



CYCLONE APANHADO PELO AMAZONE. a 10 d'outubro de 1871 — Desenho de Th. Weber, segundo um esboço dos auctores

n'uma noite clara, estrellada, por um tempo bonançoso, esplendido. O capitão inglez declara-nos que somos seus hospedes. O seu navio, diz elle, é construido de ferro, e o compartimento estanque d'avante protege-o contra o mar. Fará as reparações necessarias e transportar-nos-ha para a Europa. Mas n'este entretanto, chega perto de nós o navio americano, o *Trimountain*. O capitão William Urquhart offerece tomar-nos todos a seu bordo e depois de ter deliberado, o capitão Surmont e os seus passageiros decidiram acceitar esta amavel proposta.

«Hajá oito dias que estamos a bordo, onde vivemos como uma familia. Ás oito horas da noite reunimos-nos todos na camara do capitão, lemos um capitulo da Biblia e dirigimos Áquelle que tão milagrosamente nos salvou preces em acção de graças.

«Antes d'hontem fomos assaltados por uma tempestade bastante violenta, mas agora o tempo continua bom, o vento sopra-nos da pôpa e se Deus quizer segunda-feira avistaremos as costas da Inglaterra.

«A terra! os nossos corações estremecem ao ouvir esta magica palavra — parece-nos que o Oceano tudo invade e nunca mais veremos um porto.

«Quanta não deve ser a vossa anciedade, entes queridos que nos esperaes cheios d'impaciencia!...

«Antes de deixar o *Trimountain* entregamos ao capitão um documento assignado por nós todos, exprimindo o nosso profundo reconhecimento pelos seus soccorros prestados em occasião de tanto perigo, pela sua cordeal e generosa hospitalidade, pedindo a Deus que espalhasse por sobre elle e a sua familia as benções do céo.

As avarias do *Loch Earn* eram tão graves que não foi possivel tapar-lhe o rombo. A prôa do navio tinha soffrido mais do que ao principio se julgára e as vagas precipitando-se com violencia contra os compartimentos abalados abriram passagem á agua que se precipitou no porão. Pouco depois do seu fatal encontro com o *Ville du Havre*, o *Loch Earn* ia tambem a pique. Felizmente os seus signaes de perigo foram avistados pelo navio inglez *British-Queen* que correu em seu soccorro e que chegou a tempo de salvar a tripulação.

A commissão dos naufragios, instituida

no ministerio da marinha, ouvida sobre o abalroamento do *Ville du Havre* e do *Loch Earn* absolveu de responsabilidade o capitão Surmont que na sua manobra se conformára com as prescripções do decreto admittido por todas as potencias maritimas.

INCENDIO DO «COSPATRICK». — Os jornaes inglezes *Daily-Telegraph* e o *Daily-News* deram uma pungente descripção d'este terrivel drama de que vamos extractar as principaes scenas.

O *Cospatrick*, navio de duzentas toneladas, tripulado por quarenta homens e commandado pelo capitão Elmslie, transportava para a Nova-Zelandia quatrocentos emigrantes, sendo o maior numero artistas e agricultores com as suas familias. Tinha largado de Deal a 12 de setembro de 1874. A travessia fôra feliz até ao dia 17 de novembro; mas n'este dia um violento incendio se declarou e apesar dos energicos esforços da tripulação perderam-se logo quasi todas as esperanças de o dominar. O navio estava então pouco mais ou menos a duzentas milhas do Cabo da Boa Esperança.

Á maneira que as chammas se iam apoderando do navio, o convez apresentava um horrivel espectaculo afflictivo. Os passageiros, homens, mulheres e creanças, precipitavam-se em desordem, lançando gritos medonhos, para os escaleres. Para evitar o fogo lançavam-se ao mar sem que se lhes podesse prestar soccorro. Unicamente dois escaleres se poderam fazer ao largo. Os outros barcos ou tinham sido queimados ou engulidos pelo mar com os numerosos passageiros que n'elles se tinham empilhado.

O navio só foi a pique no dia 19. Até ao ultimo momento o capitão Elmslie, sua esposa, seu filho e o doutor Cadle, medico de bordo estiveram no convez. Quando o fogo chegou até elles saltaram ao mar e morreram afogados á vista dos passageiros refugiados nos escaleres que não se tinham afastado, mas que os não poderam salvar.

Os dois barcos navegaram de conserva os dois dias 20 e 21 de novembro. Depois foram separados por uma borrasca. Nunca mais se soube do que levava o primeiro official, seis marinheiros e vinte e cinco passageiros. A chalupa dirigida por um segundo official, o tenente Macdonald, e contendo vinte e cinco pessoas não tinha mastro nem ve-



INCENDIO DO GOSPATRIK — Desenho de Th. Weber

las. Conseguiu-se todavia arranjar uma com a saia de uma passageira. Mas a agua e os viveres faltavam e no dia 22 começou a fazer-se sentir a fome e a sede. Um marinheiro que ia ao leme cahiu ao mar e afogou-se. No dia 25 o numero dos passageiros estava reduzido a oito, dos quaes tres tinham enlouquecido. Os vivos sustentavam-se sugando o sangue dos cadaveres.

No dia 25, antes de amanhecer um navio passou perto da chalupa. Os naufragos chamaram-no, mas não tiveram resposta, talvez por não se terem feito ouvir. No dia 27 cahiu alguma chuva, mas os desgraçados só poderam apanhar algumas gotas. Mais tres homens morreram e dos cinco que restavam dois estavam loucos. Estavam todos mergulhados n'um profundo lethargo. Na manhã do decimo dia, o tenente Macdonald, a quem se devem os dolorosos detalhes que resumimos, foi despertado por um dos companheiros que n'um acesso de loucura lhe mordida os pés. N'esse momento viu um grande navio que corria direito sobre a chalupa. Era o

British-Sceptre, navio inglez, que ia de Calcuttá para Dundee. Recolhidos a bordo os naufragos foram ahí objecto dos mais sollicitos cuidados. Mas os dois infelizes que tinham perdido a razão morreram; os outros tres foram a 6 de dezembro desembarcados em Santa Helena e transportados para a Inglaterra a bordo do paquete *Nyanza*.

Disse-se que os lavradores que por occasião da ultima greve tinham abandonado diferentes condados da Inglaterra formavam a maior parte dos passageiros do *Cospatrick*. O *lord-maire* de Londres abriu immediatamente uma subscripção a favor das familias das victimas d'aquelle sinistro.

Tinha-se notado que os grandes navios que transportavam emigrantes para a Nova Zelandia eram quasi sempre favorecidos nas suas travessias, apesar da distancia a percorrer, mais de metade da circumferencia do globo terrestre. A perda do *Nortfleet* tinha sido até esta occasião a unica excepção a esta série de felizes viagens.

(Continúa).

CRUZEIROS NA COSTA D'AFRICA

(Continuado do numero antecedente)

S NAVIOS encontram ao largo dos rochedos que formam aquellas ilhas aguas profundas. As correntes são violentas e exigem muito cuidado. A rocha do Carpinteiro, algumas milhas afastada do cabo, é o unico perigo que existe, não sendo todavia para receiar por estar bem visivel.

O pharol indica de dia e de noute entrada segura no porto da Serra Leôa. A construcção oriental d'este edificio que recorda os marabutos mouriscos exhibe uma perspectiva graciosa realçada pela elegante verdura dos coqueiros da montanha que o circunda. Este risonho aspecto dá á barra de Serra Leôa uma apparencia festiva que contrasta com a sinistra reputação, que merece, de ser um dos logares mais insalubres do globo.

O pharol bem depressa nos fica pela pópa; uma serie de ridentes *villas* se mostra na cumiada das montanhas em cujos valles ha quatro profundos precipicios.

Free Town, capital da colonia, foi edifica-

da junto da quarta enseada que antigamente teve o nome de bahia dos Francezes. Os lenhadores tão activamente teem trabalhado que as montanhas, que ha quarenta annos estavam cobertas de madeira desde a base até ao cume, estão hoje na mais completa nudez; apenas ainda se encontram alguns pequenos arvoredos, perdidos nos estreitos valles, gargantas d'estas montanhas. Alguns grupos d'arvores isoladas, dispersas pelas elevadas cristas, só devem a sua conservação ao capricho do senhor que assentou a sua tenda sobre estes escarpados pincaros.

Os brancos muros d'estas *villas* contrastam com a côr sombria das cubatas dos libertos e dos crumanos que vem á Serra Leôa servir nos navios que fazem o commercio da costa.

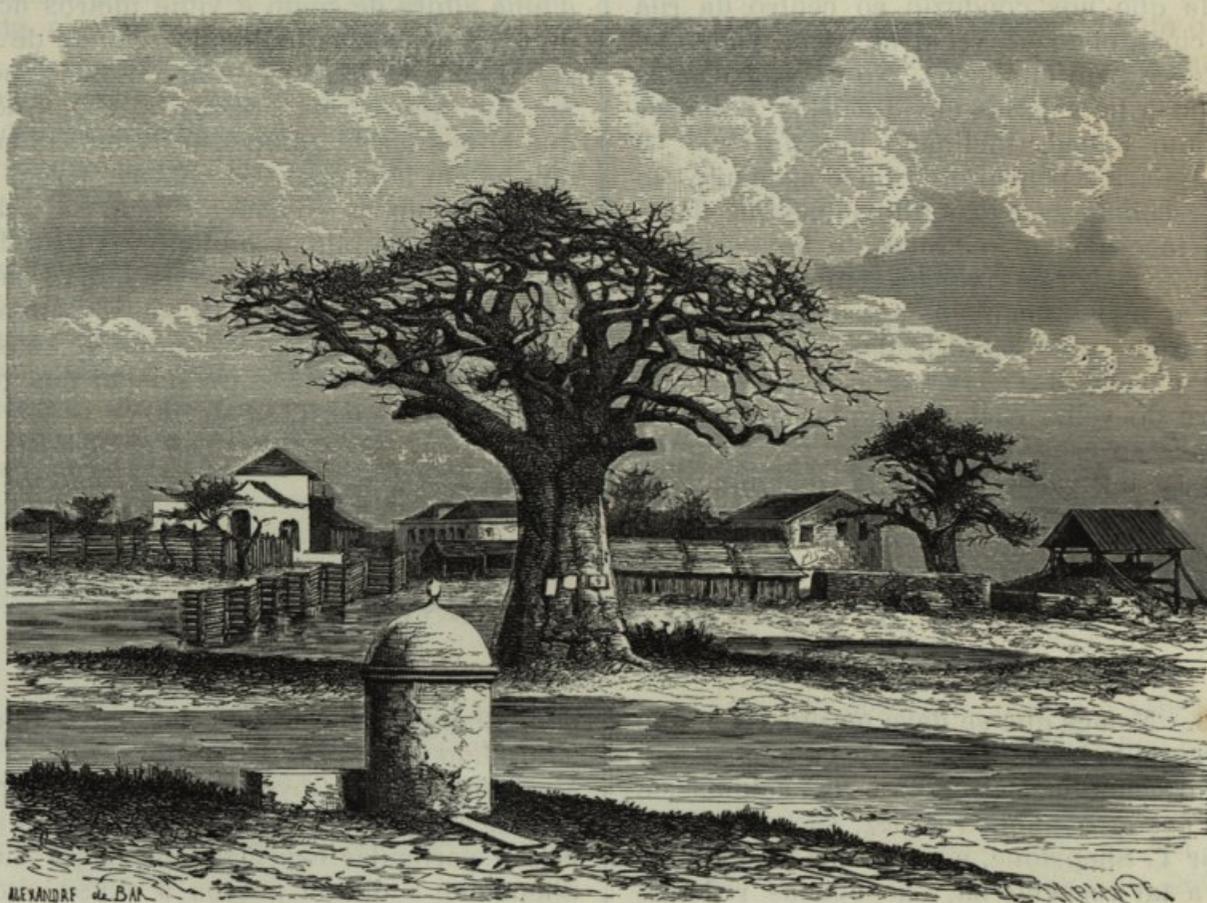
Logo que a ancora pega no fundo, o navio é rodeado por embarcações que esperam impacientemente que a visita sanitaria tenha feito o seu dever: é realmente curioso vêr a maneira por que esta visita é feita. Parece

unicamente uma instituição luxuosa por isso que os germens morbidos se desenvolvem espontaneamente n'esta metropole africana. N'este ponto ha calmarias periodicas que precedem e seguem a mudança dos ventos que se alternam n'estas paragens e que favorecem a incubação das mais terriveis epidemias.

Apenas em terra se arvora o signal de li-

vre pratica toda esta população hybrida se precipita a bordo como uma torrente. Não é para admirar se ao descer para o camarote se vir n'elle installada uma espaduada negra; é a lavadeira que vem offerecer os seus serviços.

Não se julgue encontrar n'estas pretas creaturas as elegantes e airosas filhas das Antilhas; apenas são um feissimo arremedo



PONTO DE DESEMBARQUE EM DAKAR — Desenho de A. de Bar, segundo uma photographia

d'aquellas. O *madrás* enfeita mal estas cabeças redondas, onde a lã espessa substitue os cabellos frizados e bem penteados das mestiças, que ellas teem imitado desde a cabeça até ao vestido de cauda. Mas que vestidos e que caudas! Enormes pés sahem por debaixo d'estas saias que cahem sem graça e o suor que escorre em pingos amarellados pelas faces proeminentes das lavadeiras indica que Deus as creou para usarem um traje mais em harmonia com o seu clima e com a sua raça.

Os administradores de casas ricas, os

caixeiros das casas que costumam fazer fornecimentos chegam com o ar apressado de gente que julga não dever incomodar-se se não com a esperança de colher lucros fabulosos. O commandante de navio que seja prudente não trata com estes impacientes; os Crumanos vêm a seu turno com o seu exterior modesto e o seu andar pesado. Promptificam-se a assoldadar-se aos dias, ao mez, ao anno, a ajustar-se por empreitada: são os ingenuos e robustos filhos da costa de Crou. Os seus attestados abonatorios trazem-os atados na ponta do lenço; os mais civilisa-

dos teem uma caixa onde guardam estes preciosos documentos. E' bom examinal-os com a maxima attenção por que muitos dizem:

«Desconfie de João ou de Diogo, é um grande patife.»

Se isto acontecer é bom não rir; se elles desconfiarem da boa fé de qualquer passam de mão em mão os attestados.

Depois de ter circulado por entre fardos e vagonetes chegamos a uma ladeira empedrada que nos conduziu ao centro da rua principal, onde se veem as casas mais elegantes e bem alinhadas. No interior d'estas vivendas ha galerias envidraçadas. Cobertas por um telhado inclinado indicam que os proprietarios pensaram cuidadosamente em dar escoante ás agoas diluvianas que desabam incessantemente durante nove mezes, do anno; algumas valetas empedradas dão para o mar escoante ás aguas que não empoçam nas ruas não calçadas.

O palacio do governador encravado no centro do velho castello domina a cidade e faz face ao caes de desembarque; algumas arvores infezadas dão uma insignificante

sombra ao passeiante que debaixo d'ellas se abriga. Sua excellencia, o governador tem a extrema amabilidade de pôr á disposição dos estrangeiros notaveis, que o visitem, a sua carruagem; d'este modo evita-lhes a fadiga que causa a subida d'aquella ingreme ladeira. E' preciso ter pernas d'aço e pulmões d'uma robustez invejavel para conseguir chegar aos quarteis; vastos, bem arejados, foram construidos no alto d'um cerro d'uma altura de cento e vinte metros acima do nivel do mar; dominam a cidade de que são o mais bello aformoseamento. O panorama que nos recreia a vista e o acolhimento que lá nos fazem compensa as difficuldades que ha em lá chegar. Os officiaes vivem nos quarteis com os soldados. Teem sala d'esgrima, sala de bilhar, bibliotheca, nada falta para os distrahir n'este exilio, muitas vezes aggravado pelas febres. A sala de jantar é magnifica. Os officiaes fazem alli as suas refeições com o conforto tradicional nos regimentos da rainha d'Inglaterra.

(Continúa).

A QUESTÃO DO TRANSVAAL

(Continuado do n.º 15)

33. Notaes que se deve ter em vista, que em regra, todas as informações que possuem os governos da Metropole e das colonias, e bem assim o publico inglez, são emanadas de Sir T. Shepstone, e que todas as opiniões que a tal respeito ha, são apenas reflexos das d'elle. Não especificaes quaes sejam os assumptos a que suppondes estender-se, aos olhos do governo e do publico, a auctoridade de Sir T. Shepstone, mas sem duvida vos referis principalmente aos negocios indigenas e aos negocios concernentes ás duas populações hollandezas. A isso só posso responder que Sir T. Shepstone é apenas um, entre muitos, que o governo e o publico ouvem para formarem, em taes assumptos, as suas opiniões.

34. Não ha ramo de serviço publico em que Sir T. Shepstone tenha estado menos envolvido até ha pouco tempo, do que o que diz respeito ao Transvaal e ao Estado d'Orange. Se compulsasseis os papeis parlamentares

dos ultimos annos, verieis claramente que foi sobretudo com o Alto Commissario de Sua Magestade que o Governo se tem correspondido ácerca do Transvaal. E até na sua propria e particular especialidade, seria Sir T. Shepstone a ultima pessoa a exigir que se desse ás suas informações ou opiniões, mais peso do que aquelle que as suas provas e argumentos merecessem.

35. Expliquei tão miudamente como o caso pedia, as rasões que impedem de deferir a petição para que fostes deputados, e bem assim as rasões que me impedem de concordar com muitas das representações feitas na vossa carta. Ao concluir porém, não posso deixar de exprimir o grande sentimento que de mim se apoderou quando notei a declaração que no memorial fazem os memoriantes de estarem «tentando os ultimos meios de obterem os seus fins por meios pacificos,» e que, «o povo não quer ser vasallo de nenhuma Potencia.» Não posso crêr

que os vossos patricios tentem, pela força, resistir ao Governo legalmente constituido no paiz em que elles habitam, e especialmente quando esse Governo é justo e cordato, e conserva quanto póde os habitos e as instituições a que o povo está ligado. A experiencia d'este Estado, o qual comprehende entre os mais leaes subditos da Rainha não só muitos hollandezes, mas tambem francezes, allemães, e pessoas de quasi todas as nacionalidades, prohibe-me de me demorar sériamente n'essa ideia. Mas nem por isso me vejo menos obrigado a avisar-vos da grave responsabilidade em que incorreis, não só por causa d'aquelles que possam recorrer a outros meios que não sejam de paz, mas talvez mesmo mais por todos os que tendo conhecimento das circumstancias, deixam de fazer todos os esforços para dissuadir a parte mais ignorante e excitavel da população de uma vereda tão calamitosa.

36. Deixo gostoso este ponto afim de vos assegurar do vivo interesse sentido pelo Governo de Sua Magestade no bem estar moral e material do Transvaal, e do seu desejo de o promover por todos os meios ao seu alcance. Tenho empenho em ganhar a vossa cooperação, bem como a d'aquelles a favor de quem vos dirigistes a mim, com o fim de se chegar a um accordo completo e satisfatorio a respeito do porvir do vosso paiz; e com especialidade dos principios em que se poderá basear um systema constitucional e administrativo, que possa perpetuar muitas das mais apreciadas instituições do Transvaal, sob a protecção e superintendencia concedida pela soberania da Rainha.

37. O povo da provincia foi claramente informado por Sir T. Shepstone, na sua proclamação, que o Transvaal ficaria um Governo separado, com as suas leis e legislatura especiaes; e que o desejo de Sua Muito Graciosa Magestade era que elle gozasse os mais amplos privilegios legislativos, que fossem compatíveis com as circumstancias do paiz, e com a intelligencia do seu povo. Sabeis que o actual systema de Governo, é meramente temporario e provisorio, não obstante se ter prolongado durante mais tempo do que se esperava, em consequencia do estado desasocegado do paiz. O Governo de Sua Magestade deseja que se não perca tempo no cumprimento das promessas feitas na

proclamação, afim de se satisfazerem os desejos d'aquelles que imploram qualquer evitavel mudança na velha organização do paiz; de vós e d'aquelles sobre quem tendes influencia depende em grande parte o saber-se se o Governo poderá desde já inaugurar essa politica. Recommendo-vos sinceramente, e áquelles em favor de quem trabalhaes, que desvieis a attenção d'aquillo que fôr impossivel para as reformas mais urgentes, sobre cuja necessidade todos concordam, e que coopereis lealmente e de coração com o Governo de Sua Magestade para instalar as providencias que possam tornar o Transvaal prospero, satisfeito, e rico.

(a) *M. E. Hicks-Beach.* — Aos snrs. Kruger e Joubert.

Carta dos delegados ao Ministro

Hotel Albemarle, 7 d'agosto de 1878.

SENHOR:

Accusamos recepção da vossa carta datada d'hontem, na qual somos informados, em resposta á nossa communicação de 10 de julho que «é impossivel, por varias rasões, de que muitas foram a fundo examinadas no decurso de correspondencias anteriores, retirar-se a soberania da Rainha,» do Transvaal.

É para nós motivo de prazer o sabermos que o Governo de Sua Magestade, não ha de, por sua vontade deixar de dar toda a attenção a quaesquer representações, no sentido de se mostrar que a sua acção foi um acto de poder arbitrario e injustificado; porque d'essa certeza concluimos nós que não se tem em vista proceder de maneira a confirmar essa supposição.

Sempre acreditámos que a politica do Governo de Sua Magestade foi dictada, não sómente por um sincero desejo de beneficiar a Africa do Sul, mas tambem por um sentimento de rectidão e justiça. E foi com ideia de ajudarmos o Governo Inglez a apreciar verdadeiramente a situação do paiz, e a conhecer as providencias necessarias para se estabelecer entre os povos Sul-Africanos o accordo que é essencial para a mutua boa vontade e bom governo, que escrevemos a nossa antecedente communicação.

(Continúa).

PELO MUNDO

EUROPA

COM uma grande sollicitude o snr. ministro da marinha tem trabalhado affincadamente para a realisação do seu plano sobre estações civilisadoras.

A primeira estação que seguirá para o seu destino será a que vae estabelecer-se n'uma das margens do Zaire. Para que a estação gose das inumeras vantagens que pôde dar uma via fluvial tão importante como o é a d'aquelle rio o snr. ministro da marinha encomendou já um pequeno vapor destinado áquella navegação.

O vapor será de 40 tonelladas de carga com dous helices e deve ter o andamento de dez milhas.

— A commissão auxiliar da expedição scientifica á serra da Estrella tem continuado activamente nos seus trabalhos, e já possui grande numero de objectos, que partem brevemente para o abarracamento. Obteve tambem do governo civil duas magnificas salas do seu novo edificio para hospedar os illustres sabios na sua passagem n'esta cidade, sendo uma d'ellas o elegante salão da junta geral do districto. Para a serra já partiu o snr. conductor Norberto de Campos com pessoal necessario para construir o abarracamento para o qual foram destinados 1:500 metros quadrados de lona. A companhia dos caminhos de ferro da Beira-Alta offereceu a passagem á expedição na sua linha desde Santa Comba até ao ponto onde a machina então chegar, o qual naturalmente deverá ser Celorico. Como se sabe, esta linha ainda não está em exploração, o que torna a offerta valiosissima.

— Os holandezes fazem grandes preparativos para conquistar ao mar o Zuyderzée, pouco mais d'uma superficie de 20:000 hectares. Os engenheiros levaram dez annos a fazer os planos. A despeza está avaliada em 230 milhões de francos.

O dique a construir terá 41 kilometros de comprimento e estender-se-ha desde a ponta Eukhuiseu até á costa d'Overysse. A crista do dique elevar-se-ha 5 metros acima da estiagem em Amsterdam ou dous metros e cinco centimetros acima das mais altas marés. Este dique será feito d'areia e de greda fina, a base será protegida por cançadas. Em todos os seus pontos o dique terá uma espessura mais que sufficiente para resistir ao embate das aguas. Os trabalhos atacados simultaneamente em quatro pontos differentes durarão de 7 a 10 annos.

ASIA

Por telegramma recebido no dia 16 do corrente do governador de Macau, soube-se que a loteria *Paeseng* foi arrematada por 1.015:000 patacas por tres annos, ou 862:750\$000 réis, sendo o rendimento annual de 287:000\$000 réis, numeros redondos. Tendo sido a arrematação dos tres ultimos annos feita por 112:000\$000 réis em cada anno, resulta um acrescimo annual na receita de 174:000\$000 réis.

Sabemos que o illustrado ministro da marinha vae applicar o excedente d'esta receita á instrucção publica d'aquella nossa colonia.

— O Oussari está na latitude da Italia, mas o seu clima é refrescado pela corrente que lhe açoita as cos-

tas. Não só no Oussari não ha seccas, mas alguns annos até ha um excedente de chuva. Quando ha nevoeiros espessos, o excesso d'humidade prejudica a vegetação mas a 30 ou 40 *verstes* das costas onde as montanhas e as florestas reteem os nevoeiros nos valles podem crescer as plantas semi-tropicaes.

A flora d'esta região é riquissima. Ao lado da producção da flora septentrional, o pinheiro, a betula, a faia, o cedro crescem, o acer, o freixo, o sobreiro, a noqueira, a pereira, a videira, o milho, o sorgo, emfim, quasi todos os productos da nossa flora.

A fauna não é menos rica.

AFRICA

O *Economiste* do Cairo recebeu duas cartas do viajante italiano Carlo Piaggia. Por ellas se sabe ter Carlo chegado a Khartoum depois d'uma viagem d'um anno pouco mais ou menos pela região do sul. A 31 de maio escrevia elle:

«O viajante hollandez M. Schuner chegou a Samaca, onde espera ordens para poder continuar a sua viagem para o sul.

«Amanhã partem de Khartoum M. M. Dati e Nill para Berber e Souakim voltando á Italia; são acompanhados por uma numerosa caravana conduzindo um grande carregamento de gommas e outros productos do Sudão.

Estes corajosos negociantes são os primeiros que introduziram no centro da Africa a verdadeira civilização, isto é o trabalho; com effeito crearam em Khartoum vastas officinas em que diariamente encontram trabalho uma centena de mulheres semi-selvagens trazidas do interior.

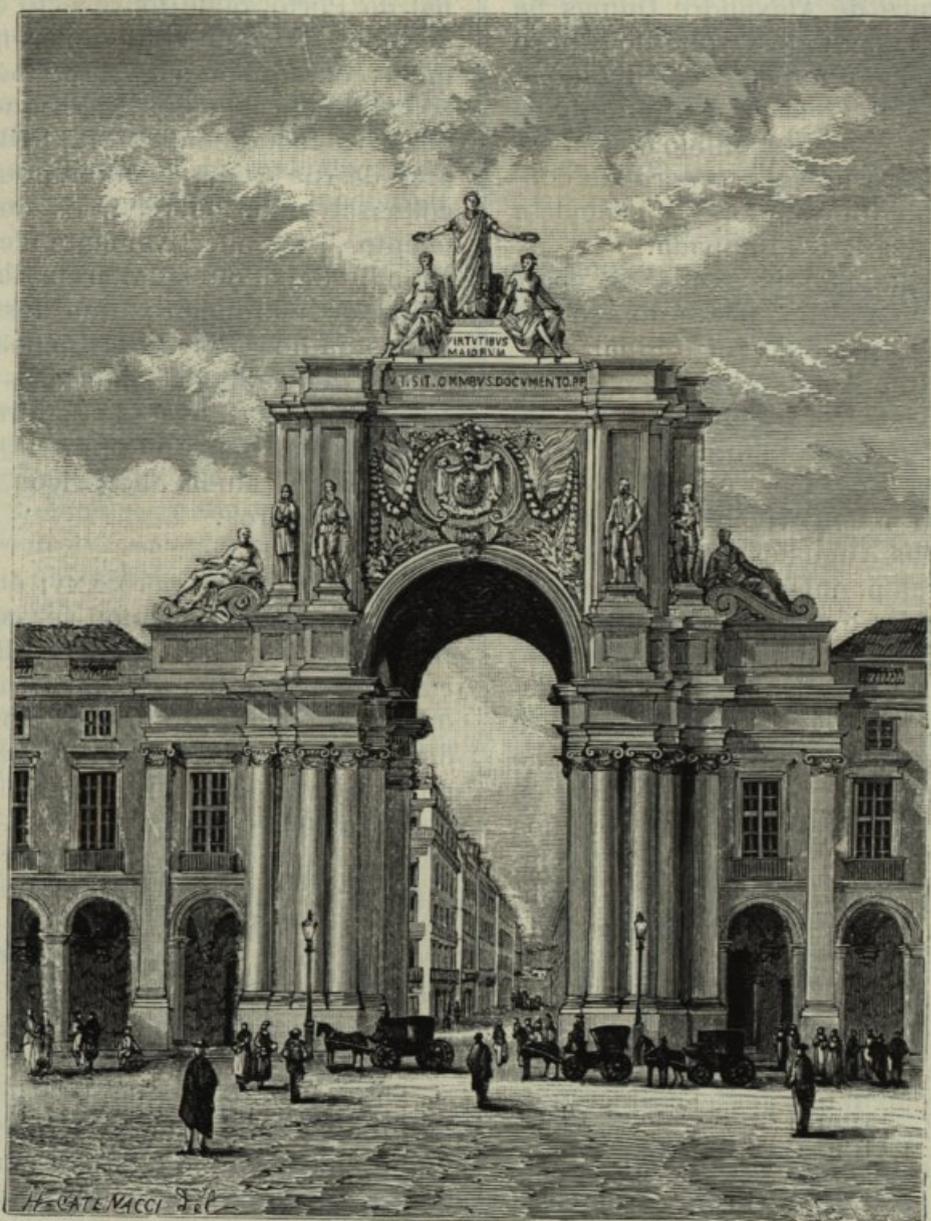
— Escrevem de Suez em data de 19 de junho: «O professor Schweinfurth regressou a Suez depois d'uma feliz viagem trazendo uma grande provisão d'objectos de todos os generos. Esteve um mez na ilha de Sokotra, onde colheu dez caixas de plantas seccas e dous cestos de plantas vivas. Parece que a principal riqueza de Sokotra consiste em florestas que se podessem ser transportadas para Inglaterra, por exemplo, poderiam dar um producto annual de muitas centenas de mil mil néos.

Como para a viagem d'Aden que durou um mez, M. Schweinfurth serviu-se d'uma barca arabe para o regresso. Todavia em virtude dos ventos contrarios o regresso ter-se-hia demorado muito mais tempo se os viajantes não fossem recolhidos por um navio de guerra inglez, o *Dragon* que lhes deu hospitalidade durante tres semanas.

Em Aden M. Schweinfurth encontrou-se com o coronel Gordon que ia para S. Mauricio. Foi tambem em Aden que elle soube da morte de Gessi e do massacre dos dezeseis italianos commandados por Ginlietti.

— O *Petit Marselhais* dá-nos uma noticia importante a respeito de navegação; 40 pharoes de grande alcance vão ser levantados no mar vermelho.

O ponto tão perigoso chamado *Guarda-fui* que tem causado a perda de tantos navios será marcado por um pharol de primeira classe, apesar das grandes difficuldades que apresenta a sua construcção.



LISBOA. ARCO DA RUA AUGUSTA — Desenho de H. Catenacci, segundo uma photographia

ARCO DA RUA AUGUSTA



GRAVURA que hoje aqui apresentamos aos nossos leitores tem por fim justificar o nosso seculo perante a posteridade.

Quando os historiadores futuros tratarem de mytho o arco da R. Augusta, quando asseverarem que essa construcção, existiu apenas na cabeça dos estadistas portuguezes, a nossa gravura responderá triumphantemente asseverando aos nossos netos que existiu

um plano, que houve um desenho, que a porta sumptuosa da cidade, chegou a viver completa pelo menos no papel. O arco da Rua Augusta, ha de ser, estamos d'isso convencidos um monumento dos seculos. Cada geração ha de trazer uma pedra, accrescentar um festão, bordar um lavor, juntar uma estatuas, rendilhar uns cinzelados, prolongar um entablamento, tecer uma nova grinalda. Em quanto existir Portugal, ha de de estar em via de construcção o arco da Rua Augus-

ta. N'um romance de Alexandre Dumas ha uma noiva, que esperando a volta do esposo borda o seu vestido nupcial, calculando o trabalho de maneira que dê o ultimo matiz no dia em que chegar o escolhido do seu coração. Demora-se o noivo, e o bordado continua entremeiando novas flôres, enchendo a tela, que ainda ficara desoccupada.

Parece-nos que não havemos de errar igualmente e que a ultima pedra do Arco ha de ser posta na vespera do Juizo Final.

«O arco da Rua Augusta tem tido effectivamente uma existencia legendaria. Pesa sobre elle a maldição que fulminou outr'ora a igreja de Santa Engracia. Como esta sua irmã mais velha já deu origem a proverbios. «O relógio da Rua Augusta» figura tantas vezes nas palestras populares como as «obras de Santa Engracia» è a lenda ainda ha de vir apoderar-se d'aquelle monumento fabuloso que da mesma fórma que os palacios das fadas, o jardim d'Armida ou o castello de Bella e da fera, só parece existir na imaginação dos poetas do ministerio das obras publicas.

Em um dos proximos numeros daremos aos nossos leitores a historia d'este monumento. Por hoje limitar-nos-hemos a explicar resumidamente o projecto apresentado pelo distincto artista francez o snr. Calmels, que era, como se vê na gravura, digno de ter apparecido um seculo antes e de haver sido comprehendido por Sebastião José de Carvalho, o ultimo homem que soube em Portugal executar grandes cousas.

«O grupo que domina o arco fórma a parte allegorica, e representa a Gloria coroando o Genio e o Valor. D'este grupo cuja execução foi confiada ao snr. Calmels, author do plano, estava o modelo na exposição internacio-

nal do Porto, onde foi objecto de admiração de todos os que o contemplaram. O snr. Calmels com quem o governo portuguez tem zombado em todas as obras que lhe confiou, desde o monumento a D. Pedro iv até ao arco da rua Augusta, empregou n'este grupo colossal todos os recursos do seu notavel talento, e fez effectivamente d'elle uma obra prima, digna de se fitarem logo n'ella os olhos do estrangeiro, que desembarca nas praias da nossa formosa Lisboa.

«As quatro figuras inferiores representam Viriato, Nuno Alvares Pereira, Vasco da Gama, e Marquez de Pombal. Os dois vultos lateraes são ainda allegoricos, e figuram o Tejo e o Douro».

Isto dizia o numero xxvi do periodico o *Panorama*, mas enganou-se, como se enganam todos aquelles que, duvidando das forças d'este paiz lhe vaticinam mil desgraças que para felicidade nossa serão de nós arre-dadas, como concluido foi o arco da rua Augusta, que se não é um modelo d'architettura no seu genero, se não está isento de erros, è todavia um monumento em que as artes portuguezas mostram o seu alto valor e o que d'ellas se podia esperar, se a nossa educação artistica fosse mais cuidada, se tivessesmos modelos, se tivessesmos museus em que as obras dos grandes mestres fossem estudadas e copiadas.

Seria util que o paiz olhasse com bastante attenção para este facto, porque è do estudo da arte que resultará o rejuvenescimento das suas industrias, assim como serão estas que reorganisarão as suas finanças.

TEMPESTADES E NAUFRAGIOS

(Continuado do numero antecedente)

BARCO SALVA-VIDAS DE CAMARET. — No relatório annual apresentado ao conselho de administração da Sociedade central de salvação dos naufragos, no dia 24 de janeiro de 1875, M. Camille Doré, delegado do Comité, recordou a serie de tempestades que se succederam nas nossas costas durante o inverno

e uma parte do outomno. Entre os numerosos salvamentos praticados pelos barcos da sociedade durante este terrivel periodo, M. Doré citou os que collocam o salva-vidas de Camaret, lançado ao mar tres vezes durante o tufão do dia 29 de novembro, no alto da lista dos salvadores maritimos.

«São seis horas da manhã, vê-se uma luz

no meio dos cachopos que bordam a costa de Penhoat; uma escuridão profunda envolve ainda a terra; o vento sopra raivoso do oeste, variando para o nord'este com grandes golpes de vento, levando deante de si turbilhões de neve. A maré baixa e a corrente de jusante, indo d'encontro ás vagas, mais medonhas as torna.

«Sem hesitar, com aquella fria intrepidez de que os nossos homens da beira-mar tantas provas teem dado, o patrão Paulo Meilhard metteu a bordo dois dias de viveres para a tripulação. Ao lançar ao mar o salva-vidas fez-se uma avaria no leme; reparou-se, no que se perdeu meia hora e o furacão augmentava de violencia, emfim o barco faz-se ao largo e procurava navegar junto da terra para conseguir alcançar o rochedo do Toulinguet; d'este ponto em alguns minutos pôde chegar ao navio em perigo que tem apenas as amarras como probabilidades de salvação. Mas na altura de Port Neil, o barco salva-vidas é assaltado por um violento golpe de vento e arremessado para o mar alto.

«Amanhece emfim. O navio em perigo é um grande brigue prussiano o *Cito*; a bandeira estava ferrada no alto do mastro; a tripulação nos ovens assiste aos esforços dos nossos valentes marinheiros. Mas o mar baixa, os primeiros vertices do rochedo vão apparecendo; mais alguns minutos ainda e o brigue será esmigalhado. O barco salva-vidas desapareceu escondido por enormes vagalhões; não ha um minuto a perder.

«N'este momento supremo o capitão prussiano deita a lancha ao mar e n'este instante uma vaga enorme que vae d'encontro aos rochedos, agarra na lancha com toda a tripulação e deposita-a sã e salva na praia.

«A Providencia que tinha protegido os naufragos velava tambem pelos salvadores; depois de quatro horas de lucta contra os elementos, alcançaram os rochedos, onde se despedaçara o brigue. De terra por signaes disseram-lhes que nada mais havia a fazer no mar; elles dobraram o cabo que tantos esforços já lhe custára; ás onze horas estavam em Camaret.

«Ás duas da manhã iam novamente ao mar para salvar a tripulação do lugre francez *l'Alcides*. Ás oito horas mais outra vez sahiam e salvavam tambem oito homens que

estavam a bordo da escuna franceza *Jeune-Hermine* ¹.

LEIS DAS TEMPESTADES. — O proposito em que estavamos de não nos alongarmos demasiadamente n'estes assumptos leva-nos a terminar aqui as descripções das tempestades e naufragios mais notaveis do periodo que mencionamos. Resta-nos agora indicar summariamente o progresso da sciencia e os sentimentos humanitarios que tendem a fazer diminuir os dramas de que o mar é o theatro e que, de mais em mais, unem as nações civilisadas n'uma mesma lucta generosa contra as violencias da natureza, contra a ignorancia e ás vezes tambem, é preciso diz-lo, contra as perversidades do homem.

Nós já fizemos conhecer as leis que presidem aos movimentos das tempestades gigantes e que permitem aos navegantes o atravessar esses terriveis meteoros com menores probalidades de perigo. Mas devemos fazer notar uma recente modificação que interessantes estudos tendem a introduzir na theoria dos cyclones e que exigiriam a rectificação das instrucções dadas aos navios. O que todo o capitão de navios deve em primeiro logar determinar é a posição do centro d'esses meteoros, centro que a todo o custo é necessario evitar, pois que é o espaço mais perigoso. Envolvido por uma zona circular na qual o vento, attingindo a sua maxima intensidade, se desencadea em rajadas furiosas, este espaço apresenta o contraste d'uma atmosphaera muito serena com o mar furioso onde ha vagas que se agitam em todas as direcções, chegando assim a terem enormes dimensões, ainda augmentadas pela redução extrema da pressão atmospherica.

Se o movimento do ar é circular uma regra muito simples dá a direcção em que se encontra o centro do cyclone.

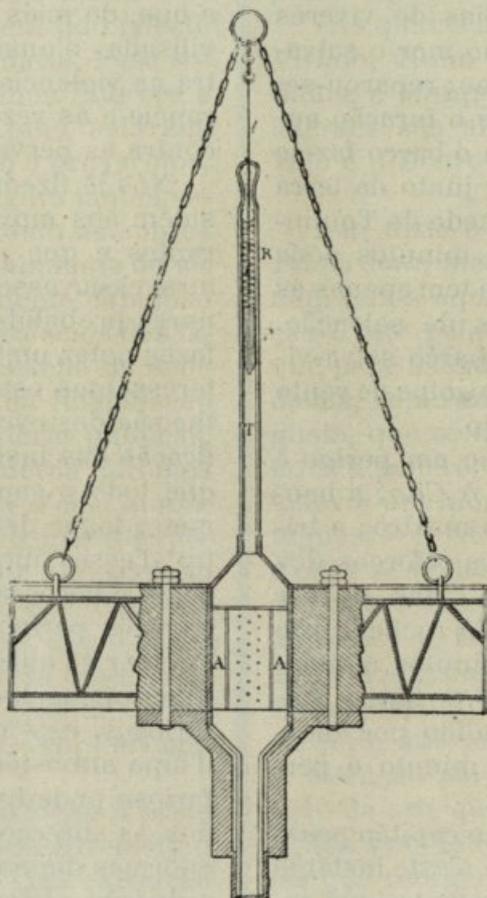
Esta direcção está sempre em angulo recto com a do vento, sendo o ponto d'observação aquelle em que o navio está. Mas, segundo os trabalhos publicados por M. Meldrum, director do observatorio da ilha Mauricia, o problema não é de facil resolução. Deduzindo o movimento em muitos cyclones que passaram sobre a ilha Mauricia dos dados fornecidos pelos navios que lhe soffre-

¹ Na assembleia geral de 1875 foi votada uma medalha d'ouro de primeira classe ao patrão Pierre Meilhard.



ram os efeitos, M. Meldrum conclue que é necessario abandonar a hypothese da fôrma circular. Os dois diagrammas que apresentamos, reproduzidos da sua memoria ¹, foram feitos segundo as observações colhidas á hora do meio dia no cyclone de 25 de fevereiro de 1860 e no de 16 de março de 1833. A linha A. B. atravessa a ilha Mauricia parallelamente ao caminhar do centro. Cada uma das flechas

indica a direcção do vento observada a bordo do navio collocado no ponto por ella occupado e vê-se que o conjunto d'essas direcções corresponde a um movimento em espiral e nós a um movimento circular. E' evidente que n'este caso a regra dada até ao presente não tem feito cahir em erros graves. Uma segunda memoria, annunciada pelo mesmo meteorologista, tratará da distribuição da pres-



BOIA DE SALVAÇÃO ILLUMINADA PELO PHOSPHORETO DE CALCIO (corte) — Segundo um desenho feito na escola pyrothechnica de Toulon

são barometrica nos cyclones e provavelmente conterà novas observações em favor da sua nova theoria.

Mas, um dos nossos eminentes astrónomos, M. Faye, discutindo as observações que serviram de base a M. Meldrum, mostrou que os diagrammas obtidos podem transformar-se em diagrammas circulares se nós in-

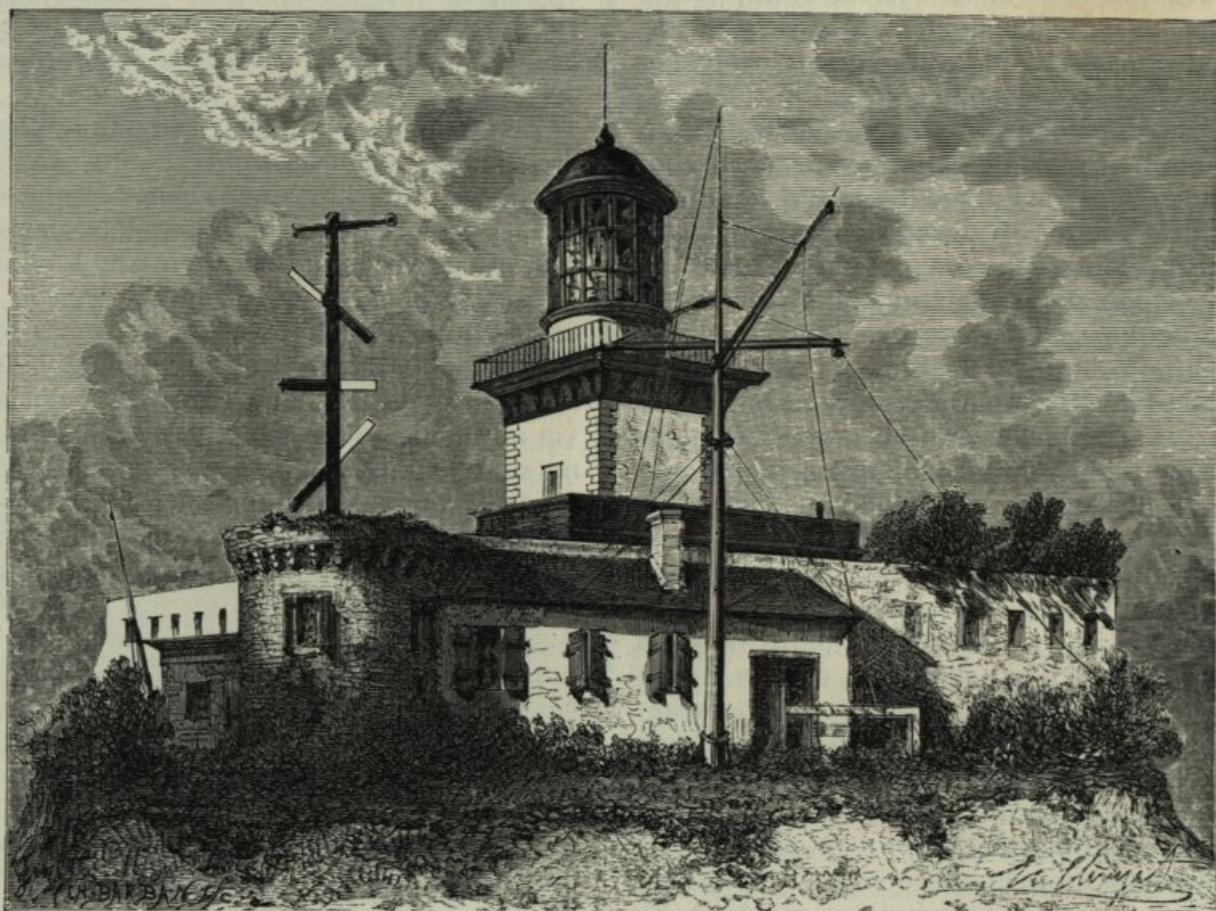
troduzirmos em calculo para avaliar a força e fôrma do tufão a força dos ventos de monção. Accrescenta que, tomando em consideração esta circumstancia, se póde formular uma regra nautica mais correcta que offerece aos navegantes: «Para determinar o centro d'um cyclone n'uma região de ventos de monção, se o observador estiver no semi-circulo exposto a estes ventos, deverá applicar a regra habitual, não ao vento que recebe, mas ao que, reunido com o vento das monções, daria para a resultante o vento obser-

¹ *Notes on the form of cyclones in the southern Indian Ocean*, by C. Meldrum, Esq. M. A., F. R. A. S., Director of the gouvernement observatory, Mauritius.

vado em força e direcção. Quando se tiver obtido graphicamente duas determinações do centro sufficientemente distinctas, corrigir-se-hão se fôr preciso estas primeiras construcções, entrando tambem em calculo com a velocidade de translação.

METEOROLOGIA TELEGRAPHICA. — A organização das commissões que se occupam das observações metereologicos, do estudo das

leis relativas aos movimentos geraes da atmosphera, desenvolve-se rapidamente em todos os estados civilizados. No congresso meteorologico internacional reunido em Vienna por occasião da exposição universal da Austria, poderam apreciar-se os primeiros effeitos d'uma organização geral, destinada a dar unidade aos trabalhos, já tão numerosos, dos meteorologistas. A parte mais importante



ESTAÇÃO TELEGRAPHICA SEMAPHORICA E PHAROL D'AGDE (HERAULT) — Desenho de H. Clerget, segundo um esboço cedido pelo auctor

d'estes trabalhos refere-se ás applicações practicas da meteorologia e principalmente á previsão das perturbações atmosphericas, que tantas perdas evitariam á marinha e á agricultura. «Porque não poderemos esperar, dizia o commandante Maury n'um notavel discurso pronunciado no congresso d'agricultura de S. Luiz, que observadores munidos de bons instrumentos, observem os signaes do tempo, segundo um mesmo systema e comuniquem as suas observações aos mais eminentes sabios nas diversas partes do mundo!»

Já agora a meteorologia thelegraphica presta grandes serviços aos navegantes como se póde vêr pelo seguinte resumo. Durante o anno de 1873, a repartição meteorologica de Londres (Meteorological office) expediu para diversos pontos das costas do Reino-Unido duzentos e cincoenta avisos para que içassem signaes de tempestade. Em quarenta e cinco por cento estes avisos foram justificados pelas tempestades que se lhes seguiram; em trinta e quatro por cento, ventos violentos justificaram o aviso; quatro por cento dos avi-

sos chegaram tarde; dezeseite por cento não tiveram a justificar-los acontecimento algum.

Desde 1870 que os electro-semaphoros das costas da França teem uma tabella indicando os signaes a fazer aos navios e aos barcos de pesca indicando-lhe o tempo que faz ao largo e prevenindo-os d'approximação das tempestades, logo que ellas são annunciadas pelo observatorio de Pariz. Os chefes dos semaphoros avisam tambem os capitães de porto para que estes afixem avisos na capitania. Todas as estações do littoral possuem um cylindro destinado a indicar que a localidade em que está içado póde soffrer um tufão.

Desde o primeiro de março d'este anno o serviço meteorologico dos nossos portos foi organizado d'uma maneira muito completa pelo director do observatorio de Pariz. Um despacho telegraphico expedido ao meio dia dá o estado geral da atmospherica deduzido pela manhã de todas as observações enviadas ás oito horas por todas as estações da rede europêa. Comparando este estado com o da vespera poder-se-ha o mais das vezes prever o tempo do dia seguinte; mas o que ajudará n'este juizo, sobretudo nos casos difficeis, é um segundo despacho enviado pelo observatorio ás sete horas da tarde para completar as informações necessarias. Além d'isto todos os dias pelo correio para todos os portos de mar é expedido um mappa tirado do *Bulletin de l'observatoire*, onde o estado atmospherico na Europa é indicado por curvas d'egual pressão barometrica, por flexas fazendo conhecer tanto a direcção como a força do vento reinante em cada ponto e por linhas mais ou menos serradas, traçadas ao longo das costas para indicar o estado do mar. Os despachos e os mappas são affixados no caes do porto, n'um quadro contendo instrucções circumstanciadas relativas á sua interpretação.

E' para desejar, segundo os termos d'aquellas instrucções, que um marinheiro, possuindo com os conhecimentos metereologicos uma pratica especial, dê além d'isso todas as informações que podem levar a judiciosas conclusões sobre o tempo provavel.

Nos Estados-Unidos, onde a repartição dos signaes metereologicos (*Signal office*) tomou um grande desenvolvimento, a somma annualmente votada para este serviço é de um milhão e duzentos mil francos, quantia

que bem indica os resultados obtidos. Por proposta do general Albert Myer que em Washington dirige o serviço da previsão do tempo, o congresso meteorologico de Vienna decidiu que todos os dias, a partir do 1.º de janeiro de 1874, as observações simultaneas fossem feitas em todos os pontos do globo, onde houvessem estações meteorologicas, ao meio dia e cincoenta e dois minutos.

Reunindo todas estas observações espera-se poder d'uma maneira mais certa prever o tempo que fará no dia seguinte e anunciar com mais certeza a approximação dos grandes temporaes.

OS PHAROES. — Os electro-semaphoros sendo sempre collocados nos pontos mais salientes do littoral, grandes cabos ou promontorios, o mais das vezes nas suas visinhanças, até ás vezes juntos, veem-se os pharoes que avisam os navios d'approximação das costas ou dos cachopos. «Posto que a França não seja a nação que mais crusa o Oceano, dizia João Reynaud em 1845, é ella todavia que mais cuidado tem d'evitar naufragios na sua costa e que com mais afincio pretende destacar-se, durante a noite, d'essa confusão com as agoas que torna tão terriveis durante este espaço de tempo quasi todas as fronteiras maritimas da terra.» Desde então o systema d'illuminação das costas tem sido muito aperfeiçoado, principalmente na França, na Inglaterra e nos Estados-Unidos e os navegantes, n'estas differentes regiões, não se approximam de terra sem avistarem um pharol.

As difficuldades para construir um pharol em pleno mar são o mais das vezes muito grandes. A este respeito citaremos o pharol em construcção sobre a calçada de Sein, longa linha de recifes notaveis por tantos naufragios. A rocha d'Ar-Men, escolhida para servir de base á construcção projectada, mede sete ou oito metros de largo por quinze de comprimento ao nivel das mais baixas marés. É de de tal maneira batido pela ressaca que mesmo em occasião de bom tempo só com difficuldade se póde lá chegar. Para ahi se assentar alvenaria foi preciso soldar-se em cada pedra uma serie de barras de ferro com uma altura d'um metro, pouco mais ou menos. Os corajosos pescadores da ilha de Sein começaram este trabalho. Esperavam pelos reros instantes em que o mar permittia o tra-

balhar na rocha. Quando as vagas os arrebatavam sustentavam-se á flor d'agua com boias de salvação até um barco os vir recolher. Em 1867 só poderam trabalhar oito horas e no anno seguinte avançaram mais depressa, graças ao bom tempo e á pericia no trabalho que os pescadores tinham adquirido. Em 1869 fixaram-se as barras e collocaram-se uns vinte metros cubicos d'alvenaria. Os trabalhadores eram admiraveis de coragem e perseverança. De 1870 a 1872 continuaram estas difficéis operações; o anno de 1873 foi muito mau, todavia grandes progressos se fizeram. Actualmente a plata-forma eleva-se quasi ao nivel da baixa-mar e se o anno de 1875 fôr favoravel poder-se-ha terminar. As grandes difficuldades estarão vencidas e só faltará construir o pharol propriamente dito que deve ter oito andares e ter um foco de primeira classe que se espera accender em 1877. A comissão de recompensas da exposição de Vienna concedeu uma medalha aos constructores do pharol de Ar-Men. Terminado este monumento fará a maior honra á administração das pontes e calçadas. Terá concluido um trabalho gigantesco com o auxilio dos nossos mais corajosos e ousados operarios do mar.

N'um dos andares do pharol deve ser collocada uma trombeta d'ar comprimido, semelhante á que em 1867 foi posta na extremidade da ilha d'Ouessaut. O ar que a faz tocar é comprimido n'um reservatorio de folha de ferro por duas bombas a vapor. A machina que põe as bombas em movimento faz girar a trombeta de fórma a dirigir o som para todos os pontos do horisonte. Toca, no tempo de cerração, de dez em dez segundos e o alcance varia entre tres e quinze kilometros segundo o estado da atmospherá e a posição dos navegantes, a barlavento ou sota-vento.

SOCIEDADES DE SALVAÇÃO.—N'uma das assembleias geraes da *sociedade central de salvação para os naufragos* o seu presidente, o almirante de la Ronciere, observou justamente que a acção d'aquella sociedade não se deve limitar a remediar o mal feito, depois do navio ter naufragado, mas que deve tambem dar a maxima segurança aos que andam embarcados. Com este fim foi encarregada uma comissão de estudar os meios de reduzir as probabilidades dos naufragos

e abalroamentos e de salvar o maior numero de vidas humanas n'estes terriveis accidentes, quer elles tenham logar no littoral, quer se dêem no mar largo. Esta commissão deve corresponder-se com as differentes sociedades de salvação da Europa e da America que deram a sua adhesão e preparar uma especie de codigo que será submettido á approvação das potencias maritimas.

O almirante lembrou que em Inglaterra um membro do parlamento, M. Samuel Plimsoll chamára a attenção da camara dos deputados para a frequencia dos naufragios e para as suas causas muitas vezes inexplicaveis. Uma grande commissão foi encarregada d'estudar os assumptos a que se referiu o illustre deputado, que pôz em evidencia a incuria muitas vezes criminosa dos armadores. Por maior que seja a força da antiga tradição, que não permite ao governo inglez o intervir nos negocios industriaes, deve-se comtudo ter como certo que os trabalhos da commissão juntos a uma votação recente do parlamento acabarão por tornar a repressão d'aquelles abusos menos illusoria que antigamente e por proteger os marinheiros.

Os serviços prestados á navegação pela *Sociedade central de salvação* desde a sua fundação em 1865 são presentemente representados pelos seguintes algarismos: mil cento e setenta naufragos foram arrancados á morte pelos barcos salva-vidas e mais apparelhos de salvação; — trezentos e trinta e tres navios foram salvos ou soccorridos.

Os commoventes relatorios annuaes de M. C. Doré, secretario da sociedade de que citamos uma passagem, encerram factos de brilhante coragem e de dedicação, que são levados ao conhecimento das nossas populações maritimas por cartazes enviados pela Sociedade para todos os pontos. Temos pena que o espaço nos falte para indicar os aperfeiçoamentos feitos nos apparelhos de salvação, as invenções recentes destinadas a perseverar a vida dos naufragos, os estudos que tem por fim augmentar a segurança no navegar.

Mencionaremos comtudo entre os novos apparelhos uma excellente boia de salvação, inventada pelos snrs. Seyferth e Silas. As nossas estampas representando este util invento dão uma ideia perfeita do seu machinismo. No momento em que é lançada ao mar um percutor P impellido por uma mola B

atravessa as duas faces da caixa de zinco A A, que contém uma carga de phosphoreto de calcio. A agoa do mar introduz-se então n'esta caixa pelos pequenos orificios do tubo central e decompõe esta substancia, produzindo assim o gaz hydrogenio phosphorado, que se queima no orificio superior do tubo metallico T, visto elle ter a propriedade de se inflamar ao contacto do ar.

As vantagens d'este invento são evidentes. Obtem-se uma chamma muito brilhante de trinta centimetros de comprimento ao principio, que nada apaga e que não diminue d'intensidade, ardendo pelo espaço de duas horas. A materia inflamavel está posta antecipadamente dentro d'uma caixa que entra aparafusando no tubo, afim d'impedir o accesso do ar durante que a boia está suspensa do navio. A corda B de fio de cobre que segura o percutor pucha pela mola no momento em que a boia cae no mar. Quando um homem caído ao mar alcança este apparelho agarra-se ás cordas cheias de nós, dispostas em volta do disco.

As sociedades de salvação estrangeiras, principalmente nos Estados-Unidos, na Russia, na Allemanha, na Hollanda, na Dinamarca e na Inglaterra têm tomado um grande desenvolvimento. Em Inglaterra, a Sociedade real *life-boat* conta hoje duzentas e trinta e nove estações. Desde a sua fundação em 1824 salvou a vida a vinte e duas mil cento e cinquenta e tres pessoas. Em 1873 as receitas elevaram-se á quantia de novecentos e quarenta e tres mil e quinhentos francos. A Sociedade central de França estabeleceu já quarenta e sete estações de barcos salva-vidas

e duzentos e setenta postos de port-amarras diversos. As despezas ordinarias elevam-se a cento e cincoenta mil francos por anno e o total das receitas no exercicio de 1874 era apenas de cento e trinta mil francos. Os recursos actuaes estão portanto longe de serem sufficientes para todas as necessidades e a associação sollicita insistentemente o concurso das pessoas philantropicas para concluir a tarefa que se impôz.

Nós não poderíamos concluir melhor do que com as palavras pronunciadas por s. em.^a o cardeal de Bonnechose no seu eloquente discurso proferido na assembleia geral de 8 d'abril de 1875, de que era o presidente.

«... Logo que os nossos agentes avistam ao longe um navio em perigo e ouvem os seus tiros pedindo soccorro, perguntam-lhe elles se é francez, italiano, allemão, christão ou mahometano? Não, sem duvida; basta aos nossos intrepididos salvadores, para se lançarem em seu auxilio, saber que a seu bordo ha homens e homens em perigo. N'esse caso nada lhes custa, nada os detem. Nem o bramido da tempestade, nem as encapelladas ondas espumantes, nem os abysmos entre-abertos, nem o sinistro relampejar, nem os gritos das suas mulheres, os soluços dos seus filhos podem entibiar a coragem d'esses valentes marinheiros. N'elles um unico grito domina todos os outros; é o grito do dever, é o grito d'uma alma afflicta: «Salvae os nossos irmãos!»

FIM.

NAUFRAGIOS AERIOS

POR

GASTÃO TISSANDIER

POUCO mais ou menos ha noventa annos, no momento em que se viram os primeiros balões, a sua ascensão na atmospherá parecia ser á maior parte dos espiritos um phenomeno quasi fabuloso e chimerico. Muitos homens a quem não faltava intelligercia nem coragem perturbavam-

se profundamente só com a ideia d'uma viagem aeria.

Se taes sentimentos apreciados atravez d'um seculo parecem pueris e extravagantes, é forçoso contudo reconhecer que os prejuizos que os areostatas fizeram nascer nos fins do passado seculo ainda não foram completamente dissipados. Quantos homens ainda

hoje hesitariam em confiar a sua vida á barquinha de vime! Quantas coragens não se sentiriam abaladas se se tratasse de emprender uma viagem d'exploração para além das nuvens! Ainda se não chegou a adquirir o habito de pensar que no fim de contas o ballão é, como a locomotiva, como o navio, um producto natural da sciencia, uma applicação positiva das suas leis. Um dos nossos mais bravos generaes, cujas feridas numerosas attestam o valor e heroismo, dizia-me ha tempos que de melhor vontade marcharia contra a mais terrivel das metralhas do que faria uma viagem n'um balão.

Será um habil expediente, se se quer dar animo a timidos, descrever-lhe areonautas engulidos pelo mar, arrebatados pelo furacão dos ventos, incendiados no meio dos ares? Este processo parece muito contestavel.

Queremos todavia fazer notar que o numero das ascensões aerostaticas é consideravel, que attinge um algarismo de vinte mil e que o numero dos accidentes é relativamente restricto. Não nos arreceamos d'affirmar e podel-o-hiamos demonstrar com algarismos que, para um mesmo numero de viagens, a proporção dos naufragios aerios é muito menor que a dos naufragios maritimos e mesmo muito menor do que os accidentes dados no caminho de ferro. Accrescente-se ainda que os sinistros aerios quasi sempre foram a consequencia da ignorancia, da incapacidade, ou d'uma temeridade muito proxima da loucura.

Citemos um exemplo. No anno de 1874 querendo o rei de Leão festejar a sua coroação, offereceu á sua cõrte o spectaculo d'uma ascensão aerostatica. Mandou ir de Pariz um balão que foi cheio na sua presença. Quando o aerostata estava prompto para partir não apparecia ninguem que quizesse metter-se na barquinha. Então o rei mandou vir um escravo condemnado á morte e ordenou-lhe que se mettesse na barquinha. O desgraçado entrou como se fosse conduzido ao suplicio. Livre d'amarração o aerostata partiu com a rapidez d'uma frecha... Admirar-se-hão se o escravo atirado assim para o espaço, sem lastro, sem provisões, sem apparatus proprios, sem a menor noção d'aeronautica nunca mais tenha apparecido.

Mais d'uma vez os Europeus pela sua

propria vontade se teem exposto quasi tão fatalmente a eguaes aventuras.

No mesmo anno um gymnasta chamado Braquet fez uma ascensão em Bordeus fazendo trabalhos n'um trapezio preso ao aereostata. A algumas centenas de metros do solo larga as mãos e o infeliz cahe com uma velocidade crescente e vem despedaçar-se n'uma calçada. Um tal sinistro deve ser attribuido ao navio ou ao piloto?

Não, affirmamol-o em nome das nossas proprias experiencias e da historia de todas as ascensões que conhecemos, não, o balão não é um instrumento perigoso. Se é conduzido por mão experimentada e habil o vehiculo aerio é até docil e seguro. Suavemente levado pelas ondas invisiveis d'athemospheira, paira sobre as cidades, florestas e campinas, balanceia-se silenciosamente nas regiões que dominam as sublimes massas de vapores aerios; segundo os desejos do conductor sobe ou desce. Um punhado de lastro o afasta do solo, alguns litros de gaz sahidos pela valvula o tornam ahi a trazer mansamente e apezar do vento o ancorar é facil se as cordas e ancoras offerecem a necessaria resistencia. Comtudo não podemos deixar de reconhecer, que a locomoção aeria não é isenta de perigos assim como tambem o não é a locomoção terrestre e maritima.

Entre os accidentes mais vulgares nas viagens aerias alguns teem logar mesmo no momento da partida, quando o aereonauta não calculou bem a força ascencional do balão.

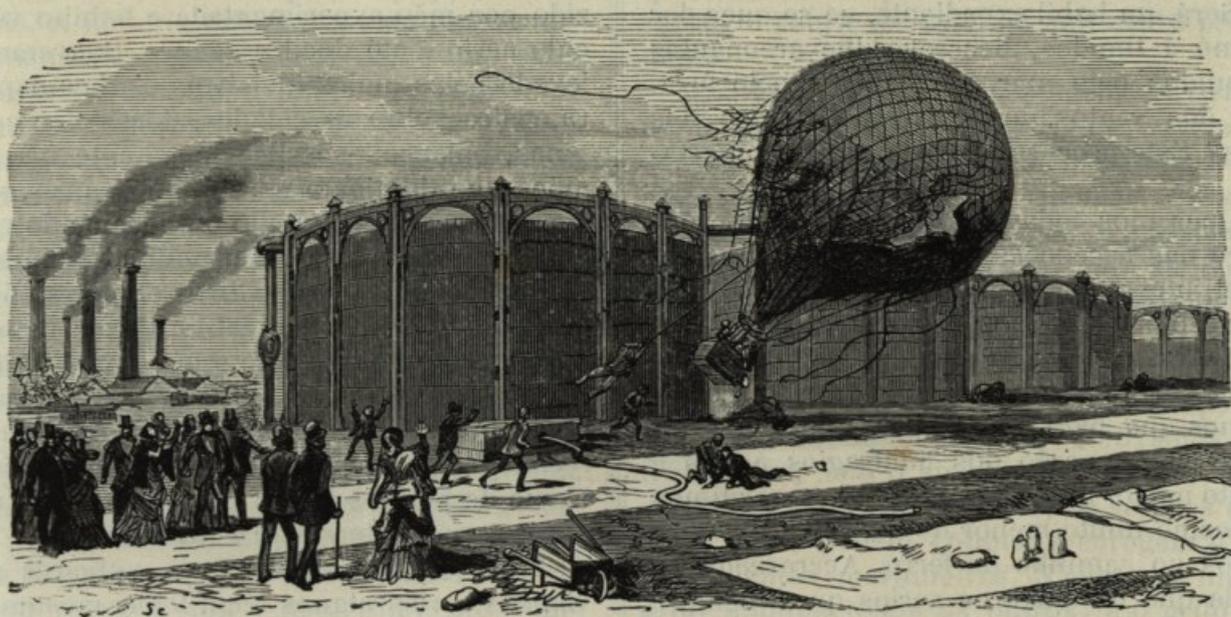
Eu fui testemunha d'um d'estes naufragios. Meu irmão, acompanhado d'um dos seus amigos M. M***, acabava de se sentar na barquinha do balão *l'Union* cheio no dia 7 de março de 1869 na fabrica de gaz de Villette no momento em que o aereonauta gritou *larguem tudo!* o balão que tinha lastro em demasia apenas se elevou um metro acima do solo, o vento agarrou-o e lançou-o horizontalmente d'encontro a um dos gazometros, rasga-se e é violentamente arrastado para uma alameda; desequilibra-se completamente e vae romper-se de todo a uns cem metros mais longe. Na occasião em que os espectadores viram que o aereostata não subia, alguns d'elles tiveram o generoso pensamento de o reter. Um dos trabalhadores da fabrica e um outro espectador arrastados

pelo balão sem o poderem fazer parar foram violentamente lançados ao chão mas apenas tiveram umas insignificantes arranhaduras a lamentar.

Uma vez chegado ao seio d'atmosfera o aereostata não fica exposto a perigos serios. Desloca-se com a massa d'ar de que faz parte sem que vento algum se produza, ou sem que a barquinha sinta o menor abalo. Verdadeira boia não pode desequilibrar-se, não esbarra com obstaculo algum e por maior que seja a sua velocidade o viajante tem o sentimento da immobilidade absoluta,

d'um socego completo, impressão ainda accrescida pelo silencio das altas regiões aerias, onde para cima de dois mil metros, nem um passaro se encontra nem um unico ruido terrestre se faz ouvir.

O momento d'ascensão não é menos agradavel do que os que se passam na athmosphera; o balão larga da terra com magestade, como aspirado suavemente pelos raios solares para ir perder-se no espaço superior das nuvens encastelladas. Mas estas, é preciso confessal-o, se nos dão espectaculos grandiosos, não deixam de causar algumas



BALÃO ATILADO, NO MOMENTO DA PARTIDA, CONTRA UM GAZOMETRO DA FABRICA DE GAZ DE LA VILLETE, A 7 DE MARÇO DE 1873
Desenho de A. Marie, segundo um esboço d'Albert Tissandier

vezes graves embaraços ao aereonauta, como se vae comprehender pela narração de uma das minhas viagens aerias feita a 19 de fevereiro de 1873, tendo eu largado da fabrica Villette.

O balão *Jean Beart* começa o seu movimento ascencional ás onze horas e quinze minutos no meio d'uma grande affluencia d'espectadores. Eramos sete na barquinha. Não tardamos a atravessar a massa de nuvens que se estende pela athmosphera.

A corda que levamos pendente depressa toca esta planicie de nuvens; ella inclina-se obliquamente, como arrastada por este rio de vapores que rola por baixo de nós n'uma direcção sensivelmente differente da nossa. O vento superior impelle-nos para sudoeste;

o *guide-rope*¹ traça um sulco no meio das nuvens.

A sombra do balão projecta-se sobre esta superficie deslumbrante; está cercado por uma aureola com as sete cores do arco iris. Apparição magica que durante tres horas consecutivas encanta os nossos olhos, mudando constantemente d'aspecto como a imagem d'um kalleidoscopo.

Quando subimos esta sombra diminue e parece afastar-se; pelo contrario augmenta se o balão se approxima da camada de nuvens. Umas vezes a aureola do arco iris produz-se unicamente em volta da barquinha,

¹ Tubo que serve para facilitar a descida dos aereostatas.

outras vezes rodeia todo o balão e envolve-o; outras vezes vê-se apenas através dos interstícios das nuvens e desaparece momentaneamente para nos tornar a apparecer mais longe.

Depois d'estarmos tres horas no meio d'este oceano de luz, depois de ter procedido a experiencias metereologicas, tomei a resolução de descer, para pairar por baixo das nuvens, á vista do solo. Cessei de lançar fóra lastro e o areostato depressa desceu e se aproximou das nuvens. Penetra-as, subitamente experimentamos uma sensação de frio

extraordinario, como se tivessemos entrado n'um subterraneo. O thermometro marcou dois graus abaixo de zero; palhetas de neve se depositam em todas as partes em volta de nós, sobre o circulo, sobre as cordas, sobre os nossos paletós e até nas nossas barbas. Approximei a mão d'um comprido fio de cobre que tinha suspendido da barquinha e uma faisca salta picando-me o dedo. Estavamos n'uma nuvem de gêlo, egual á que M. Barral atravessou n'uma das suas memoraveis ascensões. O frio apodera-se de nós. Á altura de mil metros sahimos d'esta nu-



EFFEITOS DA SOMBRA D'UM BALÃO COM AUREOLA LUMINOSA OBSERVADA POR CIMA DAS NUVENS
Desenho d'Albert Tissandier tirado do natural

vem espessa; a terra apparece-nos coberta de neve. Pairamos por cima da *Loupe* a algumas legoas de Nogent-le-Rotrom.

Admiro-me que o *Jean-Beart* desça tão lentamente, depois de tão subitamente se ter resfriado com o contacto dos crystaes de gêlo. O barometro marca trezentos metros d'attitude. Julgo-me a esta altura, ignorando que passavamos por cima do plató de Montireau, situado mais tarde o soube, a duzentos metros acima do nivel do mar.

Disponha-me a atirar fóra lastro para me manter na linha horisontal, quando meu irmão grita: «O *guide-rope* toca em terra!»

A nossa corda que não tinha se não cem metros de comprimento tocava effectivamente no solo; o effeito da condensação do gaz

arrefecido faz-se agora sentir em toda a sua força. Começo a ver a terra que se aproxima com uma rapidez vertiginosa. E' em vão que atiro fóra dois saccos de lastro; é já muito tarde para deter a queda do balão! D'um golpe faço cahir a ancora. «Segurem-se!» grita um.

Ainda não estava concluido aquelle aviso quando sentimos um choque terrivel... A barquinha foi d'encontro ao solo, o balão inclinou-se: somos abanados fortemente com uma força enorme. A violencia foi tão grande que o meu amigo M. O... foi cuspidado fora da barquinha. De sete que eramos ficamos seis na barquinha!

Mais leve o *Jean-Beart* deu um salto e subiu dusentos metros; torno novamente a tra-

zel-o a terra abrindo completamente a valvula e, graças ao céu! vejo em baixo o nosso amigo, que cahira das nuvens, levantar-se e caminhar. Está salvo!

O vento está vivo e soprava por lufadas, o balão continua a arrastar-se, lança-nos sobre umá macieira que quebra e atira conosco para um bosque. Eu conservo a valvula aberta. Por fim o aereostata e o vento que se precipita dentro d'elle arrebenta-o e dilacera-o em mil bocados. Mas unicamente o *Jean-Bart* estava ferido. A tripulação estava de perfeita saude.

Por esta narrativa se vê que as nuvens resfriando o gaz do balão, condensando sobre a sua superficie quer seja agua quer sejam crystaes de gelo, diminuem a sua força ascencional e ao mesmo tempo sobrecarregam-no d'um peso muitas vezes consideravel. O aereonauta deve precaver-se bem contra esta dupla causa d'arrastamento para o solo.

A neve e a chuva muitas vezes surpreendem o viajante aerio que para lhe combater os offeitos deve dispor de uma grande quantidade de lastro.

As tempestades e o raio são os mais temiveis inimigos do aereonauta, mas poucos balões teem havido que se tenham encontrado no meio de nuvens tempestuosas, onde o raio fusile em brilhantes zig-zagues, porque quando o relampago se faz ver na atmospherá é prudente descer rapidamente. Com effeito a electricidade podia romper o balão, inflammal-o e os viajantes que por coisa alguma já seriam suspensos serem precipitados no abysmo!

As quedas teem outras causas e, como já o dissemos no principio, são quasi sempre filhas da imprudencia dos aereonautas, ou da falta de material.

La Mountain, muito conhecido nos Estados Unidos, pelas suas numerosas ascenções e principalmente por uma expedição aeria das mais dramaticas em que esteve a ser engulido pelas agoas do lago Erié, morreu de uma maneira terrivel no meio d'atmosphera por causa do mau arranjo em que ia o balão.

Este aereonauta a 4 de julho de 1873, celebre anniversario da independencia dos Estados Unidos, fez uma ascenção em Jona no Michigan.

Milhares d'espectadores assistiam á sua partida.

O desgraçado tivera a infeliz ideia de suspender a barquinha, não a um systema de cordas que enlaçassem o balão, mas a uma serie de cordas independentes umas das outras e atadas a um disco collocado na parte superior do balão.

La Mountain elevou-se acima d'umas nuvens, não muito distantes do solo e atravez dos intersticios das quaes se avistava da terra. As cordas não tardaram a approximar-se umas das outras e reuniram-se provavelmente de modo a deixar sahir para fóra a maior parte do globo aerio. Fosse como fosse, o certo é que o disco superior foi arrancado e o balão fugiu! La Mountain foi precipitado com a barquinha. Virain-n'ó agarrar-se convulsivamente á barquinha que cahia para o solo com uma velocidade indiscriptivel.

La Mountain largou-se da barquinha a uma distancia de cem metros do nivel terrestre e o seu corpo veio esmagar-se, n'um campo, na presença de muitas mil pessoas. Este desastre arrancou lagrimas aos espectadores A maior parte das mulheres desmaiaram.

O corpo do aereonauta incrustou-se no solo e fez n'elle uma cavidade d'alguns centimetros de profundidade. Os ossos foram esmagados pelo choque e alguns mesmos foram reduzidos a pó. A cabeça do infeliz foi esmagada; a maxila inferior completamente desligada estava coberta d'um coagulo sanguineo.

Foi tambem por um acto de igual imprudencia que Vicente Gosoof, chamado o *homem voador*, morreu em Londres, a 9 de julho de 1874. Tivera a louca ideia de voar n'um aparelho de sua invenção, composto de duas azas por cima das quaes elle se collocava n'uma prancha. O homem e o aparelho iam suspensos d'um balão que Mr. Simmons guiava na atmospherá. Depois d'uma ascenção de 1:200 metros o balão approximava-se da terra e a uma altura de cem metros o homem voador desprende-se do aereostato; mas as azas em vez de funcionarem ficam erguidas e o homem voador é precipitado no meio de Robert Street (Chelsea). A multidão com o maior cynismo corre para o aereonauta e começa a dividir entre si os restos do ma-



MORTE DO AERONAUTA LA MOUNTAIN, SEPARADO DO SEU BALÃO, A 4 DE JULHO DE 1873, EM IONA (ESTADOS UNIDOS)
Desenho d' Albert Tissandier

chinismo que causára tão grande desgraça. O infeliz respirava ainda quando o levantaram, mas era-lhe impossivel fazer o menor

movimento e deu o ultimo suspiro antes de chegar ao hospital.

(Continúa).

A QUESTÃO DO TRANSVAAL

(Continuado do numero antecedente)

NÓDE dizer-se que o sentimento de injustiça seja apenas imaginario, mas o que é certo é que os seus effeitos nem por isso são menos palpaveis; e este sentimento não será destruido senão por argumentos que tenham por base factos reaes.

Na carta que temos á vista, sentimos notar que não só existe um conflicto de opiniões entre o Governo de Sua Magestade e nós, ácerca de alguns pontos importantes que já foram discutidos, mas tambem que outros topicos foram apresentados, que juntamente com os primeiros, exigirão mais detida resposta, a qual nós com a brevidade possivel trataremos de dar. Pedimos entretanto para declarar, que faltariamos á verdade, se dissessemos que nutriamos a minima esperanza, de que a politica que indicastes é tal, que possa amaciar ou satisfazer o actual descontentamento predominante, e que, por nossa parte, julgamos dever declinar a responsabilidade de a acceitar como tal, a favor d'aquelles que representamos.

(a) *S. J. P. Kruger.* — *J. P. Joubert.* — *W. Eduard Bok*, Secretario da Deputação do Transvaal.

Ao Muito Honrado Sir Michael Hicks-Beach, Principal Secretario de Sua Magestade para as Colonias.

Carta dos delegados ao Ministro

Hotel Albemarle, Londres 23 de agosto 1878.

SENHOR:

A 7 do corrente tivemos a honra de enviar-vos uma resposta provisoria á vossa carta de 6.

N'essa communicação cujo contheudo agora confirmamos, demos a entender que tencionavamos responder mais por miúdo.

As reiteradas declarações que na vossa

carta fazeis de ser impossivel retirar do Transvaal a soberania da Rainha, bem como o facto, de terdes no Parlamento declarado, que a determinação de se annullar a politica de Lord Derby em 1852, que occasionou o reconhecimento da independencia do Transvaal e do Estado Livre d'Orange, foi uma firme decisão do Governo de Sua Magestade, mostram que é em vão que continuamos na esperanza de que argumentos nossos possam modificar essa decisão.

Diz-se-nos terminantemente que, nenhum argumento que se baseie nos termos da propria convenção, ou na refutação das allegações ou hypotheses contidas na proclamação da annexação, ou mesmo na questão de direito abstracto, poderá ter valor algum nas nossas mãos.

Somos levados a essa conclusão por causa das seguintes proposições contidas na vossa carta:

1.^a Que os destinos da provincia (Transvaal) não podem ser dirigidos só em harmonia com os desejos da população branca; ou por outras palavras: da população com quem se celebrou a convenção.

2.^a Que a permanencia ou remoção de soberania da Rainha, não tem de ser decidida unicamente pela maioria das opiniões dos brancos.

3.^a Que a questão de se saber se se levantaram no Transvaal circunstancias que justificavam a annexação, é uma d'aquellas que só Sua Magestade, como potencia preponderante na Africa do Sul, se reserva o direito de responder.

Mas suppondo mesmo, como parece deprehender-se da vossa carta, que é em vão que ainda conservamos a esperanza que guiou a nossa missão, não fariamos justiça á nossa patria e ao nosso povo, se, n'esta occasião, que é provavelmente a ultima em que nos será dado dirigirmo-nos a vós, deixassemos passar despercebidas as varias

asserções sobre cuja força se baseia ainda a necessidade da annexação; ou se não diligenciássemos, de alguma maneira, diminuir as evasivas ácerca das rasões e das responsabilidades do que está acontecendo.

Dissestes que não é proveitoso discutirem-se taes assumptos nas posições relativas em que se acha cada uma das partes.

A nosso ver, porém, torna-se necessario que quando informações inexactas estão pesando tanto pelos seus effeitos sobre a nossa patria, nós diligenciemos emquanto podermos, que se restabeleça a verdade.

Vamos por conseguinte agora fazer considerações sobre os diversos topicos levantados na vossa carta, pela ordem que elles n'ella occorrem.

1.º *A acquiescencia presumida da ultima deputação.*

Dizeis vós que o Governo de Sua Magestade tinha direito de suppor que o acto da annexação tinha sido posto de parte, e que foi com surpresa que soubestes que nós nos tínhamos permittido induzir outros a crer que aquelle acto poderia ser annullado. Este pensar nosso e d'outros baseava-se na supposição de que afinal prevaleceria a justiça, e que o desejo de se consultar a vontade do povo, como se declarou nas instrucção de Sir T. Shepstone, era real. Queremos observar que logo na primeira entrevista da anterior deputação com Lord Carnarvon, se prohibiu a discussão ácerca da conveniencia da annexação, e que portanto se não pódem rasoavelmente inferir conclusões baseadas no silencio dos delegados. O conde deu a entender aos delegados que as informações que tinha, tendiam a mostrar que a annexação se tinha realisada «com a grande annuencia da maioria do povo do paiz.» Comquanto o snr. Kruger ficasse silencioso mas não convencido, como n'essa occasião declarou, pediu um plebiscito; e sendo-lhe isto denegado, o conde ainda mencionou que aquelles que se oppunham ao dominio britannico «eram uma pequenissima minoria», accrescentando que depois da partida dos delegados para a Europa o entusiasmo com que a grande maioria do povo, incluindo mesmo os hollandezes, saudava Sir T. Shepstone como representante da Rainha, tinha augmentado a tal ponto, que absorvia aparentemente todos os outros sentimentos.

O que depois fizeram os delegados foi de-

vido á persuasão em que estavam, de que o que se affirmava era verdadeiro, e de que uma inexplicavel mudança se tinha operado nos sentimentos do povo, segundo se dizia. Não poderam elles portanto proceder de outra maneira.

Quando, porém, voltaram para o Transvaal, viram que não sómente existia uma forte indignação, pela forma como tinha sido falsamente representado o sentir do povo, mas que até se tinha resolvido fazer saber a Sua Magestade o estado real da opinião.

O resultado d'essa resolução é o memorial que nós tivemos a honra de apresentar-vos.

2.º *A pressão que se diz ter sido exercida nos signatarios do memorial.*

Devemos corrigir a impressão que tendes, de que ligámos ao numero de assignaturas uma importancia que elle não merecia, ou que se usou da menor pressão para as obter. O que é facto é que essas assignaturas representam virtualmente a totalidade dos adultos varões da população hollandeza, e que ellas foram dadas livre e espontaneamente; e estamos convencidos de que muita indignação se levantará de novo, quando no Transvaal se saiba que qualquer affirmação em contrario affectou a nossa causa.

Não é tambem verdade que qualquer mudança se operasse, como dizeis, em consequencia do supposto affastamento do perigo immediato. A attitude pacifica dos Boers durante esta extraordinaria questão, foi só devida á Proclamação, em que o Presidente exhortou o povo a que esperasse em paz, o resultado do seu protesto, e o preveniu de que qualquer disturbio poderia fazer abortar o protesto, e daria pretextos para aquillo que se tinha em vista evitar.

A maneira franca e aberta com que as nossas diligencias teem sido conduzidas, como se póde ver pelas actas dos *meetings* appensas á nossa carta de 10 de julho, e tambem pela copia annexa de um aviso publicado pelo snr. Joubert, depois de ter o snr. Kruger recebido a carta de Sir T. Shepstone, de fevereiro, é segundo cremos, sufficiente para mostrar que se empregaram todos os meios para garantir uma legitima expressão da opinião.

(Continúa).

AUGUSTO DE CASTILHO.

PELO MUNDO

EUROPA

Os jornaes do paiz vem diariamente repletos de boletins enviados pelos expedicionarios á Serra da Estrella.

Todos os jornaes teem trazido mais ou menos noticias sobre a serra que agora está despertando aos portuguezes uma curiosidade como se fosse um objecto que nunca tivessem possuido; mas o periodico que n'este assumpto mais se tem avantajado a todos os outros é decerto o *Diario de Portugal*, que tem publicado uma serie de interessantes artigos devidos á penná do snr. Gerardo Pery, conhecedor da Serra da Estrella por a ter vagarosamente percorrido quando andava ao serviço dos trabalhos geodesicos.

Quando a Sociedade de Geographia publicar o relatório da expedição teremos então oportunidade para fallar do assumpto, agora, tendo apenas conhecimento dos trabalhos da expedição pelos telegrammas enviados não podemos fazer uma apreciação das vantagens tiradas dos trabalhos dos expedicionarios.

—O jornal francez *L'Exploration* anda publicando uns excerpts do livro de viagens do major Serpa Pinto.

—Recordam-se de que o snr. Jorge Revoil recebeu do governo francez o encargo de explorar o paiz dos Somalis, situado a este d'Africa, sob o ponto de vista scientifico.

Depois d'um anno d'ausencia, o viajante que fez, dizem, descobertas muito preciosas para a sciencia, acaba d'annunciar ao ministro d'instrução publica o seu proximo regresso a França.

—Annunciou-se ultimamente que se tinha descoberto, perto de Solingeu na Prussia, uma montanha em fogo. Sobre este assumpto dizem de Solingeu á *Gazette de Barmen* o seguinte:

«Agora que já passou o susto começa-se a tirar partido do fogo que lavra no interior da montanha. Uma familia que habita nas visinhanças ha muitas semanas que não acende lume; quando chega a hora de cosinhar todos os membros da familia pegam nas panellas e vão para a montanha, affastam algumas pedras collocam em cima as panellas e d'ahi a bocado teem o jantar feito.

«E' absolutamente impossivel o apagar o fogo da montanha. Empregou-se já uma enorme quantidade de agua com esse fim, mas não se obteve resultado algum. O fogo parece ter feito progressos.

N'um certo sitio da montanha abriu-se um buraco com uma barra de ferro d'onde sahe um tal calor que é impossivel conservar a mão por cima do orificio.

ASIA

A commissão de engenheiros e archeologos inglezes que ha annos explora a Palestina acaba de encontrar a bocca do antigo poço de Jacob; a pedra gasta pelo atricto da corda é aquella a que Christo se encostou quando conversou com a Samaritana, conversação citada no Evangelho de S. João. Desde o seculo segundo que os christãos tinham coberto esta preciosa

reliquia com uma construção de que ainda existem vestigios.

AFRICA

—Do posto metereologico recebemos o boletim referido ao mez d'Abril:

A temperatura maxima absoluta observada durante o mez foi de 30°,1 no dia 3; a minima foi de 20°,0 no dia 30; a media mensal foi de 25,11.

A humidade maxima foi de 98 no dia 9, dia em que choveu mais 47,8 millimetros em 13 horas. A chuva total durante o mez foi de 65,4 millimetros. A evaporação total foi de 178,8 millimetros.

O posto meteorologico de Loanda é dirigido pelo snr. Gomes Coelho, distincto tenente da nossa armada.

Os seus boletins são feitos regularmente e remetidos a todas as estações competentes.

—De Moçambique um amigo nosso envia-nos as seguintes noticias:

Em 19 de junho prestou vassalagem a el-rei D. Luiz no palacio do governo, em Mossuril, o regulo Matarcochos, das terras de Mutero. Este regulo dispõe aproximadamente de uma força de quatro mil negros.

Em Tete, não obstante achar-se em socego, receiavam-se hostilidades da parte do Zumbo. O commercio no districto soffria uma grande paralyção.

Em Lourenço Marques fundeu em 24 do referido mez a canhonheira *Mandovy*.

Foi mandado demolir pela direcção das obras publicas o posto fiscal de Olinda, que o embate das marés derrocára em parte, aproveitando-se os materiaes da ponte que ainda existe de pé.

Em Lourenço Marques o estado sanitario era mau; o alimenticio regular; continuava a colheita de cereaes; a ordem publica não soffrera alteração. Foi approvedo pelo snr. governador geral de Moçambique o regulamento para o serviço dos corpos da guarnição da provincia, elaborado pelos membros da commissão, os snrs.: major Barreiros Arrobas, capitão Joaquim José Lapa, tenentes Vidal de Sousa e Porphirio Afonso, e o alferes Cezar Augusto Renam.

Estava quasi concluida a limpeza do rio Quagua.

Falleceu no dia 6 de junho em Moçambique, o snr. Benjamin Gomes de Mello Castellão, major da guarnição d'aquella provincia e commandante do batalhão de caçadores 4. Tinha apenas 34 annos.

Foi nomeado commandante de caçadores 3, de Inhambane, o snr. major Antonio Maria Barreiros Arrobas.

Organisou-se em Moçambique uma sociedade de geographia, sendo os iniciadores, os snrs. José de Almeida da Cunha, Alberto Carlos Supico, Carlos de Mello e Francisco de Paula Carvalho.

De Quilimane saíram para o norte, para dar caça aos negreiros, a corveta ingleza *Wild Swan* e o nosso vapor *Auxiliar*, com 100 praças, commandadas pelo capitão Braga.

Falleceram, em Quilimane, os snrs. Macedo, conductor auxiliar das obras publicas e Protario de Sá, empregado na mesma repartição.



M. E M.^{as} DURUOF NA BARQUINHA DO BALÃO -LE TRICOLORE-, DESCIDO Á SUPERFICIE DO MAR DO NORTE (1 de setembro de 1874)
 Desenho de A. Marie, segundo um esboço de Albert Tissandier feito segundo umas notas dadas por M. J. Duruof

NAUFRAGIOS AERIOS

(Continuado do numero antecedente)

PODIAMOS prolongar a enumeração de quedas aerias; mas abandonamos estes quadros sombrios para assistir aos outros naufragios em que os auctores experimentaram vivas commoções, mas não a morte.

E' no momento da descida d'um aereostata, quando o vento é violento, que o balão impellido por correntes aerias é arrastado pelo solo, indo d'encontro a tudo, ro-

çando-se pelas arvores, deslizando pelas planicies. Mas o apparelho é tão leve, tão elastico, a barquinha feita de verga é tão pequena comparada com a massa que a arrasta, que o areonauta empurrado em todos os sentidos quasi que o não sente. Recebe choques que o poderão magoar, mas se elle fôr desembaraçado apenas soffrerá algumas contusões. Nunca o arrastamento d'um balão causou a morte de qualquer aereonauta; per-

nas e braços partidos são accidentes raros entre as milhares d'ascensões já feitas.

Se os naufragios aerios podem ser considerados excepções na historia das ascensões aerostaticas feitas por cima da terra firme, com o material em bom estado e munidos de bons apparatus, vae-se ver que são muito mais frequentes quando o aereonauta se aventura por cima das aguas.

O aereonauta J. Duruof merece ser o primeiro citado entre os que se atreveram a viajar pelas regiões athmosphericas superiores á superficie do Oceano. Ha, devemos dizel-o, n'este intrepido aereonauta mais temeridade que bom senso e teem-se censurado a Duruof loucuras praticadas sem fim determinado, e sem resultado algum scientifico. Esta censura é na verdade justificada; mas não se pode deixar de confessar que a audacia e a energia tiveram sempre o privilegio de seduzir as massas, porque são qualidades aquellas, que sem mesmo terem um fim util, são bastante raras para que deixem de ser admiradas.

Em 1868, mesmo em Calais, Duruof fez a sua primeira viagem por cima do mar do Norte no seu balão *Neptuno*, onde teve a amabilidade de me offerecer um lugar.

Duas correntes aerias sobrepostas permittiram que por duas vezes navegassemos muitas legoas por cima do mar e que voltassemos por duas vezes á costa.

A 26 de novembro de 1869, o *Neptuno* fez a sua ascensão em Monaco levando Duruof e Bertaure; como em Calais o aereostata encontrou por cima das nuvens uma corrente superior que o impelliu para o Mediterraneo. As nuvens tornaram-se humidas e sobrecarregaram o balão com um tal pezo que nada o poude deter na sua queda vertiginosa; cahiu no meio do Mediterraneo e foi arrastado de vaga em vaga. Por felicidade o vento inferior soprava do largo para a costa, onde os dois viajantes aportaram como se tivessem navegado n'um barco á vela.

Uma outra vez ainda, a 13 de agosto de 1874, Duruof acompanhado da sua joven esposa faz uma ascensão em Calais onde subiu aos ares ás sete horas da tarde, apesar do vento que soprava em linha recta para os abyssos insondaveis do mar do Norte. Os esposos aereonautas excitados por uma certa parte da multidão, estrangeira a Calais de-

vemos dizel-o, julgam a sua honra em perigo e preferem affrontar os perigos da viagem a soffrer as humilhações da multidão. O pequeno aereostata, o *Tricolore*, com uma capacidade de oitocentos metros cubicos, envernizado havia pouco tempo atravessava a cidade de Calais, o molhe e depressa se perdeu por entre as sombras crepusculares do dia que findava. Depois d'uma longa noite passada a pequena altura do nivel do mar, Duruof, ao romper do dia, avista alguns navios. Toma então a resolução de fazer descer o *Tricolore* á superficie do Oceano. N'esse momento começa um naufragio terrivel. A barquinha é banhada pelas vagas. M^{me} Duruof fatigada, afflicta, deixa-se ficar sentada na barquinha onde vagalhões enormes muitas vezes a cobrem e ao seu marido.

Outras vagas quebram-se d'encontro ao balão que ameaçam rasgar. Duruof não perde a coragem; anima a sua companheira, consola-a e mostra-lhe um navio que se aproxima, um escaler posto a nado, onde marinheiros remam com força. Mas a infeliz senhora já não ouve, está quasi desmaiada, já não tem consciencia do que em volta d'ella se passa. Mais alguns minutos o ultimo alento que a anima vae extinguir-se. Graças aos ceos o escaler é governado por dois valentes marinheiros inglezes, o capitão Oxley e o seu immediato Bascombe; approximam-se do balão e agarram a corda da ancora que fluctuava á superficie do mar. Puxam-a; mas o aereostata é levantado pelo vento e arrasta o escaler que põe em risco de virar. Momento terrivel! Morrerão os salvadores junctamente com os naufragos? A energia e a audacia são por fim recompensadas. Duruof e sua esposa são salvos e levados para bordo do navio inglez o *Grande-Charge*.

Duruof não é o unico a quem a sorte tem favorecido nos ultimos momentos. Todos se recordam que a 7 de janeiro de 1785 Blanchard atravessou em balão o estreito de Calais, de Douvres a Calais, em companhia do doutor Jeffries, esse fleugmatico inglez que, vendo o aereostata que não tinha lastro descer sobre o mar, disse com o maior socego ao aereonauta:

«Estamos perdidos! Se julga que o peso do meu corpo é de mais na barquinha diga-o, porque salto já fóra!»

Desceram os dois no bosque de Guimes.

Festejou-se este acontecimento com um imenso entusiasmo. Um monumento foi levantado em honra de Blanchard.

Foi ainda em 1785, data memoravel nos annaes aereostaticos que o doutor Potain atravessou em balão o canal de S. Jorge, passando assim da Inglaterra para a Irlanda. Um dos mais celebres naufragios aerios é aquelle de que o illustre Zambeccari, nobre italiano, foi victima em 1804. Zambeccari tivera a infeliz ideia de querer unir, como o fez Pilatre de Rozier, a mongolfiera a um balão cheio de gaz, isto é, como se disse depois, o fogo á polvora. Tentou muitas vezes fazer a ascensão em Bologne, mas não o conseguiu. O publico injuriou-o; chamou-lhe louco covarde, miseravel. A 7 de setembro o desgraçado Zambeccari quiz mais uma vez tentar fortuna; d'esta vez apesar dos accidentes succedidos em quanto os enchimentos dos balões se operava viu-se obrigado a partir, se não quiz ser apedrejado pela turba.

«A ignorancia e o fanatismo, diz o aereonauta italiano, não sem amargura, coagiram-me a effectuar esta ascensão».

Depois de muitas demoras e agonias o viajante aerio deixou a terra á meia noite.

«Extenuado de fadiga, diz Zambeccari nos seus escriptos, nada tendo comido durante o dia, com o desespero n'alma fiz a ascensão sem outra esperanza mais do que a persuasão em que estava de que o balão que muito tinha soffrido nos differentes transportes não poderia ir muito longe».

Zambeccari era acompanhado por dois fieis amigos, Andreoli e Grasseti. Mergulhados nas trevas, sentados na barquinha soffreram um frio cruel. A's duas horas da manhã os viajantes julgaram ouvir o bramir das vagas. A noite estava tão escura que elles nem mesmo o barometro podiam observar. Depois d'uma hora d'agonias terriveis viram-se suspensos a alguns metros apenas das vagas do Adriatico.

Ao nascer do dia, na direcção do horizonte Zambeccari avista uma costa. Mas as correntes aerias mudam repentinamente de direcção e impellem-o para o alto mar, isto é para a morte, para o tumulto! Alguns navios apparecem; mas o balão é um objecto que ainda causa medo; os navios afastam-se o mais depressa que podem. Comtudo o capitão d'um d'elles teve compaixão dos nau-

fragos. A's oito horas da manhã os aereonautas são depositados a bordo do navio: Grasseti apenas dava signaes de vida, Zambeccari e Andreoli estavam sem sentidos.

Alguns annos mais tarde, Zambeccari, este homem de que um celebre viajante russo disse: «Os seus olharès são pensamentos»¹ foi victima da sua coragem.

A 21 de setembro de 1812, o balão do illustre aereonauta, forçado a precipitar a sua ascensão incendiou-se no ar pelo contacto do apparelho de dilatação com o fogo de que ia munido, não longe de Bologne. Encontrou-se no chão um balão reduzido a cinzas e um corpo humano aos pedaços meio carbonisados. Era o que restava de Zambeccari e da sua fortuna!

Muitos aereonautas tem sido como Zambeccari victimas dos sarcasmos das massas. O aereonauta francez em 1846 encontrou-se n'uma situação mais terrivel. Annunciara uma ascensão em Trieste para o dia 8 de setembro. A's quatro horas da tarde d'esse dia não só o balão ainda não estava cheio mas um accidente succedido aos tubos conductores do gaz tornava a operação lenta e difficil. O publico impaciente-se, murmura, profere ameaças. A's seis horas ouvem-se gritos, uivos que se erguem como nuvens ameaçadoras; quebram as grades que os separavam do recinto onde estava o balão e insultam o aereonauta.

Arban indignado quer partir a todo o custo. Ata a barquinha ao balão; mas o balão mal cheio não tem a força ascencional bastante para se elevar.

Os gritos cada vez são mais ferozes. O aereonauta desesperado atira fóra a barquinha, agarra-se ao circulo inferior do balão e faz a sua ascensão sem *guiderope*, sem ancora, agarrado a uma corda que elle tinha fixado á rede que envolvia o balão.

N'um tal apparelho, Arban teve a infelicidade de ser impellido por uma corrente aeria superior para o Adriatico. Seguiram-n'o por muito tempo com oculos, lançaram em seu seguimento alguns barcos. Tudo foi inutil. Bem depressa o aereostata se perdeu nas trevas da noite. Arban sempre agarrado á corda paira duas horas por cima das vagas e por

¹ Kotzebne, Souvenirs d'un voyage en Livonie.

fim cae no mar. A's oito horas da noite está quasi completamente perdido, mas o balão arrasta-o ainda de vaga em vaga. A's onze horas cansado de lutar perde as forças. Vae morrer, quando de repente apparece um barco tripulado por dois valentes pescadores, Francisco Salvaque e seu filho. Os dois marinheiros remam forte e salvam Arban que mais parece um cadaver.

Alguns annos depois d'este naufragio, Arban fez uma ascenção em Barcellona. Dirigiu-se para o Mediterraneo e desappareceu para sempre.

Por estes exemplos se vê que os aereonautas muitas vezes teem feito a sua descida no mar. Um certo numero d'elles encontraram a morte no oceano, alguns outros teem devido a sua salvação aos soccorros fortuitos



O AEROSTATA DE M. SILVEL PRESO Á SUPERFICIE DO MAR POR MEIO DO «CONE-ANCORA». (19 d'agosto de 1874)
Desenho d'Albert Tissandier, segundo umas notas dadas por M. Silvel

d'um navio ou d'um pequeno barco. Estas ascensões o mais das vezes são actos d'uma temeridade esteril; se fossem executadas em condições especiaes, se os balões fossem munidos d'apparelhos que collocassem os aereonautas em condições de se poderem demorar sobre a superficie do mar, esperando os soccorros d'algum navio sem correr o perigo de serem arrastados para o largo por ventos impetuosos, estas ascensões poderiam até prestar valiosos subsidios ao estudo da athmosphera e da metereologia.

Um dos nossos aereonautas mais distinctos M. Silvel ¹ conseguiu fazer muitas ascensões maritimas, diminuindo notavelmente as probalidades dos naufragios por meio d'uma corda tendo na sua extremidade inferior um cone de lona que mergulhando no mar se enche d'agua e conserva o balão á superficie do mar, dando-lhe a possibilidade d'esperar com

¹ E' preciso recordar ao leitor que este trabalho foi primitivamente publicado um mez antes da primeira viagem do *Zénith*.

toda a segurança barcos que o salvem. Se o aereonauta deseja continuar a sua viagem uma delgada corda presa ao vertice do cone e que tem uma das extremidadês na barquinha colloca o aereonauta nas condições de esvasiar esse sacco e de continuar a sua derrota.

M. Silvel já desceu no golpho de Napoles d'onde, graças a este systema, não foi arrastado para o largo e onde barcos o foram buscar.

A 19 d'agosto de 1874, M. Silvel fez uma ascensão em Copenhague, com um vento do noroeste que lhe permittia tentar a travessia de Sund para ir descer na Suecia. Mas a meio do estreito, o vento saltou para o norte. M. Silvel levava comsigo tres passageiros e não os quiz sujeitar a uma aventureosa travessia.

O aereonauta abriu a valvula do balão e



BALÃO DO CERCO DE PARIS PASSANDO POR CIMA D'UM ACAMPAMENTO PRUSSIANO (14 d'outubro de 1870)
Desenho d'Albert Tissandier, copiado do natural

aproximou-se da superficie do mar, lançou á agua o seu *cone-ancora* e este enchendo-se d'agua fez deter o aereostata a alguns metros acima do nivel do mar. Os viajantes estiveram assim perto d'uma hora embalados pela brisa n'uma grande tranquillidade.

Dois barcos de pilotos acompanhados de tres barcos de pesca correram para o balão; os marinheiros agarram as cordas que lhe são atiradas da barquinha, pucham o balão e fazem-n'o descer a bordo, onde foi immediatamente esvasiado. Os viajantes voltaram

para terra e terminaram assim a sua ascensão por um passeio maritimo.

Este modo de fazer descer os balões no mar é, como se vê, muito simples, muito effcaz e muito pratico. De quantos aperfeiçoamentos não serão susceptiveis os balões, quando os nossos homens de sciencia, os nossos engenheiros se decidirem a prestar a este assumpto uma seria attenção! Não só os balões estão destinados a fazer-nos conhecer as leis que presidem aos movimentos do oceano aereo, não só devem lançar uma nova luz

sobre a physica da atmospherá, mas também são os mais uteis auxiliares da defeza nacional. Por maiores que sejam os progressos que o futuro reserve á applicação dos aereostatas á guerra, nunca serão esquecidos os serviços prestados pelos balões no cêrco de Pariz. Estarão sempre na lembrança de todos as communicações feitas pela via aerea contra vontade d'um inimigo poderoso.

Os correios aereos improvisados não poderão também olvidar as suas commovedoras viagens por cima das linhas prussianas. Para mim, pelo menos, as aventuras aereas anteriores são veladas pela da minha sahida de Pariz sitiada, na barquinha do pequeno balão o *Celeste*, em que a 30 de setembro eu fiz uma ascensão, levando por unicos companheiros tres pombos correios.

Alguns dias antes, Duruof tinha inaugurado a posta aerea deixando a praça de S. Pedro em Montmatre elevando-se no seu balão o *Neptune*. Nos dias seguintes dois outros aereostatas se succederam. Chegada a minha vez elevei-me de junto da fabrica de Vaugirard, ao som do canhão que se fazia ouvir como o rolar de terrivel trovoadá.

O meu balão sóbe para os espaços com uma força ascencional muito moderada. Eu não perco de vista a fabrica de Vaugirard e o grupo d'amigos que me diziam adeus com a mão: eu respondi-lhes acenando entusiasticamente com o meu chapéu, mas depressa o horisonte se tornou mais vasto. Pariz immenso, grave, estende-se debaixo dos meus pés; os bastiões das fortificações rodeam-n'a como se fossem um rosario de contas; perto de Vaugirard avistei o fumo dos tiros de peça que chegam até mim como ruido surdo d'um concerto lugubre. Os fortes d'Issy e de Vanves apparecem-me como se fossem fortalezas em miniatura; depois passo por cima do Sena, á vista da ilha de Billancourt.

São nove horas e cincoenta minutos da manhã, os meus olhos vão fitos na campina, onde vejo um espectáculo desolador que já-mais se apagará da minha lembrança. Já não são os arredores de Pariz risonhos e animadores, já não é Sena sulcado por vapores, por pequenos escaleres cheios de vida. E' um de-

serto triste, esburgado, horrivel. Nem um unico viandante nas estradas, nem um unico trem, nem um unico comboio puxado por ve-loz locomotiva. Todas as pontes destruidas offerecem o aspecto de ruinas abandonadas. O Sena deserto deixa correr as suas aguas tristes e monotonas por meio dos campos abandonados. Nem um soldado, nem uma sentinella. Nada, absolutamente nada; o abandono dos cemiterios. Poder-se-hia julgar estar a vêr uma cidade antiga, destruida pelo tempo. E' preciso abstrahir de tudo para entrever atravez d'aquellas ruinas dois milhões d'almas presas por detraz d'ellas.

De repente as correntes aereas dirigem-me para cima de Versalhes e a scena mudou repentinamente. Uma grande massa de gente se comprime nas ruas da cidade, no jardim do castello; soldados prussianos surgem de todos os lados. Ajudado pelo meu oculo vi sahir do Triannon officiaes que olham para mim atravez dos seus oculos de campanha. O meu coração transborda d'indignação, seguindo os uniformes allemães sobre essa verdura que atapeta aquelles logares formosos, por onde outr'ora passearam todas as glorias da França.

Mais longe avistei um acampamento prussiano, escondido no meio d'um bosque no centro do qual as arvores tinham sido cortadas para dar lugar ás choças em que se abrigavam os soldados inimigos, assim dissimulados aos olhos indiscretos por uma espessa camada de verdura, mas não aos olhos do aereonauta que os descobria do alto das nuvens. Fui brindado com alguns tiros, mas eu estava a mil e seis centos metros, altura em que as balas das armas d'agulha não são para temer. Meu irmão que também rompeu o cêrco a 14 de outubro de 1870 transportando-se n'um balão passou também por cima d'um acampamento prussiano igual, feito na floresta d'Armanvillers. Respondeu aos tiros que lhe disparavam os Allemães com desenhos feitos n'um papel em que está descripta esta scena commovedora.

(Continúa.)

EXCERPTO DO LIVRO «BENGUELLA ÀS TERRAS DE IACCA»

DE

CAPELLO E IVENS

OBSEQUIOSAMENTE CEDIDO PELOS AUCTORES

ESTAMOS nas terras do Hungo, e nada ainda dissemos do aspecto e costumes dos seus habitantes, pela simples rasão de que sendo este trabalho colligido das notas do diario, só agora chegamos á altura onde se falla dos ma-hungo.

O indigena d'aqui tem um typo especial e diverso da gente do sul.

Desde a entrada em Matamba começamos a notar essa differença, que a côr e os penteados principalmente tornam frisante.

Ao negro retinto do jinga succedeu-se o bronzeado do ma-hungo.

Aos bandós e tranças enfeitados d'aquelles, os trabalhos de cabello menos difficeis de Matamba.

A estes ainda, seguiram-se os singelos dos povos de que tratamos.

O ma-hungo não faz tranças. A carapinha solta, e quando muito rapada na testa, composta dos lados ás vezes com umas contas de vidro azul, é entre elles o mais vulgar.

A manilha de latão e um panno á cinta são para os homens o unico desejo, o qual se completa com uma espingarda raiuna, extremamente limpa e polida, e um sabre recurvo de antigos hussares, com copos de metal.

Os ma-hungo partem pela raiz os dois incisivos medios superiores, e ás vezes os dois inferiores, o que lhes dá apparencia repelente.

São atrevidos e selvagens no seu modo de vida.

Untam e sarapintam os corpos com azeite e argilla, de onde rescendem desconhecidos aromas.

Homens e mulheres fumam incessantemente.

O tabaco (*Nicotiana, tabacum*) de folha larga lanceolada abunda, assim como uma

outra qualidade de folha redonda (*N. rustica* ou *vulgaris?*), que se vende ás folhas ou em pequenas pilhas conicas onde o amassam.

Vicio inveterado, porém, ha o do rapé, constituindo mesmo um luxo, de que todos se servem com frequencia.

Para isto usam de bocetas cylindricas, onde introduzem a folha torrada, que moem com pequena haste de madeira, e á qual adicionam pimenta, a fim de o tornar mais energico, empregando para tomal-o o seguinte processo:

A parte extrema da haste da massambala com o respectivo carrilho depois de debulhado, é introduzida na boceta e cheia de pó, applicada em fórma de zaragatoa ás narinas, as quaes, aspirando com força, favorecem o inhalamento.

Terminada esta operação, que contenta o vicio, passa-se á segunda para satisfação do luxo.

O operador, introduzindo novamente o instrumento citado, carrega-o segunda vez de pó, e besutando todo o labio superior onde algum mucus favorece a adherencia, dá remate á cerimonia, convencido da distincção.

As senhoras teem igual habito, e de zaragatoa em punho, abrindo a boca e deixando ver os dentes partidos, applicam, por fórma similhante, extraordinaria quantidade do amarellado pó.

Que horror, caras leitoras!

Com desoito primaveras, quando tudo é dourado, já desdentadas e de pingo no nariz!

Gostos!

E visto d'ellas fallarmos, accrescentemos alguma cousa sobre tão degeneradas filhas de Eva, que da primeira mãe só possuem, quanto a nós, a singeleza da *toilette*.

A mulher do Hungo é em geral mais feia do que o homem. O seu porte selvagem coaduna-se com o aspecto bravio das terras onde habita.

A côr fula, manchada ás vezes aqui e acolá, não agrada tanto á vista como o preto brilhante das congêneres do sul.

Passeiando pelas florestas em grande costume (isto é, nuas como a palma da mão), com uma camada de argilla cobrindo-lhes o cabello, cachimbo na bôca e a caixa de rapé á cinta, membros gigantescos, altura 1^m,70, uma cesta suspensa da estreita tira de couro, que ellas atirando ás costas passam de roda da testa, inspiram verdadeiro dó, pela accumulção de tanta deselegancia

Teem estas senhoras pelo fato o mais soberano dos despezos.

Trinta vezes sobre uma nos rejeitaram fazenda, contentando-se com buzios e missanga, para ornar as chatas tranças que lhes cingem a cabeça, e constituem os vaidosos penteados, representando trabalho de mezes (verdadeiro ninho onde os parasitas devem viver tranquilos em grande communidade), e 1 palmo de baeta encarnada, pseudo-cobertura com a qual ameaçam a parte postero-inferior do tronco!

O muito que fazem, quando não cedem a fazenda ao marido, é envolver n'ella o pequeno filho, mas nunca cobrirem a propria nudez.

Apreciam-nas por toda a parte na rasão do valor como animaes de carga, afigurando-se-nos, porém, mais desprendidas e convictas, se assim se pôde dizer, da sua qualidade pura de escravas.

Se nos enlaces para o sul o amor sempre nos pareceu sentimento de certa fórma problematico, aqui pôde affiançar-se não existirem noções d'elle!

Tudo é absolutamente pratico. O homem aprecia mais as suas vaccas do que as esposas, e no caso de roubo sacrificar-se-ha pelas primeiras, deitando as segundas á margem.

As mesmas scenas meio romanescas de algumas danças do sul, consistem aqui n'uns tripudios brutaes, em que as mulheres tomam parte activa.

As habitações são immundas, as obras de argilla mal feitas.

No interior accumula-se quantidade de objectos, producto da esculptura africana, de que o leitor já tem conhecimento.

Pilões, tambores, bancos, tamboretas, arcos, lanças, bengalas, pratos de madeira, remos, feitiços, quindas, cabaças, cartucheiras,

polvorinhos, manilhas, cachimbos, facas, marimbos, eis os artigos encontrados, que os ma-hungo, como os seus congêneres, fabricam grosseiramente.

Emfim, a auctoridade suprema reconhecida por estes povos, indubitavelmente de origem differente dos do sul, é o rei do Congo, residente ao norte, em S. Salvador, um dos tres monarchas para elles existentes, a saber: el-rei de Portugal, o rei da Jinga e o do Congo, considerado mais velho.

Na tarde do terceiro dia da nossa residencia em Cafuchila, o guia Cateco, com a sua astucia ordinaria, veio perguntar se sempre tencionavamos partir na manhã seguinte conforme se dissera.

— Olé! foi a resposta.

— Partiremos todos; o soba não apparece, só cá está a irmã; não havemos de apodrecer aqui.

Virando-nos as costas com ar insolente, abalou para a aldeiola, a fim de naturalmente conferenciar, no que consumiu horas, pois nunca mais voltou para o *quilombo*.

A noite correu socegada, e logo que os primeiros alvares do dia se manifestaram, começamos de dispor a bagagem para partir, mandando procurar Cateco.

Impossivel foi encontral-o; o rufião escondera-se, e ainda d'esta vez abandonados tivemos de seguir sem conductor.

Ao levantarmos para continuar, comprehendemos a situação, pois ao primeiro passo dado um grande clamor echoou por todos os pontos em derredor, succedendo-se logo o tocar das *tabalhas* e caixas de guerra, e o apparecimento pelos bosques proximos de muitos indigenas armados.

Haviam-nos cercado, era evidente.

Algum crime praticamos, e os indigenas queriam pagamento d'elle.

Mas qual era? Eis o que nós mesmos perguntavamos, quando á frente nos sahiu o impudente Cateco, com mais tres de pennas na cabeça, fazendo signaes e gestos hyperbolicos.

No primeiro momento a nossa ideia foi arremear-nos sobre elle de cacete em punho, applicando-lhe uma bem merecida correccção.

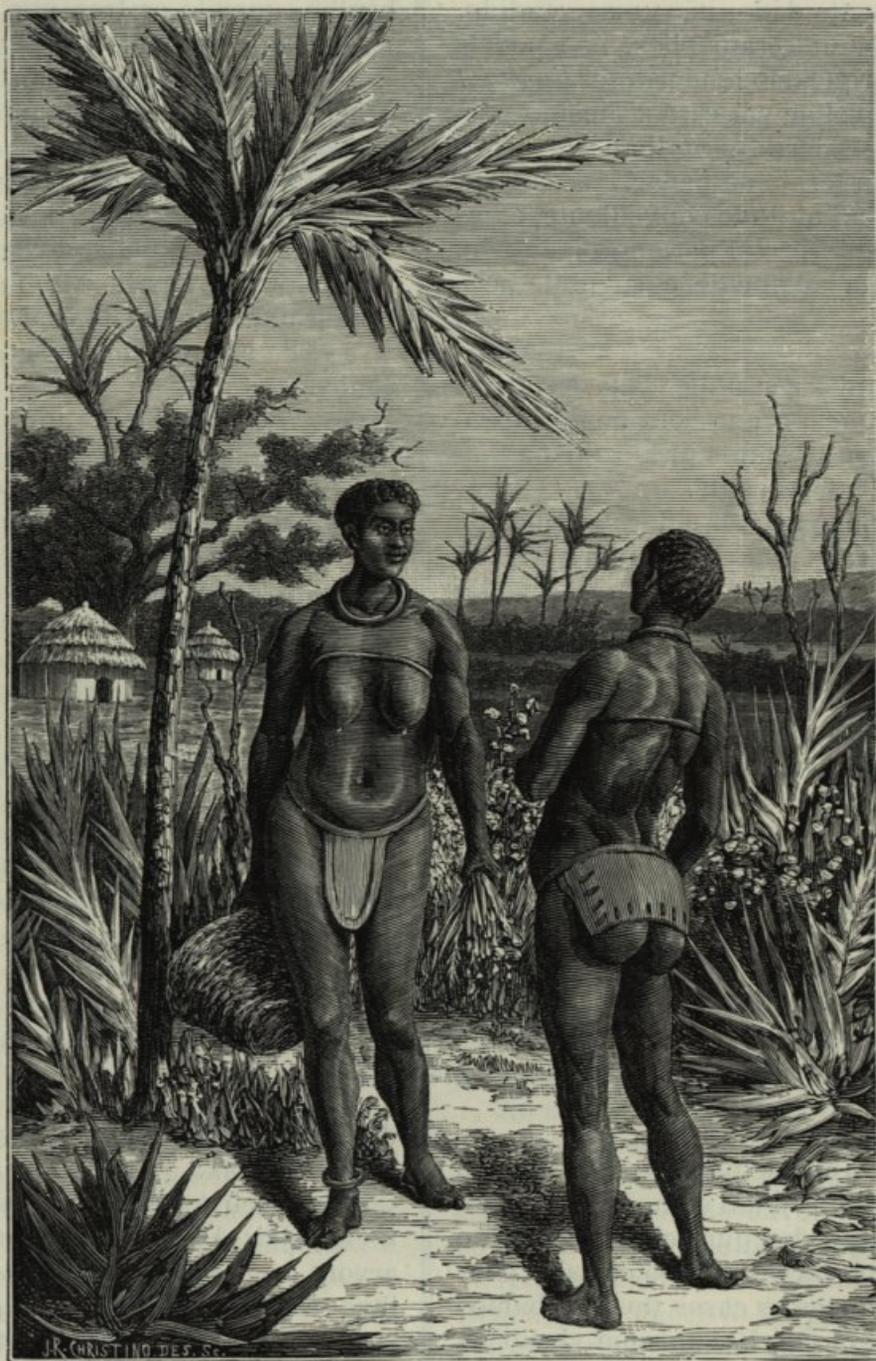
O patife, porém, cujas esguias e delgadas pernas, apoio de um tronco magro e cavernoso, sobrepujado pela cabeça periforme, lhe davam ares de flamengo africano, prevendo

sem duvida esta intenção, partiu a fugir e foi necessario muito trabalho para o trazer á falla.

Emfim, acercaram-se todos, e após curto

silencio, um d'elles, de physionomia carrancuda, vomitou o seguinte discurso, em tom secco e atrevido:

— Mueno puto disse:



MULHERES DO HUNGO — Gravura de Christino, segundo um esboço de Ivens

«Os ma-hungo estão mal comvosco.

«A irmã de Cafuchila, agora no estado, foi illudida por vós, que dissestes esperaríeis o soba.

«Não vos despachou ella um dos seus ma-

cotas, para da vossa bocca ouvir que esperaveis o irmão, o qual está d'aqui a dois soes?

— Despachou.

— Não declarastes que sim?

— Declaramos.
 — Não é ella agora a senhora d'estas terras?
 — Talvez.
 — Não vos tem dado a farinha para o alimento de todos os dias?
 — Precisamente dado, não; mas vendido.
 — Pois bem, disseram elles, não podeis sahir d'aqui porque não tendes *duas linguas!*
 — Ficae ou voltae para trás, mesmo porque não ha mais terra para diante, se fizerdes, o contrario tereis de pagar.

Tomando uma attitude conveniente, e puxando José (o interprete) para ao pé de nós, lançamos cadenciadamente a seguinte peça oratoria:

«Macotas:

«Viemos aqui fazer uma visita ao soba; não o encontramos, o que bem nos *afflige o coração* e portanto vamos proseguir na viagem, para nós interessante.

«Nunca tivemos sequer a desconfiança de possuirmos... *duas linguas*, monstruosidade sem igual que só um erro da natureza podia occasionar.

«Somos amigos bons e leaes (e este ultimo termo substituí-o José por *gordos* visto não encontrar palavra que o traduzisse)!

«Que razão ha para nos criminar por esse modo; não vos parece uma violencia para com os brancos?

«Se acaso fosseis á nossa terra, julgaes que seriamos capazes de ali vos prender?

«Pois bem, a nossa intenção não é fugir ao soba, e como prova da nossa amizade aqui temos já um presente para lhe offerecer.

N'esta altura do discurso pareceu-nos que a cousa surtia effeito, e iamnos deitar mão ao embrulho, quando os tres nos interromperam:

— E que presente é?

— Uma peça de riscado, meia de algodão e seis lenços, respondemos, revestidos de grande seriedade.

— *Eh-eh!* exclamaram os larapios, pois outra cousa não eram, levantando-se. Cafuchila é grande Muene, governa toda esta terra, maior que Tembo Aluma, que Quinbungo Quiassam, só respeita o Manicongo.

— Elle a ninguem consente passar sem licença.

— *Eh-eh!* Aguardae um dia de marcha, e estará comnosco.

— Elle não viu os brancos, quer conversar e beber aguardente com elles.

— Esperae, esperae dois dias e elle virá.

Mal empregado discurso, diziamos; perante similhante cobiça não ha rhetorica possivel, e continuavamos discorrendo, quando o inimitavel Cateco dirigindo-se a nós, acrescentou:

— Terieis mais alguma cousa para nos offerecer?

— Temos um... cacete.

E lançando mão d'elle, levantamos a sessão, partindo os parlamentarios a fugir!

CRUZEIROS NA COSTA D'AFRICA

(Continuado do n.º 18)

PARA traçar a cidade parece que apoiaram um dos ramos d'um compasso immenso sobre o telhado dos quarteis e que com o outro ramo se traçaram muitos circulos concentricos, dos quaes as casas dos arrabaldes acompanham a curva. E' aqui que vivem os libertos; as cabanas de pedra sem argamassa compõem-se d'um andar terreo e muito raramente se vê uma que tenha um primeiro andar. Os tectos são cobertos por camadas d'ervas seccas; um pequeno quintal limitado por grades ou por uma sebe viçosa cerca a cabana.

Alguns alpendres dão asylo aos animaes

domesticos que apenas constam de algumas aves e cabras.

Alguns fructos e legumes são cultivados no quintal; é com prazer que n'elles se vê a arvore do pão que ostenta as suas largas folhas recortadas por cima das sebes. Esta sua nova patria nada lhe tem feito perder das suas qualidades naturaes; a sua côr verde é egualmente formosa; os seus fructos dourados exibem-se alegremente ao sol e parecem desafiar a que os colham. Um pouco mais longe encontra-se a mangueira. As duas arvores são presentes feitos pela Europa á Africa. Aclimatou-se a mangueira tambem perfeitamente e os seus cachos de rico

colorido escondem-se entre a espessa folhagem ao abrigo da qual se podem desafiar os raios do sol mais ardentes.

E' preciso ter o maximo cuidado em não offender a população negra d'esta cidade, porque a liberdade subiu-lhes á cabeça e serieis levado perante o juiz afim de responder por um insulto, quer elle fosse real, ou imaginario. Não é bom fiar que a qualidade d'estrangeiro sirva de salvaguarda, porque sendo o jury composto tambem por libertos são todos movidos pelos mesmos sentimentos; invejosos condemnam seja qual fôr a justiça da causa ou a habilidade do advogado. Já se esqueceram que todos os bens de que gosam os devem aos Europeus.

No tempo em que Serra Leôa ainda tinha cavallos e em que Hamburgo era uma cidade livre, florescente e orgulhosa por ser alliada da França, os seus negociantes mais ricos ambicionavam a honra d'izar no mastro do pavilhão das suas vivendas a nossa bandeira para mostrar que estavam revestidos da auctoridade d'agentes consulares francezes; entre estes encontramos a mais generosa hospitalidade.

Invoquemos as nossas recordações de 1843. A pequena divisão naval franceza estava ancorada em Serra Leôa. Um passeio a cavallo foi delineado pelo vice-consul com o fim de visitar-mos as aldeias dos libertos, espalhadas pelos platós que formam a vertente sudeste das montanhas da Serra Leôa.

A cavalgada era alegre; alguns officiaes da guarnição deram-nos a honra da sua companhia. O almirante E. Bouet-Villaumez, commandante das forças francezas, ia na frente desafiando todos os seus companheiros a que corressem; eram corridas interminaveis em que elle ficava sempre vencedor. O cavallo em que o almirante montava desenfreado-se e arrebatou-o; eu, inquieto e ancioso, procurei-o para o lado em que o vira desaparecer. Encontrei primeiro o cavallo no chão juncto d'uns rochedos enormes que obstruam o caminho.

Obrigado ao cavallo a pôr-se em pé e atal-o com o meu a um galho d'arvore foi obra d'um momento.

Mas vestigios do cavalleiro, nenhuns: nova anciêdade, novas buscas por fim coroadas de successo. O meu desgraçado amigo jazia sem sentidos para alem dos rochedos.

Como tinha sido elle arremessado a tal distancia? como escapára á morte depois de tão desastrosa queda! é o que me é impossivel explicar. Os meus assiduos esforços conseguiram fazel-o voltar a si; pronunciou algumas palavras por mim avidamente escutadas; duas coisas o preocupavam: não queria que o sangrassem; desejava saber se os oculos lhe teriam ferido gravemente os olhos. Apenas verificára que unicamente as palpebras estavam ligeiramente feridas e promettera cumprir a sua vontade, quando de novo cahiu em lethargo.

A nossa alegria transformara-se em tristeza. Passamos uma tarde amargurada. A dificuldade de fazer uma padiola complicou-se com a falta de braços que a transportassem. Por fim conseguiu-se reunir alguns carregadores, mas eram desajeitados; era preciso vigial-os de perto a fim d'impedir que deixassem cahir o seu precioso fardo.

A febre apoderara-se do almirante; tiritava no meio d'estas montanhas em que o frio é bastante aspero durante a noite. De repente o almirante sentava-se e em delirio, via combates; era mister acalmal-o e embulhal-o como podiamos com os nossos casacos. Não tinha-mos uma unica gotta d'agua com que lhe banhassemos as fontes. O nosso caminhar por entre densas trevas era lento; só á meia noute chegamos ao porto. Uma boa cama e os cuidados scientificos d'um medico conseguiram serenar-lhe o espirito excitado pela febre. Graças á sua vigorosa constituição a convalescença caminhou rapidamente e nós podemos deixar estas paragens para continuar o cruzeiro.

As estradas que poem em communicação a Serra Leôa com as aldeias que a circundam são abertas nos flancos das montanhas e no seu sinuoso desenvolvimento offerecem ao *touriste* variadas perspectivas.

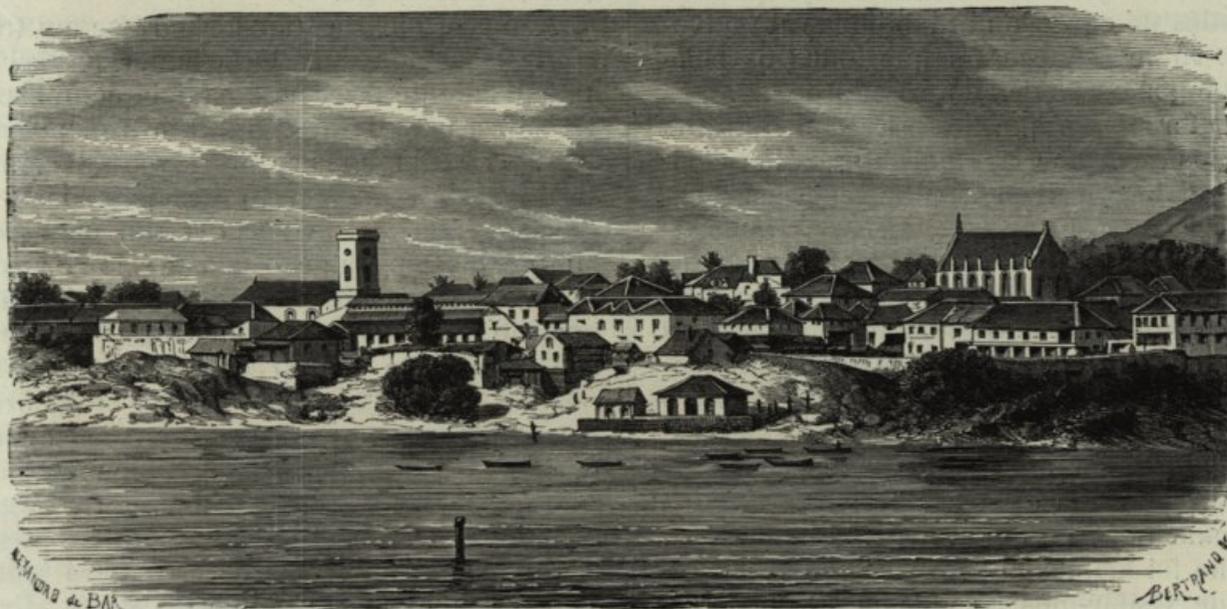
A aldeia das Missões no valle chamado Regent é o objectivo do passeio dos estrangeiros curiosos de formar uma ideia da opulenta natureza tropical.

Os jardins ali estão cheios d'explendidas flores; as sebes de geranios, de roseiras, de loureiros-rosa ostentam as suas mais brilhantes flores realçadas por macissos de verdura artisticamente talhados. A leve folhagem do bambu que estremece ao menor sopro de viração com um murmurio que se

assemelha a um gemido, faz sobresahir a ampla folhagem da bananeira, cuja disposição e forma recurvada obriga a haste a curvar-se, enquanto que a palmeira assombrea com as suas arrojadas folhas os fructos d'ouro que lhe coroam o tronco.

O Pão d'Assucar, morro de seiscentos metros d'altura, serve de fundo a este quadro, regado por uma magnifica cascata, cujo ruido é a unica cousa que quebra o silencio d'este retiro sonhador.

Uma outra entrada segue para o oeste contornando como aquella as montanhas e leva á Torre dos Signaes, d'onde se goza uma vista esplendida; o horisonte do mar desdobra-se aos nossos pés; d'aquellas alturas as mais encastelladas vagas apenas parecem enrugam a superficie das aguas e os maiores navios assemelham-se a cascas de nozes que um capricho infantil tivesse espalhado n'uma bacia.



FREE-TOWN, CAPITAL DA COLONIA DA SERRA-LEOA — Desenho de A. de Bar, segundo uma photographia

XI

Deslocamento dos povos do interior. — Conquistas mandingues. — Marabutos. — Timanios. — Mandingues. — O Kou-ranko, Soulimana.

Para além de Free-Town o rio de Serra Leôa divide-se em tres: o rio Bance depois d'um percurso insignificante infiltra-se nos terrenos; o principal affluente vem do lado do norte; o leito é salpicado de ilhas e elle mesmo se divide tambem em dois ramos; o Rokelle continua o seu curso para o norte-nordéste e o Gambia corre directamente para o norte.

Os barcos podem navegar rio acima n'uma grande distancia. A corrente d'este rio é impetuosa durante o inverno e torna a navega-

ção contra a corrente lenta e fastidiosa. Porto-Logo é o lugar d'embarque e desembarque das populações do interior. Os *mollahs* e os marabutos mandingues e foulahs percorrem sem cessar aquellas povoações, em que fazem uma propaganda activa, estabelecendo escólas e combatendo as superstições locais. Os mandingues escolhem de preferencia para fazer propaganda as aldeias onde encontram nucleos musulmanos.

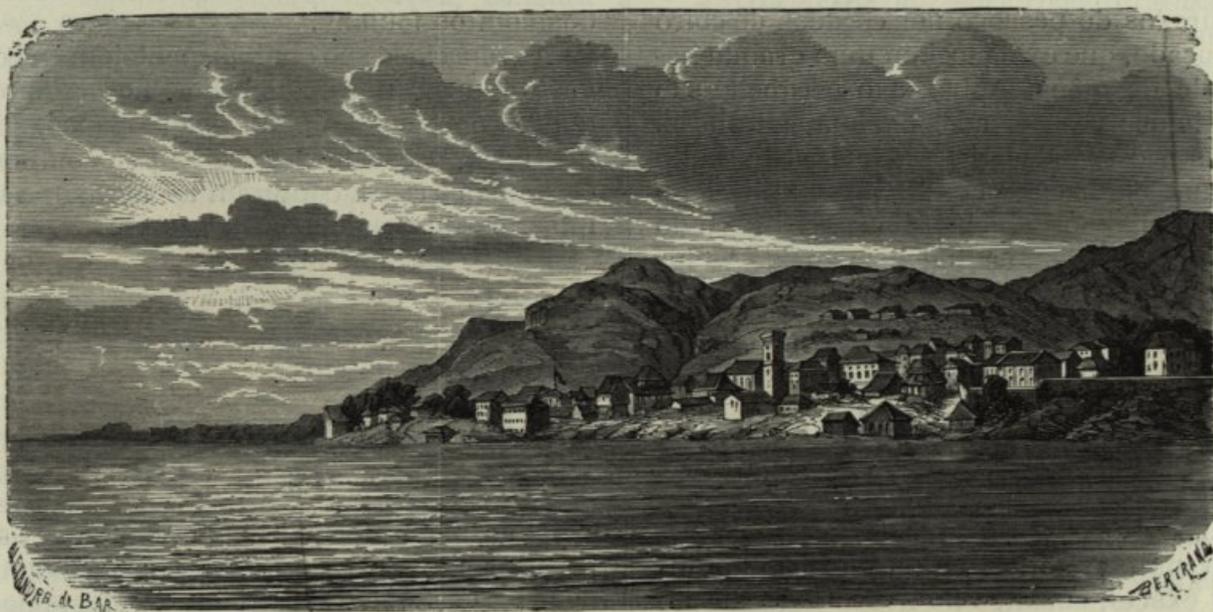
O movimento dos indigenas que visitam Serra Leôa augmenta de dia para dia. Os foulahs e os mandingues trazem ouro em pó e em obra a Serra Leôa. Os aneis, os brincos, braceletes, cadeias são de fórmulas muito elegantes; muitas vezes estes objectos são feitos de filagrana. As tangas d'algodão são de côres vivas e de gostos variados; as imitações estão muito longe de as egualar. As ar-

mas, os sabres, os escudos, os arreios dos cavallos lembram os dos mouros, os seus mestres na religião e provavelmente tambem nos processos d'estas industrias; chegaram mesmo a ter uma verdadeira superioridade em todos os artefactos de couro.

Os terrenos habitados hoje pelos libertos foram concedidos á companhia africana pelos timanios. O territorio dos timanios que tem apenas cem legoas quadradas é limitado ao norte e ao este pelo Kouranko e pelo Sou-

limana; está dividido entre quatro chefes. As principaes cidades são Rokou e Maboury, nas quaes a população não excede a duas ou tres mil almas. A hereditariedade é colateral; a região é agradável; as mulheres são honitas e amaveis.

Nas aldeias do interior, os rapazes andam nus até á cinta; um bocado de tecido ligeiro atado atraz cobre-lhe o aparelho genito-urinario; as raparigas andam nuas até aos sete ou oito annos, d'esta idade em deante até ao



THREE-TOWN, VISTA TIRADA DO MAR — Desenho de A. de Bar, segundo uma photographia

casamento trazem dependurada dos rins uma especie de cortina que atam tambem na parte inferior logo que são esposas. As mulheres apresentam-se algumas vezes nuas por causa da impossibilidade em que estão de comprar vestuarios. Os homens casados usam tanga e chapéo; algumas vezes os calções mouros dos mandingues ou dos foulahs apparecem por debaixo da tanga.

Os mandingues que tem alguns estabelecimentos na Gambia e em Casamance, só se encontram no estado de potencia compacta no Kouranko. Os costumes e os vestuarios dos foulahs e dos mandingues começam a ser adoptados pelos timanios; são muitas vezes estrangeiros que se encontram nas ruas de Serra-Leôa. São mais esbeltos e menos negros do que os povos do littoral, com os quaes estão muito menos crusados do

que os foulahs. São intelligentes, affaveis; tem a physionomia intelligente; são muito honrados nas suas transacções; são viajantes infatigaveis e percorrem a Africa d'uma extremidade á outra durante annos. Exercem quatro profissões liberaes: são oradores, cantores, sapateiros e ferreiros.

Os seus marabutos são muito considerados e percorrem a Africa sem estorvo. Educam com cuidado a mocidade, que tem para elles disvellos e o respeito que se tem por um pae.

A partir do foulah d'Jallon, cujo ultimo vertice, o monte Kakolina se ergue em frente das ilhas de Loss, não se tornam a encontrar senão mandingues e as populações maritimas. Estendem-se até ao Kong, onde são visinhos dos ashantis.

Usam como os jolofs uma longa tunica

sem mangas, de guinea azul ou branca. Os calções mouriscos prendem-se-lhe nos joelhos e a perna secca e nervosa anda núa; nos pés trazem sandalias de couro não curtido.

A cabeça trazem-n'a coberta com um boné branco, boné vermelho ou com um grande chapéo de copa alta e de abas mui largas, chamado chapéo Babara.

Suspensão do hombro esquerdo por grossas correias trazem um sabre; o punho e a bainha d'esta arma são de marroquim e verniz, assim como os amuletos que trazem pendurados do pescoco por cordões de coiro entrançado, que evidenciam uma grande habilidade de mãos. A barba e o cabello são as mais das vezes usados em longas tranças.

Nas prolongadas guerras que o Kourauko tem sustentado contra os foulahs tem-lhe feito perder muitas provincias, mas apesar de tudo conserva ainda a sua independencia. As luctas com os seus visinhos orientaes, os sou-

limanas, impedem os europeus d'entrar no valle do Niger. O sultão, posto que mahometano, não ousa fazer profissão do islamismo, e contenta-se em rezar no seu palacio. A cavallaria é boa, numerosa, bem commandada. A nação póde pôr em armas dez mil homens.

As principaes cidades são: Simea, Kamala e Falaba.

Falaba situada a 10° 49' de latitude norte está muito perto de Timbo, a capital do Foulah; está em frente de Rio Pongo e Mellacórea, que estão em relações constantes com estes povos, que muitas vezes são confundidos com os foulahs.

As raparigas são bonitas, penteiam-se com gosto e usam um unico brinco na orelha esquerda para se distinguir das foulhanas, suas inimigas. O casamento faz-se por compras; os homens ricos compram as mulheres bonitas, os rapazes desposam as viúvas.

(Continúa).

A QUESTÃO DO TRANSVAAL

(Continuado do numero antecedente)

DESDE que se faz uma accusação tão exacta, estamos no nosso livre direito de perguntar, se se tomaram tambem na conta que merecem, por influenciarem o outro lado da questão, as promessas e intimações de Sir Theophilo Shepstone, e o facto de andarem agentes seus empregados em percorrer o paiz para angariarem assignaturas em favor da annexação.

3.º *A recepção feita ao Commissario especial de Sua Magestade.*

Quando Sir T. Shepstone investido n'essa auctoridade visitou o Transvaal, com o fim, segundo elle declarou na carta ao Presidente Burgers de 20 de dezembro de 1876, de investigar as causas das perturbações que ali havia, e com o intuito de promover a sua resolução, foi inquestionavelmente bem recebido por todos. Vinha ali «como um amigo» (dizia elle) e foi como tal recebido, tributando-se-lhe o respeito devido ao representante da Rainha.

Se, porém, d'aqui o Governo quer concluir mais do que se deve rasoavelmente

concluir, ou se affirmar que ha qualquer base para se suppôr que o Commissario ou as tropas, foram bem recebidos pelos boers, porque representavam o dominio britannico no Transvaal, só temos a responder que essa asserção é completamente falsa.

4.º *O dizer-se que os impostos estavam quasi todos por pagar.*

As palavras que citaes de uma resolução de Volksraad, dizendo que os impostos estavam em grande parte por pagar, pertenciam ao preambulo de uma resolução, em que se recommendava ao executivo, que providenciasse ácerca do seu pagamento, e referiam-se, como talvez ainda vos não tenha dito, principalmente ao pesado e impopular imposto de guerra, que pouco antes se tinha creado.

5.º *O discurso do Presidente Burgers.*

Não podemos deixar de dizer que se fez muito mau uso de um discurso apaixonado proferido pelo presidente Burger, em uma occasião excepcional, na vespera de uma eleição presidencial, e que tinha por fim levantar o povo para um esforço violento,

quando a liberdade da sua patria se achava ameaçada.

Mas sentimos que temos justo motivo de queixa, porque n'este como n'outros casos Sir T. Shepstone adoptou um modo de argumentar que nem é digno da causa nem do paiz que ellé representava.

6.º *A pratica de roubar creanças.*

Não podemos deixar de lamentar que julgasseis necessario reviver n'esta occasião uma accusação que não sómente diz respeito a um passado remotissimo, mas que, se é tomada como querendo involver censura para o Governo ou cumplicidade da sua parte, é de todo em todo infundada.

7.º *A proclamação de fronteiras.*

Este acto foi descripto por vós como uma injustificavel proclamação de vastas annexações feitas em 1868, a qual envolve a usurpação de largos tratos do continente Africano até mesmo ao lago Ngami com que os fazendeiros emigrantes nada tinham, e sobre que não podiam allegar nem sombra de direito.

Sem querermos profundar a questão da significação dos termos da convenção, que dizem que o Governo Britannico não fará usurpações, e rejeitará alianças com os indigenas do norte do Vaal; sem querermos investigar o que é que poderá constituir direito para a dilatação de fronteiras n'outras partes, ou o que o Governo Britannico teria considerado admissivel no caso inverso de annexações feitas pelos potentados indigenas d'Africa; — pedimos licença para declarar que é erroneo o suppôr-se que houvesse n'essa occasião alguma dilatação do nosso territorio.

A proclamação de que se trata foi o primeiro documento ou declaração publica das fronteiras da Republica. Significava a limitação d'aquillo que pela convenção com a Inglaterra ficara indefinido. Comprehendia o territorio sobre que o rei Mosilikatze tinha, antes da sua derrota pelos Boers, exercido soberania; e assim o territorio pertencia de direito aos Boers, e era já d'elles quando se assignou a convenção. A rasão principal e urgente para se proclamar essa linha de limites, era evitar que aquelle potentado, então domiciliado muito ao norte, fizesse correrias e depredações nas tribus que se tinham libertado da sua tyrania, e que se tinham fixado alli, ao alcance da protecção da Republica.

Considerando porém que o effeito da adver-

tencia britannica, apesar de conhecer a Republica a injustiça immerecida, foi o retirar sem demora o exercicio da sua jurisdicção ao norte do Limpopo, e mais tarde publicar outra proclamação em que se abandonava essa parte, é-nos difficil comprehender onde estava a base para a queixa e porque motivo se havia ainda agora tornar a alludir a isso.

8.º *A rejeição da sentença do Governador Keate.*

Esta sentença foi regeitada por motivos justificados pela lei.

9.º *O protectorado sobre o povo do Mussuate.*

Não chegamos a perceber porque motivo este acto foi desagradavel ao Governo de Natal, pelo effeito que produziu sobre os Zulus, ou dado de barato que o fosse, porque é isso motivo para o condemnar. Os Mussuates sempre tinham sido alliados fieis do nosso Governo. O protectorado foi estendido a seu pedido, e para os defendermos do cruel e invasor rei dos Zulus, a cujos ataques, por causa da sua debilidade relativa, elles se achavam constantemente expostos.

Os ultimos quatro topicos foram apresentados como exemplos de vexames e provocações nossas, e provas de paciencia e leal adhesão por parte do Governo Britannico á convenção. Se elles podem ou não ser assim classificados que o digam as observações que atraz ficam.

10.º *Hostilidade do Ketchwayo.*

Referir-nos-hemos em primeiro logar á parte da vossa carta em que, com referencia a termos affirmado que o Ketchwayo só foi indusido a avançar sobre a nossa fronteira depois de terem marchado para o Transvaal as tropas britannicas, dizeis: «parece d'aquí querer-se inferir que o Ketchwayo estaria mais disposto a entrar em guerra com a Grã-Bretanha do que com a Republica do Transvaal.»

Não podemos rasoavelmente perceber como uma tal conclusão se pode logicamente deduzir do trecho que transcreveis.

Dissestes igualmente: «não posso deixar esta parte do assumpto, sem expressar a esperanza que, no caso de ser esse o sentido que deve ligar-se á vossa linguagem, estareis promptos a repudiar qualquer intenção de insinuar que foi Sir T. Shepstone quem animou o Ketchwayo nas suas hostilidades contra o Transvaal.»

(Continúa).

AUGUSTO DE CASTILHO.

PELO MUNDO

EUROPA

A regressaram a Lisboa os expedicionarios á serra da Estrella. Não conhecemos por ora os resultados d'esta viagem d'exploração mas é fóra de duvida, attendendo aos conhecimentos dos expedicionarios que a ida á serra da Estrella deverá produzir alguma cousa d'util para os progressos das sciencias naturaes.

O que podemos affimar, pelo ter visto, é que se os expedicionarios trazem a fronte coroada pela gloria do bom exito não a trazem menos crestada pelo sol da montanha.

— Um relatorio publicado por um engenheiro dos caminhos de ferro de Alta-Italia contém sobre a ventilação do tunel do Monte-Cenis os seguintes detalhes:

O tunel do Monte-Cenis tem 12,500 metros de comprimento e contém 500,000 metros cubicos d'ar. A temperatura media no interior é de 25 graus centigrados. No inverno a differença de temperatura no interior e exterior é o sufficiente para estabelecer a ventilação e tanto mais que entre as duas aberturas do tunel ha uma differença de nivel de 132,5. No verão a temperatura interna e externa é sensivelmente a mesma e é preciso lançar mão de meios artificiaes para obter no interior ar respiravel. Comprehende-se bem a gravidade d'este caso quando se sabe que diariamente doze comboios transportando 2:500 passageiros atravessam o tunel, cuja travessia dura perto de meia hora. O combustivel das locomotivas é a anthracite que produz pouco acido carbonico e as machinas levam uns aparelhos destinados a absorver tanto quanto possivel o fumo.

A produção do acido carbonico dentro do tunel é diariamente calculada em 6,987 metros cubicos. D'estes 6,987 metros cubicos, 6,930 são provenientes das locomotivas; o resto, dos empregados, dos viajantes e das luzes. A proporção normal do gaz acido carbonico na atmospherá varia entre 0,002 e 0,005. O homem pode ainda viver n'uma atmospherá contendo 0,005 d'acido carbonico.

Para no verão no Monte-Cenis se obter uma atmospherá igual em pureza á do caminho de ferro subterraneo que cerca Londres, isto é contendo no maximo 0,015 d'acido carbonico, do lado de Bardonnèche foi collocado um immenso ventilador de motor hydraulico.

A entrada do tunel é fechada por uma porta que os comboios abrem e que por si só se fecha ao passar o ultimo wagon. No inverno e nas noites frescas do verão o ventilador não funciona.

Além do ventilador ha um aparelho destinado a introduzir no tunel ar respiravel comprimido e tem-se o maior cuidado em que as locomotivas tenham o menor fogo possivel.

Estas precauções serão ainda assim insufficientes se a circulação augmentar.

— A população dos Paizes-Baixos segundo o ultimo recenseamento eleva-se a 4.012:693 habitantes para uma superficie de 3,299,992 hectares.

ASIA

A cidade de Taif (Hedjaz ou Arabia Feliz) foi o logar escolhido pelo sultão para a detenção dos condemnados como auctores e cúmplices no assassinato d'Abdul-Aziz. E' uma pequena cidade de 2.000 habitantes situada a 90 milhas do porto de Djeddah no mar Vermelho e a este de Meca, por detraz da montanha Arafat.

De Meca e em camello vae-se lá em 18 horas e em 12 horas a cavallo seguindo-se o caminho escarpado do monte Arafat. Se se tornar a montanha o trajecto é de mais de 30 horas. Assim Meca estando a 9 horas de distancia de Djeddah o trajecto d'este ultimo ponto a Taif páde ser feito em 27 horas.

Taif é um ponto muito mais elevado do que Meca; está edificada n'um ponto que domina a planicie que separa o monte Kara do monte Gaza; este ultimo é o monte mais elevado d'Arabia, está sempre coberto de neves. O platô de Taif é considerado como o mais formoso oasis de toda a Arabia e é chamado o Eden do paiz; o clima é sadio e a temperatura é aqui menos elevada do que em Constantinopla. Ha alli nascentes abundantes d'agua potavel e a vegetação é magnifica.

Toda a cidade se assemelha a um immenso jardim; fructos e legumes produzem-se aqui admiravelmente. Julga-se que as famosas uvas *Tchavuch* foram levadas de Taif para Constantinopla.

A população vive dos recursos d'esta região.

Durante o verão vão alli passar a villegiatura muitas auctoridades e pessoas gradas.

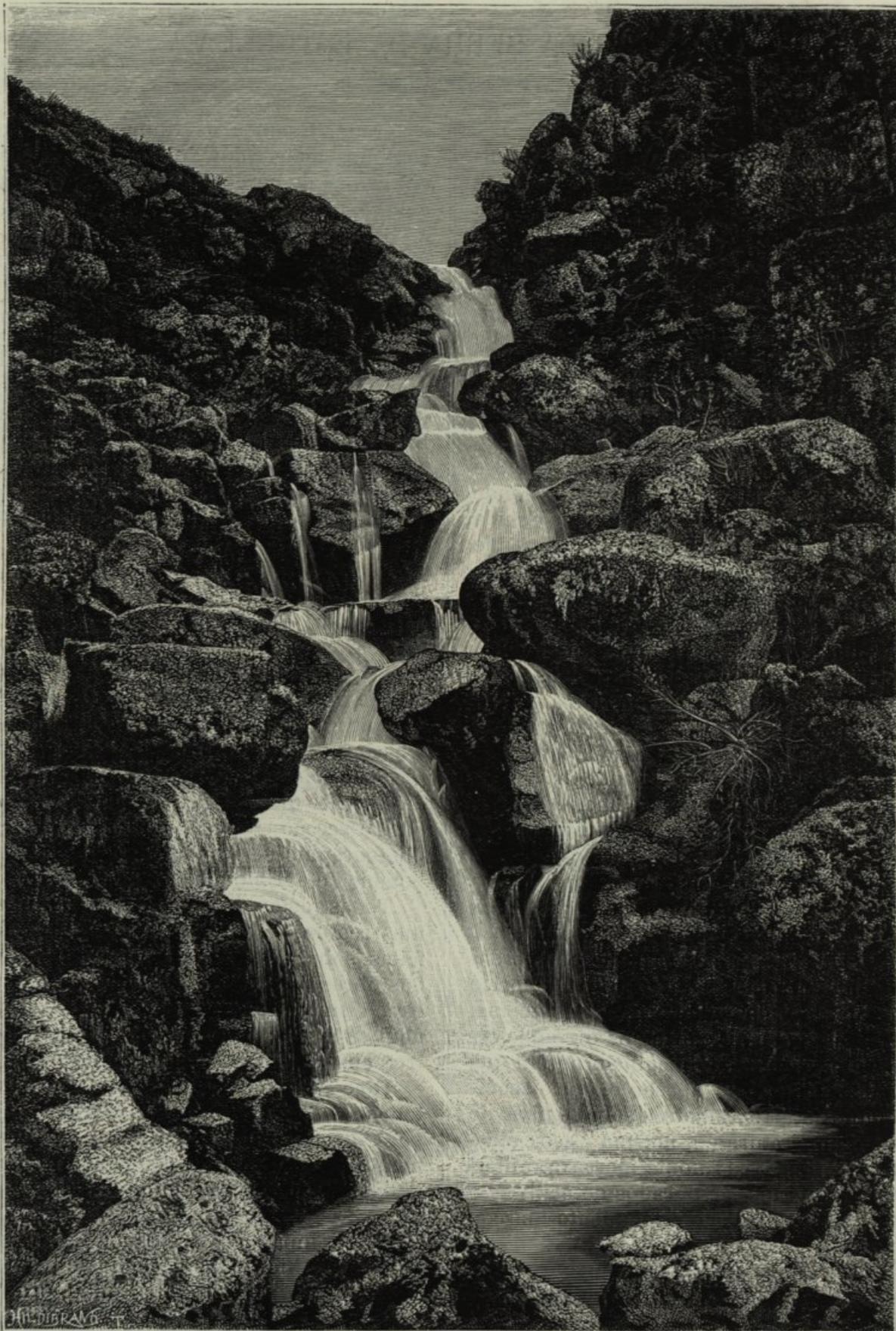
A cidade de Taif está cercada por muitas tribus de Beduinos.

A fortaleza onde residirão os presos occupa o vertice do monte em que está edificada a cidade e é defendida por 85 peças d'artilheria.

AMERICA

O acampamento mineiro que se estabeleceu no territorio d'Alaska a uma centena de milhas de Sitka, perto da ilha Douglas, tomou o nome de acampamento Rockwell e conta já quarenta casas, 200 mineiros e 450 indios. O apparecimento tardio da primavera dificultou as operações, pois os jazigos estavam ainda cobertos de neve no principio d'este mez; mas dão como prova da riqueza aurifera d'aquella região os muitos mineiros experimentados de Monta e de Nevada; chegados ao acampamento de Rockwell muito tarde para poderem obter *claius* na sua proxima visinhança, teem procedido a pesquisas pelas montanhas n'um raio de dez a trinta milhas e alguns teem descoberto filões valiosos, um dos quaes foi vendido por 85,000 dollars e um outro por 14,000

Quatro companhias creadas em S. Francisco estão já em operações e dez novas companhias estão em via de formação. Segundo as apreciações mais modestas, o quartzo d'Alaska deve dar de 20 a 40 dollars por tonellada e as despezas de exploração não excederão a 7 dollars.



A FERVENÇA - SERRA DA ESTRELLA

CARTAS DA SERRA DA ESTRELLA ¹

(5 D'AGOSTO DE 1881)

ESCREVO-LHES do acampamento da expedição scientifica, á qual tive a honra de aggregar-me, havendo-me confundido com attenções immerecidas os illustres expedicionarios.

Serei breve, por que andamos tão enlevados com as nossas excursões, com a amenidade excepcional do clima, com a magestade e variedade dos panoramas que a montanha offerece, e com a viva e animada palestra dos illustres expedicionarios que o tempo insensivelmente desaparece.

Parti d'essa cidade no comboyo das 8 e 40 minutos do dia 2 para a Regoa, aonde cheguei á 1 1/2 da tarde, partindo em seguida na diligencia para Celorico da Beira, aonde cheguei no dia 3 ás 9 da manhã, d'onde segui para a Guarda, chegando á historica Egíptia ás duas horas da tarde do mesmo dia, encontrando já alli os illustres expedicionarios. No dia 4 partimos da Guarda, ás 2 horas da manhã em *char à bancs* até á povoação de Gaya, termo da nova estrada a macadam que deve ligar a Guarda com a villa de Manteigas, seguindo em grande cavalgata desde Gaya até aqui por Valhelhas e Manteigas, aonde nos foi servido um magnifico e abundantissimo almoço e descançamos até ás 4 horas da tarde, marchando em seguida para este acampamento, aonde chegámos com a mais feliz viagem ás 8 da tarde.

Da Regoa até Lamego senti calor verdadeiramente tropical, bem como de Celorico até á Guarda e de Valhelhas até Manteigas, mas depois que aqui chegámos o grande calor desapareceu. Não imaginem porém que tenhamos sentido frio, apesar de que o acampamento está a 1:950 metros sobre o nivel do mar. A temperatura é a mesma d'essa cidade. Hontem ás 11 da noute marcava o thermometro 18 graus centigrados ao ar livre, e no centro do nosso quartelamento marcou

25 graus. Usamos as roupas mais leves e sentimos mais calor do que frio. Dormimos em camas de bordo apenas com um pequeno cobertor por não ser necessaria mais roupa.

O acampamento é interessantissimo. Occupa um vistoso e alto *plató* junto da *Fonte dos Perús*, a pequena distancia dos Penedos dos Cantaros, das lagoas e da torre. E' formado por uma grande barraca quadrilonga, de pinho ordinario coberto e forrado de lona, tendo no centro uma mesa de um metro de largura a todo o comprimento da casa e sobre os vãos lateraes se armam depois da ceia as camas de bordo que são muitas, mas hontem apenas se occuparam 41, porque alguns dos membros da expedição não puderam acompanhá-la.

A poucos metros da casa principal está outra que serve de cópa e dispensa, — outra de cosinha, — outra para dormir o pessoal ao serviço dos illustres expedicionarios — e outra para cavallariças, — além do observatorio e uma linda barraca para os estudos de botanica a cargo do exc.^{mo} snr. dr. Julio Henriques, intelligente director do jardim botanico de Coimbra, — outra para a ambulancia da secção medica e antropologica, — outra para a secção chimica, — outra para a secção photographica — e outra para as secções de botanica e agronomia.

Todas estas construcções são ligeiras, mas regulares, vistosas e decentes, e foram feitas sob as instrucções do digno director das obras publicas do districto da Guarda, o exc.^{mo} snr. Francisco da Silva Ribeiro, que aqui se acha ainda com um conductor e outros empregados da sua repartição.

Hoje de manhã, em seguida ao almoço, todos os illustres expedicionarios partiram para diversos pontos da Serra, em cumprimento da sua missão, tractando de desempenhar o vasto programma das diversas secções.

Eu acompanhei até á Lagoa Escura os voaes incumbidos dos desenhos e paisagens. A dita lagoa está em sitio fundo, ornada de grande penedia, e a côr da superficie é bastante escura, mas muito bonita e interes-

¹ As cartas que hoje principiamos a publicar são devidas á penna do exc.^{mo} e rev.^{mo} snr. dr. P. A. Ferreira, dignissimo abbade da freguezia de Miragaya.

sante. Passámos duas horas contemplando-a extasiados, e, logo que se armem os barcos e se tracte da sondagem, lá voltarei.

Tambem vimos hoje a Lagoa Comprida, que está a pequena distancia da Lagoa Escura e d'ella recebe as vertentes, no inverno.

A agua da Lagoa Escura é transparente e crystalina, e hoje de tarde, batida pelo sol, estava tépida, como temperada para banho. N'ella se banharam e nadaram tres dos excursionistas, dois visitantes e varios pastores.

Deixou-nos as mais agradaveis impressões e d'ella nos despedimos com saudade.

A'manhã tenciono ir com os mesmos desenhadores visitar os celebres Penedos dos Cantaros e uns grandes despenhadeiros na pendente sobre o Alba e Zezere.

O acampamento está bem sortido e muito intelligentemente dirigido, mas os habitantes das aldeias mais proximas aqui nos vem offerecer os seus mimos, — boas pêras, ameixas, melancias, pão, vinho, patos, gallinhas, frangos, etc.

Tambem temos excellentes guias, pastores que conhecem a montanha a palmos, — e muito tractaveis, muito attenciosos, muito obsequiadores e muito mais polidos e intelligentes do que ao longe se imaginam os rudes habitantes dos montes Herminios. A explicação está na vida errante que estes homens vivem, passando aqui na serra os mezes de junho a setembro, e o periodo das neves, desde setembro a junho, no alto Douro, nos campos de Coimbra e no Alemtejo, para onde fogem com os seus rebanhos. — E que formosos rebanhos! Hoje vimos nós

um de duas mil cabeças entre a Lagoa Escura e a Lagoa Comprida — e, segundo nos informaram, ainda em julho findo contava 2:300 cabeças, guardadas por cinco homens e 7 enormes cães.

A serra é vastissima e n'ella haverá actualmente 40:000 cabeças de gado, quasi exclusivamente ovelhas; mas é bonito saber como os pastores distinguem, n'estes desertos os montes comprehendidos nos termos dos povos que bordam a montanha.

O nosso acampamento está no termo da Loriga, povoação pertencente ao concelho de Ceia.

E toda a grande Serra é vistoriada por fiscaes dos diversos concelhos, pois nos termos de alguns, como n'este de Ceia, nada pagam os gados de concelho, mas o gado dos concelhos estranhos pagam 15 réis por cabeça.

Tambem já soube que entre diversos concelhos tem havido grandes desordens e demandas por causa das pastagens, principalmente entre as villas de Manteigas e de Gouvêa, questões que terminaram por um accordo, obrigando-se em firmeza d'elle a camara de Manteigas a mandar á camara de Gouvêa todos os annos *um copo d'agua* na manhã do dia de S. João, colhida na fonte de S. Pedro da villa de Manteigas, *depois da meia noite* do dia 23 de junho, estando presentes os illustres vereadores, e entregue á camara de Gouvêa no dia 24 *antes de nascer o sol*, o que ainda hoje se cumpre!

Sem mais por hoje.

(Continúa).

P. A. FERREIRA.

NAUFRAGIOS AERIOS

(Conclusão)

s aereonautas com pratica de viajar em balões, de fazer excursões pela athmosphera foram rareando em Paris. Lançaram mão dos homens de coragem, de valentes marinheiros, de homens que tiveram a ousadia de emprender viagens aerias sem nunca terem aprendido as manobras aereostaticas e de deixar a cidade sitiada em occasões de ventos violentos e muitas vezes pe-

las escuridões de noites sombrias, para que o inimigo ficasse na impossibilidade de seguir a direcção do balão e de o agarrar, quando descesse, mandando telegrammas para todos os pontos para onde os ventos pareciam delev-o levar.

Não surprehenderá portanto se n'estas condições os naufragios aerios foram frequentes.

Foi por isso que o balão a *Bretagne* diri-

gido por M. Cuzon foi capturado ao descer em Verdun, que os viajantes foram presos, grosseiramente tratados e um d'elles M. Manceau, que quebrára uma perna na descida, foi agarrado por soldados do 4.º de uhlanos e apesar da fractura, obrigado com ajuda de coronhadas a arrastar-se atraz d'elles.

O *Galilée* e o seu aereonauta, M. Husson, o *Daguerre* foram tambem e successivamente capturados; o *Ville de Paris* e MM. Delamurne e Morel, o *General Chanzy* e o seu aereonauta Werrecke, tendo descido na Allemanha, tiveram a mesma sorte.

Todavia os Prussianos, dos 64 balões-correios que sahiram de Paris, só aprisionaram cinco. Mas os ventos impetuosos foram muitas vezes funestos aos correios aerios.

O marinheiro Prince e o soldado Lacaze partidos de Paris, o primeiro ás 11 horas da noite do dia 30 de novembro, o segundo ás 3 horas da manhã do dia 27 de janeiro de 1871, foram arrastados para o Atlantico; alguns espectadores assustados viram-os desaparecer no horisonte para o lado do mar sem que nunca mais fossem vistos. Ninguem hoje sabe em que ponto do Oceano as ondas foram a sepultura d'aquelles martyres da patria! Ninguem poderá narrar o que soffreram, que agonias terriveis dilaceraram as suas almas, as lagrimas que verteram dizendo um saudoso adeus á familia e á patria. Ninguem suspeita as longas torturas que precederam a mais gloriosa, mas tambem a mais cruel das mortes.

Outros aereonautas do cerco só escaparam por milagre aos perigos de naufragar no mar. A 30 de novembro MM. Martin e Ducauroy, tendo partido em balão ás 11 horas e trinta minutos da noite, vêem ao despontar do dia a barquinha suspensa sobre a superficie do mar. O vento arrasta-os para o mar largo. Mas de repente eis uma pequena ilha que surge do meio das aguas. É a Belle-Ille-en-Mer. Os aereonautas descem, não sem terem sido terrivelmente arrastados, e vão cahir perto da casa onde nascera o general Trochu. Alguns dias antes M. Buffet, marinheiro, descia na ponta norte da Hollanda, o ultimo limite da costa.

Mas a mais commovente, a mais extraordinaria viagem aeria feita no tempo do cerco de Paris é incontestavelmente a que foi feita por Rolier, e Bezier que n'essa occasião fize-

ram o seu debute na carreira aereostatica. Os dois viajantes elevaram-se em Paris a 24 de novembro no balão-correio *la Ville d'Orleans* ás 11 horas e quarenta minutos da noite. Depois de estar 14 horas suspensos na athmosphera desceram arrastados por uma corrente rapida no monte Lid, na Noruega, a trezentos e cincoenta kilometros ao norte de Christiania, a mil e seis centos kilometros de Paris.

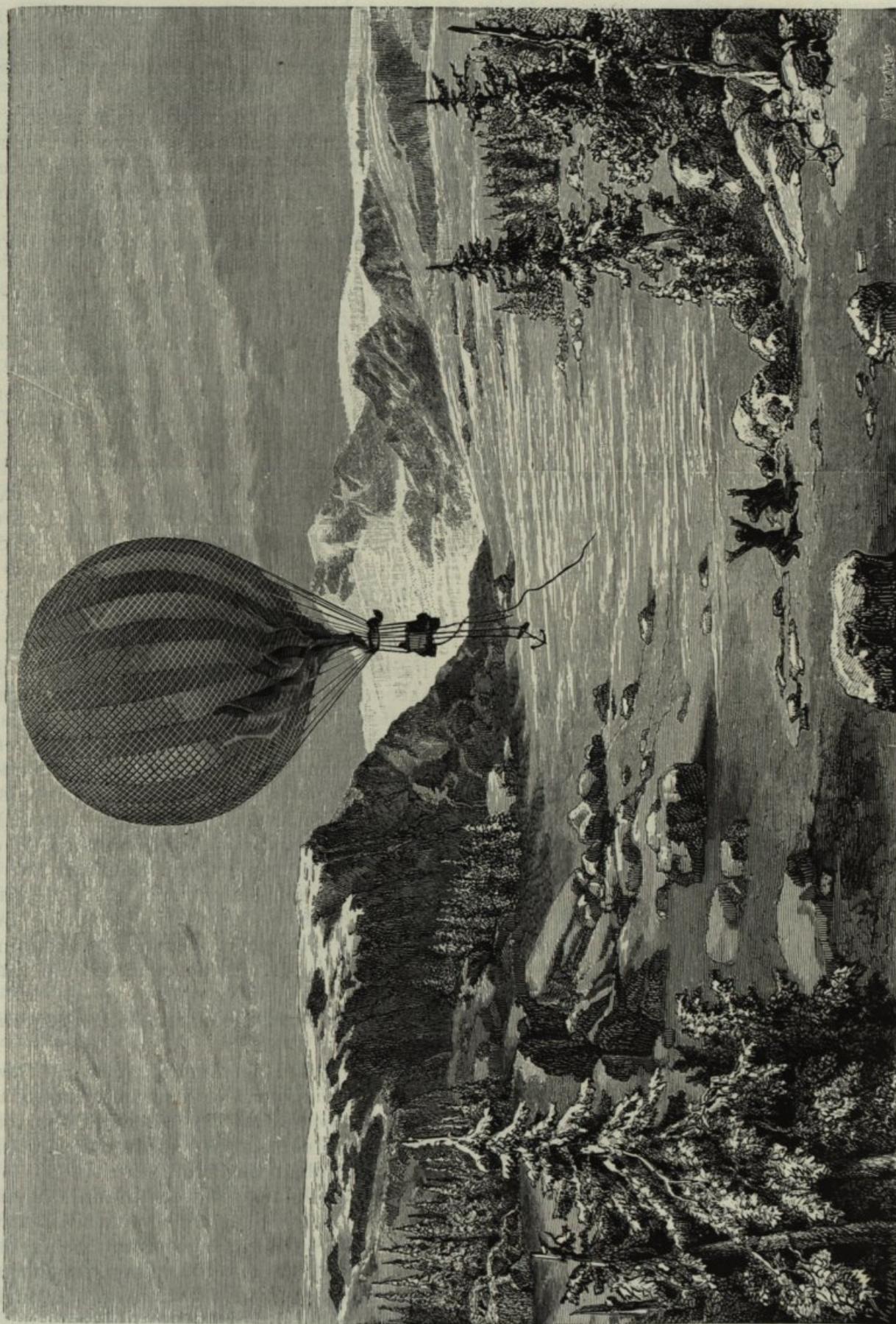
M. Paulo Rolier teve a amabilidade de nos dar completos documentos, referentes a esta extraordinaria travessia aeria, que será archivada como um dos factos mais dramaticos da historia dos aereostatas.

Um grande numero d'espectadores reunidos na noite de 30 de novembro de 1870 na estação do caminho de ferro do norte, um dos pontos d'onde sahiam os balões-correios, esperava a ascensão do *Ville d'Orleans*. O balão encheu-se á luz de lanternas. O céu estava negro, o vento violento. M. Paulo Rolier subiu para a barquinha com o seu companheiro onde estavam já as malas do correio e uma gaiola com pombos viajantes. Tudo estava silencioso, esperava-se com anciedade a hora de partida. Depois de estar equilibrada a barquinha o aereostata subiu e desapareceu na escuridão da athmosphera.

Os dois viajantes attingem uma altura de dois mil e setecentos metros; vêem Paris que se afasta, aldeias que se succedem. A athmosphera impregna-se de vapores densos; os aereonautas esperam commovidos o romper da aurora. O sol ergue-se no horisonte, as nuvens inferiores tornam-se opalinas, semi-transparentes e, pouco a pouco, dissipam-se.

M. Rolier examina a superficie terrestre; vê n'ella indistinctamente algumas manchas brancas que parecem agitar-se. Applica o oculo... Um suor frio lhe invade a fronte; essas manchas são formadas pela espuma das vagas que a perder de vista se estendem para todos os pontos do horisonte. O vento arrasta o balão para o centro do mar do norte.

Depois de longas horas d'agonia, alguns navios apparecem. É em vão que M. Rolier aproxima o aereostata da superficie do mar, é em vão que elle lança uma corda que se arrasta pelas agoas do mar e que pede soccorro. Um dos navios que elle avista faz bordos,



DESCIDA DO BALÃO VILLE D'ORLEANS. NO MONTE LID, NA NORUEGA (25 de novembro de 1874) — Desenho d'Albert Tissandier, segundo apontamentos dados por M. Koller

esforçando-se por agarrar o balão; um tiro de peça é disparado a bordo para saudar os viajantes aerios, dar-lhes coragem e fazer-lhes comprehender que amigos desconhecidos vão soccorrel-os. Mas o aereostata é arrastado na athmosphera mais velozmente do que o navio nas aguas; pouco e pouco se vae distanciando do navio e toda a esperança de salvação se perde. Rolier e seu companheiro preparam-se para morrer; pega n'um dos pombos-correios, ata-lhe á cauda um pequeno bilhete escripto a lapis. Dirije-o, com a ajuda de Deus, ao governador de Paris, para que envie áquelles que estima e á patria um supremo adeus.

O nevoeiro, que se dissipára ao nascer do sol, cerrou-se de novo e o lastro que ia na barquinha esgotou-se. Os aereonautas viram-se obrigados a lançar mão das malas do correio; no momento em que o balão descia com vertiginosa velocidade deitaram uma fóra¹. O aereostata, desembaraçado d'um peso de sessenta kilogrammas, deu um salto, subiu e as correntes superiores fizeram com que continuasse a sua viagem para o norte. A uma altura de mais de tres mil metros, no meio de nuvens d'uma grande densidade foi sobrecarregado com palhetas de gèlo que se lhe adheriam. A formação d'estes crystaes de gèlo pareciam ser o golpe de misericordia dado aos infelizes viajantes; este excedente de peso torna o balão excessivamente pesado e arrasta-o fatalmente para o Oceano. O balão e os aereonautas estavam condemnados. As nuvens rarefazem-se, o mar vae apparecer. De repente M. Bezier dá um grito d'espanto. M. Rolier inclina-se para fóra da barquinha e olha. Avista não a amplidão dos mares, mas sim um pinheiral, branco de neve, que succedera como um milagre á immensa superficie do abysmo liquido. Os aereonautas olham espantados para este singular espectáculo; mas o pinheiral aproxima-se, augmenta, toma proporções enormes. O balão toca em terra no meio d'uma planicie coberta por uma espessa camada de neve que suavizou o choque. MM. Rolier e Bezier dão um pulo para fóra da barquinha; um d'el-

¹ Essa mala foi salva das aguas por um navio que a expediu para França, onde todas as cartas que ella continha foram mandadas ao seu destino.

les cae e o outro levanta estupefacto os braços ao céo, vendo o balão *Ville d'Orleans*, assim aliviado de pezo, elevar-se rapidamente aos ares.

E aqui ficam os nossos viajantes sem armas, sem agasalhos, sem viveres, n'uma terra desconhecida, no meio d'um solo accidentado situado na vertente d'uma grande montanha. Apenas vêem um pinheiral; um manto de neve cobre em todos os sentidos o solo.

Depois d'uma longa noite passada ao ar livre pozeram-se a caminho e chegaram emfim á porta d'uma cabana, quasi completamente coberta pela neve. A porta estava entre-aberta e elles empurraram-a. Uma grande fogueira flammejava na lareira e muitas batatas estão a coser n'uma panella.

Apezar de repetidas vezes chamarem, ninguém lhes responde. Mas as batatas deixam sahir de si um aroma a que naufragos não podiam resistir. Comem-as e Deus sabe com que appetite! Aquecem-se e por cumulo de felicidade descobrem um pote de leite com que matam a sede.

Mas ouvem-se duas vozes fóra. Um homem entra na cabana gritando: «Clas! Clas!» O companheiro que elle assim chama segue-o de perto. Julgar-se-ha facilmente do espanto que os recém-chegados experimentam vendo os aereonautas á meza, tendo as botas a secar ao lume e comendo sem cerimonia. O dono da casa levantou ao céo os braços; Rolier respondeu-lhe com uma mimica de que elle nada comprehendeu. Comtudo um dos aldeões de repente faz um gesto d'espanto ao observar as botas cuja fórma lhe tinha chamado a attenção. Pega n'uma, examina-a e lê n'ella: X... fornecedor da imperatriz-Paris.

«*Paris! Paris!* exclamou elle, *no Freench? Freench?*»

— *Ya, ya* respondeu Rolier. *Paris! Paris! Balloun, balloun*, accrescentou immediatamente, apontando para o tecto e abaixando os braços com gesto expressivo para indicar que tinham descido.

Depois d'um acolhimento muito hospitaleiro, depois de ter andado em trenó 20 horas, Rolier e Bezier chegaram a Kongsberg, d'onde partiram para Drammen, encontrando aqui o agente consular francez, M. Omsted. O telegrapho fez conhecer a descida do ba-

lão *Ville d'Orleans* em todas as cidades da Noruega e d'então para deante os viajantes encontraram por toda a parte na sua passagem uma multidão immensa, sympathica, que os festejava com enthusiasmo. A ovação ainda foi mais commovedora em Christiania; foi tão sincera, tão sympathica que o naral-a fará sempre brotar na alma d'um francez o reconhecimento e a alegria.

Os aereonautas chegaram á cidade no meio d'uma multidão consideravel que gritava: «Viva a França! viva a bella França!» Os viajantes foram para o hotel que lhes tinha sido destinado e immediatamente uma deputação de senhoras chega e os aclama. As mulheres do povo querem tambem ver os aereonautas e tendo os filhos pela mão dizem aos viajantes: «Abençoi os nossos filhos para que mais tarde elles sejam tão valentes como vós!» Meninas vem tambem e offerecem ramos tricolores; os estudantes passam por baixo das janellas cantando a Marselheza e o *Chant du depart*.

Á noite a cidade de Christiania offereceu aos aereonautas um banquete de mil e quinhentos talheres. Á sobremeza ouve-se um hymno feito á França pelo poeta norueguez Jonas Lie.

Rolier e Bezier deixaram a Noruega no dia seguinte. No momento da partida entregaram aos aereonautas vinte e tres mil e oitocentos francos para os feridos francezes.

Assim terminou a viagem dos aereonautas do balão-correio *Ville d'Orleans*. A correspondencia que levavam e que tinha uma alta importancia, chegára a França muito tarde para annunciar utilmente ao exercito do Loire a sortida do exercito de Paris, sob o commando do general Ducrot. Este naufragio do balão de M. Rolier na Noruega deve ser considerado como uma nova fatalidade succedida durante esse drama sangrento, chamado cêrco de Paris, de que a historia dirá, que o destino se apoderára então da França para a fazer expiar os erros passados. Mas se alguma cousa nos póde consolar dos inconvenientes resultantes do balão ter tocado em terra na Noruega, é com certeza a recepção feita aos aereonautas que nos dará esse lenitivo. Aquella fatalidade succedida do *Ville d'Orleans* provou-nos que ao norte havia uma nação sympathica á França, uma na-

ção digna e sabia, onde o direito é respeitado e onde a justiça não é uma vã palavra.

Se os balões mantiveram as relações de Paris sitiado com o resto da França poderiam tambem prestar serviços não menos notaveis como balões captivos, destinados a vigiar de grandes alturas os movimentos do inimigo. Quando se organisou em Orleans o exercito do Loire foi creada uma companhia de aereonautas militares. Duruof e Bertaux foram encarregados de preparar o primeiro aereostata militar. Meu irmão e eu pouco tardamos em juntarmos-nos a estes aereonautas e recebemos ordem de transportar o nosso balão completamente cheio ás avancadas do campo de Chilleurs. Cento e cincoenta soldados da guarda mobil puxaram ás quatro cordas que prendiam á terra o globo aereo. Inclinação sobre a barquinha nós presidiamos a esta manobra de novo genero. O campo de Chilleurs ficava distante e o vento estava forte e contrario; o transporte foi demorado. Veio a noute e começou o luar. Alguns aldeões aproximaram-se, olhando com espanto para o balão que se desenhava negro na athmosphera illuminada pela lua e que era com difficuldade levado por algumas dezenas d'homens que puxavam ás cordas presas á barquinha.

Depois de muitas fadigas, de muitos esforços por um tempo frigidissimo, glacial, o balão foi rebentado por uma lufada de vento e desfeito em tiras. Um segundo balão e cheio depressa está prompto ás primeiras ordens, lado a lado com o balão que Duruof deve dirigir. Estes balões foram tambem envolvidos na derrota d'Orleans d'onde escaparam á ultima hora amontoados com os aereonautas n'um *furgon* de caminho de ferro que se tornára o seu asylo habitual e que em seguida os transportou ao Maus, depois ao Laval, onde assistiram a novos desastres.

Abandonemos esse sinistro passado; lancemos os olhos sobre o espectaculo dos esforços dirigidos para a investigação da natureza e saudemos esses esforçados aereonautas que nas suas barquinhas se teem transportado ás altas regiões da nossa athmosphera.

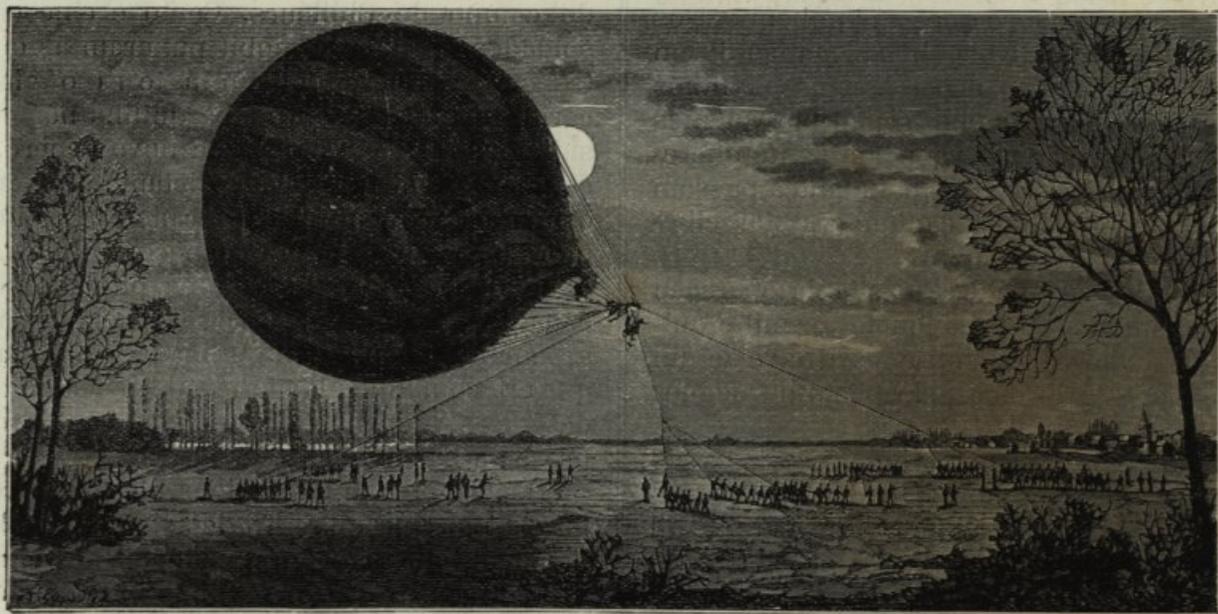
A ascensão de Gay-Lussac em setembro de 1804, a sete mil e dezeseis metros acima do nivel do mar; a de MM. Barral e Bixio, levada a effeito em 1850, a sete mil e quatro metros; a do sabio inglez, Glaisher, que tal-

vez sem provas bastantes pretendeu ter atingido e excedido mesmo a altitude de oito mil e oitocentos metros tem sido já muitas vezes descriptas para que as repitamos novamente.

Sabem todos que Glaisher era acompanhado pelo aereonauta Coxwel. A oito mil metros d'altura um frio glacial se apoderou d'elles e lhes entorpeceu os membros; a rarefação do ar fez-lhes sentir os seus crueis effeitos; Glaisher desmaiou por um instante, parecendo ter cessado de viver.

Este mal temivel nas altas regiões, mal

das montanhas, mal das ascensões aereostaticas a grandes alturas é devido, não tanto á rarefação do ar, como ao oxigenio produzido pela diminuição de pressão. Um dos nossos physiologistas mais dinstinctos, um dos nossos mais eminentes sabios, Paulo Bert, soube demonstrar este facto importante com base solida, segundo experiencias rigorosas, verificando-o em si proprio com uma coragem digna dos maiores elogios, fechando-se n'uma caixa metallica em que, pouco a pouco, se rarefaziava o ar por meio d'uma bomba aspirante. Paulo Bert deu aos aereonautas o meio de ven-



TRANSPORTE DO BALÃO CAPTIVO -JEAN-BART- PARA AS AVANÇADAS DO EXERCITO DO LOIRE
Desenho tirado do natural por Albert Tissandier

cer o mal das grandes alturas, fornecendo-lhes a mistura gazosa que os deve reanimar.

MM.. Crocé-Sipinelli e Sivel, membros da *Sociedade franceza de navegação aeria*, a 22 de março de 1874, attingiram uma altura de sete mil e quatro centos metros acima do nivel do mar, e ahi se poderam demorar por bastante tempo, n'este meio rarefeito, graças ás inhalações d'oxigenio.

Como já atraz dissemos as paginas precedentes foram escriptas já ha mezes. Os nossos infelizes e gloriosos amigos Crocé-Spinelli e Sivel tinham-as lido e tinham-nos mesmo dado os seus conselhos para que fi-

zessemos algumas rectificações necessarias. N'essa data as nossas viagens no *Rémitte* estavam ainda no estado de projecto. Qual de nós poderia suppôr então que a historia d'esse balão estava destinada a juntar scenas tão terriveis á nossa narrativa dos mais sinistros dramas aerios? Quem pensava em que estava proximo o momento em que os nomes de Silvel e de Crocé-Spinelli seriam inscriptos entre os dos martyres da *aereostatação scientifica*.

O tempo e as forças faltam-nos para n'este momento fazermos aqui uma descripção da ascensão do *Zénith* de que somos hoje a unica testemunha sobrevivente. Escrevel-a-hemos e publical-a-hemos mais tarde. Hoje

somos forçados a limitarmos-nos a reproduzir a carta que escrevemos no dia seguinte ao da catastrophe e sobre a impressão immediata do triste acontecimento.

«Clron (Indre) 16 d'abril de 1875.

«Ao presidente da Sociedade franceza de navegação aerea.

«AMIGO E SENHOR.

«Um telegramma d'origem official deve-lhe ter feito conhecer a terrivel desgraça que

acaba de ferir-nos. Silvel e Crocé-Spinelli já não existem. Foram asphyxiados nas altas regiões que attingimos. Vou contar-lhe o que posso saber d'esse drama, pois que durante duas horas estive desmaiado.

«A ascensão feita junto da fabrica de gaz *la Villette* fez-se sem novidade; á uma hora da tarde estavamos já a uma altura superior a cinco mil metros (pressão 400). Tinhamos feito passar o ar atravez de tubos com potassa, tomando o pulso, medindo a temperatu-



O «FOURGON» DOS AERONAUTAS MILITARES DEIXANDO ORLEANS A 5 DE DEZEMBRO DE 1870

Desenho de A. Marie, segundo um esboço d'Albert Tissandier

ra interna do balão, que era de 20°, enquanto que a do ar exterior era de 5°. Silvel tinha arrumado a barquinha, Crocé servia-se do espectroscopio; sentiamos-nos alegres, Silvel deitou fóra lastro; subiamos aspirando oxigenio, o que em nós produzia um excellente effeito. Á uma hora e vinte minutos o barometro marca 320°. Estamos a uma altitude de sete mil metros. A temperatura é de 10°. Silvel e Crocé estão pallidos; eu sinto-me fraco. Respiro oxigenio, o que me reanima um

pouco. Continuamos a subir. Silvel volta-se para mim e diz-me: «Temos ainda muito lastro, deitamos mais algum fóra?» Respondi-lhe: «Faça o que quizer».

«Voltou-se para Crocé e fez-lhe a mesma pergunta; Crocé abaixou a cabeça em signal d'affirmativa muito energica. Havia ainda dentro da barquinha cinco saccoes de lastro pelo menos, e havia quatro amarrados pelo lado de fóra.

«Silvel pegou na sua navalha e cortou suc-

cessivamente as cordas que seguravam tres; nós continuamos a subir rapidamente. Sinto-me extremamente fraco e tanto que nem mesmo posso voltar a cabeça para olhar para os meus companheiros que julgo estarem assentados. Quero lançar mão do tubo d'oxigenio, mas é-me impossivel levantar o braço. Tinha ainda o espirito muito lucido e com os olhos no barometro vi a agulha passar por cima do numero de pressão 200, depois pelo 280. Quero gritar:

«—Estamos a oito mil metros.

«Mas a lingua está paralyzada. De repente fecho os olhos e caio inerte, perdendo absolutamente os sentidos.

«Era pouco mais ou menos hora e meia. — Ás duas horas e oito minutos despertei um momento; o balão descia rapidamente. Pude cortar um sacco de lastro para o deter na sua queda vertiginosa e escrever no meu registro as linhas seguintes que transcrevo:

«Descemos; temperatura 8°; deito fóra lastro; altitude 315; descemos; Silvel e Crocé estão desmaiados no fundo da barquinha. Descemos violentamente.

«Apenas acabei d'escrever estas linhas um tremor se apodera de mim e mais uma vez desmaiei. Sentia um vento forte que me indicava um descer muito rapido. Alguns momentos depois senti-me sacudido pelo braço e reconheci Crocé que se reanimara.

«Deite lastro fóra, me disse elle, nós descemos.

«Mas eu apenas pude entreabrir os olhos e não vi se Silvel estava tambem desperto. Recordo-me que Crocé desatarrachara o aspirador, que o deitou fóra, que deitou lastro, as mantas d'agasalho, etc.

«Tudo isto figura na minha memoria extremamente confuso; a impressão extinguiu-se de pressa porque eu cahi n'uma inercia mais completa do que a anterior e pareceu-me ter adormecido para sempre.

«O que se passou? Supponho que o balão completamente sem lastro, impremiavel e muito aquecido, subira novamente a al-

tas regiões. — Ás tres horas e quinze minutos reabro os olhos; sinto-me aturdido, sem acção, mas o espirito reanima-se. O balão desce com uma velocidade terrivel; a barquinha é balanceada com violencia e descreve grandes oscillações. Levanto-me sobre os joelhos e puxo Silvel e Crocé pelo braço. «Silvel! Crocé! exclamei eu, accordem».

«Mas os meus dois companheiros estavam encolhidos na barquinha com a cabeça debaixo das mantas. Faço um enorme esforço para os levantar. Silvel tinha a cara ennegrecida, os olhos semicerrados, a bocca aberta e cheia de sangue. Crocé-Spinelli tinha os olhos fechados e a bocca ensanguentada. Dizer o que se passou então é-me impossivel! Sentia um vento terrivel de baixo para cima; estavamos ainda a seis mil metros d'altitude; havia ainda na barquinha dois saccos de lastro que lancei fóra. Em breve se aproxima a terra; quiz pegar na minha navalha para cortar a corda que prendia os dentes da ancora, mas foi-me impossivel o achal-a; eu estava como louco e continuava a chamar «Silvel! Silvel!» Por felicidade no momento preciso encontrei uma faca e a ancora ficou em estado de ser utilizada. O choque com a terra foi d'uma extraordinaria violencia; o balão parece querer ali ficar quieto, mas o vento é violento e arrasta-o. A ancora não ferrava e a barquinha era arrastada pelos campos. Os corpos dos meus desgraçados amigos eram basculhados e eu a cada instante julgava que seriam arremessados fóra. Pude lançar a mão á corda da valvula e o balão esvasiou-se e depois rasgou-se d'encontro a uma arvore. Eram quatro horas.»

Alguns dias depois o tumulto fechou-se sobre estes dois valorosos soldadós da sciencia que, segundo a phrase do presidente da Academia das sciencias, morreram no campo da honra.

FIM.

CRUZEIROS NA COSTA D'AFRICA

(Continuado do numero antecedente)

XII

Religiões: musulmana, fetichista -- Templos e idolos -- Constituição dos imperios africanos -- Chefes -- General em chefe -- Vida civil -- Esponsaes -- Casamentos -- Costumes -- Divorcio -- Ceremonias funebres -- Julgamento depois da morte -- O *pourah* -- Confraria de mulheres.

UM erro o pensar-se que os africanos vivem sem leis e que apenas se deixam inspirar pelas suas paixões. A tradição entre aquelles povos tem um grande poder; grandes e pequenos são obrigados a submeter-se aos usos consagrados por ella desde seculos; as tradições estão geralmente envolvidas com a religião.

A religião d'estes povos divide-se em dois cultos: o mahometismo e o fetichismo. O christianismo não tem um unico proselyto a não ser nas possessões ou feitorias europeas. Os Timanios fazem a circumcisão, mas continuaram a ser fetichistas o que estabeleceu uma nova barreira entre elles e os seus vizinhos Folahts e Mandingues que na maior parte são mahometanos. A base do fetichismo é o deismo; todos os pretos crêem n'um principio unico, creador, conservador, em relações constantes com o mundo exterior, que elle governa por intermedio dos genios: o dualismo nasce fatalmente d'esta doutrina; Deus na sua esphera serena deixa que os seus ministros governem um pouco á sua vontade as cousas d'este mundo e o mau principio é bastante de temer, sendo preciso conjural-o: é portanto sobretudo a este ultimo que se dirigem as supplicas dos Timanios que á força de rezas esperam evitar-lhe os males que o principio mau lhes traz suspensos sobre a sua cabeça: esta doutrina é a de toda a Africa pagã.

Pequenos templos em honra das divindades maleficas e situados a trezentos ou quatrocentos metros das aldeias guardam as promessas. Algumas vezes estas divindades são representadas debaixo de fórmas humanas, mas o mais das vezes sob a fórma d'ir-

racionaes; os tigres, as serpentes, os lagartos teem o privilegio de representar os seres que se incarnam em animaes. Ha alguma cousa de metempsychose no fundo do fetichismo e muitos africanos crêem na metamorphose immediata dos deuses que podem, segundo a sua vontade, transformar-se em tigres, em crocodilos ou serpentes.

Estes idolos e estes templos tomam na região entre Bijagoz e Serra Leôa o nome de China e de Senthó; é a origem provavel do nome *Guiné*, que continua a significar diabo em yoloff. Estes povos tomaram os primeiros europeus, que os visitaram, por seres superiores. Os feiticeiros, conhecidos com diferentes nomes, segundo os povos, são os ministros e os interpretes d'estes demonios; accumulam as funcções de medico com as funcções sacerdotaes e conhecem muitos simples, cujas virtudes medicinaes são notaveis e operam rapidamente, quando o temperamento do enfermo não está muito embotado.

Em primeiro logar são ensinados ao que se destinam: á vida de homens de feitiço os venenos; o uso dos contravenenos é o segredo de pequeno numero que assim tem em respeito a massa maior. Muitas vezes eu tentei com os homens de feitiço a que me confiassem esses segredos; mas depois de me terem promettido havia sempre alguma razão que os impedia de cumprirem a promessa.

O homem do feitiço é chamado nas grandes occasiões da vida; faz os casamentos, assiste aos moribundos e exorcisma-os para que os espiritos maus o abandonem. A sua acção judiciaria é muito temida, porque é o homem do feitiço que preside ao julgamento de Deus. A vida do accusado depende da dose que o homem de feitiço empregar; a cascada d'algumas arvores, taes como o loureiro-rosa servem para estas provas a que os negros cheios de fé se submettem com a mais cega confiança; um pouco d'azeite ou de emetico tomado antecipadamente neutralisa a acção do veneno; este uso é geral em toda a Africa. Os Malgaches teem o seu *tanguin*; os negros estão persuadidos que o homem de fei-



RUA E QUARTEIS EM FREE-TOWN — Desenho de A. de Bar, segundo uma photographia

tiço tem um demonio, seu intimo, que lhe dá a saber as cousas, que lhe dá a conhecer o que no futuro succederá.

A constituição politica dos grandes imperios africanos é monarchica; absoluta nas suas fórmãs esta omnipotencia é suavizada pelos usos; cada aldeia tem um chefe que preside ás assembleias politicas, mantem a ordem e distribue justiça; fóra d'isto vive como os outros habitantes: os seus rendimentos provéem-lhe dos honorarios que lhe pagam os demandistas e das multas applicadas aos delinquentes: officiaes de justiça estão encarregados de fazer executar as sentenças proferidas pelo chefe e de que teem uns certos emolumentos. Os cargos d'officiaes de justiça são muitas vezes hereditarios, assim como o de chefe. O poder é transmittido collateralmente. É o primeiro individuo do sexo masculino, nascido da irmã mais velha, que herda o direito de julgar os seus companheiros e de os mandar prender; ha todavia exemplos de eleição e de desthronamentos. Em tempo de guerra o general em chefe é escolhido d'entre os mais valentes; este logar é temporario entre os Mandingues, os Foulahs e os Timanios. Entre estes ultimos o conselho d'anciões que profere sentenças sem appellação chama-se *bourie*; as causas julgadas por este tribunal são geralmente crimes de roubo, d'adulterio e de feitiçaria; uma multa póde ser a pena dos dois primeiros, mas a feitiçaria é sempre punida com a pena de morte: não ha crime mais elastico e por isso tambem se abusa exageradamente d'esta accusação.

Estes povos são muito conservadores; o que quer contrahir casamento tem a obrigação de construir uma cubata e de possuir o numerario necessario para comprar uma esposa. Ha algumas tribus em que os esposas de certo não agradariam ás nossas damas gentis; depois de ter recebido o anel de cobre que testemunha que o pedido do noivo foi acceite, a noiva vae ter com um ferreiro que lhe lima os dentes de maneira a tornal-os ponteagudos; concluida esta operação dirigem-se os dois a um dos templos proximos d'aldeia; um vaso de liquido fermentado, de vinho de palma por exemplo, entornado em volta do altar, invocando os manes dos antepassados é o primeiro acto da cerimonia religiosa que o homem de fei-

tiço completa abençoando a união, medeante o presente d'uma gallinha; o ferreiro intervem de novo soldando nos braços dos recém-casados duas argolas de ferro; mas estes laços são ephemeros; o casamento desmancha-se tão facilmente como se contrahe.

A noite das bodas passa-se em danças gallougis, algumas vezes em escaramuças violentas, porque é de bom gosto que os amigos e parentes da bella a escondam e se recusem a entregal-a sem ter experimentado a força do recém-casado e dos seus amigos.

Cada uma das mulheres tem geralmente o seu quarto. Durante os primeiros dias seguintes ao nascimento d'uma creança anda esta envolvida n'um bocado d'algodão; quando a creança se torna um pouco mais forte é transportada ás costas da mãe; nunca se separa d'ella a mãe e faz todos os serviços com aquelle contrapeso acavallado nas costas. N'algumas tribus estas exigencias vão tão longe que só quando a creança começa a prestar alguns serviços é que a mãe a larga.

A mulher despresada tem o direito de prohibir a entrada no domicilio conjugal á mulher preferida; a entrada da negra favorita, só é permittida no convivio conjugal quando a sua rival tiver perdido os ciumes. Se as mulheres apaixonadas teem o direito de patentear esse sentimento ao seu esposo, as mulheres ciumentas e odientas teem tambem a liberdade da vingança; n'este caso amancebam-se, mas o costume reserva todavia ao marido o direito de quebrar a mancebia e d'obrigar a entrar no convivio conjugal a esposa infiel o que, no caso de recusa pela parte da esposa, deixa ao marido o recurso de instaurar um processo d'adulterio.

Não é prudente muitas vezes que qualquer cultive taes intrigas; o Lovelace quasi sempre fica escravo do marido e a mulher chicoteada e rapada é empregada em duros trabalhos.

Vi d'isto alguns exemplos e o que é surprehendente, é, que nunca ouvi ninguem queixar-se do rigor da sentença; as mulheres que eu vi acceitavam-n'a com estoicismo. O divorcio póde fazer-se com consentimento dos dois conjuges; a mulher n'este caso deixa o casal levando o seu dote.

As ceremonias funebres fazem-se com pompa. As honras prestadas aos defuntos são feitas com um grande sentimento. Os

funeraes são acompanhados de festins em que os bois e os carneiros da familia são devorados. As promessas depositadas nos altares, as libações diarias são outras tantas homenagens prestadas aos finados. Uma eguaria que nos cae é a sombra d'uma eguaria saboreada pela sombra do finado. O corpo é algumas vezes conservado durante dias e durante mezes, se o corpo está embalsamado. Antes de ser lançado á terra ha o julgamento que consiste em perguntar ao morto se elle abandonou a vida voluntariamente, isto é por uma morte natural, ou se succumbiu em virtude de maleficio, sortilegio, ou veneno. N'um paiz em que a vingança e a inveja são paixões dominantes e onde qualquer escondidamente póde propinar os venenos mais violentos, uma tal pergunta tem seu cabimento, mas dá tambem logar a satisfação de muitos odios. Quando se trata de enterrar o cadaver o caixão é collocado sobre uns cavalletes, dispostos de maneira

que um d'elles vacille facilmente. A pergunta é feita ou por um dos parentes ou pelo homem de feitiço; se o esquife não oscillou o corpo é descido a uma profunda cova feita distante de terrenos cultivados que o cadaver conspurcaria. Se os cavalletes balanceiam a morte é declarada resultado d'um crime e o homem de feitiço é encarregado de descobrir o assassino. Toda esta comedia é anticipadamente preparada e o veneno, ministrado em alta dose ao supposto ou verdadeiro criminoso, dá sempre razão ao cavalleto mal seguro.

A irmã mais velha do defunto desempenha geralmente um grande papel nas ceremonias funebres; não é raro que ella pretenda ter tido visões; deve tambem reconhecer o cadaver e trazer luto pelo finado.

As mulheres dão gritos horriveis e as viúvas muitas vezes não saem de casa durante todo o tempo do luto.

(Continúa).

CONFERENCIA

DO

ENGENHEIRO EXPLORADOR AFRICANO LOURENÇO MALHEIRO

FEITA NA NOITE DE 29 DE JULHO DE 1881 PELA OCCASIÃO DA SUA PASSAGEM POR LOANDA

ESTE extracto da notavel conferencia do distinctissimo engenheiro chegou á nossa mão no dia em que tivemos a ventura d'abraçar este excellento collega na imprensa e apreciabilissimo character de volta da sua viagem á Africa e apressamos-nos em dar d'este trabalho do insigne explorador conhecimento ao publico, em quanto que mais detalhadamente e pelo proprio punho de Lourenço Malheiro não dermos aqui a descrição da sua viagem.

«Lourenço Malheiro disse que começava por agradecer a attenção da sociedade, e a honra que acabava de conferir-lhe, lamentando que os seus meritos não justificassem essa honra; que havia sido convidado para vir ao seio d'esta sociedade expôr o resultado de seus estudos e das suas observações na provincia de Angola. Via-se comtudo embaraçado, porque grande numero de observações

estavam no espirito de todos os habitantes de Loanda, que naturalmente conheciam muito de perto as condições da provincia. Em Portugal, essas observações podiam tornar-se interessantes, porque a verdade era que no continente nem sempre se fazia uma ideia exacta do que se passava nas colonias. Em todo o caso, correspondendo ao convite da sociedade, formularia a sua opinião sobre diversos assumptos coloniaes. Que a sua missão tinha sido a de visitar e estudar as minas de enxofre do Dombe Grande, e tinha um character perfeitamente particular; entendendo, porém, que todo o homem deveria dedicar a bem da sociedade em geral uma parte dos trabalhos de interesse particular, elle cumulativamente com o estudo das minas, tinha tentado fazer o reconhecimento geologico da parte da provincia que havia percorrido; que infelizmente o resultado da sua missão não constituia objecto de interessé para a empresa que o havia commissionedo.

Existia, com effeito, no Dombe um jazigo de enxofre, mas em condições taes que não podia ser explorado com proveito.

O enxofre apresenta-se em nodulos maiores ou menores dentro de uma camada argilosa, subordinada á stratificação dos terrenos sedimentares da região, e com a espessura media de uns 0^m20.

A mineralisação d'essa camada não é continua; em muitos pontos a camada é constituída apenas por argilas.

Ora, quando mesmo houvesse uma camada uniforme e homogenea de enxofre, ella não poderia ser economicamente lavrada, tendo apenas aquella espessura, porque haveria a desmontar uma quantidade de esteril muito grande, relativamente á parte mineral util, e a despeza com esse desmonte seria evidentemente superior ao valor do minerio arrancado; que esta camada occupava uma grande area superficial, e existia n'aquelle jazigo uma porção importante de enxofre; se a quantidade de minerio existente estivesse accumulada em uma camada de um metro ou mais de espessura, poderia ser feita com proveito; nas condições porém, em que se encontrava o jazigo, toda a tentativa de exploração seria ruinosa.

Para dar uma ideia da constituição geologica do solo n'aquelle região, passava a apresentar um esboço rapido do reconhecimento que havia feito.

Uma linha proximamente parallela á linha de costa actual, e distante para o interior entre 5 a 20 kilometros, dividia os terrenos sedimentares secundarios e terciarios da costa.

Quem observa a costa entre Benguella e Cuio vê levantarem-se rapidamente a pouca distancia da beira mar, grandes macissos montanhosos com uma altura sobre o nivel do mar entre 200 a 300 metros; quem percorre essas montanhas vê que os seus cumes são formados por planicies, ás vezes extensissimas, quasi planas, não denunciando em distancias de kilometros differenças de nivel apreciaveis.

Esses macissos são formados de camadas de calcareo, argilla, grés e areias, e pertencem á epocha jurassica.

Os terrenos baixos dos valles são formados por argillas e areias da edade terciaria; são os mesmos terrenos que se encontram nos arredores de Loanda.

E' na base dos terrenos sedimentares jurassicos que se encontra o enxofre.

Para nascente da linha indicada o terreno é constituído por gneiss. E' n'esta região que se encontram varios jazigos de cobre, que tambem visitou.

Era sabido que um homem muito conhecido em Loanda e de uma iniciativa arrojada, Francisco Antonio Flores, empreendeu a lavra de diversas minas na provincia de Angola. Visitou algumas, como a do Cuio e de Quiléba, que tinham sido lavradas por elle, e o que mais o havia surpreendido era ver como n'essas minas se tinham gasto e perdido grande capitaes: 50:000\$000 reis na mina do Cuio, em trabalhos que podiam fazer-se facilmente com 3 a 4 contos de réis! Mas havia um facto mais notavel ainda, e era que nas minas de malachite do Bembe se haviam gasto sommas enormes de dinheiro não se sabendo ainda hoje o que são as minas do Bembe!

Não existia mesmo um unico relatorio, um estudo qualquer sobre essas minas!!

As minas de cobre de Benguella apresentam-se em fórma de pequenos depositos sedimentares nas bacias de alguns valles.

O minerio apresenta-se com a constituição de um grés composto de quartz, argilla e mica tudo cimentado por carbonato de cobre.

O quartz, a mica e a argilla provinham evidentemente da denudação do gneiss, e parece que similhantemente o carbonato de cobre deveria provir da denudação de jazigos de cobre existentes no gneiss. Que, visitando algumas d'essas minas, havia tentado descobrir os jazigos principaes, que porventura tinham dado origem ao carbonato de cobre existente n'aquelles pequenos depositos; a verdade, porém, era que nunca havia chegado a um resultado satisfactorio; mas nada devia admirar isso, porque as substancias provenientes da erosão do terreno, podiam ser arrastadas a longas distancias da origem, e elle, por outro lado, não podia dedicar a essas observações o tempo que podia faltar-lhe para o cumprimento especial da sua commissão.

Todos estes depositos-cupriferos eram de pequena importancia, e nenhum d'elles susceptivel de uma lavra proveitosa; mas supunha como muito provavel a existencia de filões, ou jazigos normaes, na região do gneiss.

PELO MUNDO

EUROPA

REGRESSOU d'Africa o engenheiro Lourenço Malheiro, aquelle mesmo a quem n'este logar dirigimos ha seis mezes palavras sinceras d'affecto e de saudosa despedida. Lourenço Malheiro viveu no interior, entregou-se aos rudes trabalhos de mineiro n'aquella região, que dizem insalubre, sem que a sua robusta saude sequer se sentisse melindrada.

A companhia que commissionára o intelligente engenheiro recebeu a tempo um cruel desengano — por que adquiriu a certeza de que as minas que pretendia explorar não dariam interesses — mas a sciencia e o paiz lucraram extraordinariamente com a viagem do distincto engenheiro porque d'ella trouxe elle abundantissimos estudos da zona percorrida que, publicados que sejam, devem pôr no caminho da verdade muitas theorias fantasiosas architectadas no aconchego de gabinetes confortaveis e corrigir erros que a ignorancia ou falta de seriedade dos que, percorrendo aquella zóna, não souberam ser ou quizeram illudir e delumbrar-nos com narrativas extraordinarias.

O publico aneia pelo livro de Lourenço Malheiro.

— A fecundidade no trabalho do ministro da marinha continua a surpreender-nos, a nós que estavamos acostumados a julgar a pasta da marinha como um objecto de luxo que se entregava aos homens politicos para que elles se podessem adornar com o titulo de conselheiros d'estado.

O mais recente trabalho do snr. Julio de Vilhena é a reforma financeira da India que tem merecido os elogios sinceros dos seus proprios adversarios politicos. Na realidade o relatorio que precede aquella disposição administrativa é obra de tal valor que só elle faria a reputação do homem que o fez.

Um outro acto do illustrado ministro da marinha que igualmente honra a sua gerencia é a regulamentação da emigração da metropole para as possessões africanas e que, por ser d'extraordinaria conveniencia a sua publicidade, em seguida transcrevemos o relatorio que precede o regulamento.

«A carta de lei de 28 de março de 1877 dispõe no artigo 3.º: «E' auctorizado o governo a dispender as sommas que lhe forem necessarias para transportar ás nossas possessões de Africa os individuos que para alli se quizerem dirigir, ministrando-lhe os meios para o primeiro estabelecimento agricola, comtanto que se obriguem a residir em qualquer das colonias de Africa pelo menos por espaço de cinco annos.

Esta providencia cujo alcance é de primeira intuição, tem sido até agora letra morta na legislação do paiz pela falta do respectivo regulamento. Entretanto a emigração do continente do reino e das ilhas adjacentes dirige-se para paizes inhospitos, onde os cidadãos portuguezes, sujeitos em geral a contractos leoninos, vão, impellidos pela miseria, procurar no trabalho improbo dos serviçoes e colonos, doenças e fadigas e não raras vezes a morte.

Por mais d'uma vez no parlamento e na imprensa se tem feito sentir a necessidade de chamar para os nossos vastos dominios ultramarinos as correntes de

emigração que depauperam o paiz, roubando-lhes o concurso dos seus braços mais robustos.

Por mais d'uma vez a opinião tem exigido dos poderes publicos que attendam à situação d'esses desgraçados, que não encontrando na patria nem propriedade nem trabalho, vão, muitas vezes, sujeitar-se a uma verdadeira escravatura, disfarçada sob color de convenções livremente celebradas.

E' tempo de acabar com este estado de cousas que as razões de humanidade censuram e que as conveniencias do paiz condemnam.

A providencia da lei de 28 de março de 1877 resume as legitimas obrigações do governo. O poder central dirige sob a sua protecção e auxilio a emigração para as colonias portuguezas da Africa. Fornecendo aos emigrantes os meios para o primeiro estabelecimento agricola, elle protegerá pelos seus agentes no ultramar as novas colonias, fazendo dos emigrantes não simples serviçoes, mas proprietarios e cidadãos livres.

Em Angola e Moçambique ha tractos de terreno que pelas suas condições de clima e de fertilidade favorecem a colonisação europeia. Estabelecidas as estações civilisadoras, os emigrantes encontrarão em cada uma d'ellas todos os elementos de facil aclimação e todos os meios de constituirem nucleos de populações florescentes.

Póde assegurar-se que, com concurso e boa vontade dos agentes do governo da metropole, executado como o póde e deve ser no artigo 3.º da lei de 28 de março de 1877, o paiz não terá de lastimar os encargos a que a mesma lei o sujeita, e a emigração entrará n'uma nova phase com proveito notavel para os emigrantes e com vantagem, não menos relevante, para os dominios portuguezes do ultramar.»

ASIA

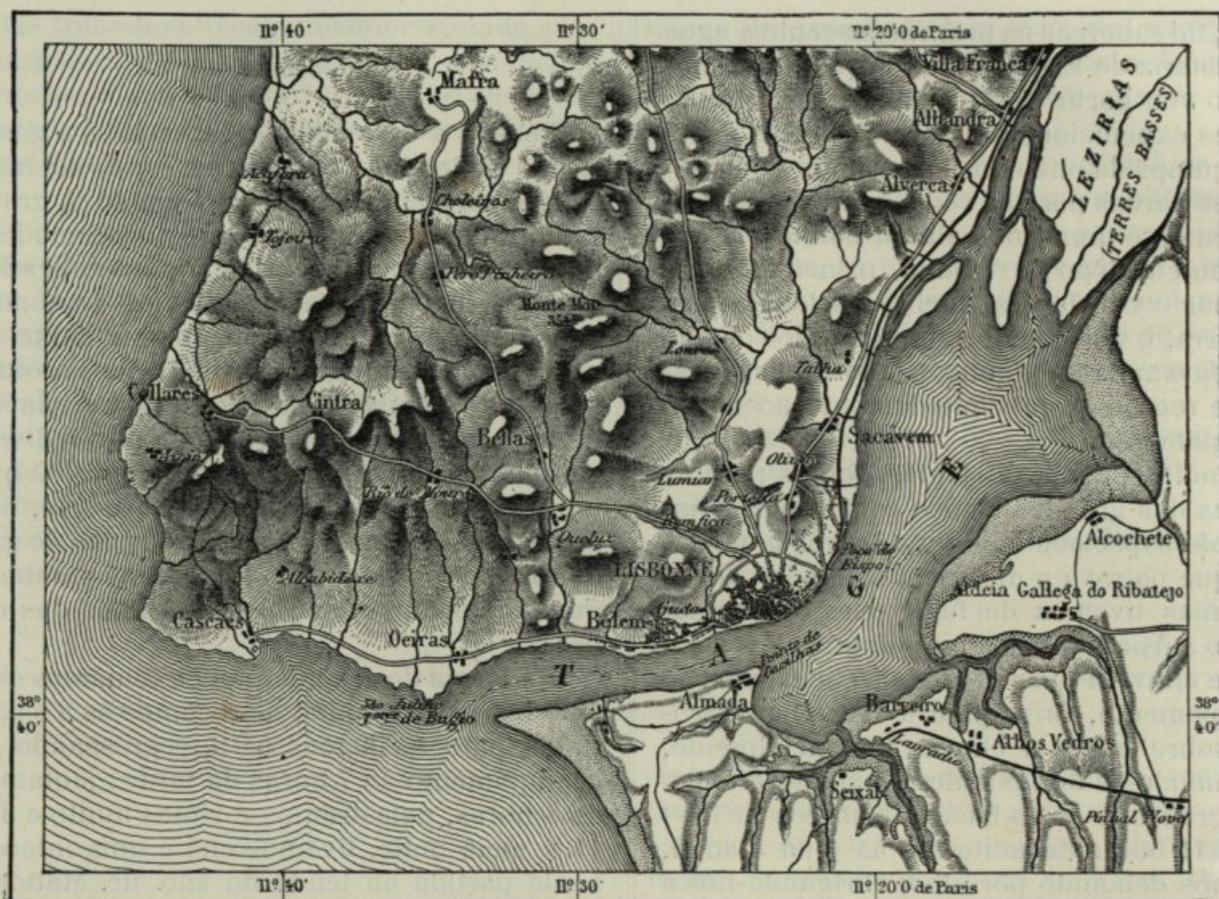
Segundo o *Mainitchi Chimoun* o numero dos estrangeiros residentes em Yokohama seria de 3:937, dos quaes 2:724 pertencentes ao sexo masculino, 556 ao sexo feminino e 675 creanças. Este numero classificado por nacionalidades decompõe-se do seguinte modo:

Chinezes, 2:505; Inglezes, 567; Americanos, 247; Allemães, 230; Francezes, 123; Hollandezes, 57; Portuguezes, 45; Russos, 44; Hespanhoes, 30; Suisos, 31; Italianos, 15; Noruegueses, 14; Belgas, 11; Dinamarquezes, 9; Austriacos, 6.

AFRICA

Está em via d'organisação uma nova expedição belga para a exploração d'Africa; compõe-se d'um capitão d'estado maior chamado Hansens, do tenente Vandevelde e d'um official de carabineiros.

Em quanto a Belgica mostra esta actividade pelas explorações africanas, nós, os portuguezes, depois de termos mandado á Africa tres arrojados e intelligentes officiaes d'onde regressaram com valiosos subsidios para o estudo d'aquelle continente, não lhes pagamos os serviçoes prestados e os sacrificios feitos, e entibiamos assim a coragem dos que poderiam n'aquelle exemplo tomar incentivo que dessem proveito e gloria a Portugal.



Gravé par Erhard

Echelle de 350.000

0 5 10 20 30 KIL.

CARTA GEOGRAPHICA DOS ARREDORES DE LISBOA

CARTAS DA SERRA DA ESTRELLA

(Continuado do numero antecedente)

(8 D'AGOSTO DE 1881)

PRINCIPIAREI por lhes dar a agradável noticia que todos os vogaes da expedição passam sem novidade e gosam perfeita saúde; apenas o snr. Joaquim de Vasconcellos se achou um pouco incommodado ante-hontem, mas, com tres horas de repouso na cama, immediatamente se restabeleceu; e tanto s. exc.^a como todas as secções scientificas téem trabalhado com a maior dedicação, esforçando-se por cumprirem o vasto programma. Eu, pela minha parte, tambem tenho a consciencia de haver feito alguma coisa. Tenho bebido, pelo menos, tres almudes de agua, como só se encontra n'estas alturas; tenho esvasiado regularmente o meu cantil;

tenho comido com desembaraço, como sempre, e tenho castigado as botas e as pernas percorrendo em todas as direcções esta montanha e visitando o que n'ella ha mais digno de vêr-se, principiando pela pyramide da Estrella, erguida em 1802 no ponto culminante d'esta montanha, superior ao nivel do mar uns 1991 metros! Visitei tambem a lagôa Escura, a lagôa comprida, a do Paxão e outras menos consideraveis; fui cumprimentar o Cantaro Gordo, o Cantaro Magro e o Cantaro Raso, os tres gigantes da serra; desci pela rua do Inferno e subi pela risca do Covão do Boi, gastando duas horas e meia para vencer apenas uns 500 metros de caminho, verdadeiramente infernal. Estive no Covão do Boi, no Covão da Lameira e no Covão do

Meio; fui saborear na propria nascente a agua do chafariz de El-Rei e dos Perús, e no momento vou partir com a maior parte dos illustres expedicionarios para as lagôas escura e comprida onde nos esperam já fluctuando tres barcos para as sondagens e para barquearmos e tomarmos algum banho!...

Hontem, logo de manhã, principiou a ribombar o trovão nas quebradas longinquas da serra, o que me obrigou e a todos os que vagueavam na montanha, a suspender o passeio e regressar precipitadamente ao nosso acampamento.

Á noite, depois do jantar, fomos para as alturas das grandes lagôas contemplar o imponente espectáculo de uma trovoadá medonha que pairava a distancia n'aquella direcção, mas tivemos de fugir para o acampamento surprehendidos por algumas leves gotas de chuva. Pouco depois de chegarmos ao acampamento, principiou a ribombar o trovão sobre nós e a chover torrencialmente, inflamando-se de instante a instante o espaço e cruzando-se as faiscas sem cessar desde as 11 horas da noite até ás 4 da manhã, não nos deixando pôr olho, obrigando-nos a apear algumas tendas de campanha e a reforçar as prisões de outras, passando em sobresalto e em animada palestra toda a noite, — uns deitados e com os guarda-chuvas abertos, outros mudando de cama, outros fugindo de canto para canto, porque a chuva nada respeitou, posto não abusasse demasiado.

Foi uma noite fresca e muita divertida.

Retirou-se hontem a commissão auxiliar da Guarda, mas antes de partir, foi photographada em grupo.

Tenho-me esforçado por inquirir da existencia de um convento de frades que, segundo resam as chronicas, foi erecto n'estes montes por um filho de Egas Moniz, em cumprimento de um voto feito pelo papá.

Ninguem me deu até hoje noticias de semelhante convento. Supponho que existiria no local onde se vêem as ruinas de uma capella antiquissima com a invocação de Santo Antonio, sobre a *nave de Santo Antonio*, a 4 kilometros do Cantaro Gordo.

Sem mais por hoje, pois vamos almoçar e partir para as lagôas.

(9 D'AGOSTO DE 1881)

Passou a trovoadá e continuamos a gosar tempo esplendido. Hoje ao nascer do sol marcaba o thermometro ao ar livre 16 1/2 graus centigrados, e hontem o sol incommodou-nos bastante, porque descemos aos valles das grandes lagoas para assistirmos ás sondagens. A comprida é muito menos baixa do que a escura, mas tanto uma como a outra são muito bonitas e passei muito agradavelmente algumas horas cruzando-as em diversas direcções no bote do snr. Caula. O que me incomodou bastante foi o passeio, não tanto pela distancia como por termos de galgar medonha penedia, dando-nos parabens quando encontravamos os caminhos das cabras.

Na fôrma dos regulamentos tomámos café ás 6 horas da manhã, almoçámos ás 8 e partimos para as lagoas ás 9, regressando ao acampamento ás 7 horas da tarde; jantamos ás 8 horas, palestrámos e rimos muito e das 11 á meia noite, tivemos chá e uma interessante partida na tenda do snr. dr. Mattoso. Recitou um inspirado improviso o snr. Eduardo Coelho, assistindo dous moços da Covilhã, nossos hospedes.

Vieram estes moços na tarde do dia 7 e, para fugirem ao calor, dispozeram a viagem para chegarem ao nosso acampamento ás 10 horas da noite; surpreendeu-os porém dentro da Serra a medonha trovoadá e tiveram de pernoitar debaixo d'uma lapa no meio da montanha, que tremeu com o fuzilar dos raios e relampagos e com o ribombar dos trovões até ás 4 horas da manhã.

Que bella e encantadora noite não passaram?!...

Hoje ao toque de alvorada (4 da manhã), recebemos um pesado correio e um telegramma, dirigido do Lazareto pelo intrepido explorador Serpa Pinto ao presidente da expedição scientifica, que aqui se acha.

O telegramma é, textualmente, o seguinte:

«Lazareto, 7, á 1 hora e 50 minutos da tarde — Ao chefe da Expedição scientifica de exploração á Serra da Estrella. Ceia.

«As mais cordeaes e vehementes felicitações a toda a Expedição. E' pungente mágua para mim não ser comvosco n'esses interes-