

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

ANO III LISBOA, 20 DE JANEIRO DE 1919 N.º 62

CONDIÇÕES DA ASSIGNATURA
PAGAMENTO ADEANTADO

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO || REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO
SECRETARIO: JOSÉ LISBOA || EDITOR: ANNIBAL REBELLO

ANO..... 1\$40 || ESTRANGEIRO
SEMESTRE . \$70 || ANO..... 3\$00

NUMERO AVULSO 6 CENTAVOS

PRÓPRIEDADE DA EMPREZA DA «REVISTA DE TURISMO»

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

CAMINHO DE FERRO DE VILA FRANCA DAS NAVES AO POCINHO

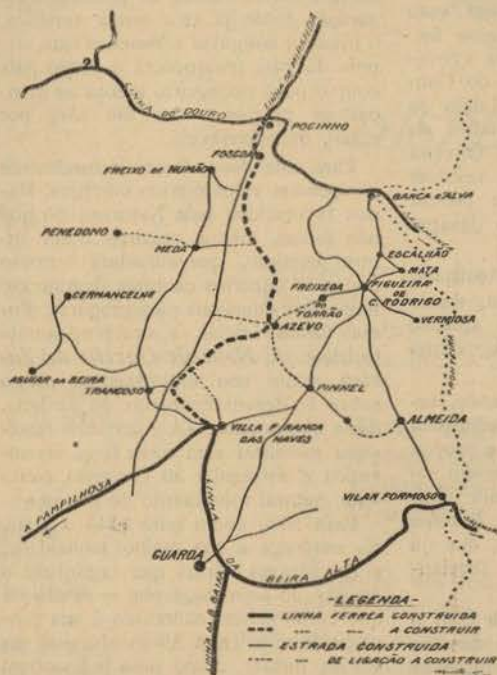
EM Portugal ha aleijões e deficiências nos diversos elementos de vida e progresso, que nos dão a idéa de que nunca, a sério, se pensou no consciencioso desenvolvimento das suas forças vitais.

Os caminhos de ferro estão perfeitamente n'esse caso.

A nossa rede ferro-viaria, apesar de se elevar já a 3.121 kilometros—que em breve subirá a 4.000—está no estado de um perfeito aleijão. Quem olhar para uma carta de Portugal, e vêr a grande clareira abandonada da viação acelerada, que vaé da linha da Beira Alta á do Douro, convencer-se-ha que uma enorme e invencível montanha se eleva entre as duas redes de caminhos de ferro, ou que uma fronteira de interesses ali os divide.

Varios projectos têm apparecido para a travessia natural d'essa grande clareira, ligando as duas grandes redes. Entre eles citaremos os de Vizeu ao Tua, de S. Pedro do Sul e tambem de Vila Franca das Naves á Regoa, obedecendo todos á construção de linhas de via reduzida; mas se os acharmos bons para o fomento local que representa qualquer d'estas linhas, facilmente nos convencemos de que elas não são o bastante para o desenvolvimento das comunicações entre aquellas duas grandes estradas ferro-viarias. Se é certo que a linha de S. Pedro do Sul á Regoa, é uma continuidade da do Vale do Vouga, e que a de Vizeu ao Tua é, tambem, continuação da linha de Santa Comba-Dão, e que ambas trarão, para a importante região beirã, uma grande facilidade de comunicações

com as linhas de Corgo e de Bragança, certo é, tambem, que a linha de Vila Franca das Naves á Regoa, alem de dispendiosissima e de difficil realisação, por ser uma arteria paralela da linha



da Beira Alta—com cuja opposição ha a contar—não resolverá eficazmente o problema.

Senão veja-se: as duas linhas, do Douro e da Beira Alta, não têm outra ligação natural que não seja a do

Norte, no extremo quasi occidental de Portugal; sendo por isso necessario que outra linha paralela á fronteira venha comunicar entre elas.

A' vista do mapa ferro-viario do Paiz, notamos que, desde o Vale do Tejo até Vila Franca das Naves, ha uma linha paralela á fronteira. E em breve, quando a linha do Vale do Sabor se estender até ao planalto de Miranda do Douro, e a linha de Extremoz a Portalegre, em construção, fôr até ao Rodam, veremos que, para essa linha se estender a toda a fronteira, desde o Guadiana até Miranda, faltar-lhe-ha o pequeno ramal de cerca de 70 kilometros, de Vila Franca ao Pocinho.

Vista, pois, a questão por este lado, resta aprecial'a agora pelo campo da economia local, para o que bastará olhar para o diagrama que publicamos, para se reconhecer que no seu curto traçado nada menos de sete concelhos serão servidos: Trancoso, Aguiar da Beira, Pinhel, Figueira de Castelo Rodrigo, Meda, Penedono e Villa Nova de Foscoa, ou seja uma area com cerca de cem mil habitantes.

Depois, mercê da já extensa rede de estradas da região, com uns pequenos ramaes a construir, estabelecer-se-hia uma facilidade de trafego, de incalculavel valor.

Toda a gente sabe a importancia da região agricola e pecuaria atravessada pela linha do Sabor, e todos avaliam, certamente, quão elevada seria a permuta do comercio da rica provincia da Beira com a não menos rica região de Trazos-Montes.

Pelo lado do turismo, não hesiamos

um momento, para afirmar que seria uma linha interessante de retorno a quem fosse a Vidago e Pedras Salgadas, e quizesse fazer uma divagação de viagem pela Beira, o que actualmente só se pode fazer com grandes dispendios de dinheiro, de tempo e de forças.

Em Trancoso e nos outros concelhos atravessados por essa linha, a sua construção merece uma grande corrente de simpatia, sendo natural que a nova arteria em breve seja um facto, tanto mais que, correndo ella por um extenso planalto, não serão as obras d'arte dispendiosas que entravaram a sua rapida realidade.

Congresso Regional Algarvio

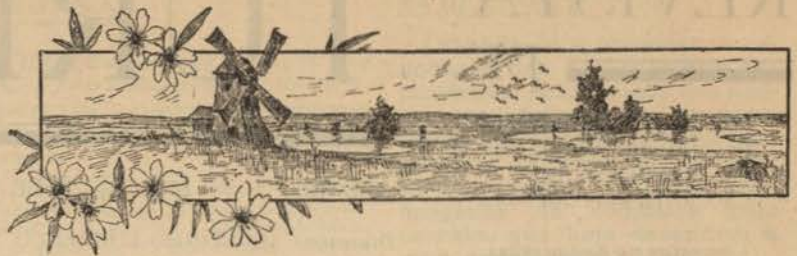
NAS salas da Sociedade de Propaganda de Portugal, realizou-se, no dia 9, a reunião da Comissão Executiva do Congresso Regional Algarvio, sob a presidencia do secretario geral sr. Jayme de Padua Franco.

Tratando-se da morte do prestigioso conterraneo sr. Thomaz Cabreira, foi exarado na respectiva acta um voto de profundo sentimento por esse facto; tendo sido nomeada uma comissão, composta do presidente do Congresso, sr. Dr. Agostinho Lucio da Silva e dos Srs. Antonio Judice de Magalhães Barros, Pedro de Oliveira Pires e José Parreira, para resolver sobre a melhor forma de se prestar homenagem ao grande vulto desaparecido.

Procedeu-se em seguida á reorganização da Comissão Executiva, sendo a ella agregado, com grande aplauso dos assistentes, o sr. Dr. Agostinho Lucio da Silva.

O sr. Jayme de Padua Franco, secretario geral do congresso, pediu para se ausentar temporariamente, e propoz que os presentes se manifestassem sobre a escolha que elle fazia para o substituir n'essa comissão, do sr. Antonio Judice de Magalhães Barros, que já no ultimo congresso prestou relevantes serviços.

Esta indicação foi recebida com o maior entusiasmo pela assistencia; resolvendo-se, depois, que o congresso se realize em Junho proximo, para se poder dar tempo a normalisar os serviços ferroviarios. Resolveu-se mais que se solicitasse a todos os interessados o seu auxilio, para que o congresso resulte o mais brilhante possível.



O TURISMO EM FRANÇA

A FRANÇA ACOLHE TODO O MUNDO!

ES que a França, depois do mais cruel, mas do mais glorioso dos martirios, durante anos em que a palavra turismo — que outr'ora apenas significava *distração* ou *sport*, e que legitimamente traduzirá, de futuro, peregrinação piedosa, repouso moral e curas de toda a sorte — vae gozar de novo, e fazer gozar aos seus amigos as belezas d'um paiz admiravel entre os mais encantadores, pelos seus sitios, pelo ceu que o cobre, pelos recursos therapeuticos de que dispõe e no qual mesmo as suas ruínas só farão crear novas amizades.

E' pois, para o Governo, não só um dever de ordem economica, como, tambem, d'ordem moral, de prever e d'organisar desde já esta tarefa turistica, a invasão amigavel e benefica que, depois da paz, enriquecerá o nosso paiz com o ouro necessario e com as sympathias preciosas que lhe são, por igual, indispensaveis.

Para este dever fomos naturalmente compelidos pelos nossos inimigos. Menos favorecidos pela Natureza do que nós fomos, menos seguros d'um futuro prestigio, que aureolará o nosso nome, os imperios centraes fizeram esforços consideraveis para preparar, d'uma forma official, a sua propaganda turistica. A *Nouvelle Gazette de Zurich*, n'um seu entusiastico artigo sobre o desenvolvimento do turismo, disse claramente: «A Alemanha resolveu mobilisar esta nova força economica e entregal'a ao Governo, como «um natural movimento de tropas.»

Para isso, como para tudo o mais, ella emprega a sua melhor tenacidade; e da mesma forma que organisou o «trust» do animatographo — systema que conta applicar sobretudo á sua propaganda turistica, a Alemanha está em via de formar, como uma indiscutivel arma de paz, o Turismo *über alles*.

Deixar-nos-hemos, nós francezes, que possuímos — sem possível contradição — as mais variadas paisagens, que constituimos o mais belo paiz sob o Ceu — deixar-nos-hemos surpreender pela paz, sem que tenhamos pre-

parado o nosso futuro, sem que — se quer — esteja preparada a nossa organização hoteleira e a de publicidade no estrangeiro?

E' preciso que a França comprehenda que não tem o direito de deixar improdutivo o maravilhoso capital das suas belezas naturaes; e o Governo, certamente, se interessará com entusiasmo, na primeira oportunidade, por esta grandiosa obra nacional, que tem por fim não só drenar para o nosso paiz uma grande parte do ouro prodigalizado no estrangeiro, mas, tambem, de fazer conhecer ao Mundo o belo paraizo da França que embora calumniada, apresenta — como nenhuma outra — os mais incomparaveis sitios e uma inexgotavel arqueologia, além do mais carinhoso acolhimento dos seus naturaes.

De resto, pela Repartição Nacional de Turismo, certamente que o Governo não procurará nem fazer-se substituir pelas dedicações existentes, nem impôr-lhes uma centralisação arbitraria e o frio mechanismo d'uma intoleravel administração.

Ele, sem duvida, estimulará, coordenará e ajudará os esforços actuaes; facilitando, ao mesmo tempo, aos grupos separados, as suas melhores relações com os ministerios e as diversas administrações. E assim, reconhecemos jubilosamente que elle se dedicou já aos problemas capitaes, taes como; credito hoteleiro; a organização de propaganda no estrangeiro e a preparação das peregrinações aos campos devastados pela lucta que acaba de findar.

Com os bons resultados dos trabalhos do Governo, conjugados sabiamente com os das diversas entidades particulares, daremos a plena consciencia a esta bella França, que maior será ainda pelo numero dos seus verdadeiros amigos.

FERNAND DAVID
Presidente do Conselho d'Administração
da Repartição Official de Turismo

PARIS—1918

ARTE E LITERATURA

CANÇÃO MAGOADA

DE ANTONIO BOTTO

O' rio que vaes correndo
Alegremente a cantar,
Um dia longe de tudo,
De Saudade has de chorar!

O' rio que vaes correndo,
Não corras, vae de vagar.

O' rio que vaes cantando
Por entre o junco a saltar,
Quem me déra ir contigo,
Perder-me no immenso mar!

O' rio que vaes cantando,
Não corras, vae de vagar.

O' rio que vaes fugindo,
Sempre, sempre a caminhar,
Não digas nunca a ninguem
A causa do meu penar!

O' rio que vaes fugindo,
Não corras, vae de vagar.

Do livro «CANTARES» no prelo
Músicas de Nicolau d'Albuquerque



O CÉGUINHO

DE GONÇALVES CRESPO

Orfão e cego, a avó cheia de medo
— As crianças sam como as sensitivas —
Guiou-lhe os passos, o sonóro e o lêdo
Balbuciar das vozes primitivas.

Se o triste, alevantava o róseo dedo
Para o céu, para as nuvens fugitivas,
Ela, abafando as lágrimas furtivas,
Corria a dar-lhe um infantil brinquedo.

Ah! como é triste ver morrer um neto!
Ver murchar a flôr dum namorado affecto,
Loura promessa de viçoso fruto!

Não lamentos, senhora, o teu destino.
Conta-me as graças do gentil menino,
E nesse instante sorrirá teu luto.

ARCADIA

DE JOÃO DE DEUS

Nunca me ha de esquecer, ingrata! escuta;
Não tendo eu mais talvez que os meus dez anos.
Esses olhos crueis, esses tyrannos
Commigo em porfiada, aberta lucta.

Se eu fôra voraz lobo ou fera bruta
De entranhas más, de instinctos deshumanos,
Talvez o fructo então de teus enganos
O não colhesses tu de face enxuta!

Mas eu perdô-te o mal que me has causado;
A culpa não é tua, e só devia
Vingar-me em quem tão bela te ha formado.

E hei de vingar-me, crê; mas isso um dia
Depois de um beijo teu me pôr em estado
De disputar a Jove a primazia.



DISPERSOS

DE ANTONIO NOBRE

Senhor da Bôa-Noxa!
Capelinha á beiro mar!
Ando a abrir a minha cova
Para n'ella me ir deitar.

Andas magrinha, andas rouca,
Tosses tanto, tanta vez!
Deitas sangue pela bocca...
O outomno é d'aquí a um mez!

Fui plantar um teu cabelo
Entre os choupos, no choupal,
E nasceu, anda lá vel-o,
Um choupinho tal e qual.

Os lençoes com que o coveiro
Nos faz a cama, no chão,
Para o somno derradeiro,
Nuca mais se mudarão...



PAISAGENS PORTUGUESAS

A POVOA

*Poveirinhos, meus velhos pescadores
Na água quisera com vocês morar.*

ANTONIO NOBRE.

POVOA, saudosa Povoá! Nunca a recorde, que á mente me não venha a lembrança grata dos curtos momentos que lá passei. Porque se ha terras em que o mar, na sua quebrada pela praia, pareça o estorcer d'uma angustia, na Povoá é uma d'elas.

Vinha já de longe a minha admiração pela terra dos pescadores. Estava eu no Brasil, era criança, ainda para mim o mar tinha aqueles doces encantos das ninfas e dos corsarios que faziam abordagem em navios que guerreiam piratas para se baterem á arma branca. A audaciosa lenda do gigante Adamastor, monstro vencido pela audacia das gentes lusas, representava-se-me como uma noção vivida de realidade.

Tinha chegado ao Rio de Janeiro um barco de guerra portuguez.

Era um domingo. A colonia, n'esse dia de festa, em que ele apareceu com as suas altas chaminés por entre as



POVOA DE VARZIM—Estatua do Cego de Maio

E proseguiu: «*Já naufraguei duas vezes na nossa costa, os poveiros vão sempre para a frente.*»

O homem contou então a sua historia. Na Povoá não havia sardinha; o mar não deixava desamarrar. A *Senhora da Agonia* (era a barca a que se referia) era segura. Trez homens saltaram para dentro, e depois de uma luta de gigantes com o mar, o barco não poude resistir e desfazia-se nos rochedos. Mas a *Senhora d'Agonia*—a santa—velava por nós. Nadámos para terra. Homens saltaram á agua para nos salvar, porque o «Cego do Maio» morreu, mas deixou cá os herdeiros, pois que toda a Povoá, é sua herdeira.»

E desde esse dia, distante, lembro sempre com funda



simpatia, os derradeiros luzitanos das misticas aventuras.

Cheguei á Povoá saturado pela monotonia do caminho de ferro de Falmalhão. Os pinheiros derramados em campos de trigo parecem não ter aquela vivacidade dos outros seus irmãos, que vestem as quebradas e os cerros altos da Beira.

Na praia havia animação. Os hoites trasbordavam de hospedes. Nos cafés batia-se o fado.

A Povoá de Varzim tem fóros de cidade, e nem todas as arremetidas da sua visinha Vila do Conde, conseguiram, até agora, tirar-lhe a concorrencia, ou ofuscar-lhe o nome.

Na Povoá, gosa-se e sente-se vibrar, mais do que em outra parte, o espirito d'uma sociedade burguezamente lavradora, que leva para ali os seus vestidos minhotos e a alegria despreocupada da sua provincia.

As ruas da vila são largas, e o asseio d'estas é quasi perfeito; mas o seu maior interesse está sem duvida, na praia, essa grandiosa praia onde o «Cego do Maio» symbolo sagrado da philantropia patria, olha, sob a sua mão de bronze, o mar imenso prescutando se algum batel se desfaz nas ondas revoltas e se alguma voz aflita reclama a sua presença e a sua coragem!

Não tem aquela praia essa planura que se nota na Figueira ou em Espinho, mas varios



POVOA DE VARZIM - Aspecto da praia á hora do banho



POVOA DE VARZIM
Aspecto da praia.



POVOA DE VARZIM - Na praia, tomando banho

escolhos espreitam entre a areia branca e leve, para dar caracter á irrequieta patria dos verdadeiros lobos de mar.

A mulher da Povoá de Varzim tem, no olhar fundo e resignado, o genio da aventura e a chama da paixão. Todas são lindas; todas nos arrebatam n'aquela atracção, mixto de poesia seismadora, com que nos acolhem.

Os homens, mais do que outros em Portugal, teem, desde o nascer, uma vida de angustias e de amarguras; mas o seu olhar sereno e audaz denuncia immediatamente aquela audacia que os bretões querem só para eles. Depois são unidos e resolutos.

Um estranho que maltratasse um poveiro, teria de se haver com a ira e o castigo de todos, e assim tambem um audacioso que desrespeitasse uma mulher, sofreria um rapido auto de fé.

Nobre e audaciosa gente! Deus vos dê ventura e vos guie na porcelosa senda da vossa vida de sofrimento.

Bem dita Povoá, entre todos sejas bem dita!

GUERRA MAIO.

Na nossa administração, Largo Bordalo Pinheiro, 28, se encontram á disposição dos srs. assignantes capas artisticas para encadernar o 1.º e 2.º anos da **Revista de Turismo**, que vendemos ao preço de **1:20**, cada uma, sendo o pagamento adiantado.

Conselho de Turismo

Resoluções da ultima reunião

PROPAGANDA

Na ultima reunião do Conselho de Turismo, a que assistiram os srs.: engenheiro Manuel Roldan, José Lino Junior, Tavares de Mello, Magalhães de Barros, Padua Franco e o secretario, sr. Dr. José d'Athayde, foi apreciado o relatório da Sociedade Propaganda de Portugal, respeitante á ação já iniciada em França pelo «Bureau de renseignements», que recentemente foi instalado em Paris. N'esse documento acham-se claramente mencionados todos os esforços empregados para o estreitamento de relações entre aquella paiz e Portugal, bem como os projectos delineados para o desenvolvimento, em curto espaço, dos serviços que foram cometidos ao referido *Bureau*.

O vogal do Conselho, sr. Padua Franco, que é o director da instalação definitiva d'esse nosso posto d'informações, em Paris, foi encarregado de, n'aquella cidade, combinar com as direcções das Casas Pathé e Gaumont, a melhor e mais eficaz propaganda do nosso Paiz no estrangeiro com a distribuição dos diversos «films» impressionados aqui pelos respectivos operadores; tendo sido, tambem, resolvido activar a publicação do folheto de propaganda, intitulado «Castelos de Portugal», que deverá ser publicado em lingua ingleza.

POLICIA DE TURISMO

O Conselho registou, depois, com louvor, a exposição que foi feita pelo seu illustre Secretario, acerca dos esforços que tem empregado junto do sr. Comandante da Policia de Lisboa, no sentido de se conseguir o mais rapidamente possível a criação da «Policia de Turismo», cuja instituição é absoluta e urgentemente necessaria em vista do recrescente movimento de paquetes que afluem ao nosso porto.

CONSTRUÇÃO DE HOTEIS

Foi igualmente, resolvido solicitar do Governo a prorogação do decreto de 28 de Novembro de 1914, que concede apreciaveis e animadoras vantagens ás pessoas que se proponham edificar hotéis.

Por ultimo o Conselho resolveu lancar na acta d'essa reunião um voto de sentido pesar pela morte do Presidente Sr. Dr. Sidonio Paes.

ASPIRAÇÕES DO PORTO

O Porto constitue um centro de actividade de tal forma importante que não pôde deixar de desejar que se lhe proporcionem os elementos indispensaveis á realização das suas largas e generosas aspirações.

Se muito é que o Porto tem feito para levar uma larga cooperação ao desenvolvimento economico do paiz, muito mais pôde fazer na nova phase que a paz vai abrir á vida das nações.

O novo aspecto dos negocios será por tal forma prodigioso que só vencerão os povos que se achem devidamente instrumentados para a realização dos mais vastos planos.

A base das transformações social e economica que vai operar-se, ha de residir necessariamente na sciencia, quer seja a sciencia pura, quer seja a sciencia aplicada.

E' por isso que todas as reformas que redundem no aperfeiçoamento do ensino profissional e tecnico serão sempre bemvindas.

Poderoso centro de actividade economica, o Porto carecia de que se olhasse com a maior atenção para o ensino profissional, base de todo o desenvolvimento. Na recente reforma do ensino comercial e industrial, foram as exigencias do Porto especialmente atendidas com a transformação do seu Instituto Industrial e a criação do Instituto Superior do Comercio; não sendo para esquecer a reforma da Escola das Bellas Artes, d'onde tão notaveis artistas téem sahido.

A organização da Faculdade Technica da Universidade do Porto, vada no que de mais perfeito existe lá fóra, representa a mais valiosa adaptação da nossa historica Escola de Engenharia ás exigencias do ensino tecnico moderno, especialmente na phase de intensa actividade que vai seguir-se á paz.

Installada que seja, como é de esperar se faça rapidamente, essa Faculdade Technica em condições de possuir laboratorios, gabinetes, oficinas e campo de trabalhos com as proporções devidas, havemos de vêr aquele Instituto constituir uma activa colmeia de engenheiros, preparados para os mais arduos trabalhos que lhes possam ser confiados na realização de melhoramentos publicos, na direcção de fabricas, na exploração de minas, na utilização de energia hydroelectric, na applicação de processos chimico-industriais, em todas as applicações, emfim, da sciencia aos mais importantes ramos da actividade economica.

Melhoramentos ha, de ordem mate-

rial, que devem ter-se como imprescindiveis para o Porto.

O complemento do Porto de Leixões, com a sua perfeita adaptação a porto comercial, e a sua ligação á rede ferro-viaria do Paiz e da Europa, e a realização dos melhoramentos do porto do Douro são, sem duvida, a primordial das aspirações portuenses, porque representa a chave de uma nova era de engrandecimento.

Desde que a cooperação dos Poderes Publicos não falte á poderosa iniciativa local, tudo se conseguirá.

Entre as aspirações portuenses figura o aperfeiçoamento dos nossos meios de comunicação. O que existe não corresponde, provadamente, ás necessidades actuaes, e muito menos pôde satisfazer ás exigencias futuras. A estação de Campanhã é pequena; a de S. Bento para pouco mais pôde servir do que para o movimento de passageiros; a de Porto-A é reduzidissima; e assim por deante.

Na organização dos serviços publicos, torna-se indispensavel que domine um sensato espirito de descentralização, comprehendendo-se, de uma vez para sempre, que o Porto não pôde continuar em tão depressiva dependencia das repartições publicas da capital.

Eis uma série de aspirações essencialmente legitimadas que o Porto tem direito a vêr satisfeitas.

No interessante numero mensal do nosso prezado colega «O Commercio do Porto», referido a Dezembro ultimo, encontramos o artigo que nos permitimos a liberdade de transcrever, para não só juntarmos o nosso modesto curso á defeza que legitimamente assiste, do direito de engrandecimento que á invicta cidade deve ser reconhecido, mas, tambem, para entusiasticamente applaudirmos as idéas n'ele expostas.

EXPEDIENTE

Estando-se a proceder á renovação das assignaturas semestraes; solicitamos dos nossos assignantes a extrema fineza de nos enviarem a respectiva importancia, poupando-nos assim ás avultadas despezas da cobrança pelo correlo, que hoje ascendem a uma consideravel soma.

Confiamos n'esse generoso auxilio dos nossos prezados assignantes; o que antecipadamente agradecemos.



AMERICA

NEW-YORK—Novembro de 1918

Como complemento à carta que, em o mez passado, enviei para a «Revista de Turismo», prosigo hoje na descrição das medidas que foram tomadas, sabia e patrioticamente, pelo Governo dos Estados Unidos, não só no intuito de evitar qualquer beneficio em proveito do inimigo comum, mas também — e muito especialmente, no de proporcionar o mais possível o abastecimento dos aliados, não esquecendo igualmente as necessidades devidas à organização do grande contingente americano que foi enviado para França.

Assim referir-me-hei agora, de como restou prometida n'aquella minha ultima carta, ao serviço dos caminhos de ferro, que n'este assombroso paiz percorrem uma extensão de 260.000 milhas.

Todos eles foram, desde logo, postos inteiramente sob a direcção do Governo, durante o periodo da guerra.

Ao contrario dos caminhos de ferro Europeus, os Norte-Americanos não pertenciam, nem estavam — antes da guerra, debaixo da sua jurisdicção. Hoje, porém, funcionam debaixo da direcção do Ministro da Fazenda.

Outro tanto succede com a marinha mercante americana, que presta serviços debaixo das ordens do Governo, o qual fixa as suas tarifas de frete, determina o roteiro dos vapores para os diversos pontos e, finalmente, substitue assim a administração particular.

A direcção e administração dos caminhos de ferro segundo o desejo do Governo, cessará 21 mezes depois de terminar a guerra; e assim, também a da marinha mercante, especialmente a que foi destinada para as exigencias militares durante o periodo das hostilidades. Tudo, porém parece indicar que terá de passar muito tempo antes que o Governo fique completamente aliviado da responsabilidade do funcionamento dos caminhos de ferro e serviço dos navios mercantes, ao terminar o conflito.

Durante os primeiros nove mezes da participação dos Estados Unidos na guerra, os caminhos de ferro haviam-se submetido voluntariamente à jurisdicção da Junta de Caminhos de Ferro de Guerra, que era uma empresa não official, formada, por cinco dos presidentes das empresas ferroviarias mais importantes dos Estados Unidos; e essa jurisdicção exercia-se a tal ponto, que teria sido possível colocar os caminhos de ferro do paiz debaixo do Governo e com plena satisfação d'este, principalmente por não haver existido a dificuldade de achar fundos com que levar a cabo imprescindiveis reformas, sem entrar em competencia com o Governo.

Por isso o Presidente Wilson facilmente requisitou os caminhos de ferro, e o Ministro da Fazenda foi nomeado Director Geral, com auctorização para organizar uma adm-

nistração dos caminhos de ferro pelos Estados Unidos. Desde o primeiro momento, o objecto d'essa administração foi eliminar toda a distincção pelo periodo da guerra, entre as diferentes linhas, e mante-las em serviço como se fizessem todas partes de uma só rede.

Isto ofereceu logo a vantagem de reunir todos os recursos que apresentam as estações terminus, como oficinas de reparações, locomotivas e vagons; tendo sido possível variar os itinerarios de mercadorias e passageiros sem trabalho algum.

Este agrupamento do trafego, que era prohibido por lei, foi estabelecido pelo Governo, tendo fixado preços tanto para o transporte de mercadorias como para passageiros, com um augmento consideravel sobre os antigos preços.

Os salarios do pessoal e trabalhadores dos caminhos de ferro foram também estabelecidos pelo Governo.

O paiz foi inteiramente dividido em zonas, cada uma a cargo d'um Director Regional, e as diferentes companhias mantidas em serviço, segundo as ordens que recebem dos seus Directores em Washington.

O governo paga pela exploração directa dos caminhos de ferro, como arrendamento, uma soma igual à media dos seus lucros durante os tres annos anteriores à declaração de guerra contra a Alemanha. Isto é mais ou menos o que fez o Governo Inglez com os caminhos de ferro da Grã Bretanha.

Além d'isso, o Governo compromete-se a manter o material rolante em bom estado, e para isso creou um fundo de quinhentos milhões de dollars, a fim de atender as necessidades financeiras das varias empresas. Se durante o prazo que os caminhos de ferro funcionam debaixo da jurisdicção do Governo, esses produzirem lucros além da quantidade estipulada como renda, esse beneficio revertará para o Governo, assumindo este a obrigação de cobrir qualquer deficit que appareça.

Já que me referi a um importante ramo de viação, justo é também que faça uma ligeira referencia a outro não menos importante serviço que por igual, foi tratado com os mais sollicitos cuidados. Esse é o da marinha mercante, que aqui foi nacionalizada por completo em Outubro de 1917, quando o Presidente, fazendo uso dos seus poderes de guerra, requisitou todos os vapores de carga com mais de 2.500 toneladas de registro e todos os de passageiros com praça para mais de 2.500 toneladas brutas.

Antes d'essa data já o Governo havia tomado uma posição dominante na marinha, por meio da Junta Maritima e da sua subsidiaria: a «Emergency Fleet Corporation».

A Junta Maritima havia requisitado, então, todos os vapores em construção no paiz, quer fossem para interesses nacionaes ou para estrangeiros, e havia tomado posse de mais de 726.000 toneladas de barcos mercantes alemães, refugiados aqui, quando rebentou a guerra.

O uso dos navios mercantes ficou a cargo da Divisão de Operações, da Emergency Fleet Corporation e do Comité de Regulação Naval. Estas empresas determinaram os vapores para as diferentes companhias proprietarias de vapores e armadoras, e fixaram-lhes as tarifas de fretes. D'esta forma ficaram debaixo da jurisdicção do governo todos os navios que arvoram o pavilhão americano.

Um comité de fretes, com escriptorio central em New-York, determinou as tarifas e regulou ao mesmo tempo o fretamento dos navios que não são de propriedade ou não estão registrados pela Emergency Fleet Corporation.

Com mais estes esclarecimentos, pode avaliar-se o que tem sido a acção interna das medidas de guerra tomadas pela America. Pena tenho de não poder completar a minha descrição com toda a imensa obra d'esta grande nação, para o bom resultado a que se vae chegar.

Z.

Portugal e Brazil

UM GESTO CAPTIVANTE

Por proposta do deputado brasileiro Fausto Ferraz, apresentada na Camara dos Deputados, vae ser constituida uma comissão de sete membros, para estudar todos os assuntos que se prendam com o estreitamento das relações economicas entre Portugal e o Brazil.

Escusado é encarecer o valor d'esta medida, que foi acolhida pelo illustre Congresso brasileiro com os mais calorosos applausos, pois ella interpreta uma merecida correspondencia aos esforços que tem sido empregados pelos portuguezes no sentido não só de estreitar mais ainda os laços de pura amizade que unem os dois povos irmãos de raça e de lingua, como de tornar mais intensas as suas ligações commerciaes e industriaes.

A defeza dos interesses comuns de Portugal e do Brazil não podia encontrar mais azada oportunidade de se manifestar justamente por estar o mundo, atravessando um periodo transitorio em que cada nação procura estabelecer as bases dos seus novos acordos commerciaes, de forma a ganhar as melhores posições na lucha economica prestes a iniciar-se.

E essa intelligente proposta do distincto deputado brasileiro encontra, em nosso Paiz, o mais carinhoso e entusiastico acolhimento.

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

AS GRANDES INICIATIVAS

A Filial do Banco do Minho, no Porto

E' um dos mais interessantes projectos do distincto architecto, Moura Coutinho, que tantos e tão importantes tem já realizado.

A Filial do Banco do Minho, no Porto, vai construir-se na nova Aveni-

direita e á esquerda, com a Thesouraria e o Expediente.

O edificio occupará o segundo terreno a principiari da Praça da Liberdade.

A estrutura interior do edificio será

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

BANCO DO MINHO
FILIAL NO PORTO



da da Cidade, que vai da Praça da Liberdade á Praça da Trindade.

A fachada será em granito branco, com o *encadrement* das janelas em marmore *rose*. O friso do embasamento dos corpos lateraes e varios ornatos da fachada serão de bronze.

O Hall do edificio, ladeado por columnas, é amplamente iluminado por um grande janelão colocado no fundo da fachada posterior; é de linhas sobrias, mas correctas, e tudo caracterizando bem o fim a que se destina. Uma teia de *guichets* comunica, á

em cimento armado e a parte occupada pelo Banco, com as paredes e tectos d'esse material.

E' um belo projecto da Filial do Banco do Minho, que, em fachada e disposição interna rivalisará com outros estabelecimentos do mesmo genero no estrangeiro.

Felicitando a Direcção do Banco, por ter bem sabido escolher quem lhe possesse em obra o seu pensamento, felicitamos tambem o sr. Moura Coutinho, por se ter desempenhado brilhantemente da sua missão.

BREVEMENTE
A APARECER Á VENDA:

“Cantares,”

VERSOS DO POETA

ANTONIO BOTTO

MUSICAS DE

NICOLAU D'ALBUQUERQUE

ILUSTRAÇÕES DO PINTOR

ANTONIO CARNEIRO