

REVISTA
DE

TURISMO

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

PROPRIEDADE DA EMPRESA DA «REVISTA DE TURISMO»

ANO VII
II SERIE

5 DE AGOSTO 1922
N.º 122

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO
SECRETARIO: JOSÉ LISBOA

REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO
EDITOR: F. FERNANDES VILLAS

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

PORTUGAL

NAÇÃO DE TURISMO

E' voz corrente que nós, portuguezes, desanimamos a qualquer embate da sorte para a constituição d'uma grande empresa; que consequentemente, não temos persistencia para levar de vencida uma ideia, por melhor que seja; que não temos o espirito pratico; que, em suma, não temos nada, porque nos falta methodo, criterio, audacia, emfim, n'uma palavra: — porque nos falta tudo.

Apreciando estas diversas considerações que poderiam sintetisar o nosso modo de ser se grandes e épicos feitos não as desmentissem, somos, todavia, levados a crêr que o espirito da raça não morreu; mas que a sua transmissão se tem feito até aqui n'um grau limitado, pois as manifestações de ousadia, as grandes aventuras, os empreendimentos marcantes, apenas se registam agora, infelizmente, por um pequeno numero n'uma historia toda feita de grandes façanhas e de imorredouros cometimentos.

Os nossos defeitos, grandes e consequentes, definem, verdadeiramente o nosso character, filho do excepcional temperamento de que sômos dotados e da original educação que nos tem sido ministrada — esta ultima baseada nas formas

afectivas que quebram e inutilisam, por assim dizer, a parte pratica que o nosso instincto poderia fazer util e energeticamente desenvolver.

Assim se explica, em parte, o nosso atrazo: assim se justifica, tambem, a falta de expansão que o turismo tem tido em Portugal.

Se nós tivéssemos um espirito pratico, oportuno, de previsão — quantas e quantas ocasiões não teriamos aproveitado para trazer á nossa terra os prodigiosos beneficios d'uma tão incomparavel industria, como é a do turismo?

Se houvesse, na nossa educação, a forma pratica de nos guiarmos na vida, essa base que nos dá confiança em nós proprios e a sugestiona aos outros, quantos resultados productivos se não teriam registado já em proveito principalmente do nosso paiz?

Não alongamos mais esta nossa apreciação. Basta que cada um meta a mão na consciencia para tomar o peso dos seus pecados.

Isso, porém, não obsta a que desanimemos. Em todo o tempo se pode arripiar caminho.

Segundo um velho filosofo francez, a

vida nova começa-se em qualquer momento. Basta apenas, com uma esponja, apagar no quadro da nossa existencia as operações que n'ele tínhamos traçado para o natural seguimento da vida em que nos debatíamos.

Sucede, quasi sempre, quando assim procedemos, chegarmos á simples conclusão de comprehendermos que perdemos um apreciavel tempo na vida que anteriormente levavamos sem resultados positivos. Isso, porém, nos dá ainda mais energia para nos dedicarmos com maior entusiasmo á que tenhamos então seguido.

Assim é com o turismo. Nada de util e proveitoso se tem feito para tornar em Portugal, esta rendosa industria, um factor primordial da nossa vida.

Isso não importa.

Recomeçemos sob outra orientação. Experimentemos o criterio diferente. En-

saímos novos methods de trabalho sob a comprehensão de util e pratico. Aproveitemos a situação que é propicia para que em Portugal haja uma população fluctuante como nunca o nosso paiz poudesse vêr. Para isso pouco mais é preciso do que um bom e são criterio e uma decidida boa vontade de trabalhar.

Dizem os francezes que «*à quelque chose malheur est bon*». Seja essa a nossa divisa e saibamos aproveitá-la, com a confiança do que valem, com a energia da nossa força e com a força da nossa vontade de vencer.

Se assim procedermos, ainda podemos gozar dos beneficios que a industria de turismo nos pode proporcionar. Se continuarmos no mesmo circulo vicioso, acabamos por... nos encontrarmos com nós proprios.

JOSÉ LISBOA

RELAÇÕES INTERNACIONAES

O RAPIDO DE MADRID

HOUVE algum tempo em que se pensou em derivar por Madrid o nosso trafego internacional. E uma certa razão havia n'esse proposito, visto a importância que teria, para nós, a capital hespanhola, como ponto de passagem dos comboios directos Paris-Lisboa. Madrid, pelos seus monumentos, pelos seus museus, pela sua vida intensa, é um ponto de turismo de primeira ordem, e aproveitar essa faculdade, era rasgar um grande horizonte de interesses para o nosso Paiz, e sobretudo para a nossa capital.

Por ali mesmo passou o *Sud-Express*, quando do seu inicio. Viu-se, porem, que a linha de Salamanca dava uma economia de 222 kilometros, e consequentemente a redução de algumas horas de percurso, passando-se, por isso, o trafego a fazer-se

por lá. Assim ficou a linha Lisboa-Madrid limitada ás relações com o Leste e Nordeste de Hespanha.

Tambem se pensou já em utilizar a nova linha de Canfranc, e passar o trafego franco-portuguez a fazer-se, por Madrid. Essa ideia tem, porém, que ser posta de parte, visto a linha de Canfranc dar apenas uma economia de 26 kilometros, que poderão ser elevados a 50 uma vez feita a projectada linha do encurtamento de Oloron e Sauveterre. D'essa maneira a via Madrid, no melhor dos casos, terá, em relação á de Salamanca, ainda mais 170 kilometros.

Mas suponhamos que se vinha a fazer o famoso caminho de ferro Dax-Algeciras, em cuja construcção nunca acreditei, conforme expuz na imprensa (*Diario de No-*

ticias de 1 de abril de 1919). Imagine-se que essa fantasia se tornava em realidade e que vinhamos a ter a mesma distancia, entre Paris e Lisboa, quer fosse por Madrid, quer fosse por Salamanca. Como poderíamos nós competir com esta ultima via, se, por Madrid, tinhamos que obedecer com os horarios a trez pontos importantes: Fronteira Franceza, Madrid e Fronteira Portuguesa, onde, em caso algum se podia passar, da uma hora da noite ás 7 da manhã?!

Como fazer um comboio entre Paris e Lisboa, por Madrid, sem a passagem nas fronteiras ou na capital hespanhola a horas mortas, e cujo percurso fosse em 29 horas, como já demonstrei, se poder fazer por Salamanca?

Um pequeno problema aos amadores e profissionaes da especialidade.

Mas apesar do serviço internacional ter deixado a via Madrid pela de Salamanca, não deixou o caso de interessar as Companhias, pois na grande reforma dos horarios que a Companhia Portuguesa fez em 1906, em que todas as suas linhas foram consideravelmente melhoradas, não foi esquecida a de Madrid, para onde se creou um comboio expresso, com um percurso de cerca de 15 horas, que se não era um ideal, era pelo menos alguma coisa de interessante.

Este comboio fazia serviço de 1.^a classe tendo camas da Companhia Internacional; porém, a sua circulação era limitada a trez vezes por semana.

Passados alguns anos de serviço, passou o rapido de Madrid a ir á estação de Atocha, e tambem a partir de Lisboa mais cedo, para ligar ali com o rapido diurno Madrid-Barcelona. Assim o comboio começou a ter maior concorrência; e as Companhias, para que ela ainda fosse maior, resolveram adicionar-lhe a 2.^a classe,

Circulação diaria, que aliaz se impunha, pela importancia que isso daria ás relações entre as duas capitães, ficou para mais tarde.

.....
Mas para bem servir o publico é ne-

cessario que a partida de Lisboa seja pelas 18 horas, para que não seja um dia perdido, a quem parte; e que a chegada a Lisboa seja pelas 13, para que reste tempo a quem venha de Madrid, para tratar dos seus negocios ou para embarcar para a America do Sul.

Este comboio deve ser tambem o portador das malas do correio, de Lisboa para Madrid e além, e de Hespanha para a America do Sul, o que virá dar ao porto de Lisboa a importancia a que tem direito.

É claro que mesmo reportando a marcha do Rapido-Madrid, no percurso portuguez, ao que era antes da guerra e reduzindo-se ao minimo a demora nas fronteiras, com o visto de passaportes e bagagens em transitio, tinha que se chegar a Madrid uma hora ou hora e meia mais tarde, e no sentido inverso partir de lá tambem uma hora mais cedo.

Tudo isso se poderá conseguir com a boa vontade das companhias, tanto mais que os rapidos Madrid-Barcelona, diurnos, que vão ser restabelecidos no proximo verão, terão a sua marcha mais acelerada, o que permitirá a partida de Madrid depois das 9-25' e a chegada antes das 23-15', como antes da guerra. E poder-se-ha chegar a Madrid-Atocha das 9 para as 9-30, e partir cerca das 22-30'.

O mais importante, porém, é a circulação diaria do comboio, pois de outra fôrma difficilmente se conseguirá a intensificação das relações entre as duas capitães, a que temos o direito de aspirar.

E' fóra de duvida que n'este momento, um comboio rapido diario entre Lisboa e Madrid, representa um encargo, um tanto elevado, para as Companhias; mas se recordarmos que alguma economia de tracção se poderia fazer, como seja: limitar a composição a duas carruagens, uma de 1.^a classe e outra de camas, e bem assim reduzir a circulação do salão restaurante a Lisboa-Torre das Vargens, esse encargo era bastante reduzido, tanto mais que é no percurso Torre das Vargens-Marvão que a tracção é mais difficil e dispendiosa. Partindo o comboio de Lisboa ás 18 horas

havia tempo até á Torre, para se fazer dois serviços de jantar; e chegando a Lisboa ás 13, havia, da mesma forma, tempo para se servirem dois almoços.

Outra coisa a fazer era substituir as actuaes carruagens de portas, pelos belos vehiculos da serie Y da C. P. sejam as mixtas de 1.^a e 2.^a, ou ainda as de 1.^a classe.

É claro que se perdia assim a facilidade de um enlace, que antes da guerra se fazia, em Madrid-Príncipe Pio com os rapidos n.^{os} 9 e 10 do Norte de Hespanha; mas isso é coisa minima, comparado com a facilidade que teriamos na inten-

sificação das nossas relações com Madrid e Barcelona. Demais, na actualidade, tendo a excelente ligação do rapido n.^o 51 da C. P. com a Beira, que permite uma viagem rapida até Medina, não se justifica o enlace em Príncipe Pio. Se é certo que devemos ter um serviço extra rapido e extra-comodo entre Lisboa e Paris, não é menos certo que o devemos igualmente manter com Madrid; e todos os esforços que se façam n'este sentido, quer da parte das companhias, quer dos dois governos, são bem merecidos.

GUERRA MAIO

RELAÇÕES HESPANO-LUSAS

FACILIDADES DOS PORTUGUEZES DIFICULDADES DOS HESPANHOES

PARA facilitar a entrada em Portugal da colonia balnear hespanhola que, todos os anos, costuma animar as nossas praias e termas, o Governo Portuguez — a instancias das Companhias de Caminhos de Ferro interessadas no transporte d'esses hespanhoes, com o auxilio e apoio da Sociedade Propaganda de Portugal—tomou a patriotica resolução de permitir que essa entrada fosse facilitada, exigindo-se apenas d'aqueles nossos visitantes a apresentação da cédula pessoal vizada gratuitamente pelas autoridades consulares portuguezas.

Assim, e sob os auspícios d'esta sensata medida, as Companhias dos Caminhos de Ferro anunciaram os seus serviços especiaes, proporcionando preços reduzidos aos banhistas e aquistas, com a faculdade d'um prazo relativamente largo para uma cura e um passeio.

Aproveitando ainda essa mesma facilidade e o valor da peseta em relação á nossa moeda, creou-se em Madrid a agen-

cia de viagens «El Turismo», a que nos referimos em o nosso anterior numero.

Estava, pois, assim, aproveitada sabiamente a oportunidade que as circunstancias do momento favoreceram, com precioso beneficio para as duas nações.

Surge, porém, agora, o Governo Hespanhol a exigir dos seus patricios a apresentação, no regresso ao seu Paiz, do passaporte estabelecido com todas as formalidades consulares hespanholas nas localidades onde os banhistas e aquistas tenham estado.

Como se explica esta medida depois das facilidades concedidas pelo Governo Portuguez á entrada em Portugal dos banhistas e aquistas hespanhoes?

Que razões alegará o governo da nação vizinha para impôr aos seus compatriotas uma medida prohibitiva para que eles possam gozar das vantagens, facilidades e comodidades que lhes são offerecidas em Portugal e que não encontram no seu proprio Paiz?

Não nos parece que para isso se invoque a defeza da nação. Tampouco vemos n'essa importante medida uma exigencia financeira.

E como não comprehendemos a razão d'esse *gesto* andaluz, aguardamos a intervenção diplomatica da chancelaria portugueza, que deverá manifestar-se por forma a obter a justa compensação do procedimento adotado pelo governo portuguez e a evitar a consumação de idéas talvez suggeridas por quem não esteja vendo com bons olhos, ou propositadamente perturbando as boas e amistosas relações entre as duas nações peninsulares.

Se a diplomacia portugueza puzer em equação o seu valor e a sua intelligencia, certamente que oporá, com facilidade, uma poderosa barreira á expansão de veleidades alheias que, resultando de efeitos perniciosos para quem as mantem, não podem ser, com justiça, acolhidas por quem na intensificação de relações e na defeza d'interesses comuns, só tem dado provas de lealdade.

COMPANHIA DA BEIRA ALTA

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, a despeito das dificuldades, de todas as especies, com que está luctando, trata de activar uma serie de melhoramentos que ha muito pôz no seu programa, e que são a renovação da via, para poder acelerar os seus comboios internacionaes, a construcção de edificios para estações em antigas paragens, a construcção de material circulante, etc.

A renovação da via, em que são empregados carris de 12 metros e de 40 kilos, do melhor typo, estava em 1914 feito de Pampilhosa a Nelas, (68 kilometros); foi agora recomeçada, estando já concluido até Mangualde, e deve este ano atingir Abrunhosa (88 kilometros).

No ano passado sahiram das oficinas na Figueira da Foz, três novas carruagens (uma de cada classe); agora começou-se a construcção d'uma nova serie

de três, que devem estar prontas no ano que vem.

Estes melhoramentos que representam um grande sacrificio para a Companhia, estão longe de satisfazer as necessidades do trafego, pois é necessario levar a renovação da via, pelo menos, até á Guarda (mais 67 kilometros) reforçar as pontes e viaductos, construir mais umas dez carruagens, adquirir novas locomotivas, para o que a Companhia conta apenas com as suas escassas receitas e com uma administração modelar.

Uma vez feitos estes melhoramentos, poder-se-hia reduzir uma hora ao percurso do Sud-Express entre Pampilhosa e Vilar Formoso, o que seria muito interessante.

MELHORAMENTOS NOS CAMINHOS DE FERRO EM FRANÇA

EM França vae haver carruagens-camas de 2.^a e 3.^a classes, nos comboios expressos de longo percurso.

O Ministro das Obras Publicas, certamente inspirado no que acaba de fazer a Alemanha, que estabeleceu em todos os comboios compartimentos-camas das três classes, e que são ocupadas mediante uma pequena sobretaxa, acaba de enviar uma circular a todas as empresas ferroviarias, para que n'um curto espaço de tempo procedam á transformação de um certo numero de carruagens em compartimentos-camas de 2.^a e 3.^a classes, e que estas sejam empregadas no proximo horario de inverno, devendo porem começar na rêde do Estado, onde se trabalha activamente na transformação do material.

A' vista de um tal melhoramento, que vem modificar consideravelmente as actuaes condições de transporte, ocorre perguntar, quando é que em Portugal teremos, ao menos, carruagens de 3.^a classe de corredor lateral, e quando é que os passageiros de terceira serão admitidos nos comboios rapidos, como se faz lá fora?



TRES CANTIGAS PORTUGUEZAS

*Soffro por ti n'esta ausencia
Tanto, que nem sei dizer;
— Meu Antonio, tem paciencia . . .
Soffrer por mim, é soffrer ?*

ANTONIO NOBRE

*Que importa p'ra o teu ciume,
Que outra mulher me beijasse ?
Passei seu beijo p'lo lume,
E' mais um p'ra tua face.*

GUEDES TEIXEIRA

*Oliveira tem pé d'ouro
E dá raminhos de prata;
Ai, ter amores não custa,
Deixal-os é o que mata.*

ANTONIO BOTTO

CARTAS DE PARIS

*O turismo alemão — Viagens de graça —
Liège e os seus jardins — Colonia — Chi-
nesice alemã — A estatua de Guilher-
me II — Dusseldorf*

O grande turismo em França faz-se hoje para a Alemanha. Parece um paradoxo mas é verdade.

E' que em qualquer cidade alemã, a vida custa menos de metade do que em Paris, mercê do cambio, é claro, e por isso todos os dias os comboios do Norte e de Leste sahem de Paris apinhados de passageiros.

Mas se aos francezes a vida custa ali metade, aos americanos e aos inglezes corresponde a uma estadia gratuita. Na Inglaterra paga-se por um modesto hotel uma libra por dia, enquanto que por essa quantia (ou sejam 1.500 marcos) está-se na Alemanha n'um luxuoso Palace-Hotel.

Depois, não é só o hotel que atrae o forasteiro: é o comercio retalhista. Qualquer viajante que chegue á Alemanha em meia duzia de artigos de uso pessoal, que compre, faz o dinheiro da viagem e o dos dias do hotel.

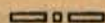
Não exagero. Uma camisa custa em Francfort ou em Colonia, metade do que em Paris. Um maço de cigarros que em qualquer cidade franceza custa dois francos, na Alemanha custa 60 centimos.

A alfandega é rigorosa — se é rigorosa! — rebusca, apalpa, inquerde de tudo! Faz perguntas proprias d'um comissario de policia a um criminoso vulgar. O diabo! Mas acaba por deixar passar tudo.

Como se pode provar que umas botas são novas se elas já veem nos pés, ou se o dono as arrumou na mala depois de com elas ter passeado um dia inteiro?! Como se pode provar tambem que uma camisa foi comprada em Colonia, se o viajante a tiver mandado já á lavadeira?!

Depois os alemães são ardilosos. Todos os artigos que vendem são dispensados de etiquetas e de marcas de fabricante.

Viajantes ha que levam apenas a roupa que teem no corpo, e mesmo assim a cahir aos bocados. Chegam a Francfort ou a Manheim, vestem-se de novo e deitam fóra as botas cambadas, ou o chapau velho aqueles que se dão a esse trabalho, pois ha certos ratões que, depois de se encadernarem de novo, se limitam a deixar, nas gavetas do hotel, os andrajosos trajos da vespera.



Desde ha muito que pensava em ir á Alemanha; mas só agora encontrei ensejo, de o fazer não só porque o cambio estava favoravel, mas porque o tempo primaveril que fazia era para todos os efeitos tentador.

Ideei uma viagem em redondo, começando por Colonia e voltando ao mesmo sitio, depois de visitar Hamburgo, Berlin, Leipzig, Dresden, Praga, Vienna, Baviera e Francfort.

De Paris a Liège, preferi o comboio do meio-dia, sem duvida menos concorrido do que os outros, por não dar correspondencia immediata para Colonia e assim ir mais á vontade. Mas puro engano. Era tal a concorrencia que difficilmente obtive lugar.

Trez horas depois chegavamos á fronteira belga, onde a Alfandega foi rapida e cortez. Já não fazem caso dos passaportes, que olham de revez, nem tam-

pouco se importam com o que levamos nas nossas malas.

Em Liège como que tivesse que estar trez horas á espera do rapido Ostende-Colonia, estendi os passos para a cidade, que não conhecia, mas que me encantou sobremaneira. E' que não ha nada que mais distraia o turista que um belo jardim, onde o verde do arvoredado tome um grande espaço e onde os palacios que o cercam tenham linhas de grandeza e de harmonia. Assim é Liège. A dois passos da estação, encontra-se um belo parque, com lagos e fontes, belos palacios e estatuas e um rio ao lado: *La Meuse*.

Nada mais vi em Liège, porque a noite tombou rapidamente; e depois só tive tempo de voltar á estação, pegar na mala e subir para o comboio.

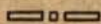
Era cerca de uma hora da noite quando chegámos a Colonia. Na grande praça do Dom, ao lado da formosa cathedral, um hotel estava aberto. Subi. O quarto que me ofereceram valia bem quinze francos, mas na tabela apenas se pediam 150 marcos, cinco francos! Adormeci, rapidamente, não sei se por estar muito machado, se por me sentir feliz pela mesquinha soma exigida pela pousada.

A's quatro horas da manhã uma grande luz entrava pela janela. Estaria o meu relógio parado desde as 4 horas da tarde? Adiantar-se-hia ele duas ou trez horas.

O relógio da cathedral bateu porem lentamente as quatro. Então, o meu infalível estava certo.

E' que na Alemanha, amanhece muito mais cedo do que em Paris, e isso foi um suplicio durante toda a viagem.

A's seis horas, tinha-me novamente reconciliado com o sono, quando o sino, —que digo eu?— todos os sinos da cathedral começaram a badalar n'um desatino, obrigando-me a levantar com todas as fibras nervosas irritadas, que só se acalmaram com um banho em agua de Colonia.



A' nove horas, depois d'um almoço de café e de fatias de *confitures*, saí para

vêr a cidade, guarda-avançada da Kolossal Alemanha.

A' porta do hotel um grande auto-omnibus oferecia os seus lugares para uma visita á cidade.

Eram duas horas de passeio por 100 marcos, o que *ao cambio* não era caro.

Durante o percurso, um homem de portavoz aos labios explicava em inglez os edificios que iam topando, e quando findava a preleção traduzia-me baixo em francez o que acabava de dizer.

E' que na Alemanha, não sei porque santa ingenuidade, querem suprimir a lingua franceza, como se isso trouxesse qualquer compensação ás reparações prescriptas no tratado de Versailles.

E d'isso tive mais tarde a confirmação, pois não encontrei uma só casa em que se lêsse *On parle français*.

Até mais: — n'uma loja via-se o lugar distincto de terem ali figurado palavras.

Colonia é porem uma bela cidade, que bem depressa nos faz esquecer esses pequenos nada da *chinesice* alemã, e dois dias mal chegam para ver a sua grandiosa cathedral, que Victor Hugo tão belamente descreveu, a sua estação colossal, as suas pontes gigantes, os seus predios grandiosos e os seus *boulevards* sem fim.

A estação, como de resto todos as da Alemanha, foi feita para um movimento, que Colonia ha de ter d'aqui a 100 anos; a ponte do caminho de ferro que atravessa o Rheno, com as suas quatro linhas, as suas duas *avenidas* para o publico, parece mais ter sido feita para plataforma da estatua espaventosa de Guilherme II, que á entrada, montado n'um cavalo de preço, nos olha com o ar da basofia que preveu a sua grande dorrocada.

Vista Colonia, um passeio a Dusseldorf era recomendavel e onde fui uma tarde, e d'onde trouxe tambem uma bela impressão das suas ruas alinhadas e do seu parque, que se abeira do Rheno n'um aspecto de grandeza.

GUERRA MAIO.

As nossas estradas
As nossas escolas
As nossas estancias balneares

OS MEIOS DE PUBLICIDADE NA AMERICA DO NORTE

ESTRADAS, escolas e estancias balneares. Tres substantivos principiados com letras eguaes mas com diversas applicações bastante censuraveis em Portugal.

Teremos nós estradas capazes de nos não envergonharmos perante o estrangeiro e nós mesmos?

Diz-se que ha falta de capitaes, falta de pessoal, falta de tempo (os tempos *de agora* são diferentes dos outros), falta de orientação, falta de juizo e muitas outras cousas mais.

Mentira! Quem tal disser mente descaradamente para se rir á custa alheia.

Nós temos muito dinheiro para fazer e concertar as estradas. Nós temos tempo e de mais para trabalharmos, viciando-nos a revoltante ociosidade, a repelente mandrice, o pensar que todos vivemos em vastos castelos, possuindo faustuosas riquezas e tripudiando e *mandando* (sintoma de escravidão) á vontade nos outros, menos afortunados do que nós.

Em Portugal não se trata em geral de igual para igual. Escravisa-se a fim de uns se apoderarem dos recursos e dos serviços que pertencem a outros. Esta cousa de nos apoderarmos do que pertence a outrem tem nome certo que toda a gente conhece e nos dispensamos de repetir. Para conhecer os limites da propriedade moral e da propriedade material dos nossos recursos, serviços e propriedade material e os de outrem, estabeleceu-se o que se chama *o respeito mutuo*. O respeito mutuo depende da moral, e a moral tem como base fundamental a religião, seja ela católica, protestante, musulmana, indu, totémica, judaica, fetichista ou que o se pretender imaginar. Da religião ninguém, absolutamente ninguém,

se separa. As normas tradicionaes e as gloriosas lendas permanecem sacrosantas em nosso coração deante do altar imponente e magestoso da nossa querida Patria!

Ninguém se furta ao respeito pela morte. O culto dos mortos e o culto da alma são universaes. Atravez de milhares de seculos de existencia da humanidade ainda ninguem os destruiu. Negae a existencia das obras mais grandiosas da humanidade, constituindo o poderoso baluarte das nacionalidades e assim conseguis o seu aniquilamento.

As piramides do Egypto, os formidaveis templos indios, as modernas catedraes, os nossos mais belos monumentos teem como origem unica a religião. A religião é motivo para uma importante fonte de receita tanto para o comercio como para a industria, para a disciplina do trabalho e para a felicidade da familia. Sabeis d'onde se origina o principio monogamico, o essencial nas sociedades mais civilisadas? Exactamente na religião cristã. Conheceis qual é *o unico* meio de emancipar o selvagem da sua vida desbragada, dissolvente e destruidora, desobediente e insubmissa? Ainda se não conseguiu descobrir outro. O unico meio de se emancipar o selvagem e o homem civilisado da tirania e do martirio vulgarissimos da sua existencia é a religião. A religião moderna não comprehende o martirio dos fieis. A religião contemporanea é a chave da nossa felicidade. Em religião como em tudo o que mais precisamos é, modernisarmos, de nos collocarmos na guarda avançada da civilisação. É necessario repetir esta ideia muitas vezes.

Relativamente á falta de orientação e á

falta de juízo que nos costumamos atribuir, devemos dizer que existem povos, grandes nações mesmo, bem perto de nós, dotados de maior desequilíbrio mental do que o que nós possuímos em tempo algum.

Diz-se que o nosso paiz é pobre. Em Portugal, extensão bem limitada de território e de população, não pôde existir de tudo quanto é riqueza. O nosso paiz debate-se ha mais de trezentos anos na atroz miseria.

Olhae para o camponez remediado e para os ociosos da nossa capital: Ambos carecem dos mesmos principios de moral, de religião e de competencia para o trabalho honesto, saudavel e regular.

Acabemos portanto com a repugnante *escravidão* das nossas classes sociaes e assim teremos resolvido o assunto. Os meios já fôram explicados. As estradas, incluindo as de asfalto, a importação mais facilitada de camions e outros vehiculos, automoveis, o aperfeiçoamento das vias ferreas e a sua electrificação, os edificios escolares e bem assim os destinados a repartições publicas, a ampliação das redes telefonicas e telegraficas, a construção de pontes, de canaes, de bairros operarios, de hotéis, dependem exclusivamente da *existencia de principios* entre o operariado. Alguem ha de desenhar os planos, fornecer os capitães, dar ordens para o expediente, instruções para os trabalhos mais minuciosos. Todos ao mesmo tempo é que não podem trabalhar, nem resolver, nem planear, nem fornecer dinheiro, nem mandar. A palavra mandar precisa naturalmente de ser suprimida do vocabulario. Existem contratos que *obrigam* ás suas clausulas os outorgantes que n'elles interveem, quer sejam verbaes ou escritos. De resto discutir, questionar, falar em forma de sermão e de sentença é perder completamente o tempo precioso.

Quando se não cumpre um contrato recorre-se sem demora para a entidade competente.

Na America do Norte ha associações de caracter independente e imparcial, nas quaes são admitidos individuos de todas as classes e que auxiliam tanto os pa-

trões, contratadores, proprietarios, como os assalariados na solução completa d'estes assuntos.

Quando estas instituições não resolvem completamente os casos por serem de maior gravidade, recorre-se aos tribunaes. Mas n'estes a instrução, as tentativas de conciliação, as indemnisações, o julgamento e execução de sentenças não demoram. São rapidos e concludentes argumentos para a normalidade social.

Entre nós é natural e razoavel fazer-se o mesmo.

Relativamente a capitães, as empresas particulares teem desmoralizado consideravelmente os nossos recursos, por causa da excessiva avidez, das ambições exageradas, dos despeitos e d'outras qualidades inherentes á falta de moralidade e meios. Quando os tribunaes e as autoridades se livrarem de ameaças e forem suficientemente garantidas de modo imparcial pela força publica, veremos, a partir d'esse momento, desenvolver-se imenso a industria e o commercio. Diga-se que em Portugal, semelhantemente ao que sucede nas nações latinas europeias, nomeadamente nas regiões meridionaes do continente europeu, a riqueza; propriedade, bens e dinheiro, está pessimamente distribuida, em virtude da carencia de garantias em favor de todas as classes sociaes, e mesmo porque estas ainda se conservam longe de uma organização sindical, por meio da qual aprendam a colocar rendosamente *o producto do seu trabalho honesto*, porque o producto do trabalho desonesto não pertence a quem d'ele se apoderou. Apareçam garantias iniludiveis para a colocação de capitães e estes aparecerão independentemente do auxilio do Estado.

Porque não existe em Portugal, especialmente agora, regular concorrência ás estancias balneares: praias, termas, estações de aguas e logares de recreio?

Porque nos meios de publicidade usa-se de processos dos ociosos, e só inserem anuncios em condições de preço de tal

forma elevado que andam em desafios, em guerras medonhas, em *questões ideais* do «ganhas tu e não ganho eu». Noticiário é uma cousa e o reclame em forma para atrair os hespanhoes e outros estrangeiros ou portuguezes, é outra. Já se fundou porventura na Hespanha, em Inglaterra, em outras nacionalidades do norte da Europa, ou em qualquer parte do mundo, incluindo em Portugal, uma empresa que se incumba exclusivamente do reclame nos jornaes, revistas, teatros, cinematografos, estações dos caminhos de ferro, estabelecimentos officiaes e particulares, logares publicos, como nas paredes e esquinas das casas em locais mais concorridos, nos almanaques, catalogos, livretes especiaes de divulgação das viagens a preços reduzidos, de qualquer d'estes assuntos?

Lá fóra, na America do Norte que tomamos para modelo, o anuncio é o mais importante factor no desenvolvimento das empresas.

Os anuncios escritos apareceram ha cerca de cem anos, a primeira vez. Em 1875 surgiu o primeiro anuncio sobre generos alimenticios e desde 1900 todos os ramos de negocios foram entregues n'este sentido á direcção tecnica de profissionais. Na America do Norte ha escolas especiaes de habilitação de annunciadores. Repetidas vezes se abrem concursos em que são concedidos valiosos premios. Nos anuncios gastam-se fortunas, mas adquirem-se por meio d'estes, caudas de dinheiro. Se não fossem os anuncios, muitos artigos, muitas comodidades, muitos conhecimentos uteis ao alcance do campo, não chegariam nunca ao seu destino. Por esse motivo a America do Norte considera e com orgulho os anuncios como uma verdadeira *força nacional*. Se os anuncios não circulassem constante e insistentemente pelos meios de divulgação, a America do Norte nunca teria sido o arbitro supremo na conflagração mundial. A crise pavorosa que atravessou e que presenciamos, foi rapidamente solucionada em poucos mezes e os salarios reduzidos em mais de vinte por cento, de nada va-

lendo aos operarios as suas reclamações porque nos jornaes, se aqueles se defendiam com illustres polemistas, os proprietarios das fabricas replicavam da mesma forma, proporcionando ao publico consumidor productos mais baratos. E a fórmula de atingirem o seu fim rapidamente foi surgirem em grandes letras impressas ou em grandes letras de luz com as soberbas combinações de lampadas electricas, e em todos os logares acessiveis á publicidade, comunicações de que os artigos estavam mais baratos e, se o publico pagava menos, não poderiam eles de modo nenhum manter os mesmos salarios. Os artefactos de algodão baixaram assim em cerca de tres mezes, mais de vinte e cinco por cento. Todo este milagre foi realizado pelo anuncio.

Ha tempos vimos em uma rua de uma das cidades da Nova Inglaterra, em vitrine de um estabelecimento dos mais importantes d'essa cidade, fotografias ampliadas de imponentes trechos dos «parques nacionaes» dos quaes se salientam o «Yosemite National Park», no centro do Estado da California, sendo em todo o mundo conhecidas as «Yosemite falls» como as «Niagara falls», como o Grande Canion do Colorado, uma das grandes maravilhas naturaes que podemos apreciar á superficie da Terra. Ahi teem os fotografos e casas commerciaes portuguezas um bom expediente, para aumentarem as suas transações.

As fotografias atingem metro e meio e dois metros de altura por setenta e cinco centimetros ou por um metro de largo. As empresas anunciadoras são proprietarias de hoteis, companhias de caminho de ferro, associações do commercio local ou o governo do Estado.

Ora em Portugal póde muito bem fazer-se o mesmo. As fotografias circulam de terra em terra por intermedio das agencias anunciadoras, das suas sucursaes, de particulares ou das repartições officiaes.

As encantadoras vistas panoramicas de São Martinho do Porto, fóra e dentro da pitoresca bahia, a esplendida extensão que se descobre do Sitio da Nazareth

sobre a praia do mesmo nome, sobre o mar e sobre a costa, recortada, sinuosa, em franjas de espuma; as paizagens de Tomar, da Foz do Tua a Mirandela, da Foz do Minho, em Caminha; os arredores de Braga, Leiria, Viana do Castelo, de toda a região do litoral desde a Lagôa de Obidos até á Figueira da Foz e Coimbra; a Serra da Arrabida, a Serra da Estrela; os portos de Lisboa e Leixões, as margens do Guadiana em Vila Real de Santo Antonio, os aspectos d'esta povoação; as rias de Faro e Aveiro, com as vistas das cidades, continuando em Sagres e acabando no extremo norte do paiz, constituem fonte de receita certissima para empresas cinematograficas e fotografos que se lembrem de anunciar as belezas naturaes de Portugal tanto entre nós como no estrangeiro.

Na Hespanha a divulgação sobre alojamentos nas praias, termas, estações de aguas e logares de recreio e bem assim a descrição, resumida embora, das vantagens oferecidas a esse respeito das cousas portuguezas, é, sem duvida, deficientissima.

E ahí estamos nós á espera que os hespanhoes recomendem uns aos outros

as vantagens da frequencia n'esses locais de diversão, tratamento e turismo. O portuguez sofre da tendencia para se não incomodar, mas pretende injustamente pagar-se do repouso, desleixo e falta de atenção que lhe é peculiar.

Em Portugal não se trabalha sufficientemente nem economicamente. Ou então trabalha-se de modo exagerado, sem conta nem medida, preparando-se o caminho dos excessos, a intemperança, a impulsividade e consequentemente o alcoolismo e a tuberculose. As estatisticas criminaes avolumam-se e os parasitas da humanidade, consistindo em parte d'esta, que perturbam continuamente os meios populosos, não os descongestionam, procurando no campo os meios saudaveis da sua regeneração e restabelecimento. Observae esses desgraçados em relações criminosas de reincidencia com a policia e os tribunaes, como eles não abandonam esses meios populosos, comparados a certos peixes vorazes que preferem a sujidade dos canos de esgoto para se alimentarem...

BRANDÃO PEREIRA

ESTRANGEIRO

FRANÇA

A França, continuando a encarar o desenvolvimento da industria do turismo como uma das mais inadiaveis necessidades nacionaes, não descarta o estudo das mais vitaes questões e a pratica de medidas que directamente interessam o seu fim. Assim, a organização dos diversos ramos d'essa industria, embora seja já a mais completa e a melhor orientada para a realização de resultados praticos, acaba de levar um outro e importantissimo impulso, com a instituição d'um novo organismo que centralisará a acção de todos os outros que constituem a grande rede envolvente já da França inteira. Esse novo organismo intitula-se *Confederação*

de Turismo Francez e a sua missão está destinada a, como acima dizemos, reunir n'uma acção comum, sempre que haja necessidade, os diversos grupos de propaganda, d'interesse e de defeza do turismo já existentes, como: *A União do Turismo Oficial*, que comprehende os grupos parlamentares da Camara dos Deputados e do Senado, e a Repartição Oficial de Turismo; a *União Nacional das Associações de Turismo*, que representa o turismo militante, comprehendendo o *Touring-Club*, o *Automobile-Club* e o *Club-Alpin-Français*, etc.; a *União das Federações dos Sindicatos d'Iniciativa*, que comprehende 29 Federações, abrangendo

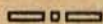
do 400 sindicatos da França e Colónias.

A constituição d'este novo laço para a defeza dos interesses da França, foi celebrada com um grande banquete, em que se pronunciaram discursos recheados do mais inflamado patriotismo.

Na primeira sessão da gerencia d'este novo e importante organismo de que a França espera os mais proveitosos resultados, foi decidido por unanimidade que a sua especial actividade se dirigisse no sentido de solucionar as grandes questões da actualidade, taes como: a criação da Repartição de Estradas, a supressão de toda a propaganda franceza em beneficio das estações thermaes estrangeiras, a abolição da taxa de luxo, a manutenção definitiva da hora de verão, a organização do credito hoteleiro, etc.

Assim é que os francezes procuram, por todas as formas, não só reconquistar a situação que tinham antes da guerra, mas ainda, por todos os modos atrahir os estrangeiros que... estão atravessando o seu paiz em direcção da Alemanha.

— Como essa travessia deve ser ardente para os francezes.



Mas o povo francez não esmorece com

qualquer embate da sorte. Persistente na sua idéa, que cedo ou tarde, ha de satisfazer mesmo que os maiores obstaculos lhe antolham o caminho, ele continua trabalhando incessantemente para recuperar a primasia da vida de luxo, de prazer e de alegria cujo auge atingiu antes da guerra.

Paralelamente ele trabalha tambem no revigoroamento da nacionalidade que a grande guerra deixou muito abalada, e, assim, ao passo que espalha o enthusiasmo pelo turismo nacional para animar e preparar uma nova recepção para os estrangeiros, cuida igualmente da parte desportiva, congregando as duas como um todo unico.

Para isso, todos os elementos de transportes de recreio de atracção lhe merecem especial atenção quer promovendo as exposições automobilistas, desenvolvendo a idéa do ciclismo, proporcionendo o «camping» e agitando o *yachting* quer cuidando das facilidades ferroviarias, da conservação das estradas, do aperfeiçoamento de tudo quanto incite e sugestione a idéa do turismo.

Para isso trabalham activamente todos na idéa fixa da reconstituição financeira e material da França cuja superioridade é o unica ideal alimentado pelos francezes.

HOTELARIA PORTUGUEZA

A FALTA DE HOTEIS

Não ha duvida de que os nossos destractores se servem de todos os meios para desviarem do nosso paiz a corrente de forasteiros a que a nossa privilegiada situação mundial nos dá um incontestavel direito.

Não é, porém, menos certo que, além de **tudo** que falta para que exerçamos uma boa exploração da industria de turismo, a ausencia de bons hoteis é uma das importantes razões da ausencia de turistas em Portugal.

E tão forte ela é que para a provar

basta simplesmente dizer que a maioria dos viajantes em transito nos grandes paquetes vindos principalmente da America do Sul, preferem continuar viagem até aos portos hespanhoes e francezes, a desembarcarem em Lisboa, fazerem uma visita á cidade e tomarem no dia seguinte o *Sud-Express*, que os levaria rapida e comodamente ao seu destino.

N'este sentido diversas entidades se teem dirigido já á Sociedade de Propaganda, fazendo-lhe vêr os inconvenientes que d'ahi resultam para o nosso Paiz e os

prejuizos que ele está sofrendo com semelhante estado de cousas.

É certo que ha já em Lisboa hoteis razoaveis onde o estrangeiro se póde sentir, pelo menos, bem. Mas esses são em pequeno numero, de forma que são sempre os preferidos por todos. Todavia, falta-nos os grandes hoteis: os Palace, os Ritz, os Excelsior, que são hoje a ultima palavra da industria hoteleira mundial.

E hoje quem viaja quere comodidades, sem atender ao preço, porque superior ao valor do dinheiro, ha o valor do conforto, do bem estar, do socêgo, de não se ser incomodado com a mais pequenina coisa.

O aspecto exterior do hotel, o seu ambiente interior, o serviço dos empregados, dos creados, creadas, *grooms*, da mesa e da cosinha; o asseio, a promptidão na satisfação dos desejos; a immediata realisação dos caprichos e das necessidades oportunas, bem como a distração do espirito e dos olhos, são outros importantes factores que só nos grandes hoteis podem captivar e atrahir o estrangeiro.

Agora que em Portugal ha dinheiro como nunca houve; que o espirito de ini-

ciativa e de aventura ainda de todo não se apagou do nosso modo de sêr;—porque será que não se explora essa rendossissima industria, como é a hoteleira e as empresas que se teem constituido para esse fim, estão luctando com dificuldades, originadas principalmente pela falta de recurso monetario?

— Mas para *contos de vigario* aparecem sempre *capitalistas* — e para os negocios de bolsa não falta quem tenha peculio.

Oh! — se na nossa educação houvesse sempre uma manifestação da patria, exigindo sempre o primeiro pensamento, a primeira ideia, o primeiro testemunho de respeito, que domina o egoismo e as suas tentações; se houvesse sempre o são criterio a presidir a todos os actos da nossa vida, talvez que a industria hoteleira em Portugal competisse com a estrangeira.

Emfim, deixemos o passado e pensamentos no presente, se não queremos, dentro de pouco tempo, ficar a vêr os estrangeiros... por um oculo.

M. M.

CARTA D'ITALIA

Milão, Julho 1922.

MEU CARO JOSÉ LISBOA

NA tua interessante e prestimosa *Revista de Turismo*, (que aqui tenho recebido regularmente,) sigo com a maior atenção tudo quanto ela encerra; mas, em especial, o que mais me prende é a questão de propaganda visto d'ela dependerem o «Turismo», «Industria Hoteleira», e, portanto, o movimento de forasteiros no nosso Paiz.

Nenhuma Nação é tão pouco conhecida cá por fóra, — quero dizer: no estrangeiro, em geral, como o nosso pequeno mas rico e glorioso Portugal.

Desconhecem-se completamente as riquezas, as belezas e o clima do solo Lu-

sitano, e o peor ainda, somos confundidos com os hespanhoes tendo-se a impressão de que Portugal seja uma provincia da Hespanha.

E' para lamentar que nunca alguém se tivesse preocupado em tornar bem conhecidas no estrangeiro, em Italia, as nossas Praias, as Thermas e Aguas portuguezas, que bem podem competir com as mais afamadas de outras nações, e que não se procure atrahir ao nosso Paiz aqueles que deixando a propria Patria vão procurar alivio para as suas enfermidades em paizes estrangeiros.

Tenho viajado muito e devo dizer, em abono da verdade, que tenho visto e admirado muita coisa mas não posso deixar de reconhecer e afirmar, sem receio de

ser desmentido por pessoa alguma, que é ainda em Portugal que existe o clima rival perigoso da *Riviera Ligure*, e tudo quanto seja necessario ao mais exigente turista ou enfermo.

Infelizmente o abandono e pouco interesse que existe na nossa terra em tudo e para tudo são a origem de nos encontrarmos quasi isolados do mundo *civilizado*!

Todas as Nações, pequenas e grandes, procuram tornarem-se conhecidas e chamarem a si o movimento forasteiro, só nós, que ainda mantemos *o fica para amanhã*, não comprehendemos quão prejudicial se torna o não encarar com energia o que eu chamo *o interesse economico da nossa Patria*.

Não compete, porém, a mim o discutir nem sugerir meios de quanto se deveria já ter feito, ou o que pode fazer-se ainda para remediar um mal que simplesmente por falta de iniciativa, de boa orientação e, também, por desleixo, tanto damno tem causado á minha Patria, aos portuguezes em geral.

Hoje mais do que nunca é que devemos ocupar-nos da prosperidade e desenvolvimento dos problemas que se ligam com os destinos da Nação.

E' hoje que devemos reunir todas as nossas forças e com tenacidade, e a maxima energia, elaborar um programa methodico, bem dirigido, afim de que os resultados produzidos pelo esforço de um trabalho arduo sejam sensiveis e eficazes.

A Italia já nos tem dado exemplos, durante a grande guerra e, em especial modo, depois da guerra, de como procura expandir por todo o mundo a propaganda comercial, industrial, de Turismo etc., etc.

Poderia citar muitos casos mas basta fazer menção das grandes Feiras mostruarias internacionaes que anualmente se teem efectuado em Milão, Padova e em outras grandes cidades d'Italia e, ainda, a feira mostruaria navegante que visitou a nossa Lisboa, a bordo do Yath Real «Trinacria».

E' verdade que nós possuímos muita

gente com boa vontade, que existe capital na nossa terra, mas, salvo o devido respeito pela opinião contraria, o que faltou sempre em todas as grandes empresas portuguezas foi a orientação e competencia n'aqueles que n'elas se meteram. Não basta ter capitães á disposição, iniciativas e relações. O ponto capital *il perno*, é o tecnico, a cabeça dirigente, que tenha carta branca para fazer quanto julgue util e necessario na missão que tem a seu cargo.

Na nossa terra ha a mania de, quando se forma uma empresa ou sociedade, todos quererem ser directores; tudo manda e o resultado é... *desastre completo*.

Tutto il mondo è paese, dizem os italianos, e portanto também cá por fóra se encontram *desastres* mas o que é um facto positivo é que apenas se constitue uma sociedade para explorar qualquer negocio o tecnico, o homem que deve tomar *el timone* é justamente a primeira coisa que os membros da sociedade procuram chamar a si.

Não me alongo, por agora, em considerações nem comentarios visto que não deixarei de abusar da nossa velha amizade para te roubar algum espaço na tua *Revista de Turismo* afim de vêr se conseguimos despertar do longo lethargo em que nos encontramos, nós os portuguezes, e que alguma cousa se faça em prol da nossa querida Patria.

Aproveito a ocasião para dizer-te que, se bem que ultimamente a industria hoteleira em Portugal tenha tido algum desenvolvimento deixa ainda muito a desejar e tenho notado descontentamento em varios estrangeiros que ahi foram, lastimando-se de terem sido escandalosamente *explorados* nos hotéis, aonde se hospedaram!

Não acredito mas não posso deixar de dar um pouco de veracidade ás afirmações d'elles posto que vi algumas contas com *Sal*!

Vou ter muito que te contar, e de interesse, conscio de que algumas informações que te fornecerei podem servir-te para a campanha já iniciada na tua Revista.

Basta por hoje. Desculpa o tomar-te tempo na leitura d'estas linhas mas como bom portuguez o sangue ferve-me nas veias e revoltar-me-hia contra mim mesmo se não dedicasse um pouco da minha atenção, nas horas vagas, em tudo quanto

se relaciona com o meu berço natal do qual ha bastantes anos me afastei.

Até breve!

Um abraço do teu velho amigo

R. DE LEMOS

Comunicações Internacionais

A ACÇÃO DA SOCIEDADE DAS NAÇÕES

PELA estancia official competente acaba de ser distribuido ás Companhias de transportes interessadas nas facilidades das comunicações internacionais, o questionario proposto pela Sociedade das Nações sobre a *mudança da hora e facilidades aduaneiras*.

Sendo a *Revista de Turismo* um órgão a quem essas duas questões interessam por uma forma muito directa, ela não pode deixar de expôr a sua idéa a tal respeito.

Assim quanto á primeira oferece-nos dizer que, continuando sempre a Hespanha na intransigencia de manter inalteravel a sua hora, quer de verão, quer d'inverno, a Portugal nada interessa essa mudança, devendo conservar, igualmente, a sua hora, a fim d'evitar os grandes inconvenientes que sempre se produziram quando, no nosso Paiz, se adotou a alteração da hora consoante as estações do ano sem repercursão em Hespanha.

A unificação da hora nas duas nações peninsulares, e pela qual tanto as empresas ferroviarias, como a imprensa, se manifestaram sempre, é da mais alta conveniencia para as comunicações internacionais, facilitando as correspondencias ferroviarias, evitando os trasbordos e as inúteis demoras e retenções de entroncamento dos comboios.

No que respeita ás formalidades aduaneiras, é de capital importancia que elas sejam sensivelmente reduzidas, ou mesmo suprimidas, como se fez já em algumas nações europeias. muito principalmente so-

bre verificação das bagagens dos passageiros e revisão dos passaportes que, fazendo-se, ainda, na nossa fronteira com um rigôr exagerado, impressiona desagradavelmente o viajante, mórmente n'esta ocasião em que se procura atrahir ao porto de Lisboa o movimento de passageiros da Europa para o norte d'Africa e vice-versa, e não desviar os que se destinam e provém da America do sul, e que outras causas estão originando o seu afastamento do nosso Paiz.

Acresce, ainda, que por motivo d'esse apertado regimen, as empresas ferroviarias são forçadas a contar com o tempo necessario para a sua execução; perdendo-se todas as probabilidades de ligação da via terrestre como a via maritima se um qualquer acidente fortuito vem demorar mais ainda a marcha dos comboios.

São estas duas questões da mais alta transcendencia para os interesses nacionais, devendo por isso, ser ponderadas e resolvidas sob o criterio do mais legitimo patriotismo.

«REVISTA DE TURISMO»

CONDIÇÕES D'ASSIGNATURA

Portugal—Cont.—semest.	2\$00
Ano.....	4\$00
Colonias—ano.....	7\$50
Extrangeiro—ano.....	10\$00

Numero avulso \$40 (400 réis)

Composto e impresso no CENTRO TIPOGRAFICO COLONIAL—
Largo Raphael Bor dalo Pinheiro, 27—(Antigo Largo d'Abegoria)