

REVISTA  
DE

# TURISMO

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

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA «REVISTA DE TURISMO»

ANO VI  
II SERIE

5 DE JUNHO 1922  
N.º 120

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO  
SECRETARIO: JOSÉ LISBOA

REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO  
EDITOR: F. FERNANDES VILLAS

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

## FESTAS CIDADINAS

### *A SEMANA DE LISBOA*

Por iniciativa do nosso colega *O Seculo*, parece que vaee realizar-se em a nossa cidade a «Semana de Lisboa» que comprehenderá diversos certamens desportivos conjugados com as festas consagradas ao Taumaturgo Santo Antonio que, em geral, sempre se exhibem, pelo menos, com retumbancia.

Não podemos deixar de louvar essa idéa, pois que ella, cabendo perfeitamente bem dentro da causa que defendemos, vem confirmar o ideal que, por vezes, temos esboçado n'estas columnas.

Ainda, em o ultimo numero d'esta Revista, referindo-nos ao Concurso Hipico da Primavera, suggestionavamos a idéa de se fazer, todos os anos, a «grande festa da cidade», com um programa onde, incluindo essa sempre atrahente prova hipica, se mencionassem outras e diversas festas desportivas, taes como: corridas de touros, regatas, corridas de bicicletas e d'automoveis, torneio de tennis e de foot-ball, além das exposições de pintura, escultura, flores, bordados, artes e industrias regionaes, estas ultimas figurando com verdadeira propriedade na «Grande Feira de Lisboa» que deveria realizar-se tambem por essa

ocasião e que seria um dos poderosos atractivos para a vinda de forasteiros á nossa capital.

É claro que o mez naturalmente indicado para esse fim, seria o de maio, se alguma entidade, que bem poderia ser a Sociedade Propaganda de Portugal, tomasse a seu cargo a incumbencia d'uma tão completa consagração. Se nos permitimos indicar essa benemerita Sociedade é porque, em nosso modesto entender, um tão vasto e complexo programa como aquele de que damos um simples esboço, não pôde ser da iniciativa d'uma só pessoa, mas, sim, d'uma entidade respeitavel que possa facilmente agrupar em volta de si, como a referida Sociedade, o nucleo de vontades e de energias que se torna absolutamente indispensavel para a execução de tão grande obra.

Isto, porém, não obsta a que, como já dissémos, prestemos o nosso concurso á presumida realisação da «Semana da Cidade» que, quando não tiver outro efeito, servirá para animar, um pouco mais, a nossa vida cidadina. Como experiencia não pôde essa idéa ser tomada, pois que o seu programa distancia-se muito, mes-

mo, das linhas geraes do que pudemos concretisar n'um periodo anterior. Todavia, tudo quanto proporcione um deslocamento de habitantes n'um sentido benefico, pro-

prio e alheio, não póde deixar de merecer o nosso aplauso; e assim muito agradavel nos seria registrar os bons resultados da idéa do nosso colega citadino.

## *OS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL E AS VIAS FERREAS NORTE-AMERICANAS*

### *PRODIGIOS DA CIVILISAÇÃO CONTEMPORANEA*

**D**EPOIS de havermos regressado de uma digressão pelo paiz, sentimos a imperiosa necessidade de chamar a autorisada atenção das entidades officiaes, nomeadamente das dirigentes dos serviços nos caminhos de ferro em Portugal, com o fim de se evitarem pequenos inconvenientes de valiosas consequencias sob o ponto de vista do commercio, do turismo e dos nossos creditos perante o estrangeiro que estude as nossas condições de vida.

Ainda temos vivissima a impressão das lindas paizagens minhotas, soberbos campos ajardinados, exalando o caracteristico perfume das vinhas em floração, toda essa luxuriante manifestação de vida, em que as plantas se enlaçam n'um maravilhoso amplexo sob o reflexo limpido da imensidade azul do firmamento. Foram dias de entretenimento inolvidavel esses que dedicámos ao estudo das mais belas regiões do norte de Portugal. E o mesmo diremos de Cintra, Cascaes, Estoril e Setubal, modalidades variadas de surprehendedentes quadros emoldurados entre as aguas dos rios, do Oceano Atlantico, das colinas verdejantes os das altivas serras das quaes se disfrutam panoramas em que a vista se estende por ahi fora percorrendo as planicies, os vales, as ingremes encostas, o serpear caprichoso de riachos, correndo recatadamente sob frondosos arvoredos emquanto o ar vivissimo do campo nos enebria, recordando-nos a audacia dos antigos e modernos navegadores que

estabeleceram para base das suas operações as plagas occidentaes da Europa.

Foi n'esses momentos de não disfarçada admiração pelos recursos naturaes portuguezes, que fizemos a reconstituição da simplicidade, comodidade, aceio, regularisação de serviços, da economia e liberdade que nos facultam as vias ferreas norte-americanas. Como elemento fundamental de aumento de receitas faltam-nos as viagens de recreio postas á disposição dos portuguezes e dos estrangeiros para, tanto nós como eles, ficarmos a conhecer, ao menos a terra que nos serviu de berço e que temos razão de muito amar. Demais o especial modo de viver latino presta-se bastante ás excursões na primavera, exatamente quando a natureza é mais sorridente e mais bela.

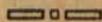
Mas perdõe-se-nos a consideração de que os nossos serviços ferroviarios podem e devem imediatamente ser melhorados com o material agora em circulação. As carruagens de primeira, segunda e terceira classes precisam de ser rigorosamente limpas e desinfetadas antes de abandonarem quaesquer das estações terminaes. As alcatifas em manifesto estado de velhice, bem como todos os tecidos em que se inocule a poeira, especialmente usados nos assentos e encostos, recamados de fuligem devido á ausencia das rêdes nas janelas, teem de sofrer inexoravel supressão. Que incomodo não é a tortura da sêde em dias de calor asfixiante, quando a circulação do ar falta

nos compartimentos e nem uma simples fonte, um pequeno bebedouro, existe á beira do caminho? Já não lembramos a existencia dos depositos de agua potavel, filtrada e congelada, nas carruagens das linhas nacionaes, alem dos copos de papel.

O ermo silencio e a tenebrosa escuridão das estações secundarias, onde apenas se distinguem, bruxuleando, as luzes das lampadas e lanternas, em zigue-zagues continuos, muito contribuem para que o estrangeiro e o portuguez alimentem a duvida, a incerteza atroz de não sabermos o lugar onde se encontram, a não ser que vão contando o numero de paragens, o que é sobremodo inconveniente. As viagens de recreio, podendo constituir enorme fonte de receita, ficam abandonadas; e, durante esta soberba primavera eterna, oferecida pelas bonitas paizagens e clima de Portugal, reconcentramos o espirito em profunda meditação destinando-o ao isolamento, a um prolongado, rigoroso e fastidioso inverno!...

Nós sabemos que este nosso brado vae ficar conhecido das entidades superiores e que a vergonhosa inação em que nos mantemos em face do estrangeiro, contribuindo para a ignorancia dos nossos compatriotas, vae ser mais uma vez lembrada.

E a espera nas estações, a espera de uns comboios pelos outros, a espera de simples informações de modo iniludível, a espera dos empregados junto ás portas das gares antes e depois de recolhidos os bilhetes, está causando a perda de centenas e centenas de contos anualmente ás companhias dos caminhos de ferro. Em todas as estações tem de existir um modelo uniforme de horarios de todas as regiões mais proximas, e não um horario só, o que nos obriga na capital do paiz a irmos de um ao outro extremo da cidade, se não resolvermos interromper as occupações dos empregados dos telefones ou colhermos informações por enviado especial.



Nos Estados Unidos da America do

Norte estes e outros factos semelhantes não existem.

O luxo, o requinte da ostentação que temos importado de certas regiões da Europa, é na America completamente bandido para ceder o seu lugar á simplicidade, comodidade, segurança, pontualidade, ao maximo expediente sem necessidade de estarmos a perturbar os nervos, a uma hygiene rigorosa, havendo nos comboios ordinarios carruagens especiaes para fumar, os assentos voltados para a frente do comboio ou suscetiveis de se virarem, o deposito de agua gelada para beber e os copos de papel, duas W. C. nos extremos de cada carro, uma para homens e outra para senhoras, a ligação dos pavimentos segundo o sistema dos nossos comboios rapidos, a uniformisação do tipo de carros sem distinção de classes, um sistema de ventilação inegalavel, a curtissima demora nas estações, não se ouvindo os silvos estridentes e incomodos das maquinas, adotando-se as sinetas e apenas se notando os silvos de som duplo, muito breves, nos casos de aviso de passagens de nivel ou de cruzamentos de linhas.

Os comboios da companhia «Puliman» atingem o ultimo grau de perfeição nos tempos modernos, e mais nos lembra viajar em hoteis flutuantes em que nada falta, nem mesmo a telegrafia sem fios, do que arrastarmo-nos horas sem fim atravez de enormes planicies, á beira de precipicios, sobre pontes colossaes, sem nos cançarmos, sem notarmos o extenuamento caracteristico de meio dia de viagem nas linhas europeias.

O expresso formado pelos «Puliman cars» que sae da «New-York Central» para São Francisco da California, faz o percurso em quatro dias e meio sem que nos impressione, ao tomarmos o comboio, a distancia que vamos percorrer. Nem sequer perdemos de vista as nossas malas em compartimento apenso ao comboio e, com autorisação especial, munidos das senhas das bagagens, podemos abril-as e utilisarmo-nos dos objetos transportados. Nos «slipping-cars»

correspondentes aos nossos carros-camas, ou «wagon-lits», não se esqueceu nem o botão eléctrico para chamar os empregados, nem as lampadas junto á cabeceira e temos a boa impressão de que vogamos ao sabor das correntes n'um beliche d'esses maravilhosos «ferry boats» que fazem as carreiras entre New-York e Fall River, por exemplo. De manhã cedo deixamos o beliche e procedemos a nossa «toilette». E como os americanos adotam em alto grau a norma do respeito mutuo e o serviço é modelar, sentimos a boa disposição, esse bem estar infavel que nos proporciona um apetite devorador ao almoço e nos prepara a disposição de serenidade e de energia para as lutas da vida seja qual fôr o logar a que nos destinamos. Os beliches vão sendo gradualmente desarmados e uma ou duas horas depois os interiores dos «slipping cars» assumem a apparencia vulgar das carruagens de caminho de ferro, com os seus cómodos assentos, os espelhos, as salas de fumar, os corredores espaçosos, centraes, os compartimentos interiormente abertos, sem a divisão por tabiques, que nos lembram de longe as car-

ruagens de primeira classe usadas nos tramways circulando nos arrabaldes de Lisboa. As janelas de vidraça dupla e de rêde evitam a entrada da poeira e regularizam a circulação do ar. E' desnecessario abrir e fechar incessantemente as janelas e portinholas, ficando estas nos extremos dos carros.

Para terminarmos, façamos uma simples ideia do prodigioso movimento ferroviario norte-americano ao pensarmos no abastecimento diario de toda a região da Nova Inglaterra, na acumulação dos cereaes em Chicago, no trabalho das minas, estaleiros, oficinas, fabricas, peculiares aos centros de New-York, Philadelphia, Baltimore, Detrot Cincinnati, Cleveland, Chicago, Denver, São Luiz, São Francisco da California, nas redes do «Nort Pacific», «South Pacific», nas colossaes emprezas do Canadá em que a tração por meio da electricidade constitue a ultima «etape» no aperfeiçoamento e desenvolvimento das comunicações em caminho de ferro!...

BRANDÃO FERREIRA.

## MELHORAMENTOS LOCAES

### NO PORTO

### EM PENAFIEL

#### Um novo hotel

A invicta cidade não perde ocasião de levar a palma á capital. Assim, segundo nos consta, acha-se já constituida ali uma Sociedade para a construção d'um grande hotel que rivalisará com os melhores.

O terreno para esse fim já foi adquirido na nova Avenida dos Aliados, logo a seguir ao edificio do Banco do Minho. As obras devem começar brevemente.

A CHAM-SE muito adeantadas as obras do parque do Santuario da Piedade. O jardim, com seus coretos e baracas armadas em cimento, imitando pinheiros, sobreiros, etc., já se acha concluido em parte.

O lago vai muito adeantado, tendo dado muito resultado a exploração de aguas.

Principiaram já as obras da conclusão do templo, para o que o grande benemerito da terra, sr. Zeferino de Oliveira, que está a chegar do Rio de Janeiro, cus-

teia todas as despesas, deixando ha dias 100 contos para essas obras, durante a sua ausencia.

N'elas trabalham diariamente 100 operarios.

Com este utilissimo melhoramento a cidade de Penafiel apresentará aos seus visitantes um optimo lugar de repouso e de excelente diversão.

## EM CASCAES

### Comissão d' iniciativa

JÁ se acha constituída a comissão d' iniciativa de Cascaes, que ficou composta pelos sr.<sup>s</sup> José Lino, presidente; Dr. Augusto Lobo Alves, vice-presidente; Carlos de Almeida Gonçalves e Carlos Beja da Silva, secretarios; Dr. Carlos Champalimaud, thesoureiro; Dr. Arnaldo de Almeida, director-delegado; e na qualidade de vogaes, pelos sr.<sup>s</sup> Lourenço Correia Gomes, presidente da Camara Municipal de Cascaes; Alvaro da Mota, Joaquim do Nascimento Gurinho, Dr. Cornivel Moreira, Carlos de Oliveira de Carvalho, João Borges de Paiva, Abilio Costa Correia Leite (visconde dos Olivaes), M. Carvalho dos Santos, Fernando Amor Monteiro de Barros e Dr. Antonio da Costa Simões Canova.

## CAMINHOS DE FERRO

### De Portimão a Lagos

RECÔMEÇARAM emfim, os trabalhos de conclusão d'este importante caminho de ferro, só faltando o assentamento da via.

Espera-se que a linha seja aberta á exploração até Lagos, em agosto proximo.

Como nota interessante devemos dizer que a estação de Lagos, ha muito concluída, é a mais elegante e a mais luxosa do nosso País.

Com este utilissimo melhoramento, fica

a bela cidade de Lagos ligada facilmente com os mais importantes centros, o que muito contribuirá para o seu desenvolvimento, tanto mais que essa cidade é um excelente ponto intermedio de turismo, pelo seu amplo porto de mar.

### De Portimão á Praia da Rocha

PELO Sr. Engenheiro Leote Tavares foi requerida ao Ministerio do Comercio a concessão de licença para o estabelecimento d'um caminho de ferro electrico, entre a estação do Caminho de ferro Portimão e a Praia da Rocha.

Pela Repartição competente foi aberto o inquerito pelo espaço de 30 dias, a fim de serem ouvidas a entidades e estancias competentes sobre aquele pedido.

Se ele fôr deferido como é de esperar, tornar-se-ha sem duvida um facto, em breve, o acesso facil e rapido á interessante Praia da Rocha, que d'esta forma verá augmentar progressivamente o numero dos seus banhistas.

### De Penafiel a Lixa

ACHAM-SE adiantadas as negociações para a incorporação na rêde dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, da linha de Penafiel á Lixa e Entre-os-Rios.

Esperamos que este facto se realisa para que se desenvolva a exploração d'esse linha que atravessa uma das mais pitorescas e interessantes regiões de Portugal, facilitando assim a expansão do turismo nos belos pontos por ela servidos.

## «REVISTA DE TURISMO»

### CONDIÇÕES D'ASSIGNATURA

Portugal—Cont.— semest.	200
Ano.....	400
Colonias—ano.....	750
Extrangeiro—ano.....	1000

Numero avulso \$40 (400 réis)

# SYNDICATOS DE INICIATIVA

## A SUA REGULAMENTAÇÃO

*Continuamos hoje a transcrição do Decreto que regulamenta o exercício dos Sindicatos d'iniciativa.*

ART 12.º Serão consideradas como obras de utilidade publica, e como tal sujeitas á lei de 26 de Julho de 1912 e seu regulamento de 15 de Fevereiro de 1913, as que assim forem declaradas por decreto do Ministerio do Comercio e Comunicações, sob parecer da Administração Geral de Estradas e Turismo para as estancias do § 3.º do artigo 1.º, e da Inspeção de Aguas Mineraes, por intermedio da Direcção Geral de Minas e Serviços Geologicos, para as estancias hidrologicas, mediante proposta das comissões de iniciativa.

Art. 13.º Os fundos das comissões administrativas serão constituídos:

a) Pela cobrança de uma taxa especial denominada do turismo, paga directa ou indirectamente pelas pessoas que frequentam as estancias e nelas não tenham residencia propria;

b) Por percentagem de 0,15 sobre o imposto das aguas minero-medicinaes a que se refere o decreto-lei n.º 5:787—F, de 10 de Maio de 1919;

c) Por uma percentagem de 0,15 sobre a contribuição industrial devida pelas sociedades ou entidades que nas estancias exerçam qualquer commercio ou industria;

d) Por uma percentagem de 0,10 sobre a contribuição predial das propriedades urbanas, das localidades ou areas das estancias;

e) Por quaesquer outras receitas que as comissões possam angariar, taes como o produto de festas, subscrições, legados, donativos e outros.

§ 1.º A cobrança das percentagens a que se referem as alneas b), c) e d) será feita juntamente com a dos impostos a que as mesmas se referem, e as respectivas importancias serão depositadas na Caixa Geral de Depositos, á ordem da comissão de iniciativa da estancia a que essas cobranças dizem respeito.

§ 2.º A cobrança das receitas a que se refere a alinea a) será feita directamente pelos tesoureiros das comissões de iniciativa e as respectivas importancias serão seguidamente depositadas á ordem da mesma comissão na Caixa Geral de Depositos.

Art. 14.º 20 por cento dos fundos criados por esta lei serão destinados ao Conselho do Turismo, nas estancias hidrologicas, porem a receita d'este Conselho será apenas de 5 por cento, devendo os 15 por cento restantes ser destinados ao Instituto de Hidrologia.

§ unico. As importancias d'estas percentagens deverão por uma só vez ser entregues pelas comissões de iniciativa ás respectivas entidades até o fim de cada ano civil.

Art 15.º Nos hotéis e pensões a taxa do turismo será constituída por uma percentagem sobre a importancia da diária paga. Esta percentagem não poderá ser inferior a 4 por cento nem superior a 6 por cento.

§ 1.º Para os menores de dez anos e maiores de 15 os limites da taxa são, respectivamente, de 2 por cento e 3 por cento. Os menores de 5 anos nada pagarão.

§ 2.º As familias que tenham mais de quatro pessoas que devam pagar taxa, tem direito a uma redução de 20 por cento sobre a importancia total a cobrar.

§ 3.º Nos hotéis e pensões haverá patente, em lugar bem visivel, uma tabela com o preço da diária relativo aos diversos quartos, não incluindo a taxa do turismo e que servirá de base para a fiscalização, ficando entendido que nenhum hospede é obrigado a pagar diária superior á indicada na referida tabela.

Igual medida para as casas de aluguer e para aquelas que aluguem quartos.

As comissões de iniciativa será enviado um duplicado d'esta tabela.

§ 4.º As comissões de iniciativa fornecerão gratuitamente aos hoteleiros, donos de casas de pensões ou de aluguer, um livro destinado a inscrever, não deixando nunca nenhum espaço em branco, o nome, profissão, morada, preço da diária, pensão ou aluguer, taxas cobradas, data da chegada e da partida de todas as pessoas que se venham hospedar nos seus hotéis, pensões ou casas, devendo estes livros ter todas as folhas numeradas e com a rubrica do presidente da comissão de iniciativa

Neste livro haverá uma coluna destinada a observações e onde o tesoureiro ou seu delegado, deve declarar qual a importancia cobrada com a taxa, a qual deve estar em harmonia com o respectivo recibo.

A inscrição no livro deve ser feita no dia da chegada.

Art 16.º Os frequentadores da estancia que não estejam compreendidos no artigo 1.º e que ocupem casas ou parte de casas de aluguer, pagarão 10 por cento sobre as quantias pagas pelo aluguer dos locais ocupados.

Art 17.º Além dos individuos indicados no § 2.º do artigo 5.º da lei n.º 1:152, de 23 de Abril de 1921, são isentos de pagamento da taxa de turismo, nas estancias hidrologicas, os medicos hidrologistas, estudantes de medicina e o pessoal da Repartição de Turismo e da Ins-

peção das Aguas Mineraes, sendo estes ulimos tambem isentos nas outras estancias, bem como todas as pessoas que a elas vão em missão official.

Art. 18.º As comissões de iniciativa enviarão todos os anos até 31 de Janeiro, á Repartição do Turismo, a proposta da importancia da percentagem a fixar com a taxa de turismo, indicando o tempo que ela deve durar.

§ 1.º No corrente ano essa proposta deve ser enviada no prazo de sessenta dias, depois de constituídas as respectivas comissões.

§ 2.º Depois de aprovadas superiormente as

taxas a cobrar, a comissão de iniciativa fará afixar nos hotéis, pensões, casas que aluguem quartos e nos lugares publicos da estancia, qual é a importancia da percentagem que os frequentadores d'ela têm de pagar.

Art. 19.º A importancia da taxa de turismo que será cobrada juntamente com a conta pelos hoteleiros, donos de pensões ou proprietarios de casas de aluguer, será nos dias 1 e 15 de cada mez entregue ao tesoureiro ou ao seu delegado, mediante recibo assinado pelo mesmo, ficando-lhes reservado o direito de conferir se a importancia entregue está em harmonia com o que consta dos respectivos livros.

## PORTUGAL PITORESCO

### A SERRA DA LAPA E A CAPELA DE NOSSA SENHORA

(Continuação)

.....  
**A** Lapa, meu amigo, no ultimo dia da novena, é um formigueiro de gente. No Sanctuario, multidão compacta, todos possuidos d'um desejo ardentissimo: que chegue depressa a vez de entrarem na Lapinha.

Quantos esperam, pacientemente, horas e horas o momento feliz? Desde o crepusculo da madrugada, até alta noite, em cada minuto, passam por diante da miraculosa Imagem vinte pessoas. Contei-as eu, com o relógio á vista. Estando o Sanctuario aberto, pelo menos 17 horas, facilmente calculará quantas pessoas desfilam durante elas — milhares e milhares. E' preciso não exagerar e saber, que, geralmente, cada romeiro só julga a sua devoção satisfeita passando três vezes pela Lapinha. Por sua vontade passariam centenas de vezes, a dizer á *Senhora*, como eu digo, quando la célebro: «Cheiram-me vossos vestidos ás flores do paraíso; bafejaes-me a paraíso. *Area tua, paradisus*. Aqui cheira ao Ceu, aqui estão Anjos, aqui se conhece Deus».

Vê-se ali o beirão empunhando, firme,

o seu cajado; o transmontano alto, espaduado; o minhoto franco e alegre; a louçã filha de Lamego; a modesta serrana de Moimenta; a vaidosa filha de Vila Real; o rude pastor do Marão; a delicada e piedosa moça de Vizeu; a irrequieta rapariga de Celorico; o rapaz ousado de Aguiar; o reflectido de Trancoso; o astuto da Regua; o bonacheirão de Mangualde, e da Guarda o frio montanhez, e de Fozcôa a hospitaleira e galante dama, até de Lisboa, a fidalga e aristocratica familia, e até do Porto o calculado comerciante. Gentes das principaes cidades, de muitas vilas, d'um sem numero de aldeias ali correm, com o só fim de venerarem, na Lapinha, a *Senhora*, miraculosa como nenhuma outra.

Todos a reconhecem officina de milagres — *officina miracolorum* — assim chamava á Virgem Sacratissima Senhora nossa, o grande teologo S. João Damasceno.

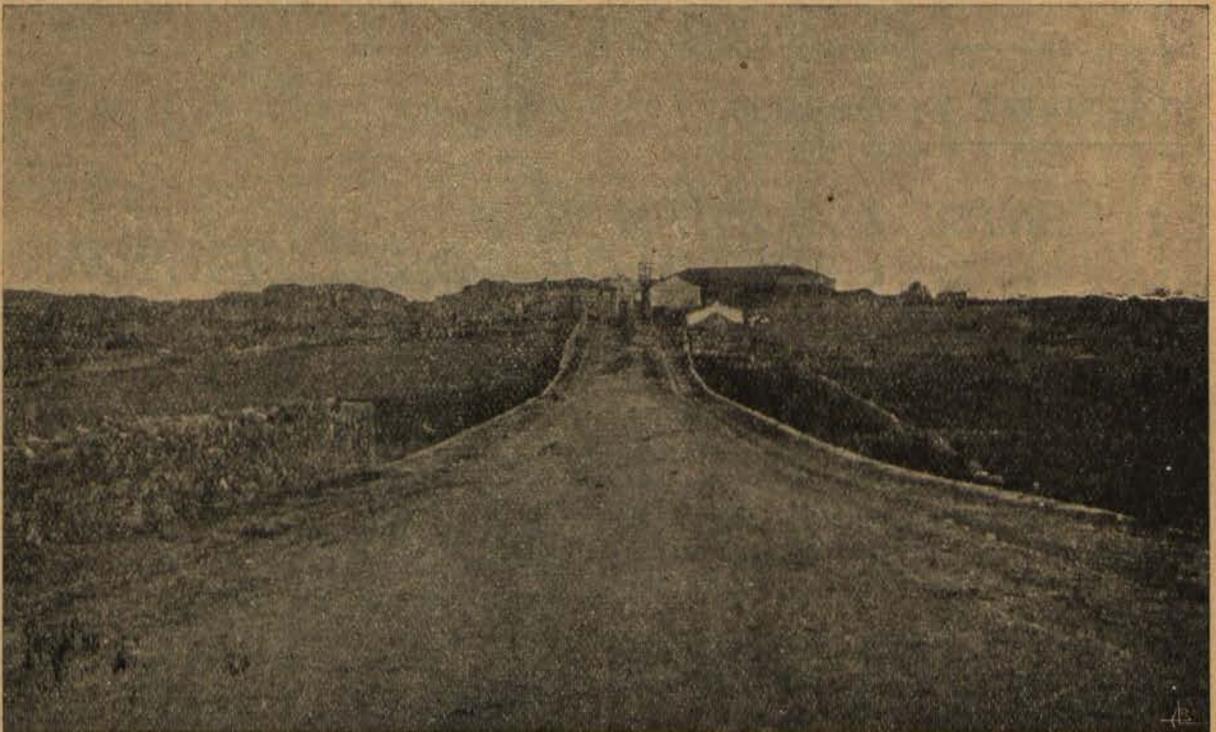
Eu queria tambem, que, em prova de devoção á *Senhora*, se desse ás meninas, na pia baptismal, o nome de *Maria da Lapa*; que ao aureo enxame de

Marias se juntasse o sobrenome *Lapa*. Se ha *Maria de Lourdes*, em homenagem á milagrosa aparição; se ha *Maria do Loreto*, por devoção á imagem que se venera na Italia; se ha *Maria do Carmo*, *Maria das Dores*, *Maria do Pilar*, porque não hade haver *Maria da Lapa*? E do bom futuro d'uma criancinha que, tivesse por madrinha a *Senhora da Lapa*, podia alguém duvidar? Essa

E' um redemoinho continuo, n'aquêle logar santo. Uns vão, outros veem; uns de joelhos, outros em pé.

Eis o que se passa dentro do fragão, monstruoso escritorio d'uma joia incomparavel.

A' porta do templo aparecem romeiros, de joelhos, amparados por pessoas amigas, com velas acesas na mão uns, com o terço outros. Em volta do San-



Caminho para o Sanctuario de Nossa Senhora da Lapa

*Senhora* que concede graças tão extraordinarias aos seus devotos, não as concederia ás suas afilhadas? Tomem os paes por comadre a *Senhora da Lapa*, e verão as benções que lhes chovem em casa.

Ninguém arreda d'ali pé, nem aquieta, nem descança, sem fazer uma prece, sem depositar uma esmola, sem uma palavra de agradecimento, sem um olhar de ternura para a Imagem, que é o atractivo de todo o mundo. Só visto. Só visto.

ctuario, a mesma scena. E' um rodopio continuo, é um orar incessante. A *Lapa*, durante aquelas horas, é uma pira imensa, sem desmaios, sempre viva. Não sei quem permaneça frio, junto d'aquêle brazeiro. Todos os corações estão caldeados no amor á *Senhora da Lapa*. Não é sem lagrimas que os romeiros dizem o derradeiro adeus á imagem dos seus encantos, a todos os logares perfumados pela piedade dos que ali vão, ha tantos seculos, cumprir seus votos, pedir uma graça, fazer uma supplica, dobrar alentos na alma, reconciliar-se com Deus.

Durante o dia, a casa do «*Senhor Padre Ferreira*» e a sacristia são invadidas pela multidão, a pedir uma lembrança, estampas da *Senhora da Lapa*. Milhares d'elas se mandam imprimir todos os anos, e a edição fica logo exgotada. Pelo menos nas três provincias do norte — as que dão mais contingente de romeiros — poucos lares haverá onde não apareça, no lugar de mais respeito, esta estampa. *Se-*

um *Cancioneiro* curioso, onde a alma popular vibra em amor á Senhora. Essas trovas — muitas de grande delicadesa de sentimento — não devem ficar esparsas na gaveta d'uma mesa; devem vir para a luz publica, para as mãos dos romeiros. Um inspirarão outras, e o pequeno *Cancioneiro*, em pouco tempo, será um tomo.

A poesia religiosa teve sempre culto-



Sanctuario de Nossa Senhora da Lapa

*nhora da Lapa* é um nome popularissimo. As raparigas nos prados, os maioraes nas quebradas dos montes, os almocreves cavalgando os seus machos, o lavrador pegando na rabiça do arado, a tecedeira no estrepito do tear, as pastorinhas de capucho na cabeça, a morgada espreitando os passos do seu conversado, o caçador nos momentos de descanso, á sombra da arvore, a velhinha segurando o fuzo, a padeira manipulando a massa, o cardador afinando a lâ, entretem o tempo a fazer versos á *Senhora da Lapa*. O «*Senhor Padre Ferreira*» já deu começo a

res no meio do nosso povo, principalmente entre os que vivem entregues aos trabalhos dos campos. São admiraveis no improviso e na fecundia. E' um gosto ouvil-os.

.....

Nossa Senhora da Lapa

Pequenina e airosa,

Vem a gente de tão longe

Só por vêr tão linda rosa!



# SONETO

*Aquella triste e lêda madrugada  
Cheia toda de magoa e de piedade,  
Emquanto houver no mundo Saudade  
Quero que seja sempre celebrada!  
Ella só quando amena e marchetada  
Saia dando á terra claridade,  
Viu apartar-se de uma outra vontade  
Que nunca poderá ver-se apartada.  
Ella só viu as lagrimas em fio,  
Que de uns e de outros olhos derivadas,  
Juntando-se formaram largo rio...  
Ella ouviu as palavras magoadas  
Que poderão tornar o fogo frio  
E dar descanso ás almas condenadas.*

LUIZ DE CAMÕES

## *Sociedade Propaganda de Portugal*

### O SEU PAVILHÃO ABRIGO NA SERRA DA ESTRELA

COM o fim de proporcionar algum conforto, principalmente aos seus socios, que desejem visitar a pitoresca região da Serra da Estrela, construiu ali a Sociedade Propaganda um Pavilhão-Abrigo que põe á disposição dos mesmos, segundo as condições especificadas no regulamento ao deante publicado, que poderá ser alterado quando a Direcção da Sociedade o julgar conveniente.

O Pavilhão-Abrigo encontra-se situado n'uma altitude de 1.500 metros, proximo do Observatorio, no Concelho de Manteigas, dando-lhe acesso em automoveis as estradas distritais de Gouveia e Manteigas até á região dos Sanatorios e d'aqui por estrada florestal até ao Pavilhão-Abrigo, além de outros caminhos na Serra que a pé ou em solípedes ali conduzem. As linhas ferreas a utilizar podem ser: a da Beira Baixa saíndo na Covilhã, em Belmonte ou na Guarda, e seguindo de qualquer d'elas em automovel ou carro por Manteigas; e a da Beira Alta, saíndo em Gouveia.

O Pavilhão-Abrigo cuja frente principal está voltada ao nascente, dominando o extenso vale de Manteigas, é constituido: por um pavimento principal a que dá acesso uma escada exterior; por um sotão e por um pavimento terreo. O pavimento principal tem a seguinte disposição: um corredor central no sentido da maior extensão; logo á entrada dois pequenos quartos um de cada lado que podem ser destinados a senhoras e a menores, comportando cada um uma cama: segue-se áqueles quartos: de um lado uma larga camarata que pode comportar 10 camas; e do outro, um quarto que pode receber 5 a 6 camas, e a casa de jantar que além de comunicação com o corredor, liga por outra pórtia com a cosi-

nha. Em frente da cosinha, do outro lado do corredor, encontram-se tres compartimentos, sendo dois destinados a W. C., e o terceiro a casa de banho.

O sotão cujo acesso é feito por uma escada entre a cosinha e a casa de jantar, ocupa mais de dois terços da extensão do edificio (quartos, camarata e casa de jantar). Neste sotão podem tambem acomodar-se, com quanto não existam camas nem qualquer mobiliario, varias pessoas, apenas para pernoitar, desde que vão munidas do indispensavel para tal fim.

O pavimento terreo consta de tres divisões, uma das quais, a mais larga, é destinada exclusivamente a garage que pode receber tres automoveis, e as outras duas a arrecadação e descanso dos almocreves.

O mobiliario e utensilios que guarnecem o Pavilhão-Abrigo, consta do respectivo inventario em poder das Delegações e Representantes da Sociedade «Propaganda de Portugal» que facultarão á consulta dos interessados.

#### **REGULAMENTO** **PARA A EXPLORAÇÃO** **D'ESTE PAVILHÃO ABRIGO**

Artigo 1.º — O Pavilhão-Abrigo na Serra da Estrela é destinado a receber qualquer socio ou grupo de socios da Sociedade «Propaganda de Portugal», que d'ele desejem utilizar-se para excursões á mesma Serra.

§ unico — Podem igualmente utilizar-se dele:

1.º — Os filhos dos socios quando maiores de 12 anos, e em numero não superior a tres, devendo sempre ser acom-

panhados por um ou mais socios e sujeitar-se ás condições estabelecidas para estes.

2.º — Os estrangeiros que acidentalmente se encontrem no paiz quando acompanhados por um ou mais socios.

3.º — As demais pessoas que a Direcção por motivos especiais excepcionalmente auctorise.

Art. 2.º — Não é permitida a permanencia no Pavilhão-Abrigo a pessoas com doenças infecciosas ou contagiosas, ficando aos socios que fizerem a requisição do Pavilhão a responsabilidade do cumprimento d'este artigo.

Art. 3.º — O Pavilhão-Abrigo deve ser requisitado á Sociedade «Propaganda de Portugal» directamente ou por intermedio das suas Delegações e Representantes, indicando-se na respectiva requisição, o numero de pessoas, idade, sexo, qualidade de socio e demais indicações julgadas convenientes.

Art. 4.º — A requisição sempre feita com a indispensavel antecedencia, deve ser acompanhada da declaração de responsabilidade pelo cabal cumprimento das disposições d'este regulamento.

Art. 5.º — O periodo minimo de utilização do Pavilhão-Abrigo é de 3 dias e o maximo de 5 dias, podendo este ser prorogado quando as circunstancias o indicarem e a Direcção assim o determine sem prejuizo de outras requisições.

§ unico — Findo o praso de occupação autorisado, nenhum motivo poderá ser invocadopara o seu prolongamento, devendo as pessoas que se acham no Pavilhão-Abrigo sair d'ele imediatamente.

Art. 6.º — Cada pessoa que se utilize do Pavilhão-Abrigo concorrerá para o cofre da Sociedade «Propaganda de Portugal», a titulo de indemnisação, com a verba de 15\$00 escudos correspondente ao periodo de 3 dias, e 20\$00 escudos correspondente ao periodo de 5 dias.

§ unico — Aos socios da delegação de Manteigas, ali residentes, é concedido um bonus de 50 0/0 nas verbas estipuladas n'este artigo.

Art. 7.º — A Sociedade «Propaganda de Portugal» não se responsabilisa pelo fornecimento de comida, combustivel ou água, podendo todavia concorrer para facilitar quanto lhe seja possivel, o contractarem-se esses fornecimentos.

Art. 8.º — Todas as pessoas que se utilizarem do Pavilhão-Abrigo, são obrigadas, no interesse da Sociedade «Propaganda de Portugal» e a bem da hygiene e saúde publica, a zelar pelo asseio e conservação do mesmo, assim como do respectivo mobiliario e utensilios.

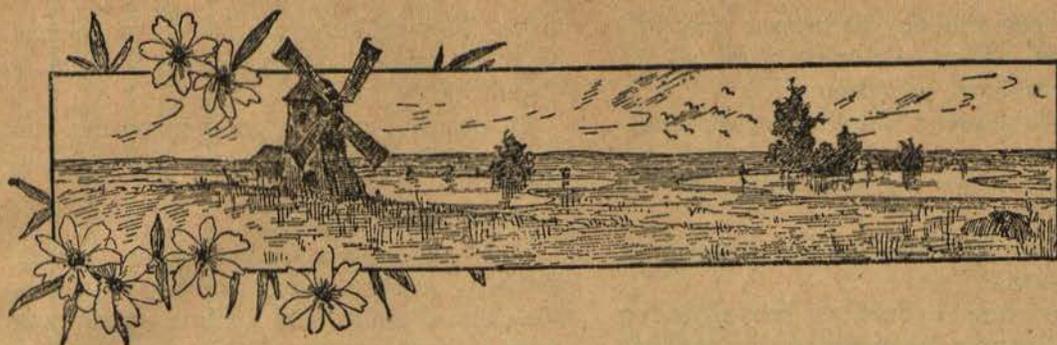
Art. 9.º — As pessoas que requisitem o Pavilhão-Abrigo tornam-se responsaveis para com a Sociedade «Propaganda de Portugal», por todas as deteriorações causadas no edificio e nos objectos n'ele contidos, ocasionados por aqueles para cujo beneficio foi feita a requisição, cabendo á Direcção resolver definitivamente a forma da indemnisação.

## EXPOSIÇÃO AUTOMOBILISTA

SEGUNDO o que está projectado, deve realizar-se, no Palacio de Crystal do Porto, de 20 a 21 do proximo mez de Julho, uma grandiosa exposição automobilista a que concorrerão todas as marcas conhecidas em Portugal cujos fabricantes se estão esmerando em apresentar os seus melhores e mais recentes modelos.

Pelo entusiasmo que se nota entre os automobilistas portuenses, é de esperar que esse interessante certamen seja um motivo precioso para chamar á bela Cidade da Virgem um consideravel numero de forasteiros.

Segundo informações que colhemos, sabemos que duas importantes fabricas concorrem com os seus melhores productos; — sendo uma a celebre «Packard», e outra a «Farman», representadas em Portugal pela casa Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>.



## CARTAS DE LONGE

## ENTRE MINHO E DOURO

## CHRONICAS D'UM TURISTA SENTIMENTAL

NARCISO ILUSTRE

**I**NTERROMPI as minhas cartas pela necessidade de dar larga expansão á preguiça.

Preciso, de vez em quando, fazer-lhe esta concessão; pois se a contrario, o resultado é contraproducente.

E' claro que, como lhe dei liberdade de mais, *cortou-se-me o fio da meada*. Assim, vi-me na necessidade de ir de novo aspirar esse ambiente que, com doce ternura, tinha embalado o meu espirito, para *avivar* as recordações da minha estada na Lavandeira.

... E fui.

Lá segui, estrada acima, tomando o tradicional chá no Entroncamento, o saboroso leite na Pampilhosa; acordando em Aveiro ao som dos pregões de *barricas d'ovos moles* e abrindo, por fim, os olhos, mas bem abertos, ao chegar a Gaya, para mais uma vez contemplar o panorama, incedível de beleza, belo pela sedução, das bucolicas margens do Douro vistas de sobre a ponte D. Luiz.

— E' sempre o mesmo? — Talvez. Mas, em cada viagem, ele figura-se-nos mais atrahente, mais nitido na pureza das côres, mais emocionante nas linhas que contornam esse poetico rio!

Ceguei á Cidade da Virgem; e como precisava têr em que n'ela me distrahisse durante bastas horas, enchi-me de afazeres e imiscui-me no seu viver mercantil.

Toda a gente tem sempre imensas coisas a fazer no Porto. Quiz, portanto, experimentar uma vez essa sensação, de fazer parte de *toda a gente* e de têr, tambem, imensas coisas a fazer ali. D'est'arte, muni-me d'um rol, como qualquer ilustre sêr mortal, e ultrapassada a porta da *gare* de S. Bento, desatei por um lado e por outro, n'uma tão grande azafama que cheguei mesmo a supôr-me diferente e em logar estrangeiro. Realmente, pelo aspecto com que m'encontrei na segunda Cidade do Paiz e pela austera gravidade com que ela se me mostrou, d'esta vez, senti-me transportado á atmosfera scandinava. Por vezes imaginei estar na Dinamarca; passei d'ahi para a Noruega, depois para a Suecia; sendo chamado, porem, á realidade da minha situação pelo estralejar continuo dos morteiros anunciando que os nossos extra-heroicos aviadores tinham ganho mais uma estafeta. Convenci-me, então, depois d'essa fatigante viagem espiritual, que estava em o rosso paiz pelo arremedo das revoluções politicas habitualmente symbolisadas por tão quesilentos estalidos aereos.

Então senti-me tão portuguez que subi a Rua de Santo Antonio d'um só folego... em carro electrico.

Quando cheguei á Batalha, reparei que...

### *la alto o sol na esperança da vida*

Eram simplesmente horas do comboio para o Douro.

... Mas que exquisitas sensações eu senti ao lembrar-me como tinha passado esse dia — desde as 8 da manhã, até as 5 horas da tarde, n'essa ancia de visitas, de combinações, de negocios (!!!) de... mil e uma coisas!

— Uff...

Cheguei a desconhecer-me. Eu, que uma vez fugi do Porto, horrorisado com a banalidade da sua vida material, especulativa, mercantil e financeira — imiscuido n'ela ao ponto de me confundir!

... E bati no peito: *mea culpa, mea culpa, mea culpa.*

No final de contas, tudo foi a necessidade de passar materialmente um dia na Capital do Norte.

O destino, porem, compensou-me com as sensações espirituais que depois saboreei.

E não foram poucas...

Mas como, só a sua lembrança, me extenua o cerebro, pelo turbilhão d'impresões que n'uma doida volupia, m'abrazam ainda os pensamentos, ligando um a um, em rapidos segundos, os factos e episodios sucedidos em meia semana, tenho que descançar e acalmar este meu espirito que, a cada visão da Lavandeira, se escandeia tão fortemente que chega a atingir o rubro das mais vivas recordações.

Em estando mais calmo, recomeçarei a descripção.

Teu jardineiro,

MARIO DE MONT'ALVÃO.

De Longe, Junho 9XXII.

## RELAÇÕES FERROVIARIAS INTERNACIONAES

### O "SUD-EXPRESS,"

POR GUERRA MAIO

.....  
Na ultima conferencia do trafego internacional, em Paris, as companhias francezas emitiram o voto da separação do serviço comum em Hespanha, do *Sud-Express*, passando a fazer se um comboio especial para Madrid e outro para Lisboa.

Os delegados portuguezes, como é natural, rejubilaram com esta proposta; e o Norte de Hespanha, aceitando-a em principio, reservou a resposta para mais tarde.

Eu conheço, desde ha muito, este desejo das Companhias de Orleans, do Midi e da Companhia dos Vagões-Leitos: Que não é criar um comboio só para nós,

mas dar-nos a ligação do Rapido *Côte d'Argent* que antes da guerra fazia o seu percurso de noite, entre Paris e Hendaya, e em quasi o mesmo tempo que o *Sud-Express*.

Este comboio, que foi restabelecido no ultimo verão, e deu seguimento ao nosso extinto rapido Lisboa-Medina, voltará a circular na proxima primavera. D'esta maneira as Companhias francezas, ao passo que intensificavam o trafego d'este comboio, desdobravam o *Sud*, que ficaria apenas com o serviço Paris-Madrid.

Eu não condemno em absoluto a utilização do *Côte d'Argent*, mas entendo que ele só nos pode servir como desdo-

bramento do *Sud-Express*, e para o serviço de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes, para o que será apenas preciso crear um comboio entre Lisboa e Medina.

Dois factores importantes vão dar-se em fins de 1923 no trafego franco-hespanhol e que terão grande influencia nas nossas relações com Paris: o Caminho se Ferro de Canfranc, prestes a concluir-se, e a electrificação da linha de Hendaya-Bordeus.

Pela nova linha de Canfranc vae passar a fazer-se, se não todo, pelo menos uma boa parte do trafego Madrid-Paris, o que desafogará a linha de Medina-Hendaya e permitirá ao Norte de Hespanha fazer um comboio só para as relações com Portugal. E uma vez concluida a linha electrica Hendaya-Bordeus, cujos trabalhos proseguem com actividade, pode fazer-se uma certa economia no percurso, visto este sistema de tracção permitir ali maiores velocidades.

N'essa altura devemos nós ter concluidos os 58 kilometros de 2.<sup>a</sup> via que faltam entre Entroncamento e Pampilhosa; reforçadas as linhas da Beira Alta e de Salamanca, de forma a reduzir-se duas horas de Lisboa a Medina, para com esse esforço termos o direito de pedir ao Norte de Hespanha um comboio só para nós; o que não será difficil de conseguir, libertando-nos assim do pesadelo dos atrasos para o enlace em Medina com os comboios de Madrid.

Estará, porem, o Norte de Hespanha resolvido a semelhante sacrificio? E' provavel. Estarão as linhas francezas dispostas a fazer-nos um comboio diurno, só com salões de luxo? E' difficil a resposta.

E' certo que esses comboios seriam utilizados em França pelos passageiros internos, pois grande é o seu numero, não só de Paris para Bordeus, como tambem de Paris para Biarritz e S. João de Luz; mas toda a gente sabe o espirito de economia do povo francez e o seu horror a pagar supplementos. Assim mesmo o compreendeu a Companhia dos Vagões-Leitos, que, tendo aumentado 200 0/0

no preço das suas camas, em relação á tarifa de antes da guerra, limitou-se a elevar agora, com o restabelecimento do *Sud*, só 120 0/0 no preço no percurso Hendaya-Paris.

Um recurso ainda havia, e de efeito seguro: era adicionar ao *Sud-Express* a 1.<sup>a</sup> classe, como acontece nos rapidos da noite do P. L. M. entre Paris Marselha e Nice, e onde o numero de passageiros é consideravelmente maior do que nunca o hade ser entre Paris e Lisboa. E para amostra bastará dizer que, os três rapidos da noite chamados da «Cote d'Azur» teem cada um uma composição de 10 carruagens de 1.<sup>a</sup> classe de 55 lugares e apenas uma de luxo de 16 lugares; e havendo entre Paris e Marselha diariamente 12 comboios expressos, facilmente se poderia fazer entre as duas cidades um comboio diario de luxo. Mas o espirito d'economia do povo francez não permite taes prodigalidades.

E assim o rapido de luxo, «Calais-Paris-Mediterranée», circula ali apenas durante a epoca de inverno, ou seja de janeiro a abril; não permitindo o movimento consideravel do porto de Marselha a sua circulação durante o ano todo, como era natural.

Era pois a nossa melhor solução, fazer derivar para um unico comboio todo o trafego de Lisboa para Paris e vice versa, mesmo porque sendo pequeno, já hoje, o numero de passageiros de 2.<sup>a</sup> classe, d'aquella forma todo a gente iria em primeira ou em carruagem de luxo.

Da parte das linhas francezas não devia haver dificuldade em fazer o *Sud* tambem com 1.<sup>a</sup> classe, pois o seu aproveitamento pelo serviço interno seria importante; e por parte do Norte de Hespanha não seria natural que houvesse duvida, pois isso dar-lhe-hia a vantagem de transportar, n'um unico comboio, todos os passageiros de Portugal.

Alem d'isso, facilmente se poderia fazer uma derivação, em Fuentes de St.<sup>o</sup> Esteban, para o Porto, o que seria para o norte do paiz a realização de uma das suas maiores aspirações.

## Thermas e Praias Portuguezas

### AUSPICIOS DA PRESENTE EPOCA

SEGUNDO as impressões que trocámos com alguns proprietarios e directores de estancias thermaes, a época—ha pouco começada, devia ser possivelmente de resultados proveitosissimos se não fosse a perspectiva que, por motivo do agravamento do preço da vida, torna duvidosa a situação, muito especialmente em face da presumivel realisação das propostas de finanças que o Governo tenciona fazer aprovar pelo Parlamento para equilibrar o pavoroso «deficit» que nos assorberba.

Queremos, pois, parecer pela opposição que essas propostas estão tendo por parte de todas as entidades que tem autoridade para as apreciar, que os seus resultados devem vir a ser contraproducentes.

Pelo que respeita ao turismo, é nossa opinião que tudo quanto se tem feito no sentido de o beneficiar, tem prejudicado simplesmente o seu desenvolvimento, pela dupla razão de se ter legislado com pouco conhecimento de causa e sem cohesão.

E' evidente que, assim, os resultados são negativos.

Ora, folheando-se os numerós d'esta Revista desde ha seis anos, a que tantos monta já a sua publicação, verifica-se que temos sido sempre intransigentes defensores d'uma obra continua, em materia de turismo, para que o seu justo desenvolvimento se faça, embora lentamente, mas com a sequencia que lhe é absolutamente indispensavel para que essa obra frutifique e os seus resultados aproveitem em **beneficio da Nação**.

Este é que é o ponto.

Tudo quanto se faça n'este capitulo, para satisfazer ambições, para alimentar vaidades, para cativar adeptos é, simplesmente estúpido e, mais ainda, antipatriotico.

E' preciso pensar que os estrangeiros que aqui venham tanto se lhes dá que seja Pedro, Paulo, Sancho ou Martinho o autor d'um beneficio que ele possa gozar. Isso para ele não tem valor algum. O que lhe presta é a comodidade que esse beneficio lhe possar proporcionar, **unica e simplesmente**.

O resto, são *fumisteries* a que ele não liga a menor importancia.

Para que se ha de, pois, continuar no errado caminho por onde se tem andado com enorme perda de tempo, que difficil é recuperar-se?!

Pensarão, ainda, os senhores da governança publica, que isto de turismo é um passatempo infantil?

Se assim pensarem, a sua inocencia é tal que atinge o limite da...

—Da inconsciencia com que, no final de contas, tem olhado para tudo quanto diz respeito á mais preciosa industria que um paiz, privilegiado como o nosso, pode legitimamente explorar.

Depois, quando a situação economica mais ainda se agravar, por completa ausencia de estrangeiros nos nossos portos de mar, nas praias do litoral portuguez e nas thermas que o nosso paiz possui em abundancia; quando os vapores deixem de tocar em Lisboa, Porto e Leixões para darem a preferencia a Cadiz, Vigo e Corunha; quando n'essas praias e thermas não se sentir a alegria dos hespanhoes nem se admirar a exquiritice das *toilettes* dos inglezes, francezes, etc; então é que talvez se faça acto de contrição; mas o *mea culpa* não poderá esperar absolvição porque os crimes de lesa-patria só se resgatam com o sangue vertido.

JOSÉ LISBOA.