

REVISTA
DE

TURISMO

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

PROPRIEDADE DA EMPRESA DA «REVISTA DE TURISMO»

ANO VII
II SERIE

5 DE SETEMBRO 1922
N.º 123

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO
SECRETARIO: JOSÉ LISBOA

REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO
EDITOR: F. FERNANDES VILLAS

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

PORTUGAL E BRAZIL

A REPRESENTAÇÃO PORTUGUEZA NO CENTENARIO DA INDEPENDENCIA DO BRAZIL

Como é sabido, por uma gentileza do Governo Brasileiro, a Nação Portuguesa foi convidada a fazer-se representar na comemoração do centenario da independencia do Brazil, acto que se passa no corrente mez de Setembro e que, segundo consta, será consagrado com re-tumbancia.

O Governo Portuguez, acedendo ao amavel convite, preparou a representação de Portugal, enviando uma missão especial presidida pelo Chefe do Estado.

Cremos que assim deva estar muito bem, pelo que importa á politica, coisa de que não percebemos, nem tentamos, sequer, comprehender.

Como, porem, não nos alimentamos com *cantigas*, vamos apreciar o facto pelo que ele simplesmente importa á magna causa que defendemos.

Essa magna causa, escusado seria dizel-o, é o TURISMO.

Apreciada, sob este aspecto, a representação que Portugal enviou ao Brazil, o que vemos: NADA.

Certamente, ninguem esperará que o Chefe do Estado vá fazer reclame ao

nosso clima, ás nossas belezas, ao nosso proverbial bom acolhimento; tão pouco se poderá pensar que a missão militar se ocupe de referencias ás nossas thermas, como tambem não é para admirar que os civis não aludam, sequer, ás praias portuguezas, onde, de resto, se regalam nas suas vilegiaturas anuaes, quando, porventura, não surge uma missõesinha ao estrangeiro que mais proveitosamente lhes altere o programa e a... digestão.

Temos, porem, no elenco uma missão intellectual.

Perguntamos: — Que vae essa massa de intellectuaes fazer ao Brazil!

- Fazer reclame á nossa inteligencia?
- Propagandar a nossa literatura?
- Espalhar a nossa arte?

Não nos respondemos a nós mesmos, certos de que nada de util para o Paiz será o resultado d'essa missão.

Hoje, as nações não se governam com letras, nem com tretas.

A vida actualmente está correndo sob o dominio pratico em todas as suas vi-taes manifestações, não se compadecendo

com fantasias desnecessarias, descabidas, inoportunas e inuteis.

Time is money, é a divisa ingleza que nunca, como agora, tem efeitos praticos.

Para que havemos, pois, de armar em trovadores, quando do que menos precisamos é de trovas?

—A não ser que seja esse o unico producto que temos a exportar e que seja preciso garantir-lhe o mercado, que vá já rareando.

...E enquanto todos esses trovadores se vão degladeando em acerrima lucta com as iguarias que as diferentes émentas lhes apresentam, parte principal da sua missão, a propaganda do turismo em Portugal, ou seja a propaganda de Portugal como Jardim do Mundo; propaganda que nenhuma outra ocasião poderia oferecer-se tão propicia para se intensificar entre os povos da America do Sul; de nada se cuidou e tudo fica na mesma, isto é—simplesmente como uma fantasia dos carólas da Sociedade de Propaganda e da... «Revista de Turismo».

Está certo. O contrario é que seria para nos fazer admirar.

Consta-nos, porem, que para contentar *esses carolas*, o governo mandou já construir uns pulpitos nos pontos extremos das nossas costas, como o Cabo de Santa Maria, o de Sagres, no Espichel, no da Roca, etc., para quando a missão intelectual voltar do Brazil, ir, n'esses pulpitos, cantar trovas aos passageiros que dos portos do continente hespanhol passarem... á vista de Portugal, com destino ás Canarias e mais alem.

Supomos mesmo que se acha já elaborado o programa, que consta de discursos do sr. dr. João de Barros sobre a influencia da instrução primaria e secundaria nas raças aquaticas, para distração dos viajantes quando a bordo de barcos ancorados no Tejo; de recitações do sr. dr. Jayme Cortezão, sobre as medidas tomadas pelo Infante de Sagres para o desenvolvimento das praias e thermas portuguezas; e, por fim, do sr. Costa Mota sobrinho, sobre o

monumento comemorativo dos serviços alfandegarios e do porto de Lisboa.

E' claro que, com este sabio programa e com a ação benefica d'esses discursos, consequentes da missão intelectual ao Brazil, todos os vapores de passageiros, mercadorias e de... pesca nunca mais deixão de vir a Lisboa e ao Porto.

...Virão toda a vida e... mais seis mezes, para honra e gloria da missão dos... intellectuaes.

— E assim se salvará a nossa Patria.

JOSÉ LISBOA

MARINHA MERCANTE NACIONAL

A Companhia Nacional de Navegação acaba de comprar em Amsterdam o paquete holandez *Sindoro* de 5.417 toneladas, a que deu o nome de *Pedro Gomes*, como homenagem ao administrador da mesma companhia sr. Pedro Gomes da Silva, a quem a marinha mercante nacional deve assinalados serviços.

Este vapor que fazia carreiras de Amsterdam-Java, tem otimas acomodações para passageiros e navega facilmente á velocidade de 14 milhas á hora.

ERRATAS

No nosso numero 120 sahiram, por equivoco, no artigo firmado pelo *Dr. Brandão Pereira*, e não pelo *Dr. Brandão Ferreira*, as seguintes erratas das quaes pedimos desculpa aos nossos estimaveis leitores:

Onde se lê «*Puliman*» deve ler-se «*PULLMAN*», a celebre companhia dos caminhos de ferro norte-americana que manda construir em geral os seus carros ao sul da cidade de Chicago e, pelos seus enormes recursos e serviço modelar, domina com os seus comboios regulares e expressos as importantes regiões dos Estados Unidos da America do Norte e do Canadá, em virtude dos serviços combinados. Em vez de «*Detroit*» leia-se «*Detroit*» cidade industrial demuito movimento no centro da America. Ha tambem as linhas do «*Norte Pacific*» e «*South Pacific*», de serviços combinados com as outras.

PAYSAGENS PORTUGUEZAS

SIMPLES ASPECTOS DO NORTE A SUL

A cada passo que se dá em Portugal mais se nos arreiga a convicção de que não deve haver no Mundo paiz algum que tão expontaneamente apresente tantas belezas, tantas seduções, os mais naturaes e originaes encantos.

Não se torna preciso fantasiar. A Natureza evidencia-se em Portugal tão prodiga nas suas mais inéditas manifestações, tão belamente incomparavel, na sua original contextura, tão excessivamente captivante pelos seus multiplos aspectos, que as impressões recolhidas só podem constatar, apenas, a grandeza d'essa originalidade, que nenhuma fantasia pode aumentar, que nenhum qualificativo valorisa mais, que nenhuma descrição, por mais real que seja, emociona com superioridade.

Todo o torrão da Terra Portugueza é um motivo de encanto. As provincias do continente de Portugal, desde o Algarve industrial até o mavioso Minho; desde o arido Alemtejo até a escavada Trazos-Montes; atravessando-se o sempre ridente Douro, as verdejantes Beiras e a bucolica Extremadura, todas elas emfim teem o mais perfeito cunho, o mais caracteristico traço, a mais propria e inconfundivel vida que, não as desapegando da raça em que todas se irmanam, as torna, todavia, d'uma admiravel distinção.

No Algarve, a exploração das suas industrias regionaes em nada se assemelha ás das outras provincias. Ali, o clima um pouco mais torrido do que no resto do Paiz, comtudo equilibrado, favorecendo a floração da amendoeira em pleno inverno, faz crear e desenvolver os fructos quentes, como os figos e a alfarroba etc., e oleogenos, como as nozes e as amendoas. A par d'estas importantes culturas, o seu solo apresenta-nos, de longe em longe, como manchas de relevo, o aspecto vivificante de pequenas quintas para susten-

tação do povo regionalista que, menos adextrado nos trabalhos de campo, emprega a sua actividade na industria de conservas de peixe, principalissima n'essa provincia, originando a exportação que para o estrangeiro se faz em grande escala, com enorme proveito para a sua situação economica.

Não obstante a completa e mais absoluta identificação de raça e de lingua, o Algarve parece, todavia, uma pequena nação; pois, alem dos mais immediatos recursos proprios, possui excelentes portos de mar e uma estação climaterica — as Caldas de Monchique, que se fosse bem explorada, não só completava a já consideravel riqueza da provincia, como ainda produzia beneficios de incomparavel valor para o Paiz em geral, pelos resultados que o Estado d'ahi auferiria directamente e pela repercussão que esse facto assinalaria no melhor aproveitamento d'outras thermas.

Temos, a seguir, o Baixo Alemtejo, áquem da Serra do Caldeirão, até o baixo Vale do Sado, igualmente original pela sua mais completa aridez que faz nascer o tédio, muito especialmente por quem tem consentido no desleixo, sem nome, de se manter, atravez de anos sem fim, completamente improductiva, uma tão extensa area de terreno. Mas o aspecto que ela oferece é, todavia, emocionante, sobretudo pela monotonia e contraste singular com o relevo do Alto Alemtejo, diferente em absoluto do que apresenta a sua infeliz arteria inferior.

Ali, a flora é já exuberante; o solo é hubeirimo; a vida faz-se pelo honrado trabalho no campo, nas vilas e nas cidades, onde se exploram condigna e proveitosamente, os productos do solo e das industrias regionaes.

Tudo, porem, desde a flora até a mais infima especie da fauna, tem a sua côr

propria, a sua vida obedecendo a preconceitos e criterios muito seus, muito regionalistas, muito alemtejanos, emfim.

Deixemos a Extremadura que todos conhecem; atravessemos o baixo Douro, não menos conhecido de quasi toda a gente, e ingressemos no Alto Douro, atravez os seus montes, em socalcos, onde a vinha — e só ella, por assim dizer — domina como rainha d'essa região.

Que de curiosidades, que de interesse e de atenção nos proporciona essa lucida provincia: quer nas faldas das serras que sorriem para o curso do Douro, quer no seu amago, onde as estradas sem fim, como beneficas veias de comunicação, formam serpentes incomensuraveis atravessando montes e vales, rodeando cidades e vilas, cortando aldeias e logares?!

Que tipo tão unico e tão original o d'essa provincia, onde as serras, aproveitadas com a maior intelligencia e com a deligencia do homem, apresentam um singular contraste com a planicie das provincias do sul de Portugal?

E a frialdade de Traz-os-Montes, dos seus aspectos, especialmente desde a Regua a Vila Real, em que domina a magestosa altura da Serra do Marão, como que a frizar mais indelevelmente a nota do belo horrivel que se disfructa n'esse engenhoso caminho de ferro seguindo o curso do Côrço?

Unico, verdadeiramente unico e sem possivel egualdade.

Transportemo-nos, agora, ao Minho, a esse florido jardim do Norte de Portugal, e apreciemos, n'uma tão pequena distancia, a enorme deferença existente entre três provincias tão ligadas, mesmo afins pelos seus limites como sejam Minho, Douro e Traz-os-Montes!

O Minho, jardim dos poetas e campo de Musas — é bem o pequeno paiz *piegas* (como lhe chamou um gentil espirito feminino) todo scioso da sua beleza, todo vaidoso dos seus proprios encantos, todo egoista da sua inegualavel «coquetterie».

Sim, é justo que assim seja, porque difficil será encontrar-se em qualquer canto do Mundo um tão grande conjuncto de

seduções como as que essa provincia oferece. Tudo ali é excelente, desde a agua ao pão nosso de cada dia; tudo n'ella é belo, desde as creanças e as mulheres, onde se desenha um traço de antigo atavismo, até a amabilidade dos homens, orgulhosos dos privilegios com que a mão de Deus lhes foi prodiga. Tudo, no Minho, é soberbo, é atrahente, saboroso, recordativo, delicioso e belo!

E para que as saudades que d'ele emanam sejam mais atenuadas, a sua recordação faz-se atravez esse entre Minho e Douro, também tão caracteristico pela ligação entre o Reino dos poetas portuguezes e o paiz onde domina, em largo circulo, a Luza Atenas, n'esse baixo Douro que contem o comercial Porto, a ajardinada Granja, as industriaes Espinho, Ovar e Aveiro, a ilustrada e doutoranda Coimbra, a elegante Figueira.

As afinidades do Minho resentem-se, ainda, naturalmente, em parte, n'essa região, onde, todavia, impera, também, um pouco, o genio extremenho. Comtudo, no extremo occidental, as suas lindas cidades e vilas, como Esposende, toda a Costa Nova, a Foz do Douro, Leça da Palmeira, Mattosinhos, Vila do Conde, Povia de Varzim e outras apresentam diferenças nos seus aspectos, na sua vida, na configuração e aproveitamento do seu solo.

E que dizer ainda das Beiras, o paiz da Serra da Estrela e da região do Caramulo?—desde o incomparavel Bussaco atravessando o Vale do Dão, até a cathedralissima Guarda?

Que poemas não oferece a Beira Baixa em toda a sua linha, desde a industrialissima Covilhã até as quedas do Rhodam?

— Mas o espirito fatiga-se ao rememorar toda a infinidade de aspectos recolhidos em epocas diferentes e apenas impressos n'uma fraca memoria. D'esta sorte, esta descripção reflete simplesmente o resumo despretençioso d'uma pelicula cinematografica onde, certamente, os aspectos seriam pronunciados com uma nitidez e um colorido mais atrahente do que os acima traçados, sem qualquer pretensão.

M. M.

CARTAS DE PARIS

UMA VISITA Á ALEMANHA

BERLIM, é sem duvida, uma das primeiras cidades da Europa, formando o triangulo das trez grandes capitaes do continente: Paris, Berlim e Vienna.

E para se tornar mais bela e mais interessante, nada tem de comum com a capital da França ou da Austria.

Estará em erro quem queira comparar Berlim com Paris. Ambas teem o seu interesse, a sua beleza e a sua grandiosidade.

Sé Paris tem o seu jardim da Tulherias, e os campos Elisios, a sua Torre Eiffel, Berlim tem o seu Jardim Zoologico, o belo *Der-Thiergarten*, a linda avenida das Tílias (Unter den Linden) e as movimentadas Frederichstrasse, e Kurfursten-damm.

Nota-se, porém, que em Berlim falta aquela beleza delicada que os latinos imprimem ás suas construções e ás suas obras d'arte. Ali é tudo Kolossal. Estatuas, palacios, edificios publicos teem uma construção pesada, brutal, parecendo tudo ter sido feito para durar milhares de anos.

Os proprios museus mais parecem fortalezas, que templos de arte. As igrejas teem um ar de querer resistir aos mais violentos tremores de terra.

A estatua de Frederico, o Grande, é das coisas mais brutalmente grandiosas que conheço.

O pedestal com belos relevos, divide-se em trez partes. Ao alto, as figuras allegoricas da vida do grande imperador; aos lados quatro cavaleiros: o Principe Henrique da Prussia, o Duque de Brunswich e os generaes Zietem e Seydlitz; e em baixo outros generaes companheiros d'armas de Frederico. Todas estas figuras teem um superior relevo e uma consideravel grandiosidade.

Na parte inferior do monumento, varios grupos de leões, arrogantes, com as gar-

ras sobre armas de guerra, parecem investir contra a humanidade vencida.

Berlim é porém uma cidade moderna. Tudo ali respira mocidade. Do antigo nada resta. O seu desenvolvimento data de pouco mais de 40 anos.

Em 1860 tinha Berlim uma população de 500 mil habitantes. Comportando hoje perto de trez milhões, ocupa uma area de 6:310 hectares.

Este progresso representa o *récord* do engrandecimento citadino de toda a Europa. E' preciso, porém, vêr bem o que foi esse progresso estupendo, para se apreciar a soma de trabalho que isso representa. Demais que os alemães não se limitaram a construir, mas construíram bem. As novas ruas, as novas avenidas, não teem a monotonia das grandes arterias das outras cidades, onde á força de construções do mesmo estylo o aspecto se torna n'uma banalidade. O municipio de Berlim obrigou que as edificações nunca fossem exteriormente do mesmo estylo e, d'ahi, a grande variedade architectonica que se nota por toda a parte.

As casas por dentro são do ultimo conforto. Por mais modesta que a habitação possa ser, tem sempre a sua casa de banho, a agua encanada nos quartos, o gaz e a electricidade.

Todas as casas teem o seu pateo, não o saguão sujo das outras cidades, mas um pequeno recinto ajardinado, que consola a vista quando se está á janela.

O que, porém, salta á vista do estrangeiro é a solidariedade do povo alemão. Não se fazem despezas inuteis, nem tão pouco se passa a vida em pequenas orgias.

Nos restaurantes, nos cafés, o consumo é restringido ao minimo. O almoço consta em regra de sopa e um farto prato de carne e legumes. Não ha sobremesa, nem licores.

No café, a bebida limita-se á classica cerveja. Raro se tomam essas drogas chamadas aperitivos, porque os alemães entendem que, para se comer bem, não são precisas mistelas que forcem o apetite.

Outra qualidade do alemão é sem duvida a disciplina. Um alemão só faz o que deve fazer. Essa disciplina manifesta-se em todos os seus actos, seja, no carro electrico, seja no comboio, seja no café. Ninguém jámais viu um alemão, no comboio, precipitar-se para tomar um logar d'onde acabava de descer um passageiro, nem tampouco ninguem o viu entrar n'um café e sentar-se de chapéu na cabeça.

Aos domingos, os comboios são invadidos por massas de passageiros, que vão aos arredores de Berlim tomar um pouco de ar campesino.

O elemento operario constitue a grande parte do turismo dominical, e é ve-los, disciplinados e ordeiros, tomar o comboio placidamente, como se fossem para uma parada militar. Não ha logar sentado nas carruagens—paciencia, vae-se de pé.

Todos, porém, tomam o menor espaço possível, de forma a dar logar aos outros.

As mulheres, quasi todas vestidas de branco, dão uma grande nota de alegria e de frescura.

A mulher alemã; é menos elegante do que a franceza; usa, todavia, menos pinturas e artificios. Fumam, porém mais do que aquela; ha-as mesmo que teem um tão grande vicio pelo tabaco, que parecem verdadeiras locomotivas...

Estando em Berlim, não quiz deixar de ir a Postdam, vêr esse belo palacio de Sans Souci, que o grande imperador Frederico ali fez erguer, para rivalisar com Versailles, sem, porém, o ter conseguido; pois em nada se parece, nem em gosto architectonico, nem em grandiosidade com aquela maravilha dos arredores de Paris.

Ao lado do famoso parque, salta-nos á vista o moinho da celebre legenda, *Ainda ha juizes em Berlim*, em magnifico estado de conservação, que o governo adquiriu, e hoje considera monumento nacional.

O parque não destoa do palacio, pois arvores talhadas em arrebiques, não destoam do estylo *ricóco* em que tudo aquilo é feito

A viagem que tinha sido feita pelo belo lago de Havel, foi, deveras interessante e sobretudo baratissima, pois por 12 marcos, pudemos fazer uma travessia de hora e meia n'um magnifico vapor.

A volta tomamos o comboio directo a Berlim, d'entro d'aquela massa de gente disciplinada e ordeira, que já tinhamos tido occasião de apreciar.

Mas o que ainda mais chama a atencção do estrangeiro, é o alheamento que os alemães teem da politica, e se não fosse a saudade que teem do seu imperador, não se sabia que se estava em republica.

Ninguem fala de politica; ninguem se importa com o que este ou aquele politico diz, ou do que faz. Na Alemanha trabalha-se, trabalha-se muito.

Por toda a parte ha uma grande faina trabalhadora. Trabalhar! Produzir! Eis a grande divisa dos que ha pouco tinham a sêde da guerra e que julgavam o render da guarda, ou a parada militar, a grande manifestação da grandeza nacional.

Até os novos selos postaes são uma bela alegoria do trabalho, e que o povo tambem aceitou e que foi reproduzida em cartazes, com a seguinte divisa *Trabalhar! Trabalhar!*

Se ela se pudesse applica-la a Portugal...

GUERRA MAIO

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.



RELAÇÕES INTERNACIONAES

A QUESTÃO DAS TARIFAS

COM a guerra foram suprimidas quasi todas as tarifas internacionaes, annunciando-se, porém para breve o aparecimento de algumas d'elas. E' natural que assim seja, pois o trafego internacional só pode viver á custa de grandes facilidades oferecidas aos viajantes. Entre essas tarifas, duas se impõem a ser revistas e melhoradas: A dos bilhetes directos de Paris-America do Sul e vice-versa; e a dos de ida e volta, com trajecto á vontade do passageiro. Para as primeiras, é necessario que o preço seja reduzido, não só nos bilhetes, mas também nos suplementos por cama, pois o passageiro só deixará o vapor pelo caminho de ferro, entre Lisboa e Bordeus, se aqui lhe fizerem um preço senão mais barato, mas ao menos igual ao da via maritima. Essa tarifa deve dar ao passageiro um transporte gratuito de bagagem superior a 30 kilos regulamentares, segundo a classe que ocupar, como se faz a bordo.

E' um sacrificio que todas as companhias devem suportar, pois o interesse é da comunidade.

Os bilhetes actuaes Lisboa-Paris, ida e volta, devem ser modificados para os seguintes typos: *Bilhete A, ida e volta pela via directa (Beira Alta) — B, ida pela Beira Alta e volta por Madrid, ou vice-versa — C, ida pela Beira Alta e volta pelo Douro, ou vice-versa — D, ida por Madrid e volta pelo Douro, ou vice-versa.*

Estes bilhetes devem estar á disposição do publico nas bilheteiras, seja em Paris seja em Lisboa, de forma que possam ser tomados á ultima hora, e o passageiro deve ter a faculdade de utilizar os diferentes talões no sentido que entender. O preço deve ser conforme os kilometros percorridos e não em beneficio d'esta ou d'aquella linha, para que não venham a surgir dificuldades por interesses lesados.

Antes da guerra havia uma tarifa semelhante, mas que obrigava o passageiro a fazer uma requisição prévia, tendo só os bilhetes dias depois. Esta formalidade deve ser banida, pois acarreta por vezes grandes contrariedades e prejuizos.

Uma vez c trafego transatlantico em actividade, deve ser creada uma tarifa especial, pela qual o passageiro portador de bilhete directo da America do Sul, para Paris, possa adquirir, por preço muito reduzido, um passe para, durante uns 10 dias, viajar em Portugal á sua vontade, e poder assim ver o que de interessante temos para lhe mostrar.

Isto fazia-se, antes da guerra, na Belgica e na Suissa, com a diferença que os bilhetes eram vendidos a toda a gente sem distincção.

Os bons exemplos devem ser seguidos, e o trafego transatlantico é um problema de tão transcendente importancia para a economia nacional, que bem merece todos os cuidados e sacrificios.

GUERRA MAIO

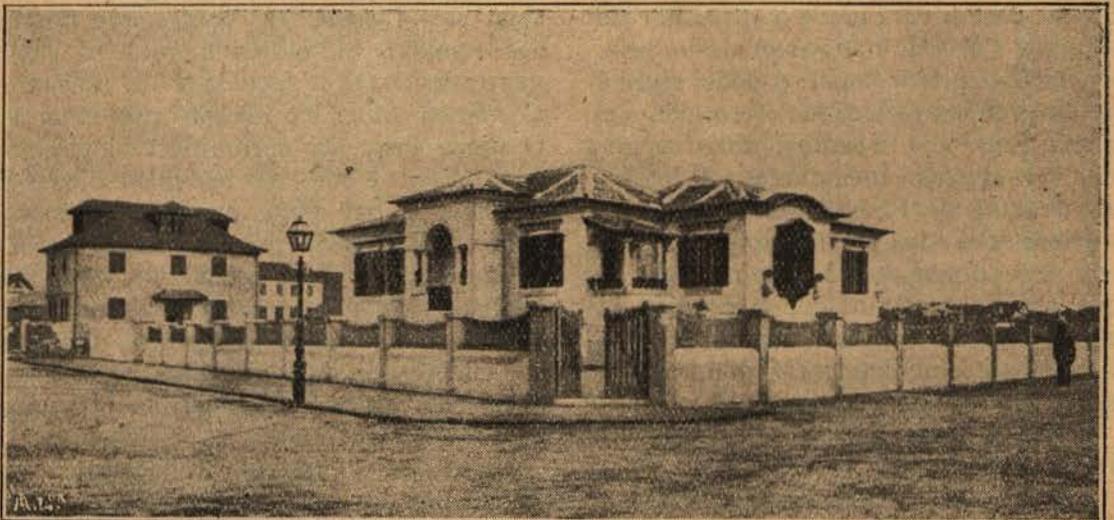
PRAIAS LUZITANAS*VILA DO CONDE*

A minha predileção por Vila do Conde obriga-me todos os anos, por esta época, em que essa bela praia vive a sua vida intensa, a consagrar-lhe a minha modesta e pobre prosa.

Realmente, as recordações d'essa bela praia calaram no meu espirito de tal forma que, inclusivamente como propria satisfação, eu tenho de expandil-as, de lhes dar vida, côr, perfume; agital-as tão intensamente como ela m'agitaram e agi-

riedade, é a grande praia da vida ideal, e sel-o-ha sempre atravez todas as vicissitudes, porque quem respira o seu ar, quem se perfuma com o seu aroma, quem se amolda ao seu viver, sente-se irresistivelmente dominado por esse extranho e unico ambiente, onde a vida se passa no doce remanso d'uma paz deliciosa e atrahente. É por isso que nem todos se sentem bem ali.

Dir-se-ha que é o pezo do convento



Uma linda casa minhota em Vila do Conde

tam ainda a cada nova visita a esse oasis, a esse canto privilegiado onde a Natureza sorri, a fauna nos entusiasma e a flora nos enebria.

— Vila do Conde!

Ela, essa *mignone* praia que tem vivido, entre o socego dos seus poeticos limites, uma vida casta e pura, qual gentil colegial sahida do convento; essa adoravel creança nascida a meus olhos, crescida com o meu louco entusiasmo, tornada senhora com uma galanteria invejavel pela suavidade do seu porte, pela correção extrema da sua linha d'inconfundivel se-

de Santa Clara que imprime a essa praia o cunho verdadeiramente original, de respeito, de alegria franca, de goso comedido.

É possível.

O certo é que quem uma vez a esse ambiente se amoldou, nunca mais deixou de o querer saborear, tão intimamente, como ele se oferece com toda a sua pureza.

Em boa verdade, qual é a praia portugueza onde a vida se pode gosar dentro dos limites da maior beleza, da maior sedução?

Pela sua configuração especial Vila do

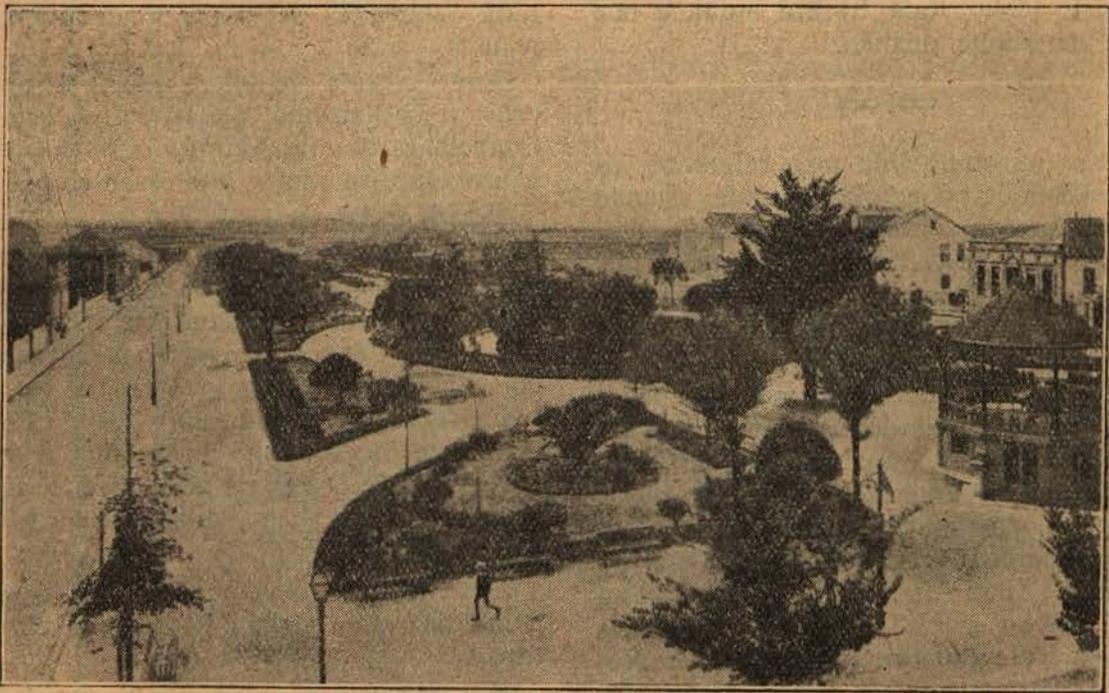
Conde, praia, tem a sua vida propria durante a epoca balnear, visto ficar separada e absolutamente independente da parte notiva.

As suas ruas são largas e arborizadas, o que lhes proporciona um agradável aspecto; as casas de habitação, em geral de modesta apparencia, estão suficientemente dependentes para que cada um possa fazer o que quer sem dar parte aos visinhos.

Alem de que, nela, cada um pode seguir a vida que quizer sem que seja alvos dos reparos e apreciações que, nas de-

comboio; a visita ao convento, aos seus antiquissimos monumentos, á sua fabrica de lapis, aos seus inumeros estaleiros maritimos; a admiração pelo celebre e historico aqueducto, tudo emfim são motivos para encantar e atrahir o visitante que, em breve, se torna banhista habitual d'essa praia.

Junte-se a isto um bom Casino, onde ha sempre bela musica; um optimo balneario, moderno e hygienico; um esplendido hotel — O Palace — onde ha o requinte de conforto e da comodidade, desde a sua alegre sala de jantar ampla e



Jardim Publico em Vila do Conde

mais praias, constituem o *pão nosso* de cada dia. Assim, a praia que é de grande extensão facilita uma vida de isolamento, como proporciona uma vida de sociedade e quem, na manutenção das suas relações, acha o encanto da vida.

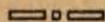
Tem, alem disso, o Rio Ave e as suas interessantes margens que convidam a deliciosos passeios, quer nas primeiras horas da manhã, quer nas amenas tardes que, em geral se disfructam ali. O passeio no jardim, a longada á Povoá, quer de pé quer de carro, de automovel ou de

bem iluminada, até aos quartos espaçosos e asseados; acrescenta-se ainda um restaurant em que se faz serviço de lanches, gelados, chá e tudo o mais que lhe é dado; assim como o vasto teatro Afonso Sanches escolhido n'esta epoca pelas melhores companhias cidadinas que fazem as suas «tournées», pelas provincias, e digam-me se ha possivel paralelo entre as outras praias e Vila do Conde, que dista apenas uma hora do Porto, atravez uma huberrima região, toda cheia de paisagens emocionantes e de aspectos atrahentes?

Ainda sob a feição de turismo, essa praia é um esplendido Centro por se achar rodeada de motivos impressionantes e porque as suas ligações com importantes pontos de turismo, com outras praias e com diversas thermas, por faceis e pitorescos caminhos se fazem sem custo nem episodios arrelientos.

Por tudo isto e por mais que não chega ainda aos bicos da minha pena, é que tenho a *Vila Comitis*—como antigamente lhe chamavam—como a praia de eleição, como o campo da minha mais saborosa vida, das minhas mais doces e perduráveis recordações.

... E creio que haverá muita e boa gente da minha opinião.



Uma vez que acima nos referimos ás excursões que pódem fazer-se de Vila do Conde, vamos enumeral-as para facilitar ao visitante a escolha ou o programa dos seus itinerarios, que tanto podem ser feitos de automovel como de comboio.

Um dos encantos para quem visita Vila do Conde é atravessar a ponte sobre o Ave e visitar a linda Azurara, patria do chronista Gomes Eannes, e de fundação remota, muito anterior a Vila do Conde.

Logo á sahida da ponte, um atalho, ao lado esquerdo da estrada, conduz-nos ao Monte de Sant'Ana. Fica sobranceiro ao rio e tem no seu cume uma ermidasinha modesta. O panorama que d'ahi se descobre é surprehendente. Vê-se toda a Vila do Conde, o convento e o aqueducto serpando por meio dos campos. Vê-se o rio numa grande extensão correndo entre viçosissimas margens. Do lado da barra avista-se o castelo, a memoria, o bairro balnear e a linha sinuosa das areias da beira-mar até á Povia de Varzim. O poeta o pintor e o photographo, teem aqui elementos de inspiração e belezas naturaes que encantam e delicias.

A Vila de Azurara é uma aglomeração de casas, em duas ruas estreitas e sinuosas a que não faltam as sacadas antigas e os brazões comprovativos da velha fidalguia que por ahí passou. Mas a maior

beleza está na sua posição deveras estrategica... miradoiro natural sobre o Ave, sobre Vila do Conde e sobre esta região tão caracteristica.

A sua Igreja matriz, cuja construção data do seculo XVI é um monumento de arte manuelina de bastante sumptuosidade e rara grandeza. Tem o seu orgulho de fidalgo e velho templo. Exteriormente as paredes da nave central estão coroadas de ameias que lhe dão aspecto imponente de fortaleza. Belo o seu portico principal. Interiormente é ampla e consta de tres naves, cobertas de madeira, á excepção da capela-mór, cujo tecto é formado por uma abobada de aresta ricamente artesonada.

Junto d'este templo, pelo lado norte, está o pelourinho, atestando as regalias municipaes de que Azurara outróra gozou, e um cruzeiro muito interessante.

Romaria tradicional. — É a festa de Nossa Senhora das Neves, a 5 de Agosto, vulgarmente conhecida pela *festa dos aneis*, por n'esse dia ser costume os rapazes oferecerem ás conversadas os aneis que compram nas tendas do arraial.

Passeio interessantissimo pela estrada do norte do Ave até Touguinha e d'ahi pela estrada que parte do cruzeiro até á estrada de Famalicão, que tambem leva a Rio Mau.

Em Rio Mau devem os viajantes parar para fazer uma visita á Igreja de *S. Christovam*.

Foi construida na segunda metade do seculo XII, e é no seu genero um exemplar interessante e curioso do estylo romanico, que tem sido assunto para muitos estudos de arte romanica em Portugal. É guiados por um d'esses estudos, o de monsenhor Augusto Ferreira, ilustrado prior de Vila do Conde, publicado no «Archeologo Portuguez» e transcrito pela «Ilustração Vilacondense», que vamos fazer uma descrição d'esta Igreja.

Como era costume, está orientada na direcção leste-oeste, correspondendo a fachada principal ao poente e abrindo a janela da *abside* sobre o oriente, para receber a primeira luz radiante da madrugada.

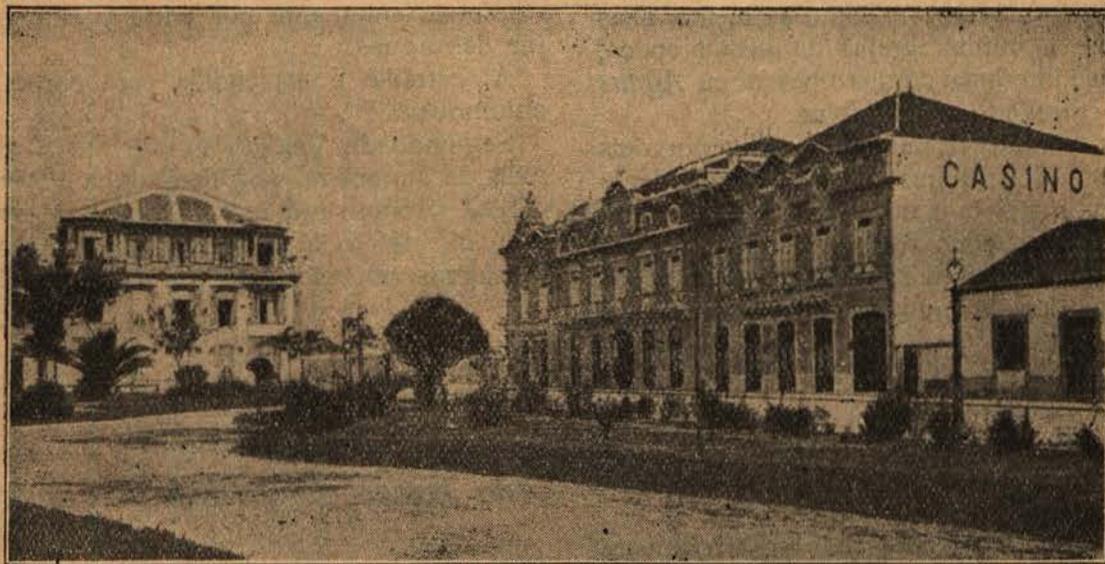
Em a nave, como era proprio da epoca, não havia altares nem pulpito fixo; tambem não havia sacristia nem côro.

O que, n'este genero, possui este belo edificio religioso, são aditamentos posteriores, em manifesta discordancia com o estilo architectonico, e que em absoluto concorrem para lhe desvirtuar a primitiva pureza. O arco da capela-mór, construido no mesmo estilo do portal da fachada, de que ao deante falaremos, é de uma relativa imponencia. Na *abside* ostenta-se isolado, assente sobre colunas, um altar fixo de granito em estilo romanico, recentemente feito na restauração do monu-

mentas, que os veraneantes de Vila do Conde escolhem para fazerem os seus «pic-nics».

Deixando a quinta da Espinheira e continuando a estrada, chega-se a S. Simão da Junqueira (onde existem, dentro d'uma linda quinta particular, os restos d'um velho convento) e voltando á direita atravessa-se a *ponte d'Ave*, logar dos mais encantadores das margens deste rio.

Volta-se a Vila do Conde pela estrada do sul do Ave, cheia de lindas vivendas, até chegar a Vilarinho e d'ahi pela estrada de Vairão até Quintam, atravessando depois Arvore e Azurara.



VILA DO CONDE—Palace Hotel e Casino

mento, a que procedeu, a expensas suas, o sr. Antonio Lopes Figueira.

Quem saia de Vila do Conde, pode seguir pela estrada que parte da Igreja da Lapa ou pela que prolonga a Avenida Figueiredo de Faria. Ambas levam até Touguinha. Dahi segue-se por entre casaes e campos de lavoura até á Ponte d'Este (romana) onde ha logares encantadores. Atravessando a ponte e seguindo a estrada, alcança-se em pouco tempo o portão da Quinta da Espinheira, d'onde uma calçada em rampa nos leva até á beira do Ave. É este aprazivel logar coberto de arvoredos e pitoresco pelo seu açude e

Atravessando o Ave chega-se a Azurara e toma-se a estrada de Arvore, voltando a primeira estrada á esquerda.

É um passeio tambem lindo, por a estrada correr sempre a uma altitude elevada, deixando disfructar lindas vistas. Tem depois uma parte que corre entre arvoredos, e, atravessando a linha ferrea, vê-se logo a fonte do Corgo, com agua esplendida que muitos veraneantes em Villa do Conde diariamente mandam buscar.

Continuando a estrada chega-se a St.^a Luzia, lindo logar no meio de carvalheiras, onde existe uma capelinha.

A iluminação do templo é feita por seis janelas abertas na *abside*, e sete fenestras abertas em a nave, todas de arco de volta inteira. A luz coa-se serenamente através de vitraes polychromicos e envolve o recinto sagrado n'uma penumbra doce, que é a expressão mais adequada ao mysticismo religioso.

A porta da fachada principal da igreja de Rio Mau é formada de arcos decrescentes de ponto subido, como symptoma de transição para o estilo ogival, apoiados sobre colunelos cilindricos com capiteis e bases typicas. No timpano, que está sobre o dintel, ha simbolos e imagens em relevo, destacando-se a figura de um bispo com os seus acolytos; e como emblema, aliás comum a outras igrejas da mesma epoca, na face interior o cordeiro pascal ou *Agnus Dei* carregado com a cruz.

O frontão terminava outróra por dois campanarios; hoje, como elemento decorativo, completa o uma cruz, modelada por outra que encima exteriormente o arco da capela-mór, muito semelhante á cruz dos Templarios e muito vulgar nos templos romanicos.

As portas lateraes — norte e sui — são tambem soberbas, e no mesmo estilo da porta principal, com a differença dos arcos da porta lateral-sul, que são de volta inteira.

Os modilhões, integrados externamente na fachada meridional, ainda hoje atestam a existencia da galilé ou alpendrada, que servia de cemiterio privado e especial conforme a pratica do tempo.

Ainda é digna de observação a imagem de Santo Agostinho, em diminutas proporções e escultura rude que está no vertice do frontão da fachada oriental.

É um passeio encantador para quem admira as belezas da natureza e gosta de vêr variar o assunto da paisagem de momento a momento.

Segue-se por Azurara, Arvore, Quintam e Vilarinho até Vairão. Vila importante, sendo dignas de visita as ruinas do antigo mosteiro de Vairão.

Uma estrada que vira para o sul e corta por entre pinheiraes, leva ao *Monte de*

St.^a Eufemia, logar aprasivel pela quantidade de arvoredos que o cobre e pelas vistas que se gozam do alto d'ele. Todos os anos ahi se realiza uma das mais concorridas romarias da região. Tem no cimo uma capela.

É um dos mais lindos passeios que se podem dar no Minho.

Segue-se pelo sul do Ave até Vilarinho e d'ahi pela estrada de Trofa, sempre a marginar com o rio, ou avistando-se sempre as suas aguas por entre o espesso arvoredos que cobre as suas margens.

A embelezar o rio ha dezenas de açudes com outras tantas azenhas cobertas de musgo e com as rodas gotejantes movendo-se lentamente por entre o espumar das aguas.

A estrada é esplendida para carros e automoveis.

Seguindo de Vila do Conde até S. Simão da Junqueira, por Touguinha e Ponte d'Este, toma-se a estrada que nos leva, atravez de toda a freguezia, até Arcos. Paisagens pitorescas de pleno Minho.

J. L.

Propaganda de Portugal na Exposição do Rio de Janeiro

SEGUNDO informações que nos foram prestadas pelo sr. Raul de Caldevilla, fundador e socio-gerente da grande Empreza Technica Cinematografica Caldevilla Film, do Porto, essa patriótica empreza mandou á exposição do Rio de Janeiro uma importante coleção de fitas animatograficas sobre motivos portuguezes, a fim de ali se exhibirem durante a grande exposição que brevemente tem logar na capital fluminense.

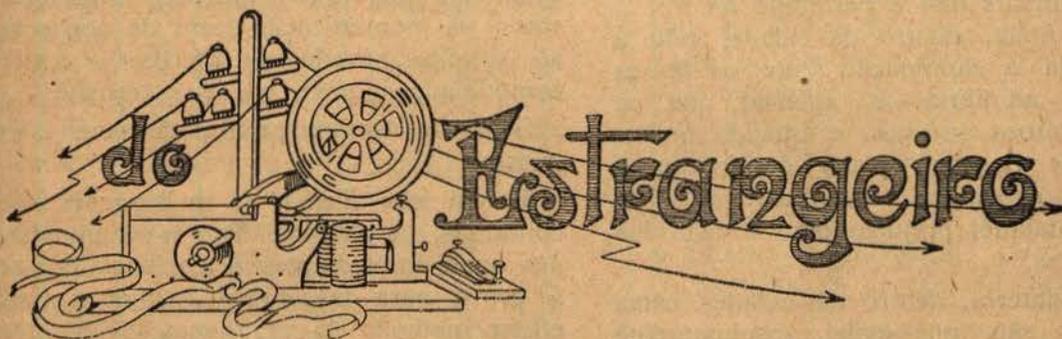
É, sem duvida, uma pratica e proveitosa forma de propaganda do nosso Paiz no estrangeiro, onde a Caldevilla Film tem varios agentes; sendo muito para louvar a sua ideia de mandar uma especial coleção do Brazil, pois, segundo o nosso modo de vêr, nenhuma ocasião se pode

apresentar mais propicia para uma boa propaganda do nosso Paiz, mormente agora que, ao Rio de Janeiro, vão acorrer, de todos os lados da America, aqueles a quem justamente mais podem entusiasmar as belezas do nosso Paiz, e dos quaes ele pode e deve esperar, com legitimo direito, a concorrência que lhe é devida por todos os titulos e mais um: o da sua situação geografica que, como nação europeia, o torna mais proximo da America.

Se essa inteligente propaganda fosse completada por outras formas, com preleções, noticias nos jornaes, distribuição de monografias, enfim de todos os re-

ursos reclamativos que se poderiam facilmente pôr em pratica e com menos dispendio e mais proveito do que haveremos de usufruir de todas as embaixadas que o governo portuguez se lembrou de enviar ás Terras de Santa Cruz para contentar amigos e apaniguados, certamente que o numero de visitantes americanos ao nosso Paiz seria, dentro em pouco, muito superior ao que teremos a contar simplesmente pelo esforço, aliás patriótico e muito apreciavel, da Caldevilla Film.

Em todo o caso sempre houve alguém que não se lembrou só de si, e trabalhou para bem do Paiz, pelo que merece os maiores louvores.



A CIRCULAÇÃO DOS AUTOMOVEIS

A questão automobilista, que é uma das que mais se relaciona com o desenvolvimento do turismo, continua, no estrangeiro, em virtude das leis que a dominam, a merecer as mais cuidadas atenções.

Na Suissa, onde essa circulação só se faz, aos domingos, por uma forma muito limitada, trabalha-se activamente para que as restrições em vigor e que quasi impedem a utilização d'esse meio de transporte, sejam o mais possivel eliminadas, facilitando-se a circulação em todos os cantões.

Segundo se depreheende, a dificuldade em se conseguir dos governos cantonaes a liberdade de circulação automobilista está, principalmente, no facto de não se poder evitar os desastres a que um in-

tenso movimento de automoveis daria lugar aos domingos, visto n'esses dias ninguém trabalhar n'aquelle paiz e, por um principio d'egualdade bem comprehendida, todos terem o direito de passear por onde muito bem lhes aprouver sem a preocupação de serem atropelados.

E' uma justa garantia da integridade propria.

A isto chama-se o pleno reconhecimento dos direitos individuaes que, na Suissa, como, talvez, em nenhum outro paiz, são indiscutivelmente respeitadas.

Mas se assim se procede na Suissa, em França tambem a circulação de automoveis é um dos problemas que muito tem occupado a atenção das varias instituições de turismo e de desporto. Se bem que n'este paiz não haja prohibição abso-

luta de circulação automobilista em qualquer dia da semana, ha, todavia, restrições sobre velocidades, iluminação e businas d'aviso.

Ali, a velocidade dos automoveis, dentro dos limites da cidade, obedece a um determinado numero de kilometros por hora, afim de se evitar os choques sempre desastrosos e os atropelamentos quasi sempre funestos.

O emprego dos signaes d'alarme é, tambem, regulado por uma especial instrução, não se podendo usar nem abusar dos diferentes avisos, taes como *sirènes*, *auto-bocks*, chilreadores, etc., por mero divertimento; mas simplesmente como signal d'aviso, sem som continuo.

O barulho ensurdecedor do *escape aberto*, igualmente não é permitido ali.

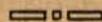
E, á noite, dentro da cidade, não é consentida a iluminação com os faroes grandes; admitindo-se, apenas, que se usem os faroes de aviso e, quando muito, outros de pequeno poder iluminante, á frente da caixa do motor, sem que d'ahi resulte qualquer prejuizo para a vista dos transeuntes.

Na Inglaterra, dentro das cidades, estas restrições são, por equal, absolutamente observadas, pois ali tem-se, tambem, a egualdade de direitos como um principio indiscutivel.

Sobre a questão dos faroes dos automoveis para iluminação nocturna, a sua solução tem sido objecto de varios e interessantes estudos, convergindo para se evitar, sobre tudo, o encandeamento da vista nos peões e nos conductores dos carros que se cruzem no mesmo caminho. N'este sentido, o inglez M. Pickavant acaba de apresentar a sua idéa para iluminação dos vehiculos durante a noite, a qual consiste na colocação lateral dos faroes de maior poder iluminante, transferindo-se a luz da frente para os lados e para a rectaguarda na ocasião do cruzamento de dois vehiculos, de forma que, facilitando o caminho ao carro que cruze, não cause o menor transtorno á vista dos conductores dos carros que passem em sentido inverso.

Por este simples exemplo, se pode avaliar o que, a tal respeito se passa no estrangeiro.

Compare-se isso com o que se passa em Portugal, onde não ha o minimo respeito pelas garantias alheias, e avalie-se o justo juizo que preside á distribuição das regalias que natural e legitimamente são devidas a todos.



Um outro problema não menos importante é o que se refere ás estradas. Não obstante todas as experiencias e tentativas, o leito das estradas, no estrangeiro, não satisfaz ainda ás exigencias dos que entendem que, principalmente, as grandes veias de comunicação teem de obedecer ao simples criterio de oferecer a maior comodidade a quem por elas transite.

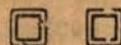
Sem boas estradas, não pode haver bom turismo.

E sob este dilema, as reclamações são continuas, os estudos dilatam-se em phases quasi ininterruptas e a sciencia põe-se á prova para descobrir o melhor e mais eficaz methodo de pavimentar o leito dos grandes caminhos de comunicação.

Mas é que nos paizes que comprehendem bem o valor do turismo, quer como elemento indispensavel á propria vida, quer como superior recurso para a atracção dos estrangeiros, todas as questões consideradas primordiales para o desenvolvimento da idéa são cuidadas com um carinho que só o sentimento patriotico pode estimular.

Assim se tem conseguido fazer de pontos de relativa importancia, grandes e afamadas estancias thermaes e climatericas.

Sem desejarmos frisar qualquer nota, submetemos estes casos á apreciação dos homens que em Portugal *pensam* no turismo.



CAMINHOS DE FERRO

CONSTRUÇÃO DE NOVAS LINHAS

POR acharmos interessante registar em as nossas columnas, publicamos a seguir a lei que o parlamento acaba de votar para a construção de novas linhas ferreas e conclusão d'outras, entre as quaes algumas ha d'um grande alcance economico, representando ao mesmo tempo uma consideravel vantagem para o desenvolvimento do turismo, com resultados sensivelmente beneficos para as regiões interessadas.

Em nome da Nação o Congresso da Republica decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Art. 1.º — Dos recursos previstos na segunda parte do art. 3.º da lei n.º 1:246 de 29 de março do corrente ano, serão desde já applicadas as importancias adeante mencionadas á construção dos caminhos de ferro e obras seguintes:

Grupo A

Linha do Barreiro, Cacilhas (conclusão até o Seixal)	80:000\$00
Linha de cintura do Porto (Contumil a Leixões e ramal de S. Gemil a Ermezinde).....	6.000:000\$00
Linha de Estremoz a Castelo de Vide (conclusão até Fronteira..	2.000:000\$00
Linha do Guadiana:	
a) Troço de Evora a Reguengos (conclusão) .	1.500:000\$00
b) Troço de Serpa-Brinches a Serpa	1.500:000\$00
Linha da Regua a Lamego	3.700:000\$00
Ponte sobre o Sado em Alcacer	1.000:000\$00
Linha do Vale de Sabor (lanços de Carviçaes a Bruçô e de Bruçô a Mugadouro)	1.500:000\$00
Linha do Vale do Tamega (troço de Gatão a Freixieiro.....	1.600:000\$00

Ramal de Portimão a Lagos (conclusão)	270:000\$00
Ramal de Sines... ..	3.500:000\$00
Linha de Evora a Ponte de Sôr (troço de Móra a Montargil.	2.800:000\$00
Estudos de linhas incluídas ou a incluir nos planos ferroviarios do Estado.....	500:000\$00

Grupo B

Ampliação, alargamento, beneficiação, conclusão e duplicação de parte da via existente e de algumas estações «gares» e edificios, nas linhas do Minho e Douro.....	1.000:000\$00
Idem nas linhas do Sul e Sueste e conclusão de estradas de acesso	2.000:000\$00

Grupo C

Construção de casas para habitação do pessoal ferroviario nas linhas do Minho e Douro ..	750:000\$00
Idem nas linhas do Sul e Sueste	750:000\$00
	<u>30.450:000\$00</u>

Art. 2.º — Em caso algum poderão as dotações consignadas para qualquer das obras indicadas no artigo anterior ter applicação diferente, ficando civil e criminalmente responsaveis aqueles que procederem em contrario do que fica preceituado.

§ unico — Excetua-se a hipotese de ficar saldo de qualquer d'elas, após a sua conclusão, que poderá, por decreto, ser transferido para qualquer das outras em que se torne necessario o reforço.

Art. 3.º — A dotação a que se refere o art. 1.º será descrita no orçamento do

corrente ano economico do Ministerio do Comercio e Comunicações, na despeza extraordinaria e no capitulo 15.º — Caminhos de Ferro do Estado — constituindo o artigo 343.º-A, sob a rubrica «Construção de novas linhas».

§ unico—A esta dotação é applicavel o disposto no artigo 3.º da carta de lei de 9 de setembro de 1908, e o seu levantamento só se poderá efectuar, á medida que fôr sendo necessario para immediata applicação.

Art. 4.º — A Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado poderá, se assim o julgar conveniente, mandar pagar, antes de feitas as entregas provisórias de quaesquer empreitadas as importancias correspondentes que se liquidarem por virtude da revisão dos respectivos contractos, feitos nos termos da lei n.º 1:188, de 29 de agosto de 1921.

Art. 5.º — Nos termos do artigo 5.º da carta de lei de 1 de julho de 1903, o Governo negociará com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego a conclusão do caminho de ferro de Louzã a Arganil, acautelando-se rigorosamente os interesses do Estado e a integridade do plano ferroviario de entre o Tejo e Mondego.

§ unico — Os encargos do Estado provenientes d'essas negociações serão cobertos pelo fundo especial de caminhos de ferro.

Art. 6.º — Fica o Governo autorisado a contratar com a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro a construção e exploração do prolongamento da linha de via reduzida de Santa Comba-Dão a Vizeu, até encontrar a linha de Tua a Bragança com garantia de juro não superior a seis por cento respeitante ao capital que tiver de se empregar n'essa construção sob a fiscalisação do Estado.

Art. 7.º — Fica revogada a legislação em contrario.

Os ministros das Finanças, Comercio e Comunicações a façam imprimir, publicar e correr.

Paços do Governo da Republica, 25 de agosto de 1922.

Antonio José de Almeida, Albano Augusto de Portugal Durão, Eduardo Alberto Lima Basto.

Noticias diversas

NA SERRA DO GUARDÃO

Um novo hotel

EM Paredes do Guardão, local muito aprazível e saudavel da Serra do Guardão, classificado e recomendado actualmente como um dos melhores para curas de repouso, acaba de ser aberto ao publico um optimo hotel, cuja direcção está confiada ao habilitissimo hoteleiro sr. Conrad Wissmann, muito conhecido em Portugal

O acesso a Paredes do Guardão faz-se indo-se até á estação de Tondela na linha de Santa Comba a Vizeu, e d'ahi no automovel que faz carreiras regulares em ligação com os comboios.

Paredes do Guardão, que é uma pitoresca localidade, fica situada a 20 kilometros de Tondela, sendo um excelente centro de excursões em automovel.

Os pontos interessantes que lhe ficam mais proximos são: Vizeu, S. Pedro do Sul e Campo de Besteiros podendo as viagens alongar-se por outras povoações do Vale de Vouga e da Beira Alta, onde os excursionistas encontram sempre os mais inéditos aspectos.

Grande Casino, em Cintra

SEGUNDO nos consta, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes vendeu, pela quantia de 200 contos á Companhia de Turismo, uma parcela de terreno que possuia proximo da estação de Cintra, para n'ele ser construido um grande Casino.

Hotel Universal, do Porto

A Companhia Portuguesa de Turismo, proprietaria do Hotel Universal, do Porto, adquiriu já o terreno para onde torneja o seu edificio, a fim de, em breve, dar começo ao programa já elaborado para a remodelação e ampliação do referido Hotel, que ficará sendo um dos primeiros da invicta cidade.

Hotel no Castelo de S. Jorge

TEEM os jornaes publicado diversos *balões d'ensaio* para se obter a concessão do Castelo de S. Jorge, em Lisboa, para n'ele ser instalado um *grande hotel*.

O despauterio é tão grande, que apenas o registamos a titulo de curiosidade; pois, alem de tudo o mais — que não se poderia acreditar — a ideia é, praticamente, irrealisavel.

Composto e impresso no CENTRO TIPOGRAPHICO COLONIAL — Largo Raphael Bordalo Pinheiro, 27 — (Antigo Largo d'Abegoaria)