo, cujo projecto ha tempos publicámos e que foi construída em estylo regional, como as de Tamega, Moura e Paraneiras, tambem já construídas.

Da Estação de Chaves, parte uma avenida a ligar á vila, já concluída e bastante extensa, e que vae ser a grande arteria da ampliação de Chaves.

REGISTO

A «EPOCA»

PASSOU, ha pouco, o aniversario do nosso muito presado colega «A Epoca», pelo que lhe apresentamos, com os nossos mais affectuosos cumprimentos, as nossas mais sinceras felicitações, desejando-lhe o proseguimento da sua gloriosa jornada.

«O DIA»

DEPOIS d'uma prolongada ausencia, voltou a publicar-se diariamente o nosso valoroso colega e brilhante jornal «O Dia», a quem por esse facto, apresentamos as nossas mais cordeas saudações.

«REVISTA DE GUIMARÃES»

RECEBEMOS e agradecemos o n.º 4 do XXXIII volume d'esta importante e erudita Revista, que se refere ao 4.º trimestre do anno findo.

LINHA DO DOURO

PROSEGUEM os trabalhos da renovação da via n'esta linha, que em varios pontos ha tempos se vem fazendo, e no que são empregados carris de 12 metros e de 40 kilos por metro.

Uma vez que os trabalhos da renovação atinjam a estação de Tua, o serviço de comboios expressos d'esta linha internacional serão consideravelmente melhorados, o que aliaz se espera dentro em pouco.

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, 2.º 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.