

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

ANO IV LISBOA, 20 DE DEZEMBRO DE 1919 N.º 84

CONDIÇÕES DA ASSIGNATURA
PAGAMENTO ADEANTADO

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO | REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO
SECRETARIO: JOSÉ LISBOA | EDITOR: F. FERNANDES VILLAS

ANO 1\$40 | ESTRANGEIRO
SEMESTRE . . . 570 | ANO 3\$00
NUMERO 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

O TURISMO EM PORTUGAL

E A SUA PROPAGANDA

Ha quasi um ano — foi em 5 de março — concretisámos em artigo de fundo d'esta Revista as idéas que nos foram sugeridas pela inação a que estava sendo votada a propaganda de Portugal no estrangeiro.

Dissémos, então, que uma vez que estava já assegurada na Europa a propaganda do turismo em Portugal, necessario se tornava orientar esse delicado serviço no sentido naturalmente indicado pelas condições geograficas do nosso paiz, com o criterio e consciencia suficientes de forma a produzir o maior proveito possivel.

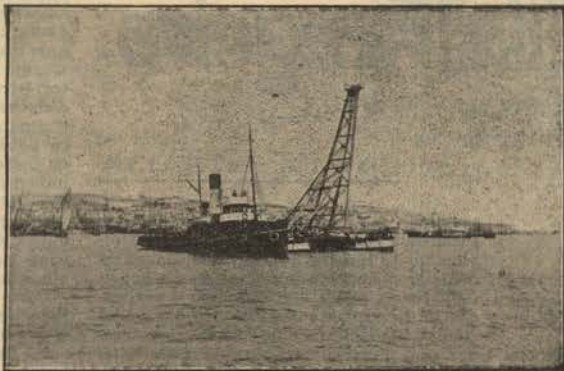
Sugerimos mesmo alguns pontos que nos pareceram indispensaveis para orientar a pratica d'essa idéa cuja oportunidade se nos afigurou favoravel. E assim dissemos:

«Mas isto tem de fazer-se emquanto é tempo para se não perder a oportunidade que é absolutamente unica e que será sabia e praticamente aproveitada pelos nossos competidores se d'ela não soubermos usar. Se a desprezarmos e se nos ficarmos no eterno «amanhã», muito nosso característico, então mais vale não se pensar em turismo.»

São já passados nove longos meses e, com a maior magua, constatamos que essa nossa sugestão não teve nenhuma influencia.

Não nos admira, porem, que ela não surtisse efeito algum por banda do Governo, visto ele achar-se sem-

pre mais preocupado com as questões politicas — que são o pão nosso de cada dia dos atuaes pseudo-estadistas portuguezes — do que com os interesses administrativos do paiz; mas o que nos admira e nos causa o maior espanto é que nem a Repartição de Turismo nem a Sociedade Propaganda essa nossa lembrança fosse suficiente motivo para que, pelo menos a segunda d'essas entidades,



PORTO DE LISBOA — O reboador «Cabo da Roca» conduzindo uma f'ua

proseguisse no caminho que tão estrondosamente encetou com a abertura do Posto d'informações em Paris.

É certo, então, que só da Europa nos virá a já celebre avalanche de turistas que hão de — um dia — inundar o nosso Paiz, com a sua presença e com o seu desejado oiro?

E das outras partes do mundo — especialmente da America — nada temos a esperar?

Deixamos o campo livre á propa-

ganda estrangeira que n'eles está sendo feita já com a maior intensidade?

Perdemos já a oportunidade para lá fóra fazermos réclame ás nossas belezas, á nossa excepcional situação, aos privilegios com que a Natureza nos beneficiou?

E está já o paiz preparado a receber os turistas estrangeiros?

Triste sina a d'esta pobre Terra. Até no campo do turismo, onde algumas e apreciaveis dedicações se manifestaram com um são entusiasmo, a depressão moral, que vae pavorosamente correndo a nossa sociedade, não deixa de exercer a sua pernicioso ação. De facto, as instancias — official e officiosa — que tem sobre si o encargo de fomentar a industria das viagens em Portugal e a defeza dos seus interesses, a que está intimamente ligado o equilibrio da sua situação economica, nada fazem, nada produzem, de nada se importam. Parece que um estado morbido as envolveu, manietando-lhes a ação.

Da primeira — Conselho de Turismo e Repartição anexa (duas almas n'um só corpo) não ha noticias, não se sabendo bem ao certo se ainda existe ou se teria sido extincta por algum dos inumeros Suplementos ao celeberrimo Diario do Governo de 10 de maio. É possivel, tambem, que se tenha sumido por entre o volumoso expediente burocratico com que de começo foi mimoseada para ser justificada a sua criação.

Da segunda, apenas se sabe que ainda existe por uns singelissimos e fracos haustos de vida.

Mas, onde estão esses homens de

entusiasmo patriótico que se impuzeram a obrigação de prepararem ao Paiz a felicidade pelo turismo?

Morreram? *Embucharam-se?* Estão dormindo o somno cataleptico, ou á espera que cesse o regimen da bomba para, depois, intensificarem a sua ação?

É possível que tivessem cahido na «realidade das coisas» e estejam gozando os efeitos da *nostra aflicção*, debatendo-nos no circulo paradoxal de insistirmos n'uma idéa por agora absolutamente impraticavel em consequencia da crise social que atravessamos. Mas, se assim é, o melhor é fazerem como os macacos — taparem os ouvidos e deixarem-se ir para o fundo.



Fazemos estas considerações sob uma intensa amargura e simplesmente em razão do isolamento actual do nosso esforço. Apesar d'isso, não estamos ainda dispostos a ceder o passo a quem quer que seja e continuaremos na nossa senda até onde nos fôr possível. Para isso, além de muitos motivos que nos animam, d'entre os quaes sobresahe altaneiro o do nosso dever patriótico, uma razão ha que

não nos confunde nem nos embaraça, antes nos sugestiona a proseguir cada vez com mais fé nos resultados da nossa rude campanha. Essa razão é que não pensamos, como uma grande parte das pessoas, que o nosso Paiz se resume a Lisboa e que a capital tem o seu logar limitado ao Terreiro do Paço. Ahi é que se maisnam as idéas, se envenenam os pensamentos, se quebram as energias. Mas nós, pequeninos mas livres, vivemos felizmente fóra d'essa atmospherá viciosa e esperamos com o nosso esforço, espalhado tanto quanto pudermos por todos os recantos d'este adoravel Portugal, influir na maior quota parte possível para que a ação particular no desenvolvimento da industria das viagens venha a justamente conquistar o logar que as estancias officaes não são dignas de ocupar porque nem sabem trabalhar nem conhecem o valor da industria do turismo.

Ha-de nos caber essa gloria, conquistada á simples custa da persistencia d'esta Revista, e reivindicahemos sempre que a isso sejamos compelidos para que outros não possam pavonear-se com o nosso penacho.

JOSÉ LISBOA

Hoteleiros e, finalmente, um outro pela União da Camara do Comercio e Industria.

O fundo d'este Instituto é composto por uma subscrição annual de 50.000 liras, ou seja, na nossa moeda, aproximadamente dez contos de reis, inscrita no orçamento geral do Estado; com uma taxa obrigatoria proporcional aplicada á despeza feita pelos hospedes nos hotéis; pelos donativos que forem recebidos e pelas receitas que o Instituto consiga realizar por qualquer forma.

Por este simples enunciado se pode calcular a autonomia que é, de origem, concedida a essa instituição, para que os seus resultados possam corresponder á idéa que presidiu á sua criação. Assim, toda a expectativa será, sem duvida, ultrapassada, pois que no decorrer dos estudos principaes a que essa entidade se vae dedicar e nas realizações praticas que promoverá no desempenho da sua especial missão, diversas e variadas formulas surgirão que, em muito, poderão contribuir para facilitar a solução de problemas em que a concorrência entrará como um factor de grande valia.

Resta, pois, que os membros que compõem o conselho d'esse Instituto sejam suficientemente idoneos e altamente patrióticos, para se compenetrarem bem da missão que lhes incumbe e das responsabilidades que vão arcar, das quaes facilmente se descartarão desde que conscienciosamente apliquem a sua actividade.

E', porém, na escolha d'esses membros que está a garantia do bom exito da nova instituição e, certamente, o governo italiano não deixará de prestar a sua maior atenção a um assumpto que representa, para o futuro do paiz, uma importancia consideravel e realissima

A proposito d'este novo organismo nacional, o importante jornal de turismo «*Vie d'Italia*» escreveu um interessante artigo, do qual destacamos uma phrase bem caracteristica do valor da industria das viagens e que, por si só, quasi a exprime. E' a seguinte: *O turismo é uma escola de coisas, constituindo a fonte peréne do amor ao solo patrio e da consequente felicidade das nações.*

De facto, na sua complexidade, que vae desde o mais simples motivo de interesse quer para nacionaes, como para estrangeiros, até os grandes problemas dos transportes terrestres e maritimos, das facilidades d'embarque, de desembarque, d'acesso e de d'instalação, da magna questão da segurança publica e da educação social e artistica, da instrução e da civilidade etc. etc., essa industria apresenta-se, todavia, como o melhor estimulo, como o esteio e o meio mais seguro para a intensificação do amor patrio, para o desenvolvimento das riquezas nacionaes, para a valorisação dos estados aos olhos do mundo.

Como factor economico, nenhum outro se lhe equipara, desde que a sua orientação seja coordenada e perfeitamente criteriosas.

Foi assim pensando que o governo italiano levou á pratica a criação do «Instituto Nacional da industria do Turismo», o que lhe tem valido os mais rasgados elogios e as mais justas e merecidas referencias.

Oxalá no nosso paiz se pensasse da mesma forma.

MARIO ANTONIO.



CARTA D'ITALIA

Roma Dezembro 1919

TRAGO-VOS hoje a noticia d'um recente e importantissimo facto que acaba de dar-se, para incremento da industria de turismo em Italia.

Por um decreto governamental, publicado ultimamente, foi creado o «Instituto nacional para incremento da industria de turismo» cuja missão é vasta e bastante complexa, dada a sua especialidade. D'entre os pontos concretos annunciados no seu programa, destacaremos os seguintes: Inteirar-se de todo o movimento turistico no paiz, nas colonias e no estrangeiro, dando-lhe a mais cuidada e interessante publicidade; propôr ao Governo todas as medidas e providencias que julgue necessarias para o bom aproveitamento da industria das viagens e para o seu gradual e progressivo desenvolvimento; promover especialmente, tanto no paiz, como no estrangeiro, uma activa, intensa e bem ordenada propaganda sobre as belezas nacionaes e as condições que o paiz oferece para uma proveitosa vilegiatura; interceder junto do parlamento pelas providencias le-

gislativas tendentes a fazer desaparecer os inconvenientes que se oponham ao desenvolvimento do turismo no paiz, bem como a remodelar os systemas burocraticos em que as deficiencias sejam um obstaculo á realisção de promptas e eficazes medidas protectionistas da facilidade de comunicações; cuidar com especial atenção do credito hoteleiro; crear premios e subvenções para estimulo de iniciativas que redundem em immediato beneficio para o desenvolvimento do turismo; estudar e promover a organisação de escolas e institutos profissionais.

Esta é, por assim dizer, a sumula do programa imposto a essa instituição, cuja ação fica, todavia, sem restricção de limite e, consequentemente, com a latitude bastante para agir de forma a bem cumprir a missão para que foi creada.

Este Instituto é administrado por um conselho de onze membros, sendo: 5 representantes do Governo e nomeados pelo Conselho de Ministros, sob proposta do ministro da Industria, Comercio e Trabalho; 3 são designados pelo Touring Club Italiano; 1 pela Associação Nacional para o movimento de forasteiros; 1 pela Sociedade Italiana dos

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.

ARTE E LITERATURA

TROVA

POR ANTONIO BOTTO

*Pelas viellas de Alfama,
A' sua banza abraçado,
Passa o rufia cantando
A triste canção do fado.*

GLOSAS

*Quantas lagrimas amargas,
Quantos corações em chama,
E quantas almas sangrando
Pelas viellas de Alfama!*

*E o trovador da desgraça
N'um tosco banco sentado,
Váe desatando os seus ais,
A' sua banza abraçado.*

*Altas horas, quando a lua
Pelos cêus anda scismando,
Entre um côro de guitarras,
Passa o rufia cantando...*

*«Quem canta seu mal espanta»
Lá diz o velho dictado;
— Quem tem magoas é que sente
A triste canção do fado.*

O FADO

POR AFONSO LOPES VIEIRA

*Cantigas do fado! Aonde
As ouviram parecidas?
Quanta desgraça não esconde
O fado das nossas vidas.*

*Portugueses, Portugueses
D'este Reino desgraçado!
Adivinhaveis reveses
Porque inventastes o fado.*

*A gente, logo ao nascer.
Tem uma estrela que diz
Se fortuna se ha de ter,
Se se ha de ser feliz.*

*A nau que partiu divina,
Teve o seu destino mau,
Ninguem fôge á sua sina,
Seja homem, seja nau.*

*Cantemos na despedida
P'ra onde nos leva a sorte,
O fado da nossa vida,
O fado da nossa morte!*



DISPERSOS

POR AUGUSTO GIL

*Pombinho ás pombas afeito,
Se uma só te não bastar,
Poisa aqui sobre o meu peito,
Poisa aqui, deixa-te estar.*

*Rôlla que estás arrulhando
A' beira do poço fundo,
Eu tambem soffro, e não ando
A queixar-me a todo o mundo.*

PORTO DE LISBOA

BENEFICIOS DO SEU PROGRESSO

EM o ultimo numero d'esta Revista mostrámos quaes os progressos que tem sido registados no Porto de Lisboa, no sentido de o tornar um porto moderno, compativel com a sua posição geografica e com a sua inve-

D'esta forma o nosso primeiro porto de mar tem progredido nos beneficios que de ha muito começou oferecendo á navegação, e de esperar é que esses progressos se acentuem até que ele seja considerado como o melhor da Europa, para o que certamente não esmorecerão nem a boa vontade, nem a energia, nem o saber dos technicos que proficientemente tem a seu cargo a direção dos importantes serviços que lhe dizem respeito.

onde se pode verificar a existencia de longos caes acostaveis, providos de poderosos guindastes, das grandes docas sêcas e molhadas, das importantes oficinas de reparações, dos vastos depósitos de mercadorias, etc., etc.

No que respeita propriamente ao serviço do mar, a exploração do Porto de Lisboa está já hoje habilitada a prestar todos os serviços, possuindo para esse efeito, não só potentes rebocadores, como todos os barcos e utensilios que são indispensaveis a um tão complexo serviço.

Estamos, pois, assim, suficientemente habilitados a desempenhar, por este lado, as funções que competem a um bom e moderno porto de mar.



ENTREPOSTO DE SANTOS - Uma grua hidráulica

jável situação de verdadeiro Caes da Europa.

N'esse artigo salientámos bem a ação que se tem desenvolvido depois



A Doca do Caes do Sodré

Relativamente aos serviços de saúde e alfandegarios, cremos que, embora não sejam ainda d'uma perfectibilidade incontroversa, não muito deixam a desejar.

Porem, as ligações maritimas com a via terrestre é que estão ainda n'uma phase d'atrazo muito deploravel, assim como a instalação a que provisoriamente tenhamos de sujeitar os passageiros em transitio. Mas a este assumpto, que merece uma muito cuidada atenção, dedicaremos em breve um



Entrepósito do Posto Marítimo de Desinfeção

que a sua exploração foi entregue ao Estado e confiada a entidades compostas de pessoas que, alem de conhecedoras da missão do cargo em que estão investidas, sabem bem avaliar o pezo das responsabilidades que lhes impendem. E' justo, por isso, aqui consagrar um louvor ao Conselho d'Administração do Porto de Lisboa, que não tem regateado o seu mais decidido apoio ás criteriosas iniciativas tomadas pelos dois distinctissimos engenheiros que compõem a sua direção, aos quaes são merecidos eguaes elogios.



Esses beneficios são reaes e constataam-se facilmente n'uma simples visita a toda a margem norte do Tejo,

ENTREPOSTO D'ALCANTARA - Descarga de malas postaes especial artigo com as considerações que ele nos sugere.

Estesucinto esboço, sendo, por assim dizer, o complemento do nosso anterior artigo, mostra bem quanto se tem trabalhado no sentido de dotar o paiz com beneficios apreciaveis. Mas se este facto serve para uma boa definição de responsabilidades, não podemos deixar de culpar os que, tendo por obrigação administrar e cuidar religiosamente dos interesses do Paiz, nada tem feito.

De facto, com que propaganda ao nosso invejavel porto, se tem acompanhado no estrangeiro os beneficios que n'ele se tem constatado?

panhoes nos lançaram, com os projectos da construção dos caminhos de ferro internacionaes atravez o seu paiz, facto que justamente alarmou a opinião publica em Portugal, o governo, impellido pela força das circunstancias, nomeou uma Comissão para propôr as providencias que entendesse conveniente a fim deser em devidamente defendidos os interesses portuguezes nas relações internacionaes, ameaçadas de morte pelo desprezo a que, então, seria votado o porto de Lisboa. Essa Comissão constituiu-se, realisou algumas sessões e parece que apresentou um relatório ao

via, dada a respeitabilidade das pessoas que constituíam essa Comissão, que ela deixasse de produzir trabalho util; mas como nunca foi dada á luz da publicidade o resultado d'esse trabalho, isso nos leva a considerações varias.

Dar-se-ha o caso que as propostas que foram apresentadas pela referida Comissão tenham sido confidenciaes e tenham obrigado a uma ação secreta do governo?

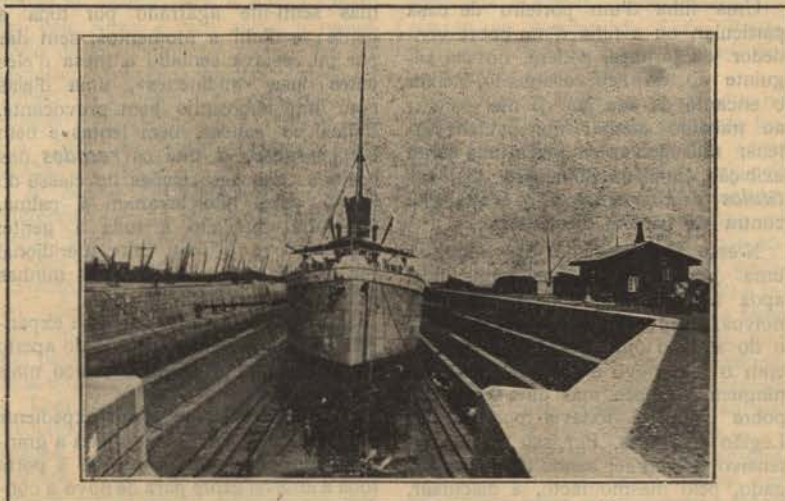
Mas, então, como se satisfaz o desejo da opinião publica, que reclamou do governo o cumprimento d'aquilo a que ele tinha obrigação d'atender sem sugestão d'especie alguma?

Haveria qualquer *vigarismo* politico no aproveitamento d'um motivo que a todos os titulos se relacionava directamente com os interesses portuguezes?



Achamos o caso suficientemente sério para ser aproveitado em simples defeza d'interesses partidarios ou politicos.

O certo, porem, é que nada consta acerca da ação governamental sobre a legitima defeza dos interesses nacionaes á concorrência que lhe foi projectada, e tudo absolutamente continua na mesma, isto é — peor ainda, porque os hespanhoes não desistem dos seus intentos e nós não nos preocupamos nada com isso.



NA DOCA N.º 1 — Um paquete da C. N. N

— Quaes tem sido as providencias tomadas e os acordos celebrados com as nações amigas para a boa utilização e preferencia do nosso primeiro porto de mar, já como receptor dos productos importados pela Europa, quer como seu caes d'exportação?

— Quaes tem sido os contractos firmados com as companhias de navegação e com as agencias de viagens internacionaes para a obrigatoria escala dos grandes transatlanticos pelo porto de Lisboa nas suas derrotas de longo curso e nas viagens de recreio?

— O que se tem feito, emfim, para dar a este formoso porto que o Tejo banha, as regalias da sua invejavel situação mundial?

Não sabemos; mas, decerto, alguém não deixará de responder por nós.

Seja, porem, qual fôr essa resposta, o certo é que, nem mesmo depois de declarada claramente a concorrência projectada para os portos hespanhoes, se conseguiu vêr ainda uma medida positiva, uma simples providencia sequer que nos levasse ao convencimento de que realmente qualquer coisa se tem feito para esse fim.

Quando foi da ameaça que os hes-

respectivo ministro. Mas tudo isto se passou tão veladamente que — a bem dizer — não temos a certeza de que assim tivesse sucedido. E a prova é que no artigo com que abriu o nosso numero 76, referido a 20 d'Agosto ultimo, formulámos diversas perguntas a tal respeito, as quaes ainda não vimos respondidas. Não supomos, toda-

Assim tudo quanto se tem feito no porto de Lisboa pode apenas servir para que os portuguezes possam, apenas, nas horas de amargura, vêr em que foi gasta uma pequena parte do seu dinheiro.

E... eis tudo.

F. VILLAS



A Docca da Alfândega

CARTAS DE PARIS

Um porco condecorado — A exteriorisação parisiense — Um casamento em marchas pelos boulevards

A coisa mais extravagante que eu topei em França foi a exteriorisação que esta gente faz, dos mais vulgares actos da vida. E' no casamento, é no enterro, é no serão familiar. E eu que julgava este paiz radicalmente democratico, vim encontrar'o pospositamente feudal.

Um francez esquece-se mais facilmente em casa do lenço ou da carteira do que da fitinha decorativa na lapela, o que lhe dá, perante os outros, a superioridade da distinção.

Un monsieur décoré vaut ce qui vaut. Depois todos os costumes na grande França se regem pelo regulamento instintivo do reclamo decorativo.

Em Portugal, os jornais publicam, na sua carteira mundana, o anuncio do casamento dos amigos da «gente da casa», desde o director ao correspondente ignorado d'uma aldeia transmontana. E lá vem *gratuitamente* o reclamo apetecido, em que se diz sempre que *a noiva tem excelentes dotes do coração* etc., e onde o noivo é apresentado como descendente d'uma *das mais antigas familias do Alemtejo*, e como *um moço inteligente e dotado d'um elevado character*, etc. e coisas semelhantes.

Em França o reclamo dos nubentes, paga-se em geral a 50 francos a linha, vindo redigido d'esta maneira: «Fulano de Tal», Legião de Honra, cruz de «guerra com palmas e quatro citações, «vae desposar a menina X, filha do «Sr. Cicrano, cavalheiro da Legião «de Honra, comendador da Agua de «duas Cabeças, da Russia e de Iza- «bel a Catolica d'Espanha; antigo de- «putado e *maire* da sua aldeia natal.» Mais nada.

Que importam os dotes de coração da gentil filha do sr. Cicrano, se o seu pae e o seu noivo tem essas tão apetecidas decorações a seguir ao nome, como uma continuação de titulos dos avoengos?...

O casamento toma então proporções d'uma exteriorisação que contrasta bem com o calafrio que causa aos noivos lisboetas essa via dolorosa que é a distancia da igreja para o local do «copo d'agua».

Não se suponha, porem, que não só os herois emalhadados ou os comendadores adoram a exhibição; tambem assim acontece nas camadas populares. Ahí então, de que sistema!!!

Uma filha d'um porteiro de casa particular, ou a filha d'um pobre vendedor de jornaes, poderá, no dia seguinte ao do seu casamento, deixar o encanto da sua lua de mel para ir ao trabalho ganhar uns pobres vintens; mas deixar de fazer uma larga exhibição, em pleno Boulevard, dos seus *titulos e honrarias*, isso é que está contra os habitos d'esta terra.

N'esse tão desejado dia, aluga-se uma grande mala-posta, para onde, apoz a cerimonia, sobem, atraz dos noivos, duas dezenas de convidados: o tio a tia, o lojista do sitio, um policia com o fato novo e um cavalheiro que ninguem conhece, mas que, sendo um pobre diabo, é todavia portador da Legião de Honra. Por isso lhe foi extensivo o convite; sendo tambem obrigado, pelo mesmo facto, a discursar, de copo de Médoc erguido, sobre as vantagens do casamento. Depois lá vão, «Boulevards» fora, ao primeiro restaurante barato, comer e beber á saude dos noivos.

Findos os discursos, saltam novamente para o churrrião, encaminhandose para o Bosque de Boulogne. Se faz bom tempo, apeiam-se ahí, e em passo de procissão, vão pisando as folhas secas, com dois petizes a levantar a cauda do vestido da noiva.

Se, pelo contrario, em vez do sol apetecido, a tarde está chuvosa, a mala-posta, rola pelas avenidas sem fim, até que a noite desça.

O delicioso regalo dos noivos, de bem unidos ao canto d'uma carruagem de 1.^a classe a caminho da lua de mel, não tem um prazer comparavel á passeata atravez das ruas lamacentas da grande cidade.

Ha dias, já tarde, estava eu n'um restaurante do Boulevard Montmartre findando um curto almoço, quando entrou uma avalanche de cabeças d'um cortejo nupcial.

Atraído pelo bisarro espectáculo demorei a patrir umas duras nozes,

mais atento ao palminho de cara da noiva do que á exótica figura de alguns convidados.

Ficaram em frente de mim; e, ou porque fosse o derradeiro freguez do restaurante, ou porque notassem o interesse com que eu seguia os mais pequenos detalhes d'aquella libação nupcial, quando me levantei para estender a mão para o chapéu, um dos convidados, com um movimento, a que um rebulho no olho cávo dava uma nota comica, convidou-me a ficar. Era sabado — argumentou o homem — e eu não devia ter outra coisa a fazer. Esbocei uma desculpa, mas senti-me agarrado por toda a gente; e d'ahí a momentos, sem dar por tal, estava sentado á mesa d'eles entre duas «midinèttes», uma d'elas com um buçozinho bem provocante. Feitas as saudes, bem lentas e bem compassadas, a que os *recados* dos oradores das associações de classe do nosso paiz, não leviam a palma, achei-me abraçado a toda a gente; abraços que o meu calor meridional fez estalar de rubra côr as minhas simpaticas parceiras...

Devo, porem, contar que essa expansão em França tem a cotação do aperto de mão em Portugal, ou pouco mais do que isso.

Tive que valer-me d'um expediente para não ser arremessado para a grande mala-posta que esperava á porta toda a amavel gente para de novo a conduzir ao Bosque de Boulogne. E não foi sem surpresa que recolhi a opinião d'um dos convidados, a quem ouvi balbuciar, meio em segredo para um dos convidados, com os olhos fitos em mim.

— *Très sympathique ce Monsieur, mais, c'est dommage, il n'est pas décoré...*

Paris, dezembro de 1919.

GUERRA MAIO.

ERRATA

Não é nosso habito salientar «erratas», o que, de resto, não se usa na imprensa, salvo casos muito excepcionaes. E por se tratar d'um d'elles é que acusamos hoje as gralhas que mutilaram, em grande parte, o texto do ultimo numero d'esta Revista.

Onde, principalmente, essas inimigas dos escriptores se salientaram, foi na pagina litteraria; e a tal ponto que nos vemos obrigados a reproduzir-a n'este numero, devidamente rectificada.

Que nos perdoem os nossos leitores, assim como nós perdoamos ao nosso revisor... porque não temos outro remedio.

MARINHA MERCANTE

A SUA AÇÃO IMEDIATA

Se é importante a criação de carreiras postaes para o Brazil e para a America do Norte, afim de levarem a estes paizes os artigos portuguezes e dando ao porto de Lisboa a importancia do terminus de duas grandes linhas de navegação, não é menos importante o estabelecimento de uma linha directa para a India e Japão e d'outra para a Africa Oriental, pelo Suez, e bem assim o necessario desenvolvimento que as actuaes carreiras africanas carecem, pois o regimen de viagens em vapores de 10 milhas á hora e tocando em nove portos, para se chegar a Loanda, deve acabar de vez.

A capital de Angola e S. Thomé merecem bem um serviço rapido quinzenal, sem detenções em outros portos e com uma marcha, pelo menos, de 13 milhas. A carreira da Africa Oriental, tocando ali, já lhes dá um serviço mensal. É pois preciso que outro paquete saia de Lisboa 14 dias depois e que vá directamente a S. Thomé e Loanda, tocando depois em Novo Redondo, Lobito, Benguella, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, para que todos estes portos gosem mensalmente a regalia de uma viagem rapida.

Para os outros portos da costa, a actual carreira do dia 22 satisfaria amplamente, e umas carreiras extraordinarias de vapores de carga para S. Thomé e Loanda, completariam o serviço, aliviando assim os vapores rapidos que só fariam para estes portos o serviço postal e o de passageiros e bagagens.

No que diz respeito á Costa Oriental, é indispensavel que se façam duas viagens mensaes, indo uma pelo Cabo e voltando pelo Canal e outra fazendo um serviço oposto, ou seja estabelecer um serviço como tinham os alemães antes da guerra.

D'esta maneira cinco vapores bastariam enquanto que para fazer duas viagens mensaes pelo Cabo seriam precisos seis. Para estas viagens é necessario pagar a passagem do Canal de Suez, que allaz ainda é uma razoavel quantia, mas ha a compensar tal despeza com a economia de tempo, pois de Moçambique a Lisboa, pelo Cabo, tem o vapor mais oito ou dez dias de derrota. Depois não é logico que se obrigue o passageiro, doente e enfraquecido por uma larga estada em Moçambique, a fazer uma espinhosa viagem pelos calores do

Equador, enquanto que pelo Suez oito dias depois tem logo o clima europeu.

Sobre esta viagem ainda ha a juntar a facilidade de trazer, em vapores portuguezes, os productos coloniaes de Moçambique, para Marselha, que outr'ora eram transportados nos vapores alemães.

Sobre a linha da Guiné, parece-nos sufficiente a actual carreira mensal; e quanto ao serviço de Cabo Verde, póde ser deixado com vantagem aos vapores da linha do Brazil.

A linha da India, com terminus no Japão, impõe-se não só pela sua importancia politica e comercial, como tambem pela dignidade nacional, pois que ter colonias á mercê da navegação estrangeira é um processo só visto no nosso Paiz, d'onde, por suprema ironia, sahiram os mais audazes navegadores do mundo. Não é facil calcular a importancia d'esta linha sob o ponto de vista comercial, mas no trabalho recentemente feito pelo sr. Velinho Correia, (que infelizmente desconhecemos) encontram-se, ao que dizem, dados bem interessantes.

No entanto podemos afirmar que, com uma linha regular e mensal, que de Lisboa fosse directamente a Mormugão, e d'ali a Hong-Kong e portos do Japão, tendo tocado em Colombo, ou Batavia, para fazer a ligação para Timor, deixariam os productos d'esta ilha de ser desconhecidos, pelo menos com o nome portuguez, nos mercados europeus.

D'esta forma ainda podiamos receber em Portugal, chá e outros productos orientaes, sem virem pela via Liverpool; e exportar para aquellas longiquas paragens as nossas excellentes conservas e outros artigos.

Manda a prudencia que estas carreiras sejam estabelecidas por vapores de menos de 4.000 toneladas e de marcha não superior a 12 milhas, e com um limitado numero de lugares para passageiros, ficando, porem, a companhia com a obrigação de augmentar a tonelagem e a velocidade quando as circunstancias o aconselhem.

Alguem ha de contrariar estas afirmações, com o receio da falta de carga para o Oriente; mas em tal caso seria aconselhavel fazer ir os vapores a Inglaterra onde facilmente guarneceriam os porões, até desenvolvermos as nossas relações commerciaes a ponto das viagens poderem ser iniciadas em Lisboa.

Como já aqui dissemos, não é gran-

de a nossa frota mercante no que toca a vapores de passageiros, mas com aquisição, no estrangeiro; por meio de a troca, de três ou quatro vapores de 6.000 toneladas, ficavamos habilitados a fazer três carreiras quinzenaes, para o Brazil, para a America do Norte e para a Africa Oriental, contando—é claro—com a frota da Companhia Nacional de Navegação.

Os outros vapores de menor tonelagem, o S. Vicente, o Inhambane, o Mormugão, o Lima, o Desertas, o Gil Eannes, o S. Jorge, etc., fariam o serviço secundario, do Pará e Manaus, dos Açores e da India; e se eles não podem por agora enfileirar ao pé dos grandes paquetes ingleses, servirão todavia para nos ir marcando o logar a que de futuro temos direito no trafego internacional e colonial.

No que compete ao serviço de cabotagem africano, convem acentuar as actuaes carreiras, e crear a tão indispensavel linha de Lourenço Marques — India, que, antes da guerra, os alemães faziam com grande proveito.

O que não deve ser tambem esquecido é o serviço de cabotagem europeu, intensificando-se linhas regulares de carga para o norte da Europa e para o Mediterraneo, e acabando de vez com o transporte de carvão de Inglaterra para Portugal em navios noruegueses, trafego que a nossa falta de iniciativa tem deixado viver durante muito tempo.

Para fechar estas considerações, devemos acrescentar que as novas carreiras tem de constituir dois grupos para serem proveitosas: um para os Açores, America do Norte e Brasil, e outro para as colonias. Por motivos obvios deve evitar-se que sejam constituidas mais de duas companhias, (podendo contar-se com a já existente para a Africa) pois veriamos a sua receita absorvida pelos numerosos corpos administrativos, como infelizmente succede em tantas companhias do nosso Paiz. Seria tambem de boa politica economica tornar o Estado extranho, além da necessaria fiscalisação, a estes serviços; sendo tambem conveniente, que uma vez cedidos temporariamente a titulo de experiencia, não pudessem os vapores passar a mãos de estrangeiros, sob pretexto algum, a não ser em troca, por outros de maior tonelagem e com o accordo do governo.

E' tudo, pois, o que tão delicado assumpto nos sugere; e oxalá as nossas considerações de alguma coisa sirvam para o desenvolvimento da tão poderosa alavanca de progresso, que é a marinha mercante, de que bem depende o futuro de Portugal.

GUERRA MAIO.



MERCADOS INTERNACIONAES

FEIRA DE BARCELONA

Um dos recursos mais poderosos para a grandeza dos povos, porventura o maior e de mais seguros efeitos, é a franca e immediata colaboração internacional, cuja trajectoria atrae muito directamente o impulso para o imenso desenvolvimento dos elementos de prosperidade das forças mais vitaes d'uma nação. Assim se explica a entusiastica realisação que anualmente tem tido as feiras de Londres, Leipzig, Lyon, Francfort e Bordeus, onde os productores, tanto na agricultura como na industria, são sempre acolhidos com um são interesse e, por isso, a elas concorrem desejosos de expôr os mais heterogeneos exemplos de engenhosidade, do labor constante, da actividade incansavel, do estudo aturado para a perfectibilidade da esphera d'ação individual.

Não podia a Hespanha, em boa verdade, dada a esplendida situação mundial que está usufruindo e o desenvolvimento que tem tomado as suas principaes forças vitaes, deixar de realizar um mercado internacional, com o duplo fim patriótico de oferecer aos estrangeiros os productos das suas industrias, para alguns ainda desconhecidas, como, tambem, de trazer para os nacionaes o conhecimento de outras porventura ainda não experimentadas pela intelligente acção que hoje se vangloria com a situação de destaque que tem creado já ao seu Paiz. Animada, pois, dos mais esperançosos

resultados, a nossa visinha nação vae inaugurar a sua primeira feira internacional que terá lugar em Barcelona de 15 a 30 de Maio proximo futuro.

As bases d'este novo certamen, não podem ser mais solidas. Primeiramente, a escolha do local foi d'uma grande felicidade, sabendo-se que essa Cidade alem de oferecer as maiores comodidades e um interesse bastante grande, é um excelente porto de mar, constituindo, verdadeiramente, a porta da entrada oriental para a peninsula iberica, a cujo centro dá rapido acesso pelas suas notorias facilidades de comunicação.

Em seguida, o prompto e precioso concurso que foi quasi que expontaneamente oferecido ao Comité organisador d'esta feira, não só pela industria, como pela agricultura e pelo commercio, facilita um dos grandes objectivos do seu programa, qual é o d'uma intelligente e util aproximação entre as mais poderosas forças productoras nacionaes e o estreitamento das suas relações com o grande comercio importador e exportador, creando entre todos uma forte corrente de amor patrio e de interesse comum, cujos beneficios mais engrandecerão ainda a já prospera Hespanha, e dos quaes deverá caber uma importante quota-parte á laboriosa capital Catalã.

Com estes bons auspicios é de presumir que o programa traçado pela Comissão executiva d'esta primeira feira hespanhola seja integralmente

cumprido, o que equivale a dizer que a sua notoriedade será um excelente apoio á já bem firmada situação mundial que ora está gozando a grande nação nossa irmã.

No que respeita ao interesse que esta feira possa despertar em Portugal, achamos que ele deve ser tido em boa conta. Dada a exiguidade do nosso intercambio comercial, que muito se faz sentir na pequena exportação dos nossos productos, parece-nos de muito boa tactica aproveitar-se todos os ensejos para os fazer conhecer de todo o mundo, sabido como é que n'estes grandes mercados internacionaes encontra-se sempre uma quasi completa representação de todos os povos.

Já experimentámos uma condigna representação na feira de Bordeus que teve lugar em Junho do ano passado, e pensamos que os resultados ahi obtidos hão de se firmar se apresentarmos sempre productos eguaes ou superiores ás amostras que então expuzémos. Esses mesmos resultados certamente nos incitarão a produzir, na proxima feira de Barcelona, um mostruario mais completo, em que figurem tantas e tão preciosas industrias que possuimos, todavia em estado rachtitico por uma natural falta de expansão.

Seria, pois, um trabalho utilissimo e do maior patriotismo de que se poderia encarregar a Sociedade de Propaganda, chamando a si a organização da representação portugueza n'essa feira, pois o vasto conhecimento que os membros da sua direcção tem da produção e das necessidades do nosso Paiz, é segura garantia dos mais auspiciosos resultados.

Tomando a Sociedade de Propaganda essa incumbencia, que supomos estar perfectamente bem dentro da sua esphera d'ação, ela seria facilitada pela concentração de poderes que lhe proporcionaria em muito o seu cabal desempenho.

Esperamos, pois, que essa Sociedade preste mais esse importante serviço ao Paiz.

Composto e impresso no «Centro Tipografico Colonial»
Largo da Abegoaria, 27—Lisboa

BANCO COMMERCIAL DE LISBOA

Sociedade Anonyma de Responsabilidade Limitada

Capital realiado 4.000.000\$

SÉDE: RUA DO COMMERCIO, 102

CORRESPONDENTES EM TODAS AS LOCALIDADES DO PAIZ E ILHAS, E NAS PRINCIPAES PRAÇAS ESTRANGEIRAS, SOBRE AS QUAIS TOMA E FORNECE SAQUES, DÁ ORDENS TELEGRAFICAS E CARTAS DE CRÉDITO.

RECEBE DEPOSITOS Á ORDEM E A PRASO FIXO, ABRE CRÉDITOS EM CONTA CORRENTE E EFECTUA TODAS AS OPERAÇÕES BANCARIAS.

Telephones | DIRECTION ... 159
| CONTABILIDADE 3070

LISBOA (Portugal)