

REVISTA
DE

TURISMO

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

PROPRIEDADE DA EMPREZA DA
REVISTA DE TURISMO

LISBOA, 5 DE JULHO DE 1916

ANO I—N.º 1

CONDIÇÕES DA ASSIGNATURA

PAGAMENTO ADEANTADO

ANO..... 1\$00 SEMESTRE... \$50

NUMERO AVULSO 5 CENTAVOS.

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO

REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO

EDITOR: ANNIBAL REBELLO

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS: LARGO DA ABEGOARIA, 28 — TELEFONE 2337-C. — LISBOA

ABRINDO...

A despeito da actual crise, abalançamo-nos á publicação d'esta revista, que como o seu nome indica tratará de todos os assumptos de Turismo.

Em França, na Suissa, na Italia até na visinha Hespanha, existe um sem numero de publicações tendentes a defender, propagar e difundir a proveitosa industria de Turismo. No nosso paiz nenhuma publicação existe que empregue excessionalmente as suas columnas ao Turismo e que faça desenvolver o gosto das viagens.

Portugal, paiz por excellencia para digressões, dotado de um clima semi rival na Europa, guardando paisagens de uma beleza encantadora e muitas d'elas quasi desconhecidas, com uma enorme costa maritima, onde o mar se espregueia n'uma extensa praia de mais de 200 leguas, é desconhecido pelos estrangeiros e quasi desprezado pelos nacionaes.

A nossa excepcional riqueza de aguas mineraes, espalhadas pelo paiz fóra, algumas dotadas, além do seu grande valor therapeutico, de um clima saluberrimo e de uma paisagem deliciosa, são apenas conhecidas de meia duzia de pessoas que ali vão procurar alívio para os seus males, pois o nosso grande povo aquista ainda hoje vae ao estrangeiro em procura de uma cura e um repouso duvidoso, quando os tinha aqui certos.

E' preciso, pois, defender as preciosidades com que a Natureza tão prodigamente nos dotou, e é esse o principal objectivo da nossa campanha para o que possuímos uma excepcional boa vontade e uma coragem transcendente.

O PORTO DE LISBOA
DEPOIS DA GUERRA

NÃO é preciso ser um grande propheta para avaliar o que será o nosso admiravel porto de mar, depois da terrivel contenda, que ha perto de dois anos se vem desenrolando na Europa.

A paz hade vir um dia, e uma onda de progresso acentuar-se-ha rapidamente, porque todos os paizes livres da *Paz armada*, tratarão com mais afinco da sua industria e do seu fomento. Cada um procurará aproveitar o mais possivel as suas riquezas naturaes e tratará de desenvolver a sua industria e a sua agricultura, procurando para elas novos mercados e novos elementos de vida.

A guerra manufactureira e agricola terá um enorme desenvolvimento e triunfará certamente quem melhores elementos de vida tiver.

Não temos nós industrias para procurarmos mercados, e a nossa agricultura, triste é dizê-lo, mal chega para o consumo do paiz.

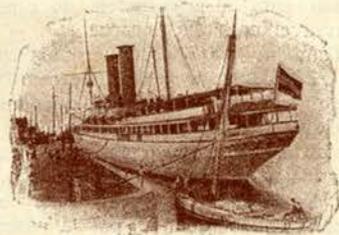
Só uma industria se nos afigura, que dê resultados praticos; a do Turismo, para o que já alguma coisa se tem feito, muito ha porém a fazer.

Mas a base primacial do Turismo em Portugal, é sem duvida nenhuma: o porto de Lisboa.

A sua admiravel situação, a sua excelente rêde de caminhos de ferro,

ligada, a Madrid, Paris, e ao centro da Europa, é garantia segura para um futuro de grande movimento de passageiros.

Antes da guerra, todos os vapores que do norte da Europa, da Alemanha, de Inglaterra, da Holanda e de França se dirigiam á America do Sul, faziam do porto de Lisboa o ponto de despedida da Europa. E esse movimento, que crescia dia a dia, acentuou-se d'uma



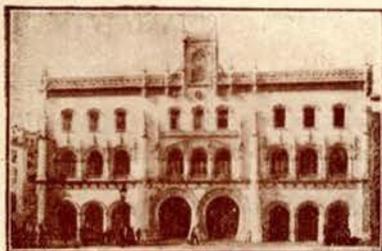
PORTO DE LISBOA
UM VAPOR HOLANDEZ ATRACADO AO CAES

fórma a que podíamos chamar colossal, o que nos faz crer que maior incremento tomará quando o terrivel flagelo tenha dado logar á paz em todos os povos.

E n'esse dia, que julgamos não será tarde, uma enorme avalanche de passageiros vindos do Brazil, da Argentina,

do Pacifico, ha de vir á Europa, cheios de curiosidade uns, e outros já fartos de esperar nas suas terras da America, que a terrível e demorada guerra tenha o seu ocaso, para virem jornadas pela Europa.

E então todos os vapores serão



LISBOA — ESTAÇÃO CENTRAL

poucos, pouquíssimos, para transportar os milhares de passageiros, que disputarão os logares, não olhando a despesas.

E essa onda de viajantes na sua passagem por Lisboa, se aqui lhes proporcionarmos comodidades para descansar das fadigas do Atlantico, e se lhe dermos as maiores facilidades para se transportar rapidamente a Paris, deixará o paquete e correrá veloz para o caes a desembarcar.

Taes comodidades, serão os hotéis, que muito teem a lucrar com a montagem dos mais modernos requisitos de conforto, as facilidades aduaneiras, e finalmente o rapido e comodo transporte para além fronteiras.

Não ignoramos, que, já em Lisboa existem hotéis modernos, com pessoal mais ou menos habilitado, mas tudo isso é pouco para a importancia do nosso admiravel caes da Europa.

Tambem não desconhecemos que na Alfandega já desapareceram os vexames e as demoras a que eram sujeitos os passageiros.

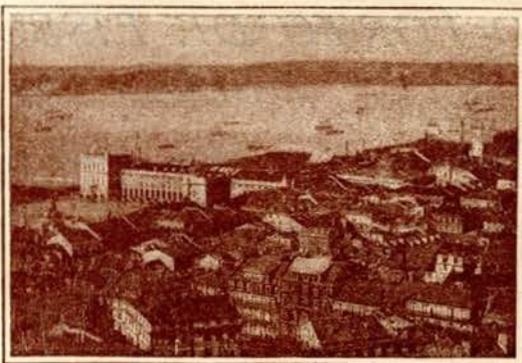
Mas é muito pouco ainda, a nossa Alfandega tem muito má reputação, é preciso que o passageiro fique bem impressionado quando por lá passar, para a sua propaganda ser benefica.

Estamos muito ao facto dos melhoramentos que as nossas linhas ferreas teem introduzido nos seus serviços, já melhorando o seu material; agora mesmo apesar da crise, a Companhia Portugueza trata de concluir a 2.ª via do Norte, fazendo a terreplanagem da linha á espera que possa obter carris; a Beira Alta prosegue com reforço da

sua linha para aguentar com comboios mais pesados, mas é preciso que se acabe de vez com essas carruagens de compartimentos fechados, não é tão grande a despeza da sua transformação nem tão demorado o seu fabrico.

Bem sabemos que nos ultimos anos teem sido adquiridos no norte da França varios vehiculos para as companhias Portugueza e Beira Alta, material este, que pode rivalisar com o melhor da Europa; nas oficinas de Santa Apolonia e Figueira da Foz, tem-se feito novas e confortaveis carruagens que grandemente honram a industria nacional, mas esses vehiculos não chegam senão para meia duzia de comboios, e estes mesmos com composição relativamente pequena.

A companhia do Norte de Espanha, a despeito da crise actual, está concluindo a 2.ª via entre Medina e Hendaya, (percurso este, percorrido pelos comboios que de Portugal conduzem á França, n'uma extensão de 434 kilometros) onde lhe falta apenas 77 kilometros, e nas suas vastas oficinas de Zaragoza, está construindo um sem



PORTO DE LISBOA numero de carruagens VISTO DO CASTELO de todas as classes, isto certamente na mira de grande concorrencia de passageiros após a guerra.

Antigamente era um trajeto penosissimo atravessar as linhas do Norte de Hespanha, pela pouca velocidade dos seus comboios, pela falta de conforto das suas carruagens e por mil outros motivos, mas hoje esse serviço está consideravelmente melhorado, pois com a aquisição de novas locomotivas e de novo material, viaja-se ali com muito razoavel comodidade. Isto é para nós de grande importancia, pois desfaz-se assim a velha lenda do horror das linhas hespanholas que tanto prejudicam a viagem Lisboa-Paris.

Tambem a Companhia Madrid-Zaragoza-Alicante, trata de reformar a sua linha Madrid-Barcelona e Madrid-Sevilha, para com as locomotivas modernas, ha pouco adquiridas, poder im-

primir maior velocidade aos seus comboios.

E' pois para elas, que nós devemos lançar as nossas vistas e todos os sacrificios que agora se façam terão em breve larga remuneração.

Quanto ao porto de Lisboa, seria para desejar que os navios atracassem aos caes e os passageiros tivessem a facilidade de entregar a sua bagagem a bordo e só a tornarem a vêr em Paris.

A questão do atracamento já tem sido largamente tratada na imprensa sem que até agora se lhe tivesse dado solução.

E' certo que na doca de Alcantara se está fazendo uma obra verdadeiramente gigantesca, obra que ha de levar ainda o seu tempo, mas sem ela tambem se podia fazer alguma coisa, pois grandes navios teem atracado ao caes sem que nisso tivessem o menor embaraço.

Quanto ao serviço directo Rio-Paris, crêmos já alguma coisa se tem tentado mas não deu ainda resultado pratico, estude-se pois este assumpto, que só nos parece viavel pela Companhia de Caminhos de Ferro Portuguezes, ou Companhia dos Wagons Leitos, mas esta certamente teria interesse em encaminhar os passageiros para o *Sud-Express* e não era, assim, um serviço completo.

De todos os embaraços de que o passageiro é victima, certamente o que mais o incomoda é o da bagagem. A verificação na Alfandega ao desembarcar, sempre demorada e embaraçosa por mais perfeita que seja, o seu transporte e vigia para o hotel e d'ali para a estação, a abertura nas fronteiras, são objecto de grande perda de tempo e de grandes maçadas.

Seria pois o Ideal, que um passageiro entregasse a sua bagagem a bordo e quando chegasse a Paris tê-la á sua chegada, sem ser remechida pela alfandega e sem ter andado aos boléos ás costas de carregões.

Isto tão facil se nos afigura, que julgamos da mais prompta resolução.

De uma coisa mais carece o porto de Lisboa e o nosso serviço internacional, é de propaganda; d'ela nos occuparemos em subsequentes artigos.

GUERRA MAIO

