

debate n'uma angustiosissima crise, proveniente da difficil e anormalissima situação que se está atravessando, para a qual até o proprio governo procura atenuantes, vem a Fazenda Nacional lançar a uma empreza pequena, como a da «*Revista de Turismo*», a mais arbitraria e menos explicável das contribuições de industria?

Mas, era, então, justo que se estivesse alimentando a celebre revista portugueza que se publicava em Paris com somas que atingiram algumas dezenas—ou até centenas de contos de réis, e outras publicações, cujos beneficios para o nosso paiz eram de difficil justificação, e agora se negue e coarte os legitimos direitos que assistem á «*Revista de Turismo*», que ha quasi dois anos vem consecutivamente prestando o seu concurso á mais valiosa obra de resurgimento nacional que se está operando?

A consciencia luzitana que responde por nós.

Não podemos, contudo, e no meio da grande tristeza que nos invade, deixar de frizar que teem sido bem premiada a nossa iniciativa patriótica... Não haja duvida.

Nunca esperámos, depois que nos sugeriu a idéa de fundar a «*Revista de Turismo*» vêr, com satisfação e glória, coroado o nosso modesto concurso n'essa grande obra que obrigatoriamente se impõe a Portugal, se não quizer ficar sempre... onde está, em relação aos povos inteligentes. Esse premio do nosso trabalho legavamos aos nossos sucessores n'esta empreza. Mas o que jámais poderíamos esperar, era que todo este titanico esforço que vimos fazendo, fosse successivamente quebrado e amortecido pela falta d'um auxilio que devia brotar exontaneo da solidariedade d'uma grande classe, e pela completa ausencia de protecção de quem tinha por obrigação, estricta e immediata, de ajudarnos.

Temos, já em diversos artigos, feito saber que, quasi exclusivamente, ao favor publico devemos a existencia d'esta empreza. Ele é grande, mas não tão sufficiente que chegue, não já para a compensação do nosso arduo trabalho, mas para a sua continuação, tanto mais que o pezo dos enormes

encargos que oneram o nosso orçamento sobe vertiginosamente.

Portanto, se todos os que teem por dever prestarnos o seu auxilio, em todo o sentido, não vierem immediatamente conceder-nol'o, teremos certa-

mente de tomar a mais—para nós—triste resolução sobre a manutenção da «*Revista de Turismo*» pois ella é simplesmente o resultado d'um esforço patriótico, e não o fim d'uma empreza de grandes capitalistas.

NAVEGAÇÃO PARA O BRAZIL

ESTAMOS na situação que ha muito desejavamos; *sem navegação para o Brazil*. Este facto regubila-nos e oxalá a situação se prolongue.

O ultimo vapor para o Brazil e Rio da Prata, sahiu em meados do mez passado e não sabem as agencias quando haverá outro.

Do Rio de Janeiro chegam clamores contra a supressão das carreiras da Mala Real Ingleza, e o commercio portuguez começa a prever as terriveis consequências da falta de marinha propria.

Isto é a prova cabal do nosso desleixo.

Ainda bem que os factos vieram tristemente pôr a claro uma situação que ha muito previamos; pois só ella nos daria força para cortar o famoso nó gordio da desejada navegação portugueza para o Brazil.

Não queremos enumerar as tentativas, para o estabelecimento de uma linha de vapores nacionaes atravez do Atlantico, e as causas que teem impedido de a pôr em pratica; pois ellas todas se resumem n'isto: *Nunca os governos da nossa terra comprehenderam o alcance de tão elevada medida economica, a Navegação Nacional para o Brazil*.

E o desleixo, a indiferença, que tem presidido ás resoluções d'este alcance levam-nos a crer, que em Portugal só se procura fazer politica.

O ultimo compasso de espera, foi ha pouco feito pelo ultimo governo, que fechou os ouvidos aos clamores do comércio, deixando que tudo ficasse na mesma, e os navios ex-alemães continuassem a navegar ao sabor da Comissão de Transportes Maritimos, onde primava tudo, menos a competencia.

Vão agora, ao que parece, ser entregues alguns, senão todos, dos navios ex-alemães, á Empreza Nacional de Navegação para ella reforçar as carreiras d'Africa, o que já ha muito se deveria ter feito.

Achamos uma medida sensata e de largo alcance economico. A Empreza Nacional, representa no nosso Paiz o raro modelo de boa e sã administra-

ção, e se não fosse ella o serviço marítimo para as nossas colonias estaria n'um perfeito cahos.

Creemos que nada menos de quatro vapores de passageiros apprehendidos, nos restam ainda, o *India*, o *Lourenço Marques*, o *Quêlimane*, o *Murmugão*.

Tirem-se os dois primeiros, á carreira d'Africa, e estabeleça-se uma linha mensal e regular para o Rio de Janeiro e Santos, e acabe-se de vez com semelhante vergonha.

Estes dois barcos, com optimas installações para passageiros, pouca falta farão ao serviço colonial pois a sua capacidade de porões é pequena, e porque outros navios só de carga ficariam ainda, e de grande tonelagem, para assegurar o transporte dos generos coloniales para a Metropole.

Lucta-se em Portugal com uma difficuldade enorme de subsistencias, e no Brazil ha grande quantidade de productos agricolas e de carnes para exportar para a Europa, o que a falta de transportes tem impedido.

Na Argentina, além da grande quantidade de carnes congeladas que ha para exportação, existe um grande *stoc* de trigo, que podia vir suprir as nossas necessidades.

Depois o factor politico que ao nosso paiz vem trazer tal linha de navegação é tão importante, como o desenvolvimento economico, que pela mesma linha espera ter o nosso commercio exportador.

E logo que fossem dados os vapores a exploração da Empreza Nacional era o mesmo que iniciar, após a guerra, uma poderosa linha de navegação pelo pavilhão portuguez, pois estamos seguros d'isso, o seu desenvolvimento ha-de ser tão grande como foi o das sucursaes no Brazil do Banco Ultramarino, que começaram por uma timida agencia no Rio de Janeiro, e hoje são o que toda a gente sabe.

Ao Brazil, não se deve mandar missões a fazer discursos, mas factos que revelem a nosso progresso, e a nossa vontade de tomar o lugar que nos compete entre as outras nações.

Repare-se para o desenvolvimento marítimo da Alemanha, antes da guerra, o da Holanda e o da Italia, cujas marinhas mercantes, asseguraram em

pouco tempo um vasto mercado ao commercio dos seus paizes.

Repare-se n'isso e olhe-se para nós, que facil é encontrar o caminho.

GUERRA MAIO

A INDUSTRIA DE TURISMO E O SEU DESENVOLVIMENTO

III

ANTES de proseguirmos nas nossas considerações acerca do desenvolvimento da industria do turismo no nosso Paiz, seja-nos permitido um pequeno queixume, que a nossa consciencia não pôde calar. E' que o nosso ultimo artigo ficou tão floreado de gralhas, que mais parecia um casaco toscamente remendado, do que uma serie d'idéas alinhavadas com pouca arte.

Não foi, porem, só o nosso artigo mimoseado com a benevolencia do revisor. Ela estendeu-se, como grande virtude que é, a muitos outros, onde essas quezilentas amigas pulularam como... as brôas nas montras dos confeiteiros.

Foi o brinde do nosso revisor.

...E não querendo interpretar diferentemente o caso, só lhe agradecemos a intenção...

Propuzémo-nos, em o nosso ultimo artigo, a expôr tão claramente quanto nos fosse possível n'uma singla descripção, o que pensamos acerca d'um factor que consideramos imprescindivel para o desenvolvimento da industria do turismo em Portuga, l a que demos o titulo de

NUCLEOS REGIONAES

E' pois sobre este—para nós—importante thema que vamos hoje desenvolver as nossas idéas.

Classificamos de *nucleos regionaes*, o que os francezes chamam *Comités d'Aménagements locaux*, isto é—uma sub-divisão dos syndicatos d'iniciativa existentes em França, a que entre nós póderemos dar o titulo —bem apropriado—de sociedades de propaganda; e a sua ação lá—como poderá ser aqui adoptada—é consagrada simplesmente á defeza dos interesses locais, pela conservação do existente e que represente um symbolo; pelo desenvolvimento do que seja susceptivel de valorisar a localidade propria, não só nos rendimentos do seu commercio e da sua industria, mas,

tambem, na exposição das suas belezas naturaes e artisticas; procurando com a sua legitima expansão atrahir a si a maior massa de forasteiros, pelo resultado dos seus proprios esforços e pela sua conjugação com os do syndicato d'iniciativa ou sociedades de propaganda a que devem directa descendencia, em circumstancias especiaes.

Ora, a instituição em Portugal d'estes nucleos, não deve ser coisa difficil.

E' certo que nem todas as localidades na nossa terra podem constituir pontos de turismo. Essa classificação só poderá ser dada ás que possuam elementos suficientes para disfructarem dos beneficios que d'ahi resultam. Para isso, porém, é absolutamente indispensavel que se faça um rigoroso estudo sobre as condições e vantagens que oferecem os sitios naturalmente indicados como pontos de turismo, e que, sobre os seus resultados, se estabeleça uma carta turistica, a fim de orientar quem tiver a missão de dirigir superiormente a vida de turismo, ou a industria das viagens no nosso Paiz. Só depois de feito esse estudo é que se poderá dar sêr, em cada localidade, que receba a classificação de ponto turistico, ao respectivo nucleo regional.

Este deverá ser auxiliado não só pelas entidades a quem directamente interesse a sua ação, mas, coadjuvado e protegido pelas instancias ás quaes esteja subordinado, embora se deva gerir por uma forma relativamente autonoma.

Essas instancias são, superiormente: a Repartição Official de Turismo, por intermedio das **Sociedades de propaganda**, e estes agrupamentos, cuja influencia no desenvolvimento da industria do turismo deve ser considerada de grande valor.

Da fôrma como, em rapido esboço, expuzémos a nossa idéa sobre os nucleos regionaes, cremos que se poderá aquilatar do valor que lhes attribuímos e inferir qual o papel que eles devem desempenhar no progredimento da nossa industria turistica.

E se bem que os consideremos como

orientadores do esforço individual, não podemos, contudo, deixar de simultaneamente os subordinar a uma especie de tutela official, não só para que sobre elles se possa exercer uma util fiscalisação, mas, ainda, para que obedeam a um programa que torne homogenia a sua ação e, assim, usufruam das vantagens e concessões que lhes possam ser dispensados pela Repartição Official.

Parece-nos essencialissimo este ponto na instituição dos *nucleos* regionaes, afim de se conseguir que eles não desfaleçam na sua ação, e que esta produza os seus efeitos desejados, os quaes redundarão em immediato proveito das localidades sobre que exercam a sua influencia.

E' evidente que a constituição d'estes nucleos deve ser unica e exclusivamente da escolha dos interessados em cada localidade, sem dependencia da sanção official. Esta, porém, só deverá fazer-se sentir no actos em que a sua pratica não deva differir da ação comum, para que ella seja o mais homogenia possivel e, d'esta fôrma, os nucleos constituam os elos da corrente que deverá formar a união turistica em o nosso Paiz.

A não subordinar os a essa tutela official, resultará, sem duvida, um desperdicio de recursos e uma dispersão de forças principaes, tão necessarias aos alicerces sobre que se deve elevar a industria do turismo.

M. M.

LISBOA MODERNA

ESTÃO muito adiantadas as obras de construção do novo edificio para a Escola Normal de Lisboa, proximo á estação do caminho de ferro de Bemfica.

Desde a construção dos grandes e modernos edificios para os liceus de Passos Manuel, de Camões e de Pedro Nunes, Lisboa goza lá fóra da justa fama de ter modelares instalações para as escolas superiores; e agora o da Escola Normal, o do Instituto Technico, na Tapada da Ajuda, já concluído, e o do Liceu feminino de Maria Pia, em construção no Parque Eduardo VII, completam o numero de edificações escolares dignas d'uma capital como Lisboa.

Estando-se a proceder á cobrança das assignaturas do 2.º semestre do corrente ano, rogamos aos nossos estimaveis assignantes a fineza de satisfazerem os respectivos recibos logo que lhes sejam apresentados.