

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

ANO III

LISBOA, 20 DE ABRIL DE 1919

N.º 68

CONDIÇÕES DA ASSIGNATURA  
PAGAMENTO ADEANTADO

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO

REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO

ANO... 1440      ESTRANGEIRO  
SEMESTRE... 470      ANO..... 3400

SECRETARIO: JOSÉ LISBOA

EDITOR: ANNIBAL REBELLO

NÚMERO AVULSO 6 CENTAVOS

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA «REVISTA DE TURISMO»

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

## CAMINHOS DE FERRO INTERNACIONAES

A questão dos caminhos de ferro internacionaes continua a alarmar todos os bons portuguezes amigos da sua patria. Em Hespanha, porém, se, na imprensa diaria, esse caso tem merecido entusiasmos, em compensação, na imprensa ferro-viaria, taes projectos tem sido recebidos com francas gargalhadas. Aqui, em Paris, um ou outro jornal se tem referido ao caso, mas em meras noticias de reportagem, sem o menor calor no assunto. E essa apreensão portugueza em ver a futura linha Dax-Madrid-Algeciras, que o «Times» dizia ser um ramo do grande caminho ferro Londres-Cabo, foi ontem desmentida pelo «Excelsior», de Paris, afirmando que a linha Londres-Cabo, será a, já em grande parte feita, de Londres-Paris-Constantinopla-Cairo-Cabo, com uma ligação entre Constantinopla e Cairo para Bagdad e Calcuta.

Como se vê, é o que mais logico parece. Os ingleses desinteressam-se da linha Algeciras-Dakar e nos francezes, como disse, o entusiasmo visto até agora, não é de molde a tal sacrificio.

A linha em questão, com os seus 1.000 kilometros entre a fronteira franceza e Algeciras, por Madrid, está orçada em 800 milhões de pesetas, o que é, ao cambio ao par, o melhor de 160 mil contos, que se lhe juntarmos a outra linha de que tambem se fala de Vigo a Hendaya, e as despesas de conclusão, terá o governo hespanhol um encargo de 1.500 milhões de pesetas ou sejam 300 mil contos, para mais e não para menos.

Querera o governo do visinho reino arcar com tão grande responsabilidade? Eles dizem que sim; eu tenho boas

razões para o não acreditar. Depois, o resultado pratico corresponderá ao sacrificio feito?

Duvido. E que série de compensações não será preciso dar ás companhias interessadas no trafego Hendaya-Madrid e Madrid-Andaluzia, para que se não oponham á realização d'esta obra?! Tanto a poderosa companhia do Norte de Hespanha como a de Madrid-Zaragoza-Alicante, tem feito nos ultimos anos pesados sacrificios para melhorar o serviço das suas linhas e não consentirão facilmente que lhes seja tirado o trafego, que tanto trabalho lhe tem custado a desenvolver.

Mas, como tudo neste mundo são surpresas, supunhamos que a famosa linha se torna em realidade, que o tunel sob o Mediterraneo se faz e que o caminho de ferro Marrocos-Dakar, em breve é um facto. Que soma de comodidades não será preciso oferecer ao viajante—sim, porque eu não suponho a nova linha destinada a conduzir o café do Brasil—para que ele faça a viagem de 4 a 5 dias dentro de um comboio começando nas neves de Paris e de Castela a Velha e acabando nos torridos calores do Senegal? E depois d'essas comodidades oferecidas, que soma se não exigirá ao passageiro por tão custosa viagem? Repare se bem—o viajante da Argentina e do Brasil, não tem a febre das viagens que tem os americanos, e isso está demonstrado pelo contraste que havia nas viagens Europa-Nova-York, com vapores de 40 mil toneladas e marchas de 26 milhas e os da linha do Brasil em que o serviço era feito por vapores de 10 a 15 mil toneladas e de 14 milhas de marcha.

Mais ainda, como a Inglaterra não tem um interesse em tal caminho de ferro, que possa levar a sacrificar a sua poderosa marinha mercante, vejo que, mesmo tal facto realiado, a supremacia caberia á viagem pelo nosso porto em magnificos vapores de 20 milhas á hora e com uma viagem de pouco mais de 24 horas, num clima sempre igual de Lisboa a Paris. Onde iriam, pois, buscar os nossos visinhos trafego que pudesse garantir um tão largo emprego de capital?

Como disse acima, a imprensa hespanhola mormente a da especialidade, tem levado o caso para uma pura e simples troça; e ainda ha dias um illustre engenheiro hespanhol me dizia aqui:—«Esto no pasa de una tonteria.» Assim me parece tambem.

Agora, o outro caminho de ferro Hendaya—Vigo parece-me mais serio, se são, como a imprensa portugueza afirma, capitais americanos que o virão fazer. Mas é bom recordar que da fronteira de Hendaya a Vigo não se poderá fazer uma linha com menos de 800 kilometros, por um terreno escabroso, e apenas com a «compensação» de ligar Paris com New-York por uma linha de 1.700 kilometros, emquanto ha uma já feita de 623, até Brest, onde circulam comboios rapidos, e de cuja cidade a distancia a New-York é quasi igual á de Vigo. Por aqui se avalia facilmente a manifesta inferioridade do porto hespanhol. Argumentarão que os horrores do mar da Mancha levarão os americanos a preferir o porto de Vigo? Querirão eles ter um porto de facil acesso para a peninsula iberica? Talvez ambas as coisas; mas em qualquer dos casos está Lisboa n'uma grande superioridade ao porto de Vigo pela doçura do seu clima, pela amenidade do mar da costa de Portugal e pela facil ligação com Madrid, Barcelona, Sevilha, etc.

Depois, o porto de Lisboa oferece comodidades e facilidades que o de Vigo só muito tarde e á custa de muito dinheiro conseguirá. E mais ainda: Vigo está distante de Madrid quasi 200 kilometros a mais que Lisboa, e em grande parte do seu trajecto os mais velozes comboios não marcham á mais de 25 ou 30 kilometros á hora, porque a linha não o permite.

O que ha pois a fazer? Uma coisa bem simples. Conseguir que os americanos, se isso não passa de uma «blague», venham estabelecer-se para Lisboa, que o governo portuguez lhes dê todas as facilidades, e conseguir tambem, agora neste momento, de grandes resultados praticos para os paises vitoriosos da guerra, que a Hespanha tome o compromisso de não só facilitar como tambem auxiliar a transformação e o encurtamento da linha de Madrid a Valencia de Alcantara, para a bitola francesa, quando um dia construa a linha directa Dax-Madrid, sendo-nos assim depois facil transformar a nossa linha de Caceres para 1<sup>m</sup>,44 e fazer a sua continuação por uma nova linha directa de Torre das Vargens ou de Ponte do Sôr a Lisboa, pela margem esquerda do Tejo. D'essa fórma teriamos resolvido capazmente o problema do nosso porto. E deixem lá o porto de Vigo que nunca nos fará sombra.

Paris, 19 de março.

#### GUERRA MAIO.

Por absoluta falta de espaço só hoje podemos transcrever na íntegra o interessante artigo acima que o nosso querido Redactor Principal enviou de Paris ao «Diario de Noticias» e que foi publicado no seu numero referido a 1 do corrente.

## REGISTO

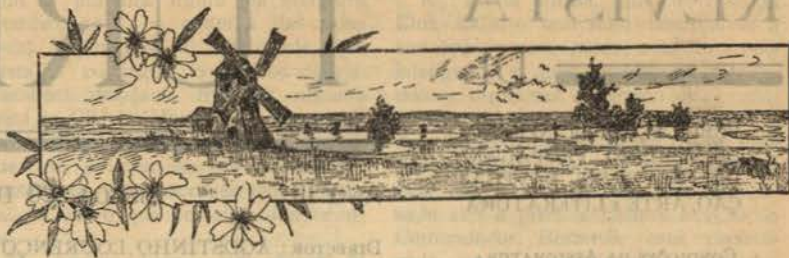
**E** NVIADOS gentilmente pelo Touring-Club Suisso recebemos dois exemplares do seu Anuario para 1919, que é uma publicação muito interessante para os viajantes na Suíssa.

Agradecemos a oferta.

—Temos recebido os numeros do novo jornal citadino «A Victoria» que é muito interessante sob todos os aspectos.

—«Os Sports» órgão especialmente dedicado á propaganda da educação physica, tambem nos tem sido enviado regularmente desde o seu recente inicio.

Registando a visita dos dois novos colegas na imprensa, apresentamos-lhes as nossas saudações de boas-vindas.



## A EXPANSÃO DAS ESTANCIAS DE CURA

**R** AZÃO temos nós tido em afirmar desde ha tempo, que, depois de assinada e assegurada devidamente a paz mundial, a industria das viagens, quer por prazer, quer por necessidades de comercio ou da saúde, ha de intensificar-se a ponto de constituir o mais precioso filão para a reorganização economica dos diversos paises. Mormente aquêles aos quaes apenas falta pôr em execução os seus planos de combate, não cessam de preparar o terreno para o fazer. Assim, tudo quanto possa constituir um motivo de reclame, um meio de propaganda ou um caminho para facilmente se chegar ao fim desejado, é sabiamente aproveitado, é acariciado como um pênhor seguro do bom resultado que se espera.

N'esta ordem d'idéas, a França tem levado a palma a qualquer outra nação, e em materia de propaganda de turismo, nenhuma outra a iguala.

Tendo já lançado as rédes de atracção para os seus sitios pitorescos, dos viajantes que em numero ilimitado visitarão os campos onde se estabeleceram as frentes dos grandes exercitos em lucta; e tendo, tambem, naturalmente assegurada uma enorme população cosmopolita para a vida intensa da sua grande capital; era-lhe forçoso cuidar do futuro das suas thermas e estancias de cura, angariando-lhes uma corrente de preferéncia ás congéneres estrangeiras.

Sob esta ordem d'idéas essa grande nação aproveita o momento duplamente oportuno—pelo aniquillamento das suas mais terriveis rivaes e pela onda de entusiasmo que, hoje, todo o mundo lhe dispensa—para pôr em pratica um novo numero do seu complexo programa de turismo; e sob o aspecto d'um congresso de interesse para os paises que foram seus aliados na grande contenda mundial, ela tem em organização a reunião de delegados technicos d'essas potencias, a fim de com elles concordar na melhor fórma de se alargar a expansão das

thermas e estancias de cura. E' claro que, sob este thema, a França vae indicar as que possui, qual o seu valor therapeutico, a sua posição, os encantos e comodidades que oferecem—enfim, uma completa descripção que será a sua melhor propaganda pelo apetite que despertará em visitantes. E d'essas visitas, feitas principalmente pelos technicos, nascerá, como por encanto,—assim ella o espera—o maior reclame mundial, que será completado por outros seguros recursos immediatamente postos em pratica para o seu completo exito.

Assim é que a França procede em tudo quanto se relaciona com a expansão da sua mais segura, mais interessante e proveitosa industria:—o turismo.

—Mas o exemplo tem-nos sido pouco proveitoso.

Segundo se acha anunciado, esse congresso terá logar em Monaco, e a ele concorrerão delegados de todas as potencias que batalharam ao lado da França contra os alemães.

Portugal, correspondendo ao convite que lhe foi dirigido, far-se-ha tambem representar nele, para o que o governo, pelo Ministerio do Trabalho, fez publicar a seguinte portaria:

### Direcção Geral de Minas e Serviços Geologicos

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministerio do Trabalho, que uma comissão constituída pelo director geral de saúde, director geral de minas e serviços geologicos, do delegado da Comissão dos Serviços geologicos, do representante do Conselho de Turismo, dos professores proprietarios das cadeiras de therapeutica das Faculdades de Medicina, dos professores proprietarios das cadeiras de quimica das Faculdades de Sciencias, do professor de Quimica do Instituto Superior Technico, do delegado da Associação das Sciencias Medicas, do delegado da Associação dos Medicos Portuguezes, do delegado da Associação Medico-Luzitana, do delegado da So-

## RELAÇÕES INTERNACIONAES

cidade de Propaganda de Portugal, dos tres representantes das Emprezas concessionarias das Aguas Minero-Medicinaes, srs. Fausto Cardoso de Figueiredo, Henrique Munró dos Anjos e Joaquim Gaudencio Rodrigues Pacheco, seja encarregada de organizar a nossa representação no Congresso Geral das Nações Aliadas para a expansão das estações termo-mineraes, climatericas e balneares, que deve ter logar em Monaco depois de assinado o tratado da paz, podendo agregar as entidades que julgar necessarias para o bom resultado da sua missão; devendo d'esta Comissão ser encarregados de assistir ás sessões do Congresso; o director geral de saúde, um engenheiro representante da Direcção Geral de Minas e Serviços Geologicos e um medico-auxiliar do corpo de engenharia de minas e serviços geologicos.

Paços do Governo da Republica, 24 de Março de 1919.—O Ministro do Trabalho, Augusto Dias da Silva.

Dada a especialidade do assumpto que vae ser debatido n'essa grande reunião internacional é de esperar que os resultados das deliberações da comissão nomeada por essa portaria obedeam, unica e simplesmente, a intuitos patrioticos; porque se estes forem sobrelevados pela satisfação de partidarismos ou de vaidades mal contidas, fazendo recahir sobre pessoas menos competentes o encargo que só deve ser cometido a technicos de reconhecido merecimento, perderemos um especial ensejo de fazer prevalecer a superioridade—quanto ás condições naturaes—das thermas e estações de cura portuguezas.

Oxalá a Providencia illumine o espirito dos membros d'essa comissão.

### FEIRA DE BORDEUS

Foi com bastante entusiasmo que os commerciantes e industriaes portuguezes acolheram a idéa de mandarem os seus productos á proxima feira de Bordeus, que, como noticiámos já, deve ter logar de 31 de Maio a 15 de Junho do corrente ano.

Por motivo do grande numero de pedidos feitos para colocação dos productos e artigos portuguezes, a colonia dos nossos compatriotas n'aquella Cidade, d'acordo com os *Bureaux de Renseignements* da Sociedade Propaganda, em Paris e Bordeus, resolveu a construção d'uma pavilhão especial a fim de que a nossa exposição no interessante certamen seja o mais completa e atrahente possivel.

Para que todos os artigos possam ser devidamente expostos, devem os commerciantes e industriaes portuguezes não demorar a sua remessa para Bordeus, segundo as indicações que são fornecidas na sede da Sociedade Propaganda, rua Garrett, 103, em Lisboa.

EM 12 do corrente foram, por um novo horario, melhoradas as nossas relações ferroviarias internas, deixando os comboios de circular sob as antigas e extraordinarias marchas, para voltarem quasi á normalidade. Registamos isto com a maxima satisfação, mas penalizados ficamos em não poder faze-lo quanto ás nossas relações com o estrangeiro.

Estamos na iminencia de grandes negocios, e, por isso, logico seria que se melhorassem as nossas relações ferroviarias com Madrid e Paris, pois grande numero de commerciantes tem, n'este momento, necessidade de ir ao estrangeiro, e por isso é justo oferecer-se-lhe comodidades.

Fala-se em que muito breve será restabelecido o rapido de Madrid, o que sem duvida é muito importante; mas no que toca ao *Sud-Express* só, talvez, em Agosto o poderemos ter, devido ao mau estado das linhas francezas, que aturáram quatro longos anos de guerra, com um serviço intensissimo, sem a mais leve reparação.

Por este motivo, só d'aqui a trez ou quatro mezes é logico esperar pelo seu restabelecimento. Parece, no emtanto que não devemos conservar as actuaes relações por Salamanca, por onde, na viagem de Lisboa a Paris, se gastam o melhor de trez noites e dois dias. E' preciso que no percurso portuguez o serviço se modifique, tornando-o igual ao de agosto de 1916, que permitia fazer a viagem de Lisboa a Paris em 48 horas, ou seja dois dias e duas noites.

Esse serviço era feito pelo rapido que de Lisboa partia pela manhã, com uma ligação immediata em Pampilhosa para Medina; e no sentido inverso, por outra combinação idêntica, com o rapido que chegava a Lisboa á noite.

D'esta forma poupava-se uma noite no percurso Lisboa e Pampilhosa, e uma enfadonha viagem n'um comboio mixto de Pampilhosa a Vilar Formoso.

Ora de todos os comboios que foram melhorados, o que manteve quasi a mesma marcha foi o rapido do Porto, tendo-lhe sido conservada a sua circulação apenas trez vezes por semana, o que—havemos de concordar—não satisfaz em nenhum dos casos as intensas relações entre as duas capitais.

Fazendo o rapido o percurso de Lisboa ao Porto em 7 horas e 20 minutos, apenas com 12 paragens, e gastando o omnibus da manhã, em

10 horas e 22 minutos, mais trez horas, com paragens em todas as estações, e n'algumas como sejam, Entroncamento, Alfarellos e Pampilhosa, com uma demora de meia hora, facil é avaliar que a marcha d'este comboio é superior á d'aquelle, ou pelo menos a sua tração mais difficil.

Porque estabeleceria pois a Companhia Portugueza, uma marcha tão lenta ao seu comboio rapido, quando elevou ao maximo as do omnibus e do correio da noite?

Não se comprehende.

Anunciaram os jornaes que os rapidos do Porto passariam a ter as anteriores marchas, ou seja um percurso entre Lisboa e Porto de 6 horas. Porem, com extranheza, vemos que tal não aconteceu. Achamos este ponto de tão capital importancia que não podemos deixar de fazer o nosso reparo.

Mas quanto á questão do serviço internacional é igualmente tão importante que as condições do momento nos permitem supôr, que a Companhia Portugueza não levará muito tempo a dar as facilidades que obrigatoriamente se impõem.

E', pois, preciso que o rapido do Porto volte a fazer o antigo serviço e que a Companhia da Beira Alta estabeleça, em seguida, o seu antigo comboio que permitia fazer a viagem de Pampilhosa a Vilar Formoso em 6 horas, e que dava a tão comoda ligação com os comboios de Salamanca e de Medina. Esse comboio, se não estamos em erro, era o n.º 3, que tão apreciado foi pelo seu excellentes serviço.

E uma vez restabelecido o antigo rapido Lisboa Porto, e com ele as anteriores ligações internacionaes, necessario se torna tambem que o Minho e Douro restabeleça o seu rapido Porto-Medina, para que o Norte não esteja privado de comodas relações internacionaes.

Com o retardamento feito ultimamente nos comboios de Salamanca, facil seria obter uma ligação directa do rapido de Lisboa com o Minho e Douro e Salamanca, cujo serviço das linhas do Côrgo, seria um excelente auxiliar.

Para se obter tal desideratum seria talvez preciso, no caso do rapido Lisboa-Porto não poder fazer-se com uma marcha precisamente igual á anterior, que se lhe antecipasse a partida de Lisboa para as 8 horas da manhã, o que não seria talvez dema-

siado cedo. Estamos ainda em tempo de guerra e as madrugadas não deixarão de estar nos costumes de toda a gente.

Aqui, em Paris, por exemplo, quasi todos os comboios rapidos partem entre as 7 e as 8 horas da manhã.

As companhias hespanholas cujos serviços ferroviarios nunca chegaram ao estado precario dos nossos, annuam, para breve o restabelecimento de muitos comboios rapidos suprimidos; e em França, apesar das dificuldades ainda latentes, tambem dia a dia se vão melhorando as communicões. E' pois necessario que lhes sigamos o exemplo.

G. M.

### Congresso Transmontano

ACHA-SE já instalada na Sêde da «Propaganda de Portugal», Rua Garrett, 103, a Secretaria do «Congresso Transmontano» cuja Comissão Executiva ficou assim constituída: Dr. A. Lobo Alves, Dr. Antonio Granjo, Coronel Manuel Maria Coelho, Marquez de Val-Flôr, Candido Sotto-Mayor, Mario de Carvalho, Abilio Soeiro, Dr. João Barreira, Acacio Magro, Dr. José Pontes, Tenente Lello Portella, Dr. Carneiro de Moura, Pires Avelanoso, Dr. Sousa Costa, Mario Salgueiro, Dr. Lopes Cardoso, Sebastião Mesquita, Engenheiro Fernandes Torres, Dr. Guilhermino Nunes, Julio Manuel Pereira, Dr. Alexandre de Matos, Eduardo José Guedes de Sousa e Dr. Nuno Simões que desempenha as funções de Secretario Geral.

A fim de facilitar os trabalhos do Congresso, a Comissão pediu-nos a publicação do seguinte aviso.

«Convidam-se todos os transmontanos, residentes em Lisboa, a inscreverem-se na Sêde da «Propaganda de Portugal» para organização do respectivo resencamento.

Aqueles que forem residentes fora de Lisboa, podem dar as suas adhesões por carta á Comissão Executiva do mesmo Congresso, que se acha instalada na Sociedade «Propaganda de Portugal» — Rua Garrett, 103 — Lisboa.

### EXPEDIENTE

Por motivos imprevistos somos obrigados a publicar o presente numero com grande atraso, de que pedimos desculpa aos nossos leitores.

## ARQUITECTURA PORTUGUESA

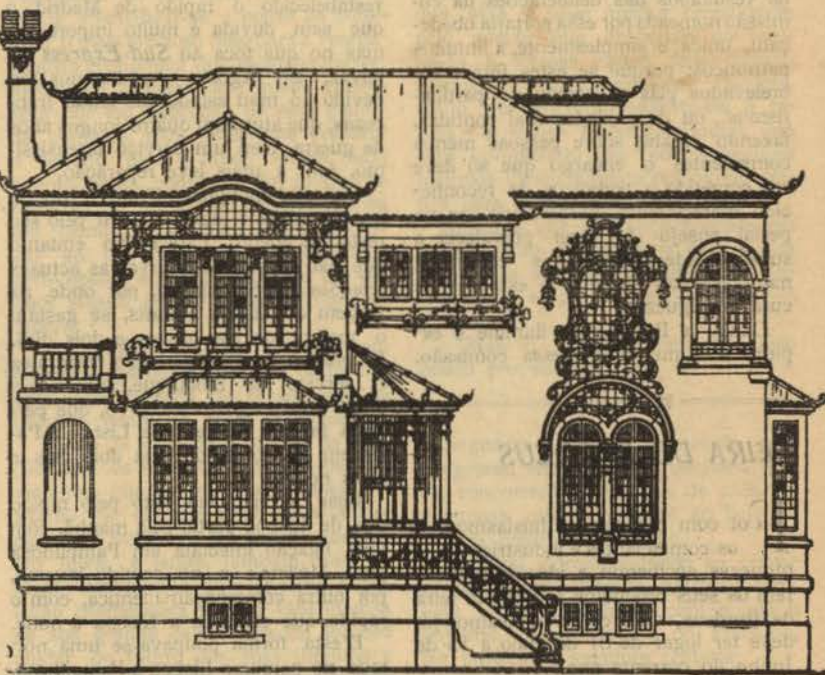
### CASA DE ESTILISAÇÃO TRADICIONALISTA

No patriotico intuito de fazer a propaganda de nacionalisação da «casa portuguesa», tem a *Revista de Turismo* acompanhado os esforços da antiga revista *A Architectura Portuguesa* que tem trabalhado continuamente em prol d'esse desideratum, grato a todos os espiritos verdadeiramente patrioticos.

Não faz bom sentido que, ao mesmo tempo que chamamos, por todas as fórmas, o estrangeiro ao nosso pais, lhe apresentemos os modelos dos edi-

acreditada Companhia de Credito Edificadora Portuguesa, a mais antiga Companhia de construcões existente em Portugal, pois que foi fundada em 1874, isto é, ha quarenta e cinco annos.

D'accordo com a grandiosa e benemerita «Empreza Estoril», adquiriu aquela Companhia, no Parque da referida Empreza, alguns dos melhores talhões, estando ali a edificar de conta propria algumas lindas propriedades, de que é exemplo aquêla que a nossa



CASA PORTUGUESA — Fachada principal

fícios que eles estão fartos de ver nos seus respectivos paizes, e que nós temos, conscienciosamente, transplantado para o nosso, sem olhar ás condições da vida, clima e outras.

Felizmente que os esforços dos que verdadeiramente amam a nossa patria, vão sendo coroados de exito, e assim varias edificações deixam já de ter o carimbo francêz, para serem apresentadas com motivos architectonicos genuinamente nacionaes, como aqui temos mostrado em alguns bons exemplos, esperando dar muitos mais á estampa.

Como complemento d'esta béla propaganda, vem em nosso auxilio a

gravura representa.

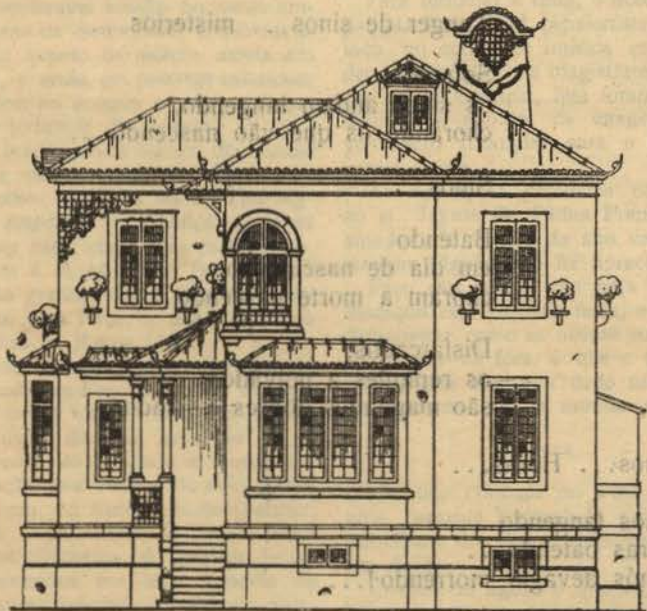
El' auctor do projeto, como de outros que esperamos poder publicar tambem, o eximio artista e distinto architecto, Norte Junior, que igualmente, por incumbencia da mencionada Companhia Edificadora, está continuando a traçar projetos de vivendas no mesmo genero da que inserimos em gravura, puramente caracterizadas por uma feição tradicionalista, empregando motivos da antiga casa portuguesa dispersos por todo o pais, adequados á vida moderna, com tal arte que agradam e são muitos superiores aos modelos que nos

apresentam as estampas francezas, que até á pouco, quasi eram exclusivamente seguidas pelos nossos artistas, pois que já para os seus estudos lhes não forneciam outros.

A Companhia de Credito Edificadora Portuguesa, que já edificava, demolia e reedificava por conta de outrem, por empreitada ou administração, predios urbanos, modificou os seus estatutos de fórma a poder d'oravante edificar de conta própria, em terrenos que

ral, equivalente á renda que se paga por uma casa que nunca será nossa, é o caminho da boa administração de um chefe de familia.

Parece que estamos a fazer reclame, mas, as pessoas inteligentes, que são todos os nossos leitores, compreendem bem a nossa benefica intenção: fazer a propaganda para se nacionalisar a habitação, ao mesmo tempo que encontramos todos os que tentam, por qualquer fórma, auxiliar tal empreendi-



CASA PORTUGUESA—Fachada lateral

adquira, predios urbanos, que venderá, nos termos da lei, no praso de dez anos.

Ha, porém, ainda uma outra vantagem oferecida por essa Companhia: a construção pôde ser contratada a pagar durante o periodo dos trabalhos ou em prestações anuais ou semestrais, não excedendo a trinta anos o praso do contrato.

Como se vê, ser-se *proprietario*, *quasi sem se sentir*, como costuma dizer-se, de uma casa de arquitetura nacional paga em prestações, em ge-

mento, tornando conhecidos dos nossos leitores todos os processos, todas as vantagens que ofereçam para a melhoria da situação económica, sem deixar de ter em vista as condições de arte, que embelezem o nosso lindo rincão de Portugal, digno de maiores dedicações e dos mais sensiveis aforoseamentos matereais, auxiliando a Natureza que para ele tão prodiga foi.

N. C.

### Restabelecimento dos rapidos Lisboa-Madrid

Vão ser restabelecidos os antigos rapidos de Madrid que, como anteriormente, se realisavam tres vezes por semana, partindo de Lisboa para Madrid ás segundas quartas e sábados e regressando da capital hespanhola ás segunda, quartas e sextas-feiras.

Estes comboios, além de lugares de

luxo e de 1.<sup>a</sup> classe, teem tambem wagon-restaurant, no percurso entre Entroncamento e Valencia d'Alcantara.

Para utilização d'estes comboios, no percurso portuguez, deverão os passageiros pagar, além da importancia das passagens, a sobretaxa de velocidade por cada 50 kilometros de percurso, com sujeição ao minimo de 100 kilometros.

No proximo dia 3 de Maio partirá de Lisboa para Madrid o primeiro d'estes comboios.

## JOÃO MADAIL

A causa do turismo em Portugal acaba de perder um dos seus devotados adeptos, o engenheiro agronomo Sr. João Madail. E tão poucos e sinceros eles são, que uma perda como a que maguadamente estamos registando, representa alguma coisa de valor, uma sensivel falta n'êta senda onde só e simplesmente o amor da patria e o desejo vehemente de a tornar conhecida, grande e devidamente apreciada não conhece escolhos, não olha a entraves e, atravez de tudo e contra a indiferença geral, segue até conseguir o seu fim. Ficou mais reduzida a já minuscula pleiade dos defensores do turismo no nosso paiz; isso não obsta a que, chorado o morto de agora, se prosiga com ardor igual ao que ele dedicava á defeza do seu e nosso ideal.

Só aqueles que, dia a dia, constantemente trabalham para se atingir o fim desejado, pela realisação pratica das idéas patrioticamente concebidas, para a qual, todavia, a todo o transe se levantam os mais extraordinarios obstaculos, é que avaliam quanto é sensivel o desaparecimento d'uma figura como a que era symbolisada por João Madail.

A este illustre homem, que desaparece no vigor da mocidade! se deve a iniciativa dos postos meteorologicos, como elementos de propaganda climaterica das praias e termas de Portugal.

Como socio da Sociedade Propaganda onde o seu socilito concurso foi apreciado sempre pelo justo valor que representava, assim como a sua alta intelligencia e as suas excelsas qualidades de caracter lhe grangearam um lugar de merecida distincção, prestou serviços que lhe perpetuam o seu nome.

João Duarte Brayo Madail, que fazia parte do Grupo de Amigos do Museu d'Arte antiga e da Sociedade Exploradora do Jardim Zoologico, era filho primogenito do illustre Coronel Madail, nome bem conhecido no meio turistico nacional e que disfructa de um lugar de destaque não só no nosso paiz, como no estrangeiro.

A S. Ex.<sup>a</sup>, a toda a familia do distincto morto, bem como e principalmente á Sociedade Propaganda de Portugal, a *Revista de Turismo* apresenta a expressão do seu sincero e sentido pezame.

## ARTE E LITERATURA

## SINOS E HORAS

PARA O ANTONIO BOTTO

POR JOSÉ BRUGES D'OLIVEIRA

Badalando  
vai o relógio contando  
as horas que vão passando...

As horas batendo,  
vai lembrando lento e brando  
que aos poucos vamos morrendo.

Horas...

Nos cemiterios  
tangem os sinos absortos,  
cançados de contar mortos,

Tanger de sinos... misterios...

Sofrendo,  
os sinos andam tangendo,  
chorando os que vão nascendo...

Sinos...

Batendo  
em dia de nascimento,  
choram a morte nascendo...

Disfarçados,  
os repiques a noivados,  
são magoados dobres a finados...

Sinos... Horas...

Sinos tangendo...  
Horas batendo...  
E nós devagar morrendo!...



## ORAÇÃO D'AMOR

POR ANTONIO FOGAÇA

O' serena e Bemdita, ó Sonhadora!  
Teu coração é delicioso cofre,  
Onde o meu sêr em febre se insinua...

minh'alma chora,  
minh'alma sofre,  
minh'alma é tua!

O' Santissima e doce. Astro dos astros!  
As minhas illuções cantam em bando,  
Sobre a nuvem da esp'rança a suplicar,

sempre de rastros,  
sempre Sonhando,  
sempre a ajoelhar!

O' Sublime e Formosa e Estremecida!...

Quer seja o teu amôr vida illusoria,  
Quer seja emfim o meu tormento eterno,

dá-me essa vida,  
dá-me essa gloria,  
dá-me esse inferno!...

## CARTAS DE PARIS

O jubileu do *Touring-Club de France*  
 —Musicas regionaes—Uma festa  
 portugueza—As nossas musicas po-  
 pulares—A nossa literatura

O acontecimento turistico de Paris foi sem duvida o jubileu do *Touring-Club de France*, iniciado por uma memoravel sessão no vasto amphitheatro da Soubornne, a que assistiu tudo quanto de selecto existe em França, e onde, em palavras calorosas, se elevou ao apogeu a rendosa e patriótica industria de turismo.

Um orador, entre delirios de aplauso afirmou, paraphraseando a maxima do Evangelho: — *Quem dá ao Touring-Club, empresta á França!* Não se pode ser mais claro nem mais justo. E assim é. A obra do *Touring-Club* é já tão grande, que a sua acção representa uma força, a sua vontade a concretisação d'uma ideia.

E essa obra de propaganda está tão ramificada em França que em cada recanto existe um sindicato de iniciativa, provido da ideia geral do T. C. F. e como ele obrigado a fomentar a divulgação das belezas do solo patrio.

E como, no meio rethorico francez, alguma coisa existe de pratico, tambem os discursos do jubileu foram acompanhados por uns numeros de transcendente exito, que fizeram a delicia dos ouvintes e a divulgação da indumentaria e da poesia campestre franceza. E assim varios artistas do *Theatro da Opera Comica*, vestindo trajes da Alsacia, da Touraine, da Bretanha, do *Pays Basque*, vieram no final cantar canções regionaes, plenas de graça e de bocolismo, que levaram ao delirio o entusiasmo da enorme assistencia que enchia a vasta sala.

A proposito devemos contar um caso interessante, modesto em si, mas grande no entusiasmo que provocou.

Uma noite d'estas reuniram-se no *Hotel Ronceray*, no Boulevard, varias familias portuguezas e brazileiras, onde improvisaram uma pequena festa, mas que grandemente impressionou a enorme e selecta clientela do hotel.

Tocaram-se fados, canções populares portuguezas e umas baladas rusticas de Antonio Fragoso, um joven musico arrebatado á vida em plena juventude.

Pouco a pouco, o vasto salão do hotel e as salas proximas, estavam pejudadas de pessoas que aplaudiam com fervor a musica popular portugueza.

Mas o entusiasmo atingiu o rubro, quando apareceram M.<sup>tes</sup> Boscario duas gentis uruguayanas, vestindo á moda de Viana, a dançar o vira do Minho.

Não me recorde quantas vezes tiveram que repetir a popular dança do nosso Paiz, mas só acabaram quando a sua visivel fadiga fez calar o entusiasmo dos circunstantes.

Para terminar a festa, o nosso compatriota Varela Cid, pensionista do Estado no curso de musica em Paris, deu-nos uns trechos magistraes de Mozart e de Choupin, que foram sem a mais leve sombra de exagero, um verdadeiro triumpho para o novo e genial artista.

As execuções populares couberam ao sr. Jayme de Padua Franco, um amador de musica de alto valor, que tambem dignamente foi apreciado.

Faço este relato não para pôr em destaque esta pequena festa, mas para demonstrar como as nossas coisas são apreciadas cá fóra, e que a falta de propaganda nos tem dado um lugar apagado no grande mundo europeu.

Ha dias tambem no *Petit Casino* uma rapariga hespanhola cantou em castelhano uns fados portuguezes. Foi um delirio.

Imagine-se agora o que seriam uns espectaculos com artistas portuguezes, umas guitarradas, uns *films* das nossas paisagens e dos nossos monumentos. Ninguem aqui sabe portuguez, tambem em Portugal pouco se sabe italiano, e quasi nada se conhece de alemão, e as companhias d'estes paizes tem sido lá aplaudidissimas.

E porque não se havia de organizar tambem uma companhia dramatica, com repertorio verdadeiramente nacional, para dar uma serie de espectaculos em Paris? Um repertorio, composto dos *Velhos*, das *Peraltas e Seccias*, do *Regente*, da *Madrugada*, da *Severa* e de tantas outras peças de cunho nacional, seria a melhor propaganda do nosso Paiz.

Os espectadores não sabiam portuguez, mas o libreto pol-os-hia ao facto do entrecho da peça.

E não seria tambem agradavel e patriótico, encarregar alguém de pôr, em francez, essas sublimes operetas portuguezas do imortal Cyriaco, *O Burro do sr. Alcaide*, *O Solar dos Barrigas*, *O Testamento da Velha?* Talvez na tradução perdessem um pouco da sua graça ingenua, mas a sua musica deliciosamente bela, salvaria tudo.

Nos theatros francezes aprecia-se sempre peças originaes, e sobretudo com uma indumentaria e um cunho curioso, e as admiraveis produções de Cyriaco e Gervasio Lobato, satisfariam magnificamente.

Do nosso Paiz, as noticias, até mesmo as más, raro cá chegam, e a prova d'isso, é que do ultimo movimento monarchico do Porto, emquanto nos jornaes hespanhoes se publicaram columnas cerradas com os mais pequenos detalhes e os maiores exageros, a imprensa franceza não mereceu esse caso mais do que umas vagas noticias abandonadas ao canto das suas paginas, que ninguem leu e a que ninguem importou.

Ainda hoje lhes não falo da vida parisiense. Preferi occupar-me da nossa, que bem mais me interessa. De resto pouco ha a dizer. Estamos em primavera, chove todos os dias, e a nostalgia do sol da patria distante começa a apouquentar-me n'uma febre aguda de saudade.

Paris, Abril

GUERRA MAIO

### Aos nossos assignantes

Tendo-nos sido devolvidos pelo correio, com a indicação de «**estarem ausentes**», muitos recibos de assignantes nossos que enviámos á cobrança por essa via; rogamos áqueles que ainda não satisfizeram o pagamento da sua assignatura a extrema fineza de nos enviarem a respectiva importancia por vale postal; dispensando-nos assim de novas e avultadas despesas em que importa hoje a cobrança pelo correio.

Esperamos pois que os amigos da REVISTA DE TURISMO acederão a este nosso pedido, presentando-lhe d'esta fórma um concurso que muito grato nos será registrar.

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

## PORTO DE LISBOA

## MELHORAMENTOS PROJECTADOS

Por um decreto recentemente publicado no «Diário do Governo» vão ser melhoradas e completadas as instalações marítimas do porto de Lisboa, afim de serem satisfeitas mais cabalmente as exigencias do seu movimento como porto comercial de primeira grandeza, e de se manter a sua categoria de «caes da Europa.» Segundo esse decreto, as obras cuja realisação va ser immediata, estão orçadas em 15 mil contos e são as seguintes:

Acabamento da doca de Alcantara.....	500.000\$
Vias ferreas, guindastes, instalações electricas, armazens, etc., na doca de Alcantara.....	1.500.000\$
Acabamento de duas novas docas de reparação e tres carreiras para a construção de navios até 8.000 toneladas..	1.000.000\$
Ampliação da doca de reparação n.º 1.....	200.000\$
Molhe leste da doca de Santos e Caes de passageiros junto do Caes do Sodré.....	2.000.000\$
2.ª Secção.....	1.000.000\$
3.ª Secção.....	2.500.000\$
Modificação da linha de Cascaes entre o Caes do Sodré e Alcantara....	1.600.000\$
Refocadores, barcas de aguada, guindastes, locomotivas, cabrestantes e mais material de equipamento.....	1.700.000\$
	15.000.000\$

Não devemos deixar de aqui consignar o nosso aplauso ao espirito d'essa medida, e a sua immediata realisação será tambem um motivo para nos congratularmos, tanto mais quanto é certo que ella em muito contribuirá para dar ao nosso porto uma preferencia que nenhum outro da costa peninsular sobre o Atlantico lhe poderá favoravelmente disputar.

Ha, todavia, um ponto em que nos manifestamos em desacordo: — é no que se refere ao projecto de construção de tres carreiras para o fabrico de navios até 8000 toneladas. Sabido como é que em o nosso paiz não ha a materia prima para a construção de navios, a não ser de madeira, e que tudo quanto é necessario, para esse effeito tem de ser importado o que tanto monta dizer que os navios em ferro

ou em aço simplesmente aqui podem ser montados, do que não resulta economia alguma nem barateia a mão d'obra geral, achamos verdadeiramente improductiva a grande despeza projectada para a construção das carreiras.

Haja em vista o que tem acontecido com a construção dos nossos navios de guerra no Arsenal de Lisboa, cujo custo tem sido muito superior aos que se tem adquirido no estrangeiro.

Parece-nos pois muito mais acertado que a soma destinada a esse fim seja empregada na construção de um grande hotel, para ser explorado particularmente, mediante concurso aberto expressamente para esse effeito.

Não nos referimos á construção d'um «palace», mas d'um hotel com bastantes quartos, cuja instalação obedeça aos preceitos da mais moderna hygiene e ofereça as comodidades e conforto indispensaveis.

Assim se atenuaria um pouco a falta de hotéis que cada dia mais se vem accentuando, e o governo anticiparia d'esta forma e voluntariamente uma medida que a força das circumstancias o obrigarão a tomar; pois cremos que difficilmente se constituirá qualquer empreza para levar a cabo tão util empreendimento.

Chamamos, pois, para o caso a atencão do governo para, em quanto é tempo, modificar o seu projecto na parte referente á construção das carreiras destinadas a simples montagem de navios, d'onde nenhum resultado auferirá a nossa vida economica, para a construção d'um grande hotel, cuja exploração muitos e sensiveis beneficios trará para o nosso paiz.

Um hotel não se pode importar do estrangeiro, ao passo que navios facilmente se constroem em qualquer estaleiro inglez ou americano e por preço muito inferior ao que poderia custar aqui a sua montagem, que é o mais que se poderá fazer n'esse capitulo.

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.

## MUSEUS

## PATENTES EM LISBOA

**MUSEU DE ARTE ANTIGA**, as 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 ANTROPOLOGICO E GALERIA DE GEOLOGIA**. Academia de Sciencias, todos os dias, precedendo licençã 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 acompanhado 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 D'ARTE contemporanea**, Edificio da Bibliotheca Publica.

**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, inclusive domingos, só se exceptuando ás segundas-feiras e os dias de gala.

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

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

**MUSEU TIFOLOGICO E BIBLIOTECA BRAILLE**, para uso dos cegos, T. do Fala 56, 16, dias uteis, das 11 ás 15, com autorizaçã do fundador, Branco Rodrigues.

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

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

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

## BREVEMENTE

A APARECER Á VENDA:

“Cantares,”

VERSOS DO POETA

ANTONIO BOTTO

MUSICAS DE

NICOLAU D'ALBUQUERQUE

ILUSTRAÇÕES DO PINTOR

ANTONIO CARNEIRO

Composto e impresso no «Centro Tipográfico Colonial»  
Largo da Abegária, 27 — Lisboa