

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

PROPRIEDADE DA EMPRESA DA
REVISTA DE TURISMO

LISBOA, 20 DE DEZEMBRO DE 1917

ANO II—N.º 36

CONDIÇÕES DA ASSIGNATURA

PAGAMENTO ADEANTADO

ANO 1\$00 ESTRANGEIRO
SEMESTRE . . . \$50 ANO 2\$50

NUMERO AVULSO 5 CENTAVOS

DIRECTOR: AGOSTINHO LOURENÇO

REDACTOR PRINCIPAL: GUERRA MAIO

EDITOR: ANNIBAL REBELLO

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS: LARGO BORDALO PINHEIRO, 28 (Antigo L. d'Abegoaria) — TEL. 2337-C. — LISBOA

LISBOA, CAES DE MADRID

DESDE ha muito que os nossos visinhos trabalham para converter um dos seus portos do mar, em caes de Madrid, á grande navegação.

Baldadas todas as esperanças de fazer de Cadiz o caes da capital hespanhola e de toda a Europa, voltaram-se as atenções para Vigo sem de que tal pretenção sortisse feito.

Não é descabido relembra as campanhas feitas n'esse sentido. Cadiz, devido á sua magnifica situação n'um ponto extremo da peninsula iberica, deu motivo a aturada campanha não só aos politicos e imprensa hespanhola mas tambem a um incansavel propagador brasileiro que, durante anos, manteve no *Jornal do Brazil* uma theoria em que realçava a aproximação do Brazil com a Europa, por meio de uma linha de vapores, sem escalas de Cadiz a Pernambuco.

Pensava o articulista que uma vez dotado o Recife com caes e docas, e com uma linha ferrea directa ao Rio de Janeiro e com o porto de Cadiz nas mesmas condições, poderia tal serviço directo, não só encurtar a distancia do Brazil com a Europa, mas tambem fazer uma grande concorrência á navegação estrangeira.

Esquecia-se ele porem que o porto de Cadiz, está 341 vezes mais longe de Paris que Lisboa, e nunca haveria forma de fazer concorrência com o percurso por Lisboa, nem em comodidade nem em rapidez.

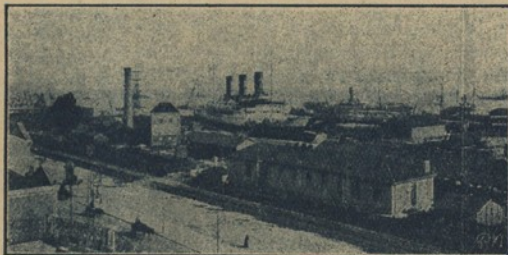
Cremos até que, tal propaganda, levou o governo brasileiro a enviar o articulista á Europa, a estudar o assumpto,

mas já lá vae uma boa meia duzia de anos e ninguem mais ouviu falar na dita discussão.

Vendo porém os nossos visinhos a impossibilidade de Cadiz rivalisar com Lisboa, voltaram as vistas para Vigo e nova e desencadeada propaganda se faz da questão, tomando parte activa n'ela o notavel ministro Echégary, e tambem já são decorridos alguns anos que se não fala no assumpto.

Ora Vigo está 157 kilometros mais distante de Madrid, que Lisboa, como tambem o está Cadiz, 61 kilometros que a nossa capital.

Em taes casos, impossivel é ao ca-



PORTO DE LISBOA—O paquete LUTELIA de 18.000 toneladas na grande doca em Alcântara

minho de ferro suplantar a rapidez d'aqueles pontos á capital hespanhola, do que de Lisboa, não havendo mesmo concorrência n'aquella linha, que possa permitir o fazer um comboio rapido diario como acontece com a nossa capital.

Pensam agora no visinho reino aproximar Valencia de Madrid, por meio de uma linha electrica, que vencerá a distancia em 8 horas ou ainda menos, percurso que não é possivel fazer de Lisboa.

E' certo que a distancia entre aqueles pontos é bastante menor que da nossa capital, como certo é tambem que com os melhoramentos necessarios Valencia se prestará a um porto de mar, para a grande navegação.

Mas, além de vermos bastante problematica tal linha electrica, não vemos tambem forma de Valencia poder ser o caes de Madrid. Valencia na sua situação no mediterraneo, não pode receber a navegação do norte da Europa, que é a mais intensa e a mais veloz. Podia é certo receber a escala das grandes linhas italianas, mas essas a custo fazem escala por Barcelona, pois os seus mais velozes paquetes são empregados directamente de Genova ao Rio de Janeiro, o que cremos ser obrigado pelo governo italiano.

Em taes condições, a Valencia só poderá restar a navegação hespanhola, mas essa é quasi limitada ao serviço de cabotagem e carga e não fará facilmente concorrência á grande navegação estrangeira.

Ora havendo um comboio rapido diariamente de Madrid a Lisboa, e de forma a chegar a Lisboa a horas de apanhar os vapores, é o nosso porto aquele que, sem perigo de rival, pode servir a capital hespanhola.

E bem pouco para isso é preciso. Bastará que uma vez firmada a paz e os caminhos de ferro estabeleçam os antigos serviços, tratem as Companhias Portugueza e de Madrid-Caceres, de acelerar o seu comboio rapido para que o tempo de percurso seja reduzido ao minimo.

Lisboa, tinha antes da guerra, cerca de 20 vapores de passageiros e de grande velocidade cada mez, com destino ao Brazil, numero esse que ha-de por certo elevar-se e então não haverá porto na peninsula que o eguale.

