

REVISTA  
DE

# TURISMO

PUBLICAÇÃO MENSAL  
DE TURISMO, PROPAGA-  
NDA, VIAGENS,  
NAVEGAÇÃO, ARTE  
E LITERATURA ◻ ◻ ◻

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA «REVISTA DE TURISMO»

ANO VIII  
II SERIE

AGOSTO 1923  
N.º 134

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO  
SECRETARIO: JOSÉ LISBOA

REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO  
EDITOR: F. FERNANDES VILLAS

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

*LISBOA, PORTO DE TRANSITO*

*OU A PORTA NATURAL DA EUROPA*

**I**NICIAMOS este artigo com o maior regozijo, porque o que n'ele vamos noticiar e apreciar não é mais do que a cabal confirmação do que por diversas vezes temos dito nas columnas d'esta Revista, sobre o aproveitamento de Lisboa como porto obrigatorio de transito, ou seja *a porta natural da Europa*.

E nenhuma outra ela pode ter tão especialmente colocada, tão facilmente acessivel e de tão surprehendedentes encantos como a que é oferecida pela nossa terra!

Só não sabe o que ela é quem ainda não teve a felicidade de a visitar.

Pois bem. Chegou, felizmente, a ocasião em que os que não queriam convencer-se do que tantas vezes aqui sugerimos — isto é: que o porto de Lisboa era e é a unica porta d'entrada para a Europa, aberta naturalmente aos viajantes vindos do sul — se veem compelidos a reconhecer a razão da nossa argumentação.

Foi preciso estabelecer-se a concorrência italiana — aliás tambem por nós prevista nas chronicas que inserimos sobre o desenvolvimento do turismo em Italia — para todos os interessados no trafego de passageiros da Europa para a America do Sul se convencerem de que a passagem

por Lisboa é o caminho unico, mais pratico, comodo e rapido para os paizes austraes do Novo Mundo e vice-versa.

Esse bom resultado deve-se, porem, á habilidosa diplomacia do nosso querido amigo e ilustre Redactor Principal d'esta Revista, Sr. Guerra Maio, Director do Posto d'informações da S. P. P. em Paris, que, aproveitando a oportunidade do momento em que as companhias de transportes maritimos e terrestres estudavam os meios a opor ao desenvolvimento da concorrência italiana, lhes fez vêr que um unico meio havia para contrariar essa concorrência, o qual consistia simplesmente em fazer uma rapida e imediata ligação em Lisboa do Sud-Express França-Portugal com os paquetes das grandes carreiras sul-americanas que veem ao Tejo com destino ou em proveniencia dos portos da America do Sul.

E tão bem o nosso querido amigo se houve n'essa sua propria e expontanea missão, que conseguiu obter o compromisso das linhas maritimas interessadas n'esse trafego, de modificarem os seus horarios de forma a haver uma conjugação imediata com o Sud-Express, tanto n'um como n'outro sentido.

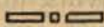
Falta, agora, simplesmente, o acordo das

Companhias ferroviarias, interessadas tambem no assumpto e que são nada menos do que 7; mas estas só podem occupar-se da questão depois da proxima conferencia sobre o trafego internacional que se deve realizar brevemente, porquanto a modificação do horario do Sud-Express, sendo um assumpto da mais alta importancia, só pode ser posto em pratica se aquella conferencia se pronunciar favoravelmente.

É de crêr, porem, que essa conferencia aceite a idéa com enthusiasmo, visto ella não representar sacrificios maiores dos que os que são presentemente suportados por essas mesmas Compahias, antes produzir beneficios immediatos pelo mais avultado numero de passageiros que, sem duvida alguma, circulará n'esse comboio internacional de luxo.

Sobre este muito interessante problema o nosso illustre amigo Sr. Guerra Maio elaborou um minucioso relatorio que, certamente, será apresentado á proxima conferencia a que aludimos.

Não podia, em boa verdade, esse nosso dedicado camarada deixar de cuidar com o seu melhor enthusiasmo d'essa bela idéa; pois defendendo e confirmando assim a suprema razão do seu ponto de vista, já tão insistentemente defendido — como o tem sido pela sua auctorizada pena — com ella presta ao nosso Paiz um dos mais relevantes e patrioticos serviços.



Posta em pratica essa ideal conjugação do trafego internacional pela via Lisboa — que ha de ser um facto dentro em pouco — os seus resultados afiguram-se-nos os mais auspiciosos; mas para isso afigura-se-nos tambem, necessário, como directo complemento d'este sublime esforço, a creação do posto d'informações ou de propaganda d'este serviço no Rio de Janeiro, com ramificações por todas as cidades do Brazil, Argentina, Châli, Uruguay e demais nações da America do Sul.

A esse posto — de não menos utilidade para o nosso Paiz do que propriamente para esse serviço internacional, desde que a sua direcção seja entregue a pessoa

absolutamente idonea — deverá competir, alem d'uma activa e persistente acção de propaganda, a especialissima missão de conciliar, n'essa vasta rêde d'importação de passageiros, todos os interesses a ella ligados, facilitando os resultados que, d'esta forma, serão compensadores dos encargos a que a mesma instalação venha a dar logar.

E sendo tantas as entidades interessadas n'este importantissimo assumpto, esses encargos deverão ser minimos para cada uma d'ellas, estabelecidos — é claro — na proporção dos respectivos interesses.

D'esta forma ficará completa a idéa já iniciada e nenhuma corrente de transportes em concorrência com uma bem organizada rêde — como essa a que nos referimos, poderá vingar, por maiores recursos que tenha ao seu dispor.

Oxalá que, n'este momento em que parece haver uma mais clara visão das coisas, todos se compenetrem dos seus deveres e se conjuguem facilmente todos os esforços para bem do interesse comum.

JOSÉ LISBOA

## A «REVISTA DE TURISMO»

Aos nossos prezados colegas da imprensa e a todas as pessoas que nos felicitaram pelo sétimo aniversario da «Revista de Turismo», endereçamos, com os nossos affectuosos cumprimentos, o testemunho da nossa perduravel gratidão.

### «REVISTA DE TURISMO»

#### CONDIÇÕES D'ASSIGNATURA

Portugal — Cont. — semest.	5\$00
Ano.....	10\$00
Colonias — ano.....	15\$00
Extrangeiro — ano.....	20\$00
Numero avulso réis	1\$00 (1\$000)



## A BRETANHA E PORTUGAL

**D**AMOS a seguir um brilhante artigo do Sr. Henry Tortelier, um grande amigo de Portugal, espirito esclarecido e natural conhecedor das coisas portuguezas. A sua prosa na imprensa bretã é justamente apreciada não só pelo publico local, mas tambem no resto da França.

Apezar de separados por uma grande distancia, Portugal e a Bretanha teem traços de semelhança verdadeiramente interessantes.

Com efeito, tanto a terra portugueza como a Bretã são banhadas pelo mesmo oceano; tanto uma como outra se alicerçam n'um granito que nem os seculos, nem os movimentos subterraneos puderam abalar; tanto n'uma como n'outra os principaes portos se abrem para o novo continente. As populações portuguezas, como as bretãs, são agricolas e maritimas, apesar de, em muitos centros, a sua fecunda actividade se aplicar com ardor à industria e ao commercio.

Os monumentos da Bretanha como os de Portugal, principalmente aqueles que evocam a fé catholica dos antepassados, são muito importantes por toda a parte, nos dois paizes: eles atestam um gosto muito puro e muito elevado, uma graça ingenua, uma imaginação que prova como fôram grandes os artistas que, outr'ora, os conceberam e os executaram.

Muitas vezes a poesia e as lendas revelam no povo bretão, como no portuguez, os sentimentos mais nobres, as mais ele-

vadas aspirações. Mas, no que diz respeito à poesia, ha uma notavel diferença entre a Bretanha e Portugal, porque a lingua portugueza é doce e harmoniosa, ao passo que os idiomas bretões são rudes e guturaes. E, comtudo o bretão é, como o portuguez, admiravel para exprimir os mais generosos sentimentos dos corações, as mais belas tradições ancestraes.

Camões e Brizeux encarnaram, cada um no seu genero e na sua lingua, o genio das duas raças; Vasco da Gama e Jacques Cartier plantaram, nas terras remotas, cada um d'êles em nome da sua patria, a bandeira da civilização e do progresso.

Fôram muito raras as horas de desacôrdo entre a França e Portugal; e, durante a ultima guerra, as côres das bandeiras dos dois paizes uniram-se; os soldados dos dois paizes combateram lado a lado em defêsa do direito e da liberdade. Ainda n'essa ocasião a Bretanha figurou no primeiro plano para acolher as valerosas cohortes vindas das costas da Luzitania, sendo Brest a base de desembarque do exercito portuguez. Terminada a guerra, essas relações, essas boas amizades não podiam, nem deviam dissipar-se. Alguns bons bretões e alguns bons portuguezes resôlveram, pelo contrario, intensifica-las: e, entre os últimos, encontrou-se um homem de idéas largas, um homem de amplas vistas que se tornou o apostolo de uma colaboração mais intima entre a Bretanha e Portugal.

Esse homem, o Sr. Jayme de Padua

Franco, tinha, durante a guerra, podido vêr e apreciar os bretões; e, impressionado com o acolhimento feito por êles aos seus compatriotas, tinha pensado em associar os dois povos na obra da paz tão intimamente como êles tinham estado associados durante a guerra.

Apoiado por alguns amigos fieis da Bretanha, o Sr. Padua Franco, que está acreditado em Paris como o representante da Sociedade de Propaganda de Portugal, julgou ser em Rennes, a capital e o foco intelectual da Bretanha, que convinha procurar os concursos indispensaveis para a realização da obra a que se propunha.

Posto em relações com um homem que era dos mais qualificados entre todos para comprehender os mesmos pontos de vista, encontrou no Sr. Bahon-Rault o colaborador tão desejado, o outro apóstolo de indispensavel fé.

O Sr. Bahon-Rault, nosso ilustre compatriota, comprehendeu, com efeito, imediatamente, todo o interesse que havia para a Bretanha em crear ou desenvolver as relações com Portugal e começou desde logo a coadjuvar o Sr. Padua Franco nos seus designios.

Para esse efeito, pô-lo em relações com as pessoas mais em destaque na provincia, no mundo dos negocios, das letras e das artes, de maneira a iniciar um movimento britano-portuguez.

Mas tendo reconhecido promptamente que a base d'esse movimento devia ser de origem intelectual, o Sr. Padua Franco, coadjuvado pelo Sr. Bahon-Rault e pelos dirigentes da nossa bela Universidade bretã, viu que as portas do Instituto Polytechnico da Bretanha e as da Faculdade de Letras se abriam aos seus sollicitos esforços. E, como era preciso um professor para fazer o ensino das coisas portuguezas do alto das nossas catedras, foi convidado para esse fim o Sr. Chagas Franco, um grande amigo da França, penetrado desde muito pela influencia da nossa literatura, que tinha traduzido para a sua harmoniosa lingua as melhores paginas de Hugo, de Balzac, de Maupassant, de Faguet.

Outros titulos designavam ainda o Sr.

Chagas Franco para a bela missão de que os governos dos dois países o iam encarregar: era na capital do seu paiz, um professor de merito; tinha sido prefeito de Lisboa no principio da guerra quando a nobre nação portugueza espontaneamente se decidiu a combater ao lado da França e dos seus aliados, tinha estado em França como capitão durante a guerra e pudera conhecer na base portugueza, em Brest, a Bretanha e os Bretões.

E assim, ha dois anos já, os cursos de lingua e de literatura portugueza se vão fazendo com toda a regularidade nos dois focos intellectuaes de Rennes.

Os resultados d'esta organização começam a fazer-se sentir. São bastante numerosos os renneses que teem frequentado as conferencias publicas do Sr. Chagas Franco, quasi sempre ilustradas com magnificas projecções sobre os monumentos e as estancias mais pitorescas de Portugal; são numerosos e bem fieis aqueles que teem seguido os seus cursos da Faculdade de Letras. Alem d'isso, o ensino do Instituto Polytechnico, onde o portuguez é obrigatório, tem sido sancionado com multiplas provas e um exame final.

Ao lado d'este movimento intelectual, o movimento económico vae progredindo sempre: o commercio entre os portos bretões e os portuguezes intensifica-se; o caminho de ferro transporta de um a outro dos dois países as materias primas e os productos manufacturados.

Tal é a bela obra iniciada: ela corresponde já, largamente, aos esforços realizados. Mas o campo está apenas semeado; os habeis trabalhadores que n'ele consomem a sua actividade continuam cheios de fé. E não nos resta a menor duvida de que os belos esforços dos Srs. Padua Franco e Bahon-Rault, dos seus colaboradores e devotados amigos, serão um dia coroados dos mais fecundos resultados práticos.

HENRY TÔRTELIER

Do jornal de Rennes «Le Nouvelliste»

## TURISMO AUTOMOBILISTA

### MEDIDAS DE GRANDE UTILIDADE

A proposito da noticia que demos na secção do estrangeiro do nosso ultimo numero, sobre o systema de sinalisação que foi ha pouco adoptado nas estradas da Belgica, recebemos da Vacuum Oil Company uma interessante carta em que nos dá as informações que vamos transcrever textualmente, acerca das criteriosas e uteis medidas que essa importante Companhia, n'um sympathico intuito, tem posto em pratica no nosso paiz, para facilitar o turismo automobilista.

.....

«O n.º 133 da Revista, publica, na Secção «Estrangeiro», sob a rubrica *Medida Util*, a noticia alusiva ao novo sistema de sinalisação adoptado na Belgica, para avisar os automobilistas nos sitios perigosos, e como comentario diz — «que poderiamos fazer a experiencia em algumas estradas do nosso Paiz, como complemento da sinalisação que já se adoptou para as Passagens de Nivel».

Devemos dizer a V. . . . que por accordo que fizemos com o Automovel Club de Portugal e em virtude da authorisação que nos foi dada pela Administração Geral das Estradas e Turismo, estamos fazendo a sinalisação das estradas de todo o Paiz, não só substituindo as chapas de passagem de nivel postas pelo Automovel Club de Portugal, que são conspurcadas ou roubadas e colocando outras em passagens de novas linhas, como ainda criando as chapas de *Direcções e Distancias, Volta* (curvas perigosas), outras para casos especiais como *Subida e Descida Perigosa*, etc.

Já completámos, em todos os seus detalhes, a sinalisação do triangulo *Lisboa-Cintra-Cascais* e *Carriche-Lousa-S. Gião-Mafra Ericeira a Cintra*.

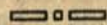
Fizemos em Viana do Castelo a sinalisação especial de Santa Lusia-*Subida e*

*Descida Perigosa*, em Caneças a da chamada «Curva de Morte», em Braga a do «Bom Jesus» e estamos agora a braços com a dos arredores do Porto, de Braga, de Coimbra e do Vale do Vouga.

N'um prazo de tempo relativamente curto —pouco mais d'um ano—tendo que organizar um serviço entre nós inteiramente novo, lutando com greves e tropeçando com dificuldades de varia natureza, já collocámos 143 chapas; temos em colocação e fabrico 151 e o nosso arquivo possui 774 verbetes com as características relativas a outras tantas chapas.

Todos estes trabalhos são feitos sem dispendio algum para o Estado e é a industria nacional que nos fornece todos os materiais.

É fora de duvida que essa utilissima publicação não tem conhecimento do nosso emprehendimento, pois se o tivesse não deixaria de já ter feito referencia ao importantissimo serviço prestado por esta Companhia ao Automobilismo em geral e ao Turismo em particular; mas agora com as nossas informações, esperamos o fará no seu proximo numero».



Realmente desconheciamos ainda este interessante serviço que vem sendo prestado por essa importante e poderosa Companhia, e a ele fazemos agora a maior referencia e dar-lhe-hemos relevo sempre que haja motivo para tal.

Devemos, porem, dizer que o facto de não o termos ainda noticiado não é propriamente da nossa responsabilidade — visto, infelizmente, a «Revista de Turismo» não ter o numero d'informadores que lhe falicitem informações uteis como essas a que acima fazemos menção — mas sim das entidades interessadas n'esses melhoramentos que deviam ser as primeiras a darem-nol'os a conhecer.



## CARTAS DE PARIS

A Holanda — Rotterdam — Na fronteira alemã — Formalidades aduaneiras desnecessárias—Um lanche por 45 mil marcos — A propaganda anti-franceza — Os primeiros aspectos da Alemanha.

UM dos países da Europa menos conhecido dos portugueses e onde Portugal é mais conhecido, é a Holanda. Talvez por este admirável país ter uma história marítima como a nossa, ou por terem ali sido recebidos os judeus que D. Manuel I mandou expulsar do território português, o que é certo é que em toda a Holanda ha uma noção perfeita da nossa terra, e por toda a parte, nas taboletas das lojas, se encontram os nomes de Costa, de Mendes, de Carvalho, de Silvas, todos descendentes da exilados da intolerancia de Rei Venturoso.

A Holanda forma um país á parte dos seus vizinhos, seja a Belgica, seja a Alemanha. Os campos de trigo do norte da Belgica, uma vez passado Rosendal, ou seja a fronteira belgo-holandeza, enquadram-se em terrenos ladeados d'agua formando uma paisagem d'um efeito bucolicamente seductor.

Aqui e alem, um moinho de vento voltava lentamente, placido e bem equilibrado. Aos pequenos canaes sucedem-se verdadeiros lagos que o Mosela e o Rheno for-

mam e alimentam, e que são atravessados por longos viaductos de feno ou de madeira.

A primeira detença da nossa jornada foi em Rotterdam, o grande porto de mar que rivalisa com o de Amsterdam. Era noite e chovia quando nos apeámos na estação central. A dois panos topámos entre a embaciadora chuva que cahia lentamente, com a taboleta d'um hotel. Não hesitámos, e para ele dirigimos os nossos passos. Ali chegados, veio receber-nos um criado que nos falou em alemão, depois em inglez e, por fim, n'um francez compassado e hesitante. — Queremos quarto para passarmos uma noite, apenas — retorquimos a esse empregado.

A' nossa indicação, respondeu-nos que nos alojaria no 3.º andar, confortavelmente, por três florins e cincoenta, pequeno almoço comprehendido.

Subimos atrás d'ele em direcção do aposento que nos era destinado. Notámos, porem, que ali o aceio era irreprehensivel, e o ambiente achava-se perfumado com um suave aroma de baunilha. Entrámos

no quarto, da larga janela; vimos o jardim Zoologico, largo parque d'onde sobem acordes semelhantes ao d'um realeijo desafinado.

Prevenimos o creado de que nos levantaríamos ás 7 horas, e que desceríamos, a seguir para o pequeno almoço.

Despedimol'o e preparámo-nos para um desejado repouso nocturno. A's dez horas entravamos nos braços de Morfeu, que só nos desamparou, assustado com o chamamento do creado. Eram 7 horas. Levantámo-nos; e feita a nossa *toilette*, dirigimo-nos para onde nos esperava um d'estes banquetes matinaes como nunca nos fôra dado saborear.

Diante de nós mostravam-se n'uma tentadora attitude: café, leite, manteiga, fatias de finissimo queijo holandez, presunto e salame, carnes frias, doce de compota, pão e biscoitos.

Um menú para um banquete matinal.

E' que na Holanda come-se mais do que em qualquer outro paiz. Isso explica-se, simplesmente, como resultante do clima frio e humido que ali há sempre; e por isso é preciso precavermo-nos para uma resistencia ás inconveniencias do tempo.

Depois d'aquela inesperado festim, que a nossa *gourmandise*, agradeceu reconhecida, notámos que só nos seria dado comer novamente no dia seguinte.

A's oito horas estávamos de novo na estação a tomar o comboio para a Alemanha, onde nos atrahia a grande curiosidade de tornarmos a vêr esse Paiz, que no ano passado, apesar das suas desgraças, apresentava uma relativa felicidade.

Os comboios holandezes são dos mais confortaveis da Europa, e a sua marcha, devido á planura do terreno, é sempre entre os 60 e os 80 kilometros a hora.

A paisagem modificou-se, passando-se a campo enchuto; por vezes parecendo mesmo uma charneca. Então os moinhos de vento tornaram-se mais raros, e os prados quasi despovoados das classicas vacas holandezas, tinham um aspecto de abandono.

Era meio dia quando chegámos á fronteira alemã, onde tivemos a impressão de

que ainda estávamos em guerra. O comboio depejára na sala de espera algumas centenas de passageiros, na sua maior parte inglezes e americanos.

Uma hora depois conseguimos chegar ao balcão dos passaportes, onde o empregado olhando para nós, limitou-se a conferir o que diziam os nossos documentos, fazendo-nos uma pergunta tão inofensiva, como desnecessaria. Passámos depois á sala das bagagens. As malas foram remechidas de alto a baixo, e os guardas quasi nos metteram as mãos nas algibeiras.

Tudo isto, porem, com uma grande urbanidade e com pedidos de desculpa em todas as linguas.

Passado este suplicio, fomos ao restaurante. O nosso relógio marcava então uma hora e meia da tarde.

O balcão do bufete estava fartamente servido de sandwiches, de bolos, de fruta, de canecas de cerveja.

Os preços eram de arripiar: uma sandwiche dois mil marcos; um pastel 1.500; uma cerveja 2.500 marcos!

O apetite era devorador, e quando ha fome, não ha prudencia.

Cahimos sobre as eguarias, até o nosso estomago dizer: basta!

— Quanto é? preguntámos depois. Apresentada a conta, reparámos que ela somava somente 45 mil marcos!!!

Pagámos, com calafrios, uma tão exorbitante soma; mas pensando que estávamos arruinados, fizemos o calculo em comparação com o franco e... deu-nos, como resultado, que apenas tínhamos dispendido dois francos e 75 centimos! isto é, tanto quanto em Paris nos custaria um café e pão com manteiga!!!

Retomado o comboio tivemos, ao entrar no compartimento, uma singular manifestação da propaganda alemã sobre a occupação do Rhur pelas tropas francesas.

Um pequeno cartaz, com uma figura de operario, em exausto sofrimento, mostra na face velha, verdadeiros vergões a tinta vermelha, feitos com um chicote,

Por baixo, em alemão e inglez lê-se: *Lembraí-vos do atroz sofrimento das gentes do Rhur!*

Não tinha o comboio andado meia dúzia de kilometros, já uma dama da Cruz Vermelha, de mealheiro em punho, vinha pedir para os pobres do Rhur. Todos os bolsos se abriram; e como o dinheiro, já não coubesse na caixa de folha, a dama, formando uma bolsa com o avental, reco-

lheu os milhares de marcos de velho papel que lhe ofereceram.

Eis, pois, os primeiros aspectos da minha curta viagem na Alemanha.

Bremen, Junho de 1923.

GUERRA MAIO

## BELEZAS DE PORTUGAL

### UM TRECHO DA SERRA DA ESTRELA





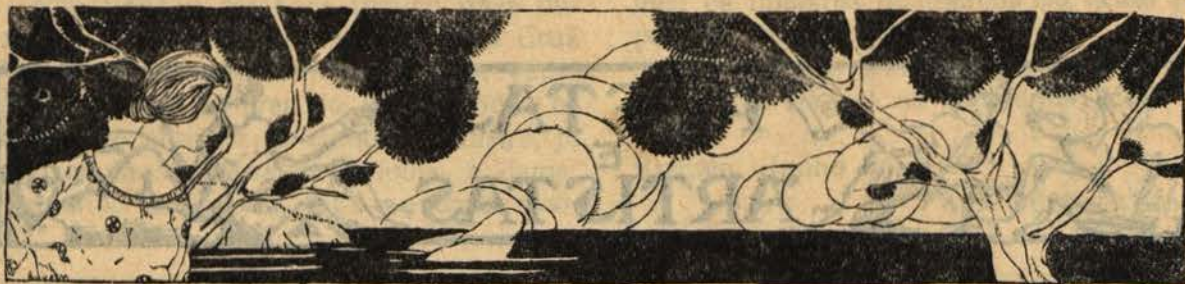


Cantiga sua á Senhora Maria Quaresma

*Uns esperam a quaresma  
 Pera se nella salvar:  
 Eu perdi-me nella mesma,  
 Pera nunca me cobrar.  
 Mas com esta perda tal  
 Eu m'hei por mui bem ganhado,  
 Porque o melhor de meu mal  
 Está todo no cuidado.  
 Os que cuidam qu'a quaresma  
 Não é pera condemnar,  
 Se a virem, nella mesma  
 Mal se poderão salvar.*

BERNARDIM RIBEIRO





## *Um assumpto de grande importancia*

### A INFLUENCIA DA ARBORISAÇÃO EM PORTUGAL

**U**M dos mais seguros atractivos para um paiz é a sua povoação florestal.

Onde não ha arvoredo em abundancia, não ha tambem aquela população civilisada que o aprecia, que o admira, que o procura como uma necessidade ingente da vida.

Não se trata só de satisfazer as exigencias visuaes com um motivo de alegria e de relevo do panorama que a nossos olhos se desenrole. Trata-se tambem e muito especialmente da importancia que as florestas teem para as nações que as possuem, pelo seu lado benéfico, atrahente, saluberrimo e proveitoso, na sua geral acepção.

Sobretudo, para um paiz que se dedica á exploração da industria do turismo e que tem recursos para o fazer, a existencia de florestas e de grandes matas é um factor de especial atenção.

Em geral, nenhum turista procura, quer seja para se recrear, como ainda mesmo para descançar ou fazer tratamento, um paiz em que as suas montanhas sejam completamente áridas, onde as estancias climatéricas não sejam rodeadas de abundante vegetação e as praias não tenham as chamadas florestas maritimas, tão humanitarias como uteis e agradaveis.

É por demais conhecida a influencia eficaz da grande vegetação na atmospha

dos paizes. É ela que corrige as temperaturas, amenisando os climas, favorecendo-os e tornando-os mais regulares e equilibrados. São as arvores, que entre outros beneficios, nos favorecem com as suas fagueiras sombras, perfumam o ambiente com o enebriante aroma das suas flores quando na primavera se mostram com toda a garridice da sua beleza; são elas, emfim, o agente mais salutar que ha para a vida humana.

Portanto o arvoredo deve merecer-nos muitos e especiaes cuidados. Os nossos esforços devem convergir para equilibrar, tanto quanto seja possivel, este bom clima de Portugal que, não obstante ser pouco comparavel pela sua excelencia, tem todavia, períodos em que os ventos intensos, como os grandes calores estivaes, o tornam por vezes pouco agradável.

Em Portugal ha muita vegetação, sobretudo no norte; mas ha tambem muito terreno impressionavel pela sua aridez.

Ha encostas que não podem ser utilizadas na criação de pastos, nem de nenhuma cultura prática por não se prestarem a disposição e a configuração do terreno; todavia elas podem ser utilmente aproveitadas na exploração de matas de pinheiros, que constituem uma apreciavel riqueza, consolidando o terreno,

quebrando os ventos e atrahindo as chuvas.

Alem d'isso, essas matas ainda atenuam os grandes calores, pois assim não só as temperaturas elevadas não se pronunciam tão intensamente devido á frescura natural do arvoredado, como este facilita a sombra tão desejada.

Em nosso entender, parece-nos que tanto o pinheiro como o eucalipto proporcionam uma cultura de resultados incontestaveis, sob o nosso ponto de vista. Para confirmar o que dizemos basta citar a serra de Cintra, na parte que deita sobre o Oceano e que domina desde o Cabo da Rocha até S. João do Estoril.

A falta de arvoredado em toda essa enorme região é tão manifesta que se nota nas variantes bruscas da temperatura que por vezes se dão ali; na pouca abundancia d'agua que se faz sentir na estação calmosa, em todas as povoações instaladas no seu sopé.

Ha ainda a apreciar o aspecto agreste d'esses terrenos incultos cheios de pedras e que supomos serem simples baldios.

Mesmo esse aspecto observado a dis-

tancia, como seja da orla maritima, ou ainda do mar, é desolador e dá má impressão a quem o aprecia, representando como que um desleixo das auctoridades que superintendem no assumpto.

Limitamos por hoje o nosso exame aos exemplos que nos ficam mais perto e que são facilmente comprovados pelas grandes extensões de terrenos tanto na margem norte do Tejo, como na que o limita ao sul.

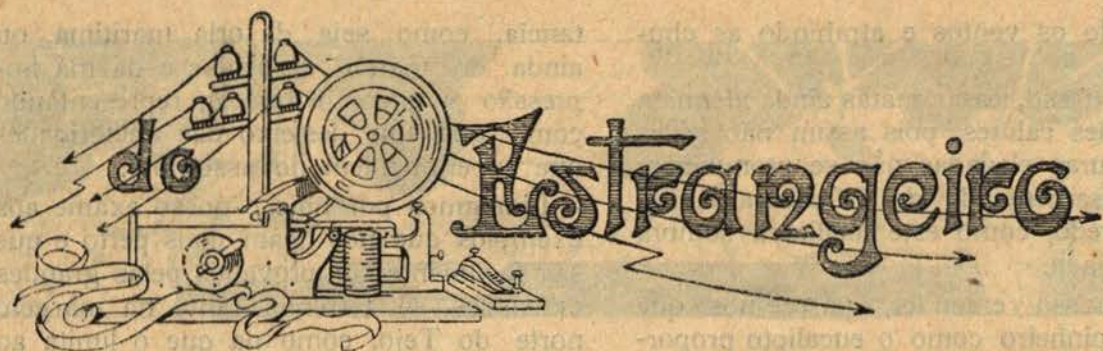
Se os terrenos que presentemente se acham abandonados n'essas duas margens estivessem aproveitados na cultura de florestas, a sensação que ao estrangeiro causava a sua entrada em Portugal, gosando a magnificencia das belezas que se desenrolam desde os limites com o oceano, seria sem duvida muito mais impressionavel do que a que se tem actualmente, embora — em boa verdade — não seja muito comparavel pela sua encantadora originalidade.

Dado o importante interesse que este assumpto tem para nós, a ele voltaremos brevemente, encarando-o ainda, sobre o lado da utilidade pratica.

## PORTUGAL PITORESCO



Um passeio no Vouga



### CARTA DE ITALIA

**H**A muito já que não escrevia para a «Revista de Turismo». Mais falta de tempo do que de lembrança ou de assumpto. Vae hoje epistola, que conterà a sumula dos motivos que tenho estado a archivar para na ocasião propicia — que hoje chegou — vol'os transmitir.

Comêçarei por me felicitar (desculpem-me a vaidade...) e felicitar-vos por ver confirmado tudo quanto se tem dito na nossa revista Revista sobre o desenvolvimento d'este belo paiz, sobretudo no que se relaciona com a sua expansão economica, no que o turismo tem um primordial papel. A prôva é que os efeitos d'essas causas se vão sentindo, directa e indirectamente, pelo volume dos negocios commerciaes e pelo augmento da população fluctuante, atrahida pela insistente e bem orientada propaganda que se tem feito no estrangeiro sobré as belezas d'este archivo d'arte do mundo, e das comodidades que ele oferece para se gozarem as suas verdadeiras originalidades.

Indirectamente, tambem, pela lucta em que os outros paizes serão empenhados para fazer uma séria e insistente concorrência á expansão economica da Italia, que é hoje um dos problemas que merecem especiaes atenções ao sr. Mussolini.

Aparte o pequeno interregno — nem historico nem importante — da *crise social* porque passou este paiz, pode dizer-se que ele, apôs o inicio do consulado fascista, entrou n'uma phase de verdadeiro rejuvenescimento, sob o alto e admiravel criterio d'esse ditador que é o Messias

salvador d'esta linda terra e d'este bom povo.

Assim — e falando propriamente do turismo, a Italia prepara-se para ser uma — senão a mais importante das portas de sahida da Europa, não já simplesmente para o Oriente — o que era natural, mas inclusivamente para o Occidente; pois nutre-se aqui a pretensão de, dentro em breve, se poder usufruir os resultados proveitosos de linhas regulares maritimas entre os portos da Italia e os da America do Norte, mas, sobretudo, da America do Sul.

Não faz, por emquanto questão do exclusivo d'esse direito: quere ela, todavia, que — se os americanos entrem na Europa por outro paiz que não seja o seu, eles saiam por qualquer dos portos da Italia, depois de a terem visitado, de a terem conhecido, de terem apreciado as suas belezas e de... terem deixado o dinheiro que lhes reste.

Para isso ela favorecel'os-ha com o melhor das suas comodidades, quer em transportes rapidos, quer em hotéis acessiveis e luxuosos, quer ainda facilitando tudo quanto seja necessário para que eles se sintam bem n'esta deliciosa terra.

E, no fim de tudo, oferece-lhes um transporte bom para o regresso ao respectivo paiz, sem os incomodos e transtornos das viagens terrestres, com os trasbordos, as perdas de enlace, as formalidades aduaneiras e fiscaes e os mil e um pequeninos nadas que aborrecem, estorvam e enervam.

E' este um optimo pensamento; e para que a sua pratica dê os resultados desejados, trabalha-se inteligente e activamente, a tal ponto que no estrangeiro já — que

me conste — se estão tomando medidas decisivas para contrariar, tanto quanto possível, essa concorrência, que muito abalo poderá causar principalmente ás companhias de navegação que teem as suas carreiras para os portos da America do Sul.

Temos, portanto, mais uma phase d'essa tremenda lucta que sobreveio à Grande Guerra e que foi oportunamente denunciada com uma admiravel previsão n'um artigo ha tempo inserto na «Revista de Turismo».

E' a ancia de ganhar dinheiro, de fazer progredir as riquezas proprias e de valorisar os esforços que n'esse sentido se empreguem.

E a Italia, depurado o seu organismo com a limpeza de *oleo de ricino* que Mussolini lhe applicou, sente-se renascer vigorosa e animada d'uma forte vontade de atingir, no circulo mundial, a situação

a que, por todos os titulos, se julga agora com direito.

Aqui não se disse, ao nascer o sol mussolinico, o euphemismo — *vamos trabalhar*, que foi empregado pelos «vigarristas» da nossa desditosa terra. Aqui, na Italia, começou-se logo a trabalhar com o entusiasmo que sugestiona e leva aos grandes empreendimentos e gera a confiança propria, que é a maior base do progresso dos povos.

Aqui teem, pois, em resumida sumula, o que destilei do archivo dos meus pensamentos. Quando a ocasião se me proporcionar, desenvolverei mais os motivos que agora escrevi a traços largos.

E... até breve.

Roma, Agosto de 1923.

J. C.

## Questões d'interesse geral

### O MAGNO PROBLEMA DAS ESTRADAS

EM Portugal, o problema das estradas tem, ultimamente, aterrado a maior parte dos néo-estadistas, por não saberem dar solução a esse tão importante assumpto.

No estrangeiro, a preocupação consiste simplesmente no estudo dos novos methodos de revestimento das arterias de comunicação, pois a sua conservação nunca chegou ao estado cahotico em que se acham, infelizmente, a maior parte das estradas em Portugal.

O desenvolvimento, cada vez mais intenso, da circulação automobilista, trouxe — como consequencia — a necessidade imediata d'uma modificação completa na construção das estradas. Assim, hoje teem de entrar em linha de conta, alem dos efeitos desastrosos das forças naturaes, como sejam as depressões do terreno occasionadas por movimentos bruscos, as chuvas, os grandes pezos e outros, mais,

ainda, os esforços multiplos de destruição infligidos ás calçadas pelos vehiculos mecanicos, já pelo maior pezo que transportam, quer seja pela sua mais rapida velocidade — um e outro motivos influenciando na adherencia dos rodados ao solo, causa principal da destruição das estradas.

O chiz do problema encontra-se precisamente no producto que ha de substituir o antigo systema de macadam — que é provadamente incapaz de resistir ás necessidades da moderna viação — por um revestimento facil na applicação, sobretudo pelo lado economico, e que proporcione uma superficie de rolamento sufficientemente resistente e ao mesmo tempo suave.

Depois de diversos ensaios, parece ter-se chegado á conclusão de se poder utilizar um dos dois meios cuja superioridade foi reconhecida sobre os outros já experimentados, visto oferecerem, para a satisfação das exigencias do trafego actual,

um alto grau de perfeição, sem os perigos de serem influenciados pelas mudanças climáticas, nem, tampouco, produzirem lama ou poeira, como ainda, não serem susceptíveis de desagregação; apresentando, pelo contrario, uma superficie constantemente uniforme.

Como se sabe, a poeira — quando não é produzida pelo lançamento de terra solta sobre as estradas, como ultimamente se tem feito em Portugal, por estupidez ou por motivos inconfessaveis — é uma causa de desagregação das calçadas; começando por ahi os efeitos destruidores do revestimento a macadam.

Não entrando propriamente na descrição e apreciação dos detalhes technicos, cujo interesse é relativo para o turismo, limitamo-nos a apresentar as duas soluções cuja experiencia está sendo executada na Suissa com os melhores auspicios.

Uma d'elas consiste no revestimento monolitho, que é leve e resistente, no qual o empedramento é reforçado com a incorporação d'uma massa de materiaes formando uma espessa ligação.

Este systema é já hoje reconhecido como o melhor, pois a estrada assim revestida tem vantagens indiscutíveis de resistencia, suavidade para o rolamento, impermeabilidade e, sobretudo, facilidade de conservação. O que lhe dá essas vantagens é a massa de ligação do empedramento que tem por base o asphalto e o betume natural, materiaes estes que na pratica tem dado as melhores provas. Especialmente, o asphalto da Trinidad, graças á sua especial composição, dá ao revestimento, além d'uma forte resistencia, uma cohesão e uma elasticidade indispensaveis ás exigencias da circulação moderna.

O outro systema consiste no emprego de «béton»; todavia a experiencia mostrou já não ser tão pratico nem apresentar as vantagens do monolitho pelo que se prova que o asphalto, pela superioridade das suas condições, é o preparado indicado para o revestimento das estradas.

Ha ainda um outro processo de revestimento do leito das estradas, o qual consiste na applicação do pó d'asphalto com-

primido deitado sobre uma fundação de cimento hydraulico, o que nas cidades onde não ha grande movimento tem dado resultados satisfatorios, mas não provam também nas grandes arterias onde se faz um movimento intenso em especial de carros pezados que demandam uma facha de rolagem com uma certa elasticidade.

Agora, que em Portugal se está examinando a proposta que foi apresentada para a reconstrução das nossas estradas, seria bom e sobretudo proveitoso, que se estabelecesse um caderno d'encargos impondo o processo que melhores provas tem dado no estrangeiro que é o monolitho, depois de convenientemente estudado pelos nossos engenheiros especializados na construção de estradas.

E desde que se vae cobrar um imposto especial de transito, justo é que as condições que se ofereçam para a facilidade d'esse transito justifiquem o referido imposto.

Chamamos para o caso a atenção das entidades competentes.

### *Comunicações com o continente*

#### *Africano*

A Companhia franceza «Chargeurs Réunis», no intuito de facilitar as comunicações de Portugal com o continente africano, resolveu que façam escala por Leixões e Lisboa, os seus vapores da linha da Costa Ocidental d'Africa que se destinam aos portos de Dakar, Conakry, Monrovia, Tabou, Grand Bassam, Lome, Cotonou, Douala, Libreville, Port-Gentil, Boma e Matadi. Os portos de Sette, Cama, Mayumba, Loango e Pointe Noire serão servidos por trasbordo em Port-Gentil.

### *REGISTO*

DA Camara Portugueza de Comercio de S. Paulo (Brazil), recebemos o boletim referido ao 2.º trimestre do corrente ano; remessa que agradecemos.

# *Fundo de viação e de turismo*

## A SUA PROXIMA REGULAMENTAÇÃO

**É** do teor seguinte o decreto que deve ser brevemente publicado sobre o Regulamento para a cobrança e arrecadação das receitas que constituem o Fundo de Viação e Turismo:

«Usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do art. 47.º da Constituição da Republica Portuguesa, tendo em vista o disposto no art.º 23.º do Decreto n.º 7037 de 17 de Outubro de 1920 e Lei n.º 1238 de 28 de Novembro de 1921, e por proposta do Ministro do Comercio e Comunicações e tendo ouvido o Conselho de Ministros: hei por bem decretar o seguinte:

1.º E' aprovado o Regulamento para a cobrança e arrecadação do Fundo de Viação e Turismo, que, fazendo parte integrante d'este decreto, baixa assignado pelo referido Ministro do Comercio e Comunicações.

2.º Este regulamento entra imediatamente em vigor, ficando o Governo autorisado a abrir os créditos especiais necessarios para esse fim.

3.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Fundo de Viação e Turismo será constituído pelas receitas provenientes das licenças, produto de arrendamento, venda ou aluguer dos terrenos sobrantes das estradas e dos leitos dos antigos caminhos abandonados, ou d'outros quaesquer terrenos na posse da Administração Geral das Estradas e Turismo; venda de hervas, lenhas, cortiças, arvores, frutos, estrumes varreduras e outros produtos analogos e bem assim ferramentas, utensilios e outros artigos que forem dados por incapazes do serviço das estradas; as rendas pagas pelos concessionarios de vias ferreas sobre estradas; as receitas provenientes de minas, os depositos [provisorios ou defini-

tivos de garantia de contratos ou de pedidos de concessão, relativos ao serviço de viação ordinaria ou outras quaesquer quantias do mesmo serviço que hajam de reverter para o Estado; o rendimento de portagem de pontes; o produto da parte que pertence ao Estado das multas por transgressão do regulamento de policia das estradas, hotéis e mais serviços de que trata este diploma; o saldo de contas a que se refere o art.º 17.º do regulamento sobre a circulação de automoveis; o imposto anual variavel de 1\$00 a 5\$00 a cobrar por metro corrente de fachada principal e por pavimento, dos edificios adjacentes às estradas, ou dentro dos jardins ou quintas com elas confinantes, quando distam menos de 50 metros d'estas e os pavimentos das estradas forem de tipo aperfeiçoado, ou situadas a qualquer distancia quando para as mesmas estradas tenham serventia transitavel por vehiculo; a indemnisação paga pelos particulares ou empresas que, por motivos especiaes, derem a uma ou mais estradas um uso excepcional, quer em relação á frequencia dos vehiculos, quer ao demasiado peso por estes transportado; uma taxa hoteleira de 5 0/0 sobre a importancia das contas dos hospedes dos hotéis do paiz, onde não for applicavel a taxa resultante da execução da lei n.º 1152 de 23 de Abril de 1921; uma taxa anual variavel de 50\$00 a 1.000\$00 a cobrar de cada hotel do paiz; uma sobretaxa de 5\$00 lançada nos bilhetes ordinarios de passagem por mar, de importancia superior a 20\$00, vendidos para o estrangeiro durante os mezes de Maio a Outubro, inclusivé, etc., etc.

São isentos do imposto a que se refere esta parte os edificios que sejam reputados do custo de construção inferior a 120\$00 [por metro corrente] de frente.

# CONSELHO DE TURISMO

**P**UBLICAMOS a seguir a portaria do sr. Ministro do Comercio sobre a constituição d'uma comissão para dar parecer a respeito do plano geral dos trabalhos de viação ordinaria, a qual dispensa quaesquer comentarios: «Tendo reconhecido a impossibilidade de se constituir o Conselho Geral das Estradas e Turismo, pela forma preceituada no art. 5.º do decreto n.º 7037, de 17 de Outubro de 1920; ponderando, outrosim, a necessidade de, sobre o plano geral dos trabalhos de viação ordinaria que está sendo elaborado pela Administração Geral das Estradas e Turismo, ser ouvido o parecer das entidades e corporações a quem este assumpto mais especialmente interessa; manda que, para esse efeito e para substituir transitivamente o aludido Conselho, seja nomeada uma comissão constituída pela seguinte forma: Dr. Sebastião José de Magalhães Lima, que será o presidente; engenheiro-inspector Antonio da Conceição Parreira, administrador geral das Estradas e Turismo, que será o vice-presidente; dr. José Maria de Magalhães Pinto Osorio, ajudante do Procudor Geral da Republica; engenheiro Antonio dos Santos Viegas, professor de Estradas no Instituto Superior Technico; Ricardo O'Neill, representante do Automovel Clube de Portugal; dr. Augusto Lobo Alves, representante da Sociedade de Propaganda de Portugal; dr. Joaquim Nunes Mexia, representante da Associação Central de Agricultura Portuguesa; José Maria Alvares, representante da Associação Industrial Portuguesa; Moysés Bensabat Amzalak, da Associação Commercial de Lisboa; engenheiro civil Antonio José Dantas, director Geral dos Caminhos de Ferro; Alexandre de Almeida, representante da industria de hoteis; tenente-coronel Carlos Matias de Castro, representante do serviço do Estado Maior do Exercito; engenheiro civil João Lino de Sousa Galvão Junior, chefe da Repartição de

Estradas, como 1.º secretario, e o dr. José de Ataide, director da repartição de Turismo, como 2.º secretario.»

## NOTICIAS DIVERSAS

### Novas thermas de Salir do Porto

**P**OR portaria do Ministerio do Trabalho publicada no Diario do Governo n.º 198 da II serie, referido a 27 do corrente, foram aprovados os projectos de captagem do balneario e anexos, para a exploração das nascentes d'agua minero-medicinal situadas na freguesia de Salir do Porto, Concelho das Caldas da Rainha, Distrito de Leiria.

Esta providencia governativa pode-se tomar como uma consequencia da descripção publicada em o n.º 132 d'ssta Revista, sobre S. Martinho do Porto, na qual se faz uma especial referencia ás excellentes aguas que brotam das nascentes de Salir do Porto.

É, pois, possivel que essa nossa descripção tenha levado alguém a pedir a concessão a que se refere a portaria que acima publicamos.

### Em Viana do Castelo

**F**oi ha tempo inaugurado o ascensor de Santa Luzia, que liga á estação do Caminho de Ferro de Viana do Castelo com o Monte de Santa Luzia, onde no ano passado, foi inaugurado o novo hotel, que dispendo de todo o conforto, vae ser o grande atractivo para o turismo, pela sua excepcional situação.

Este era um melhoramento que se impunha, atendendo á importancia da situação d'esse Monte, ás exigencias do serviço do hotel como tambem para facilidade d'acesso do parque, donde se disfruta um panorama surprehendente.