

BRASIL - PORTUGAL

1 DE AGOSTO DE 1906

N.º 181



Castello de Guimarães

Comunicações com o Brasil

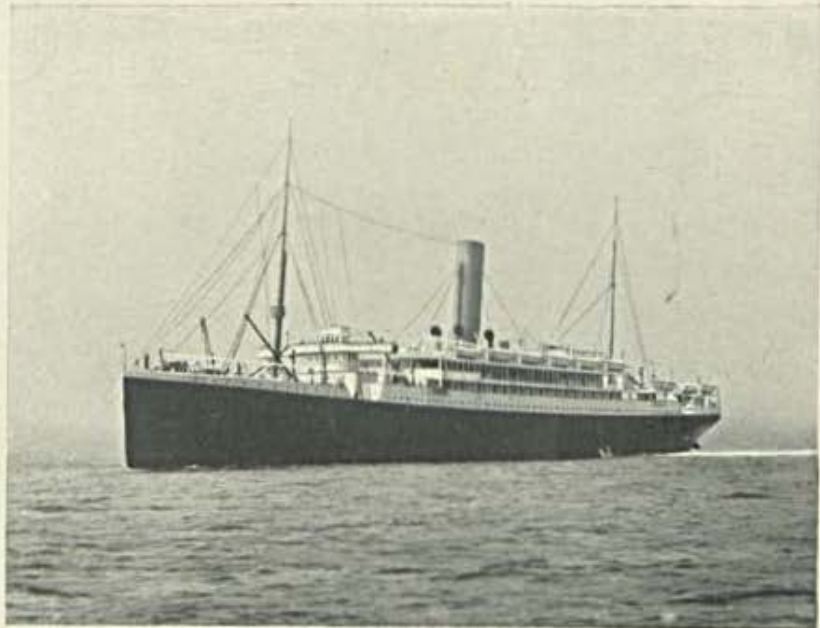
O novo paquete Amazon

Continuam a fazer caminho e a reunir adeptos, as ideias favoráveis á escolha do magnifico porto de Lisboa, como o mais natural e vantajoso para as comunicações entre a America do Sul e a Europa Central. A concorrência que tentaram estabelecer os portos hespanhoes de Cadiz e Vigo para nos disputarem essa primazia, não tem muita razão de ser de uma forma geral e absoluta, e ha-de ceder perante a inexoravel logica da situação geographica de Lisboa, e perante a não menos importante razão de se achar o nosso bello porto dotado hoje com todas as conveniencias e commodidades modernas, e com todos os serviços accessorios de caes acostaveis, desinfeção, vias ferreas, rapidez de expediente aduaneiro etc.

Póde, em um ou outro caso particular, cada um dos dois portos hespanhoes chamar a si uma certa navegação da America do Sul. Cadiz por exemplo está bem situado para as relações com o litoral do Mediterraneo; mas o porto está longe de ser optimo, e mais longe ainda de poder offerecer ao commercio todos os importantes melhoramentos do nosso, Vigo, embora uma bahia ampla, aberta e abrigada, não tem senão as suas excellencias naturaes que carecem de ser aperfeçoadas pela mão do homem antes de poder disputar primazias ao nosso porto incomparavel! Vigo não possui caes acostaveis, nem é centro de uma bem traçada e explorada rede de vias ferreas que a ponham rapidamente em comunicação facil, expedita e a todos os respeitos vantajosa com os paizes da Europa Central.

A concorrência foi sempre um grande estimulo para acordar e fazer andar os mandriões retardatarios; e é preciso confessar que os portuguezes são em geral pachorrentos e pouco dados a grandes pressas. Mas ultimamente, temos sido tão aguilhoados pelos indícios de perigos economicos exteriores, que nos decidimos a pensar na inadiavel conveniencia de dotar o nosso formoso porto com as condições que lhe permittissem luctar com vantagem e probabilidades de algum exito n'esta pugna colossal e pacifica dos grandes interesses internacionais.

Quem comparar este nosso porto excepcional com o que era ainda ha poucos annos, observa transformações verdadeiramente assombrosas. Antigamente os navios tinham que procurar o ancoradouro em frente da alfandega e ali se agrupavam por ser só ali que podiam receber o expediente fiscal. Hoje os navios espalham-se ao longo de



O "Amazon" no mar



No estaleiro



Lançamento do navio

uma linha de caes de uns poucos de kilometros de desenvolvimento, e é o fisco quem vae ao encontro da mercadoria e não esta procurar aquelle. D'antes os severos regulamentos quarentenarios apresentavam o temeroso Lasareto como um espantallo assustador que desacreditava logo á entrada o nosso porto e afugentava os viajantes. Hoje, com os modernos processos de desinfeção e os mais bem conhecidos dados scientificos sobre profilaxia geral, estão essas providencias e processos de justa defeza contra a invasão das epidemias, reduzidos a um minimo razoavel, que todos os viajantes aceitam de boa mente e que são rapidos e intelligentemente dirigidos. Nos tempos antigos a maior parte dos passageiros tinha que servir-se nas suas comunicações com a terra, do bote catraio tripulado pelo especimen mais grosseiro, especulador, ganancioso e alta-

neiro de todos os serviços d'esta formosa cidade. Agora, na generalidade dos casos o navio atraca ás muralhas, e o passageiro vai pelo seu pé, desde a tolda e do seu camarote até á terra tomar uma carruagem, um carro electrico ou um comboio com pouquissimas difficuldades e sem complicações de cabeça.

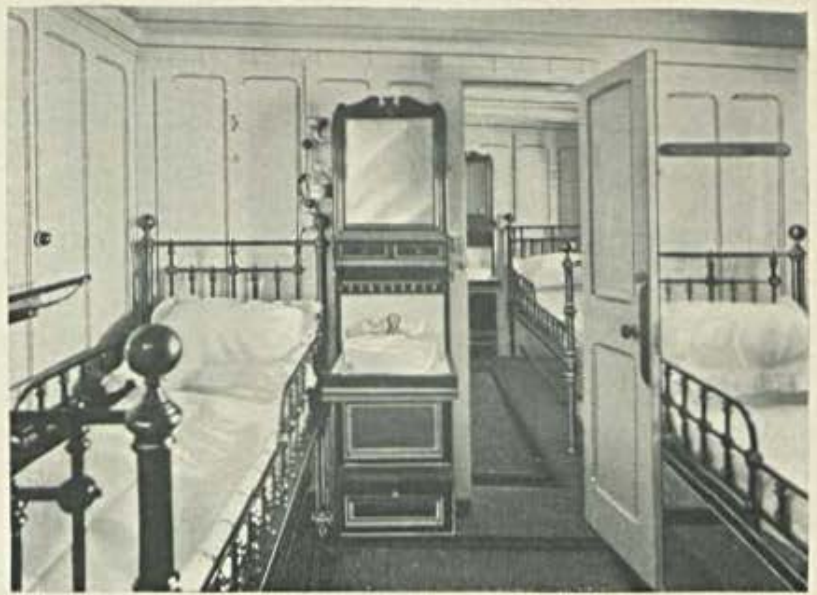
É pena é—digamol-o aqui á boa paz—que não seja possível fazer com que, pelo menos todos os paquetes que conduzem passageiros, atraquem sempre aos caes. Queixam-se os gerentes das linhas que não querem que os seus vapores atraquem, de que as correntes no nosso rio são por vezes bastante violentas; e queixam-se tambem de que a margem junto ás muralhas está por vezes tão assoriada de lodos que não permite a certos vapores grandes liberdade franca de atracar e largar com a necessaria rapidez e em todas as condições das marés. N'esse ponto tem esses estrangeiros alguma razão; e pensamos que alguma coisa haveria a fazer para melhorar estes inconvenientes, dragando-se frequentemente os lodos junto ás linhas de caes, e estabelecendo em logares apropriados boias de espera, sobre as quaes os navios podessem amarrar espias e facilitar as suas manobras.

Entretanto dizemos com satisfação que Roma não se fez atracar ao caes para simplificar, abreviar e facilitar por todos

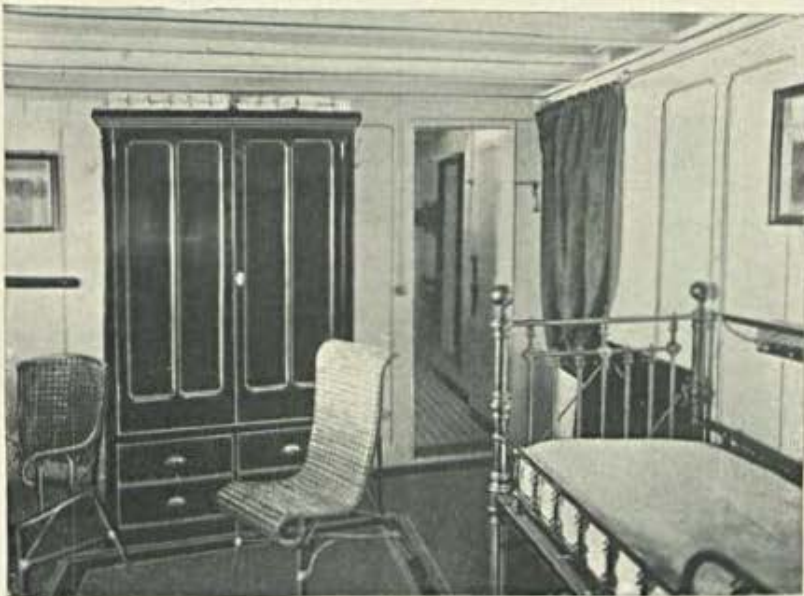
os modos o expediente commercial das suas communicações com a terra. O sympatico e muito popular agente d'esta companhia em Lisboa, o Sr. James Rawes, que está em Lisboa ha mais de meio seculo, mas que conserva toda a vivacidade dos verdes annos e toda a actividade dos seus patricios, ha de comprehender estas coisas muito bem, sendo apenas necessario que da parte das auctoridades competentes haja o preciso bom senso para ajudar ou antes para provocar uma vigorosa e bem dirigida iniciativa no sentido que estamos indicando.

A nossa Revista tem estado sempre na brecha para pugnar por estas grandes ideias de propaganda, que estabeleçam e consolidem os bons creditos do nosso porto e do nosso paiz; tem empregado os seus melhores esforços com os seus argumentos escriptos que podem alguma coisa e com primorosas e suggestivas gravuras que podem muito mais, para metter a todos pelos olhos o convencimento de que Lisboa está hoje apetrechada para um incalculavel trafego commercial e preparada para dar ao movimento exigido pelas condições d'esse complexo serviço um desenvolvimento consideravel.

E note-se que a nossa propaganda de luz e



Camarote para dois passageiros



Camarote de luxo

n'um dia, e que são já numerosos os vapores, e navios de vela mesmo, que amarram aos caes: os paquetes da Empresa Nacional de Navegação em Santa Apollonia; os allemães da «Oost Afrika Linies» no Caes da Ribeira Velha, os da Empresa Insulana em Santos, varios carvoeiros diversos mais abaixo, as Messageries Maritimes em Alcantara etc, etc. Já é alguma coisa; mas é preciso fazer com que atraquem tambem as grandes linhas inglezas, que são as que mais repugnancia tem em fazel-o; e para isso temos que empregar não decretos arrogantes e determinações antipaticas que pouco resultado dão, mas facilidades sorridentes que os attraiam e convençam de bom grado.

A companhia da Mala Real Ingleza que é uma das mais antigas linhas de navegação para a America do Sul, e aquella que aqui nos apresenta mais modernos, grandes e velozes barcos, é tambem a que mais insistentemente se tem recusado a fazer atracar os seus luxuosissimos paquetes aos nossos caes. Precisamos de persuadir essa poderosa companhia a que deve, por conveniencia propria e commodidade dos passageiros e da carga



Sala de jantar

campanha de *reclame*, se quizerem chamar-lhe assim é só fundada em factos e na verdade, ao passo que a campanha de descredito que uma certa imprensa hespanhola tem movido contra Lisboa para exaltar Vigo e Cadiz, é baseada em falsidades e torpes calumnias, que envergonham mais quem as profere do que quem d'ellas é alvo. Não queremos fazer-nos ecco do que pessoalmente nos contou a este respeito o commandante do cruzador argentino «Buenos Ayres» surto ha pouco tempo no Tejo. Diremos apenas em synthese que aquelle insinuante official vinha muito prevenido contra Lisboa e contra os Portuguezes e retirou completamente virado pelo que viu e observou entre nós!

Voltemos porem, a companhia da Mala Real Inglesa. A frota já numerosa de magnificos paquetes que esta companhia tem em serviço na linha da America do Sul, addicionou ella agora o novo paquete *Amazon*, um pouco maior do que o *Aragon* a que já dedicámos um artigo illustrado, e que é talvez o melhor navio da linha e um dos mais requestados pelo publico.

O *Amazon*, que nas suas linhas geraes é muito semelhante ao *Aragon* passou em Lisboa a 18 de junho ultimo na sua primeira viagem para o Brasil e Rio da Prata. Tem 527 $\frac{1}{2}$ pés de quilha, 10:100 toneladas de deslocamento, e porões para transportar uma grande quantidade de carga e muitos passageiros entre os quaes mais de 200 de primeira classe.

Alem dos camarotes usuaes para uma, duas e trez pes-



Cosinha

O que dizemos com relação ás commodidades da 1.^a classe pouco differe se tratassemos da 2.^a e mesmo da 3.^a pois que em todas ellas existe conforto, asseio, luz e ventilação.

Pelos constantes estudos dedicados pela companhia á construcção dos seus navios, tem ella conseguido reduzir a um minimo muito razoavel a trepidação dos movimentos das machinas, que é o mais incommodo e desagradavel contra que apresentam os passageiros em geral. E' por esse motivo que as machinas motoras, do typo de quadrupula expansão, fabricadas pelos senhores Harland & Wolff trabalham tão suave e docemente que mal se sentem. O navio tem dois helices, o que lhe dá grande segurança, e a quem anda n'elle muita mais confiança.

Dentro em pouco vamos ter mais um novo barco da empresa da Mala Real que se chama *Araguaya* e que será muito proximoamente egual aos dois ultimos.

Ficamos hoje por aqui, mas apresentamos algumas vistas elucidativas do bello barco que muito esclarecerão o leitor que não o tenha visto com seus olhos. O que dizemos, como ideia associada, é que, enquanto quasi todos os dias se apresentam magnificos paquetes novos estrangeiros de grande tonelagem e grande marcha para o serviço do Brasil e do Rio da Prata, ha muitos annos que a navegação de paquetes portuguezes brilha pela sua completa ausencia! E' uma triste e vergonhosa realidade!

E seria impossivel achar um meio pratico de subsidiar uma linha de vapores portuguezes? Cremos que não, porque o trafego crescente está de mostrando a necessidade de mais navios. Cremos que o senhor ministro da marinha está encarando resolutamente o assumpto, e esperemos que elle o resolva.

AUGUSTO DE CASTILHO.

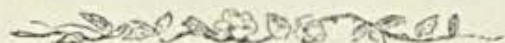


Galeria sobre a sala de jantar

soas, tem camarotes de luxo onde se encontram todos os requintes das mais modernas commodidades que possam ser exigidas pelos grandes argentarios que viajam sem outra preocupação que não seja a do goso. Não nos deteremos em fazer uma descripção minuciosa do barco porque já a fizemos do *Aragon* seu quasi irmão. Diremos só que todo o conjuncto architectonico é sumptuoso pela belleza do estylo Renascença em carvalho com applicações de ouro.

A sala de jantar está disposta com tal elegancia, e as mesas tão bem collocadas, que mais lembra um hotel de primeira ordem do que um navio. As salas de fumar estão situadas no convez superior e são adornadas elegantemente com apainelados d'azulêjos representando vistas dos diversos portos de escala.

A bordo d'este soberbo barco quasi afoutamente se pode dizer que não ha calor, porque em todas as salas, camarotes, alojamentos e outras dependencias estão installados innumerables ventiladores e ventoinhas electricas silenciosas do mais aperfeçoado systema.



PENSAMENTOS

Um bom retrato é uma biographia pintada.

Não ha grandes nem pequenas liberdades, ha a Liberdade.

A virtude mais rara nas luctas do pensamento é a moderação.

Engenheiros hespanhoes em Lisboa



No posto de desinfeção

J. Sousa chefe da delegação da alfândega no posto de desinfeção, engenheiros Parreira e Mello de Mattos, L. Strauss, dr. Homem de Vasconcellos, Bual, Vieira da Silva, conselheiro Fernando de Sousa, tendo ao seu lado esquerdo o chefe da missão hespanhola, D. Tezibio Caceres de la Torre, Silveira, Castanheira das Neves e Costa Affonso, ultimo da direita. O da esquerda do ultimo plano é o filho de Salmeron.



Na doca n.º 1 de reparações do Porto de Lisboa

Lisboa recebeu ha dias a visita de um grupo de engenheiros do paiz visinho, que vieram em excursão de estudo. Recebid's por uma commissão de engenheiros portuguezes, á testa dos quaes figurava o presidente da Associação dos Engenheiros, conselheiro Fernando de Sousa, os nossos hospedes viram que de mais curioso Lisboa tem a mostrar e partiram encantados com a belleza do porto e a hospitalidade que lhes dispensaram os collegas de Portugal. Dois grupos publica o «Brasil-Portugal»: um no posto de desinfeção, outro junto da doca de reparações.

A quinze dias de vista...

Letras que não obrigam a protesto

VIII

A proposito da canicula. Conta-se o caso de um homem que deante de qualquer coisa «não tinha palavras...» Mais que o calor custa a suppor a a sensaboria. Falta de diversões em Lisboa. Ração do caso. O espirito da imitação ou mania de macaqueação. O que um faz, fazem todos. Exemplo. Conclusão. Ainda tres mezes de animatographo e orgão! Ameaça-se a Providencia com um verso do sr. Guerra Junqueiro. — Lisboa sem agua. Serenidade e coragem da capital. A cubiça da Hespanha. Cheque no gallego. Um artigo do sr. Malheiro Dias. Solução satisfatoria de um melindroso estado de coisas. Volta a agua aos contadores e a serenidade nos espiritos. Está garantida a paz da Península. Força bruta e força de principios. Athletas e politicos.

Não sei que dizer de mim e das pobres creaturas que como eu ficam em Lisboa n'esta quadra terrivel, a assar. Não sei que dizer, nem que o soubesse diria, porque as grandes dores são mudas e a piedade dos leitores é, em geral, surda. E quando insistisse em querer dizer qualquer coisa, o meu esforço seria baldado.

Ha annos, Lucinda Simões percorreu as provincias em *tournee*. Sempre que em qualquer localidade houvesse alguma coisa notavel, Lucinda Simões ia vel-a e levava consigo os seus astistas, entre os quaes um João Lopes, excellente creatura, muito bem educado, muito bom rapaz, muito alto e... mais nada. Vamos andando.

Chegavam, por exemplo, á Batalha e Lucinda ia visitar o monumento com a sua *troupe*. A certa altura a gloriosa comediante voltava-se para o João Lopes e interrogava-o:

— Então, Lopes, que me dizes a isto?

Lopes abria os enormes braços, sorria maravilhado e amavel, e balbuciava:

— Oh, minha senhora, não tenho palavras...

Seguiam. Chegaram a Setubal e Lucinda trepava á Arrabida.

Em face do espectáculo maravilhoso disparava ao pobre Lopes a pergunta:

— Então, Lopes, que me dizes a isto?

Abria Lopes os braços, entreabria a bocca no sorriso de pasmo e amabilidade, e tartamudeava:

— Oh minha senhora, não tenho palavras...

Mafra. Impunha-se uma visita ao mono de pedra que o sr. D. João V mandou edificar para legitimo orgulho das nossas pedreiras.

Percorria-se o vasto casarão, mettia-se o nariz em tudo, subia-se, parava-se um momento, como que n'uma despedida, deante da enorme molle.

Toda aquella gente, menos Lucinda, dava o seu tempo por mal empregado na visita ao convento. Lucinda, porém, tirava partido da situação. Ella que lá fóra, algum proveito esperava da estopada...

— Então, Lopes, que me dizes a isto?

Lopes marcava a scena rigorosamente e sem erro de inflexão atacava a deixa:

— Oh minha senhora, não tenho palavras...

Ora eu estou precisamente na situação do bom João Lopes. Se qualquer leitor me perguntasse: — Então, que me diz o amigo a este calor? — Eu responderia: — Oh meu caro senhor, não tenho palavras...

Porque não ha, realmente, palavras que possam dar, como se diz economicamente dos discursos parlamentares, sequer uma pallida ideia aos felizes que vivem fóra d'esta fornalha do que por cá vae. Uff! E' um horror!

E dizermos que ha quem aprecie este tempo!... Pois ha. A quantos dos meus leitores não terá succedida com vezes, ao cahirem n'uma cadeira da *brasserie*, enxugando o rosto, o pescoco, a cabeça, bufando *opoplecticos* com calor, os olhos esgaseados, a bocca secca, depararem com um sujeito muito amavel que lhe diz:

— Está quentote, hein?

— Quentote?! Então o sr. chama a isto quentote?!

— Que demonio, não é uma coisa por ahí alem... Tem feito mais calor...

— Só em Africa!

— Qual! Cá, cá.

— Pois muito me admiro de não estarmos todos assados.

— Exagero! Eu dou-me perfeitamente com o calor. Como melhor; sinto-me bem, durmo como uma pedra no fundo d'um poço...

Ha-os assim. Que gente tão feliz... durante tres mezes!

Mas, com toda a franqueza, porque a verdade manda Deus que se diga, ainda mais que o calor, o que custa a suppor n'esta quadra em Lisboa é a sensaboria, que talvez não tenha equal no mundo. E' de desolar as mais fortes almas!



LISBOA — O mercado da Praça da Figueira

Parece impossível que uma tão linda cidade como a nossa capital, que de mais a mais cresce todos os dias a olhos vistos segundo as conveniências eleitoraes de quem está no poder a ponto de se prever para breve, como dizia o dr. Parvoastro no *Anno em 3 dias*, que Lisboa será Portugal todo tendo por suburbios os Açores e Madeira, — parece impossível que uma cidade com condições excepcionaes como a nossa, com população propria densa e população fluctuante já razoavel, não offereça n'este tempo uma d'essas distrações por cuja approvação o publico se manifesta com o seu «benza-te Deus.»

Exceptuando a tradicional tourada cuja decadencia já assignalei em um d'estes artigos, que diversões offerece Lisboa n'esta epoca? Uma feira com pretensões, que a fazem, sobre pelintra, ridicula e a exhibição, na Avenida da Liberdade de um animatographo... trazido da feira de Alcantara.

Ora isto não é pouco, porque nada é.

A que attribuir este facto deploravel? A falta de capitães para a exploração de boas diversões? Evidentemente não. O capital não se retrae n'estes casos: está provado. Mas facilita-se em condições que melhor lhe seria retraindo-se.

Ha dinheiro, mas falta alguma coisa mais valiosa, porventura: iniciativa.

Entre nós verifica-se frequentissimamente um caso que a extranhos parecerá curioso, mas que, como nós proprios reconhecemos, é deploravel: o espirito de imitação, ou melhor dizendo, a mania da

macaqueação. O que um faz, fazem todos. Isto em todas as classes, em todos os campos de actividade.

Um commerciante faz obras no estabelecimento. Substitue o gaz pela electricidade, o balcão de pinho por balcão de mogno, o vidro ordinario por crystal, a taboleta pintada por uma reluzente taboleta de letras douradas. Logo o collega fronteiro chega á porta, põe a mão em pala sobre os olhos, mira e remira tudo e diz com os seus botões: «Ah, elle é isso? pois então espera, que eu já te digo!» E no dia immediato trata de substituir o gaz pela electricidade, o pinho do balcão por... nogueira? — não, por mogno, como o outro! — o vidro ordinario por crystal, que é como o outro fez, a taboleta pintada por taboleta de letras em relevo, douradas como as do outro, do tamanho das do outro, tal qual como as do outro. Arre — é para que saiba!

Adelaide visita Rita. Adelaide, que é alta e muito elegante, leva na sua cabecinha coquette um chapéu modelo: um tachinho em palha com duas enormes plumas e pennas de pavão. Fica-lhe bem a valer. Rita, que é baixa como a sua cadeirinha de costura e cuja cabeça lembra um pote de barro para tabaco, logo inquire onde Adelaide comprou o chapéu. Foi no Mimoso. Corre ao Mimoso. Exige um chapéu igual, egualissimo ao de Adelaide. Põe o tachinho na cabeçorra. Fica-lhe horrivelmente. Ha quem, por piedade, lhe diga que desista da compra. Rita corta relações com a atrevida creatura e vae para o meio da rua — «como a Adelaide!»

PASSADO E PRESENTE



Antiga rua do Valle de Pereiro — Edificação que foi demolida para junção da Avenida com o largo do Rato



Prolongamento da rua Alexandre Herculano, que liga a Avenida ao largo do Rato

No theatro A, cujo empresario é pessoa atinada, vae á scena uma magica. Ha muito que não se representa magica — o homem tenta a magica. N'este mesmo dia os jornaes dizem que nos theatros B., C., D., os empresarios vão pôr magicas.

Assim, em tudo; assim, com todos.

Houve um sujeito que se lembrou de estabelecer na Avenida da Liberdade um animatographo e um orgão. Cercou os monstros de mezinhas a que se bebem coisas e apenas por tres vintens se soffre um d'estes supplicios que não lembrariam ao mais feroz e phantasia dos chinezes. Logo outro abriu estabelecimento igual no salão da Trindade; logo outro decidiu abrir estabelecimento igual na mesma Avenida. N'isto correu que vinha ahí um francez fazer coisa melhor: trazia mulheres formosas, cançonetistas, bailarinas. Immediatamente o do salão da Trindade contractou cançonetistas e bailarinas e o da Avenida vae contractar bailarinas e cançonetistas — para variar.

O resultado prevê-se. E' o do caso dos pequenos pimpões:

— Olha lá, eu sei fazer uma cabriola e tu não sabes.

— Faz lá.

O primeiro faz a cabriola e sae-se bem.

O outro mette o dedo no nariz, coça a cabeça e resolve-se:

— Tambem eu faço.

— Pois faz.

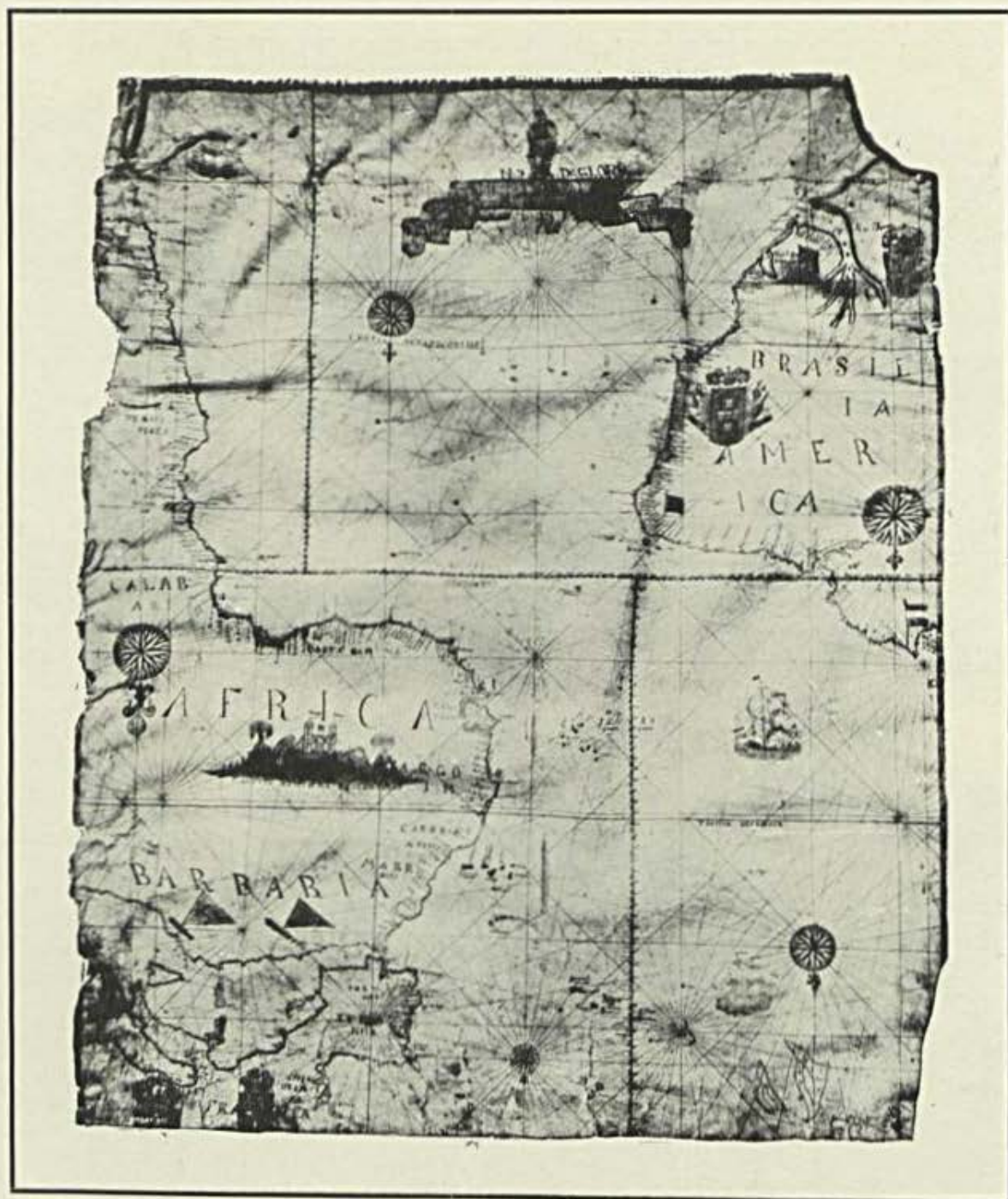
O segundo tenta a cabriola e esborracha o nariz.

Assim os exploradores das diversões publicas a que me refiro. Fazem todos a mesma coisa com a tineta de seguirem na pegada uns dos outros. O publico vendo em toda a parte o mesmo espectáculo, aborrece-se e abandona-o. E os narizes ficam n'um bolo.

... E lembrar-se a gente de que ainda tem tres mezes de regimen rigoroso de orgão e animatographo!... Ah, como eu compreendo a doida furia com que Junqueiro escreveu aquelle verso blasphemo:

Providencia! Onde estás, que te quero insultar!

Mappas historicos do Brasil



Carta destinada á navegação atlantica, feita no seculo XVII

Existente na Sociedade de Geographia de Lisboa — Marca o dominio portuguez no Brasil

Durante três dias escasseou a água em Lisboa por causa de avaria grossa na respectiva canalisação, em Almoester. Eis o grande caso da quinzena:

A noticia da avaria correu primeiro n'um jornal da manhã e depois velozmente de bocca em bocca. Lisboa, previdente, abriu apressadamente as torneiras dos contadores que ainda vertiam um fio d'água e encheu todos os seus recipientes: copos, canecos, tachos, terrinas... Lisboa, serena, conscia do perigo, preparou-se para dar batalha á sede e aos vendedores do liquido elemento. E venceu gloriosamente, pela sua coragem, pela sua serenidade e... porque a água não faltou em absoluto.

A Hespanha aproveitou-se d'esse infortunio para tentar cravar-nos nas carnes não a garra do leão de Castella mas a unha do marmão da Gallisa — o aguadeiro. Houve tal que pedia cinco tostões por um barril d'água. A cidade resistia heroicamente a esse inimigo poderoso que a incha.

Um dos nossos mais illustres escriptores, o sr. Malheiro Dias, aproveitou tambem habilmente o momento de excitação publica contra o hespanhol explorador e publicou um trabalho historico subordinado ao titulo *Delirio da união ibérica*, annunciado, elogiado e prefaciado com uma carta do sr. Colen publicada nas *Noxidades*. Oh! que tremenda lição para essa Hespanha cubiceira, a estas horas convencida de que, sempre que tenha a velocidade de bater á nossa porta, com um barril d'água ás costas, lhe responderemss, pelas pennas dos nossos escriptores, dando-lhe agua pela barba!

Não se calcula o effeito produzido!

A agua voltou por fim aos contadores e a serenidade aos espiritos profundamente abalados pela perspectiva da sede e pelas revelações do sr. Malheiro Dias, confirmadas e accrescentadas pelo sr. Colen. Por sua parte, a Hespanha pousou o barril, sentou-se n'um degrau e acendeu o cachimbo.

Estava garantida a paz da peninsula!

O sport athletico está na ordem do dia. Os luctadores do campeonato internacional, que se acham entre nós, ha approximadamente um mez, absorvendo todas as atenções e ganhando muito dinheiro, logram dia a dia mais prestigio, em detrimento até dos homens publicos, cujos actos vão passando em julgado sem opposição de maior. A propria imprensa parece interessar-se mais pelos srs. Schakmann, Limousin e Pietro II do que pelo srs. João Franco, Schroëter e Reymão.

E' o prestigio da força bruta exercido sobre as multidões com prejuizo da força dos principios. Ah! Como a estas horas o sr. presidente do conselho deve estar arrependido de ter trocado a sua situação de dictador pela de liberal!...

CAMARA LIMA.



D. Laura Pery Botto

† 17-7-1906, em Massamá

Com o mais profundo pesar, o «Brasil-Portugal» associa-se á dôr que punge o sr. capitão de mar e guerra João Botto, pai da infeliz senhora que a morte ha poucos dias ceiu arrancar aos seus braços de pai extremosissimo. Muito intelligente e muito illustrada, D. Laura Botto deixa em todos que de perto a conheceram um incapagavel sentimento de saudade. Paz á sua alma.



DREYFUS

Nos annos das grandes infamias humanas ficou vergonhosamente assignalado o dia da condemnação de Dreyfus. Felizmente o destino reservára o mez de julho, aquelle em que a França commemora o inicio das suas liberdades, o primeiro passo da sua heroica revolução, para limpar aquella mancha e, pela voz de um tribunal superior, demonstrar a infamia e reabilitar o martyr!

Por um justo esforço da humanidade e uma necessaria reivindicacão da justiça, o seculo XX, que começa, precisava, em absoluto, dar esta lição tremenda ao seculo XIX que, na sua agonia, deshonrara a obra civilisadora e gloriosa de toda a sua vida. Inspirado da verdade e do mais alto patriotismo, um tribunal francez desfz a obra nefasta de outros tribunaes, francezes tambem, e defendendo a honra de um homem, salvou a honra da patria.

Pois era lá possivel que tamanha iniquidade subsistisse? Que o sectarismo de uma classe, muito embora fosse aquella a quem a nação confiara a defeza da sua integridade, levasse de vencula todos os principios da humanidade e da justiça. Era lá possivel a continuacão d'este espectaculo ignominioso e deprimente: de um lado a verdade a irromper, illuminando as consciencias, a luz a dissipar as trevas, as accusações de Zola a terem a sua sancção plena em depoimentos de testemunhas e averiguações de tribunaes, a innocencia de um homem a ser por tal maneira demonstrada, que diante d'ella, como de uma couraça, tinham de quebrar-se e desfazer-se todas as contestações e todas as duvidas! De outro lado a existencia, a liberdade e a vida d'esse homem, continuando sob a acção de um perdo humilhante, para elle, bem mais duro e cruel do que todas as sentenças condemnatorias!

Foi illibado Dreyfus. Tinha de ser assim. Sem que se fizesse esta limpeza na consciencia do seculo nascente, não podia elle marchar, independente e livre. Projectada sobre a sua grandeza, a sombra do antigo prisioneiro da Ilha do Diabo era um penadelo terrivel, um negro pesadelo. A lei iniqua não podia deixar de sobrepôr-se a justiça eterna e immanente. O tribunal que acaba de reabilitar Dreyfus salvou alguma coisa mais que a honra da França, salvou a honra e os direitos da humanidade.

Esperança

Na aurora côr de rosa, e matutina,
A Natureza, em festa, é toda risos,
a fonte canta, a cotovia trina.

Nos espaços azues, limpidos, lisos,
a alma se alevanta extasiada
como para ignorados paraísos!...

Sôa um clarim, tocando uma alvorada,
que revôa por monte e erguida serra.
Sonorisa a manhã fresca e rosada...

Assim eu tambem — vil pô da terra! —
á Esp'rança ergueu-me o teu olhar piedoso,
que da Amargura emfim me desenterra.

Ah! possa eu vê-lo sempre assim bondoso,
dando-me a vida ao coração turbado,
dando, a sorrir, mil extasis de gôso!...

E ao Eden subirei... Mas ao teu lado.

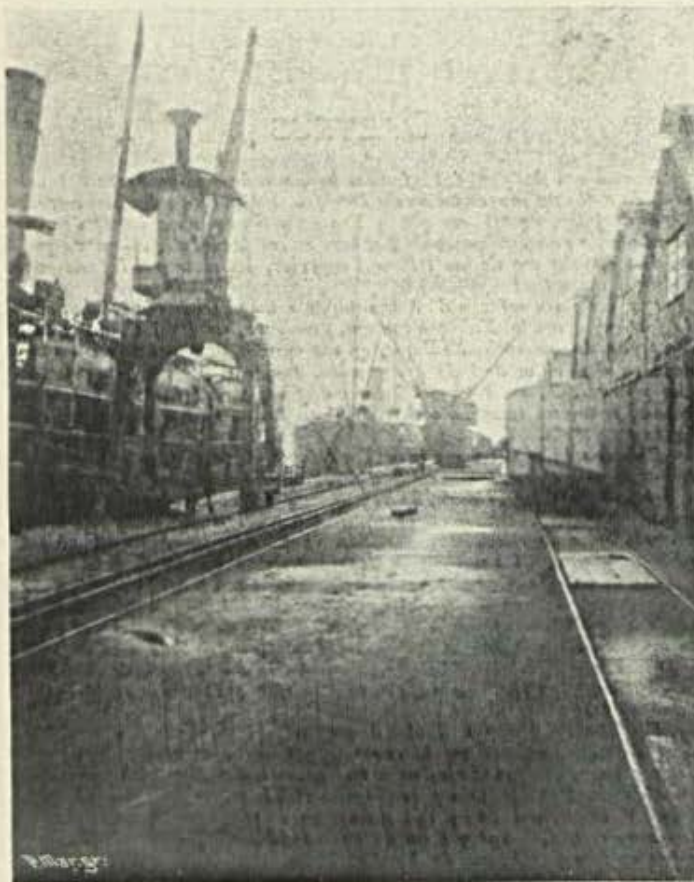
(Do livro «Pombas feridas» ultimamente publicado.)

Mormugão

Em pleno inverno indiano, quando sopra rija a monção, o viajante que, vindo por mar, tenta aproar a Gôa, não colhe a navegação pelo Mandovy. De lado a lado, da Aguada ao Cabo, a linha espumacenta das vagas rôla com o fragor da trovoadá, alteia, quebra, desfaz-se de encontro aos bancos d'areia, para de novo se recompor, incessante, terrível, grandiosa, em toda a sua extensão d'espuma. Toda a barra é fechada, e assim ha-de continuar por mezes. Lá dentro, a capital atravez d'esse nevoeiro de vagas, abatido pelas chuvas torrencias, não é vista cá de fóra.

O barco deixa a embocadura do Mandovy e aprôa mais ao sul. É o Zsary entre o Cabo Mormugão.

Contorna o pequeno quebra-mar que ali existe, e fundeia no porto de Mormugão, sempre aberto á navegação em toda a epocha do anno. Ali tocam accidentalmente os grandes vapores que veem do norte



Caes e armazem do caminho de ferro

ou do sul ou procedentes da costa occidental d'Africa, e, habitualmente, os da navegação côsteira que liga a miude a nossa colonia com a grande cidade ingleza de Bombaim. Ali, é o terminus do troço da linha ferrea W. I. P. R. (*West Indie Portuguese Railway*) que atravessa o nosso territorio de Gôa, entrando na India ingleza pela estação de Castle-Roch.

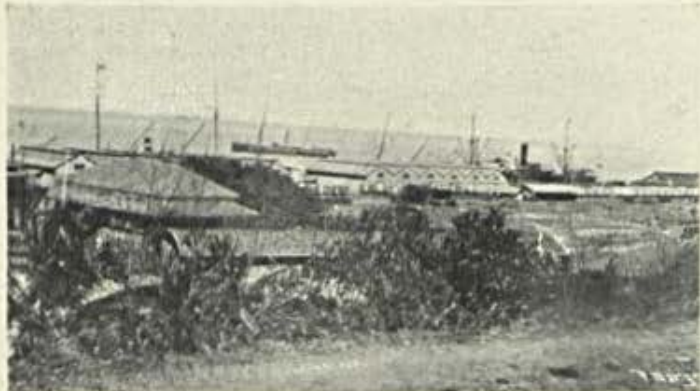
Como povoação, Mormugão é pouco importante. Sobre o morro do mesmo nome, as poucas edificações que tem cobrem-lhe o sopé, sendo, pela maioria, pertencas do caminho de ferro, a estação, armazens, depositos e outras dependencias. Um posto alfandegario, outro da guarda fiscal, que tem a sua sede em *Vasco da Gama*, dois kilometros mais adiante ao longo da linha, — um hotel, apenas supportavel por ser o unico no genero, e uns edificios para habitação do pessoal do caminho de ferro.

Ha annos, cuidou-se na transferencia da capital de Nova Gôa para Mormugão; mas a excessiva despeza que comportava uma tal mudança, com a deslocação de todas as repartições publicas e a construção de um novo Palacio de Governo, fez sustar a idéa que, todavia, não deveria ter sido completamente posta de parte, attenta a situação do local. Franqueada sempre á navegação, porventura muito mais salubre que Pangim; as suas condições de vida mais faceis, podendo colher de Margão os principaes generos de manutenção dos vapores, que a elle atracassem os generos da Europa, e, da linha ferrea, os que promptamente lhe vriam de Belgão e outros pontos da India ingleza, productos e generos que em Pangim raro apparecem ou se tornam de mais difficil compra, — Mormugão teria condi-

ções de prosperar, soffrendo, com o tempo, uma successiva e grande transformação, vindo a tornar-se uma bonita cidade e um bello porto.

Assim, como está, é triste.

Tem-lhe dado vida apenas o caminho de ferro, e esse mesmo, longos annos luctou por se sustentar, onerado extraordinariamente por pesados encargos ao Estado, e mal podendo competir com a concorrência das outras linhas ferreas da India, sobretudo a *Southern Maratha Railway*, que lhe subtrahia a maioria dos fretes



Porto de Mormugão

pela barateza dos mesmos. Ultimamente, porém, um accordo havido rendeu uma melhoria de situação para a nossa linha, que, ainda assim, só será susceptivel de largo futuro e prometteras esperanças se, superiormente, não descurarem o que convém fazer; porquanto, desde fins de 1903, o porto que se está transformando, exigindo instantaneamente novos melhoramentos.

A concorrência de navios tem augmentado; succede, porém, que, com um caes pouco extenso, apenas de 245^m de comprimento, 3 armazens de mercadorias, 7 guindastes a vapor e as linhas ferreas imprescindiveis para o serviço do caes e dos armazens, não offerece condições de satisfazer por completo ás exigencias do trafego.

A receita do caminho de ferro tem evidentemente augmentado, dizendo-se até que a do ultimo anno, que ascendeu a 66:508\$400 réis, é a maxima que, desde o principio da exploração do porto, se tem obtido. Espera-se ainda que, no anno corrente, esse maximo ainda seja excedido, o que, mais ainda vem obrigar nos necessarios e ur-



Mormugão — Quebra-mar

gentes melhoramentos que ponham o porto em condições de corresponder ao prometterdor desenvolvimento que tem tido nos ultimos tempos. Assim esses melhoramentos se façam e a essa promessa corresponda á realidade dos factos.

Augmentando-se a extensão do muro do caes, collocada uma boia de amarração e um guindaste fluctuante além d'outros guindastes simples de menos poder, executando um terrapleno para depo-

sito de carvão e outros para mercadorias, assentes varias linhas de serviço, augmentado e reparado o quebra-mar, construidos novos armazens, removida a estação de passageiros para melhor local, e, finalmente, providenciado o abastecimento de agua do porto, — Mormugão veria realisado os principaes trabalhos de que tão urgente-



O vapor "Clan Cameron", atracado ao caes de Mormugão

mente carece, e, o governo, daria a mão ao desenvolvimento que parece querer accentuar-se pronunciadamente no porto.

O commercio vae-se installando com uma certa confiança; construiu-se um grande deposito de petroleo e está outro d'outra firma em construcção; edificam-se casas para empresas particulares, novas companhias de navegação visitam o porto e os commerciantes sollicitam as regalias d'um entreposto.



A cascata de Dudh Sangu

Não ha duvida, pois, que o porto tem progredido e assim tende a continuar.

Em frente a Mormugão, de lado a lado do Zuary, o môro do cabo com a linda residencia do Governador ao alto, indica a direcção da travessia para a communicação com a capital, quando a barra

do Mandovy se acha fechada. Na baixa d'esse môro, no sitio denominado *Dona Paula*, atracam as embarcações que, de Mormugão, levam passageiros para Pangim, seguindo estes depois pela bella estrada arborizada que, em 7 kilometros de caminho, o levam ao seu destino.

Pela linha acima, logo adiante de Mormugão, Vasco da Gama, local pittoresco, residencia de empregados do caminho de ferro, do capitão do porto, commandante do destacamento da guarda fiscal.



O caes de Mormugão

A seguir, outras estações, sendo a mais importante Margão, uma das maiores povoações do territorio de Gôa.

Antes de entrar no territorio inglez, o comboio passa por uma ponte, por sobre a cascata de Dud-Sagôr, soberba queda d'agua, que no inverno engrossa consideravelmente, esplendido golpe de vista que passa pelos olhos do viajante como um relampago, deixando-lhe uma impressão verdadeiramente phantastica, como se atravessasse toda aquella massa d'agua que, cahindo d'alto, d'um dos lados do caminho, se precipita jorrando em torrentes pelo outro lado do comboio.

Pouco depois atravessa-se a fronteira e abrem-se as longas, por vezes aridas e quentissimas regiões do territorio inglez indiano...

Conde Fernando Mendes de Almeida

Por mais de uma vez o *Brasil-Portugal* tem posto em relevo os serviços prestados aos portuguezes no Brasil pelo dr. Fernando Mendes de Almeida, professor de direito, commandante da guarda nacional e director do *Jornal do Brasil*.

Quando, não ha muito ainda, elle visitou Lisboa, demorando-se alguns dias n'esta cidade, os seus amigos de Portugal, e entre elles os presidentes das nossas mais consideradas associações, offereceram-lhe um banquete, em que os seus meritos foram celebrados, ao mesmo tempo que a palavra eloquente dos oradores fazia resaltar da sua obra de jornalista a propaganda a favor de Portugal e dos interesses portuguezes no Brasil.

Ultimamente o governo deu sancção official a estas homenagens, agraciando, por proposta do nosso ministro no Rio de Janeiro, com a commenda da Ordem Militar de Christo o director da grande folha fluminense.

E os jornaes chegados de lá pelo ultimo correio trazem-nos a noticia de um novo preito de consideração prestado pelos portuguezes ao agraciado.

Os mais distinctos dos que formam a nossa colonia no Rio firmaram com os seus nomes uma honrosa mensagem, e em commissão constituída pelos srs. viscondes de S. João da Madeira e da Veiga Cabral, barão de Peixoto Terra, Rodrigues de Sousa, commendadores Leite de Vasconcellos, José Antonio da Silva Marques Leitão, Pereira de Sousa, Bernardino Prista, Ribeiro de Carvalho, Estandislaú de Barros, Valentim do Nascimento Silva Mattos, Marques Carregal, conselheiro Narciso Neves, etc., foram no dia 24 do mez passado á residencia do sr. dr. Fernando Mendes offerecer-lhe um estojo de velludo tendo na tampa um esculo de prata encimado por uma corôa de conde, e com uma inscripção honrosa.

Esse estojo, forrado de setim, com as côres nacionaes e portuguezas, continha as insignias ricas e artisticas da Commenda de Christo. A mensagem era encerrada n'uma pasta de setim azul e branco.

Partindo de portuguezes, não podia haver homenagem mais justa nem mais eloquente. E tem o maior prazer em registal-a o *Brasil-Portugal*.

Vista panoramica de Lisboa e da vasta bacia do Tejo



Bacia da Alfândega

Caes do Sodré

Mercado da Ribeira Nova

Jardim Sã da Bandeira

Cacilhas (ao fundo)

Companhia do Gaz



Docas

Docas (Trafaria ao fundo)

Calçada Marquez Abrantes

Alto de Santa Catharina

Egreja da Estrella

Lisboa e o seu porto O artigo do sr. Hersent

Permitem-nos a vaidade confessada de pertencermos ao numero dos que mais tem posto em relevo as excellencias do porto de Lisboa, de termos por todas as fórmas, sem excluir aquella que mais suggestiva se torna — por que se mette pelos olhos — a da gravura, alimentado esta campanha da imprensa a favor do nosso amplo porto e da nossa formosa capital, pondo em evidencia todas as condições e vantagens que lhes dão preferencia aos portos e ás cidades hespanholas, que em lucta renhida estão disputando as regalias de serem escalas obrigatorias e terminus da navegação argentina-europeia!

A todas as cidades da Republica Sul-Americana tem o *Brasil-Portugal* levado nas suas paginas, em numeros successivos, a demonstração inludível de que só a cegueira, a má fé, ou as mais aberradas noções de patriotismo, podiam dar preferencia sobre o de Lisboa, para a navegação transatlantica, a qualquer dos portos da Galliza, ou mesmo ao de Ca-

dix. Ainda n'um dos numeros recentes publicamos a eloquente estatística da tonelagem dos portos mundiaes e essa prova final por tal maneira decidia ainda a favor do de Lisboa sobre os de Cadix, de Vigo e da Corunha, que o prato da balança por completo apontava para o nosso lado.

Tivemos sempre o meticuloso cuidado de não omitir nomes, não desvanecer valimentos, nem regatear louvores a quantos se tem empenhado com tenacidade e esforço n'esta campanha patriótica.

O nosso ministro na Republica Argentina, que n'esta batalha tem sido general habilissimo e soldado aguerrido, os jornaes de Buenos-Ayres que na tarefa lhe tem prestado valioso concurso, a imprensa portugueza, realçando a de maior publicidade, que ainda não descuroou um momento a santa causa, advogando os nossos direitos com uma pertinacia que a honra, a Sociedade Propaganda de Portugal, que tomou a questão a peito e não ha um esforço que não envie, sobre tudo perante o governo, para que se converta n'uma realidade o *desideratum* de nós todos, esses elementos de combate, que portanto hão-de ser os do triumpho, estamos certos d'isso, todos elles tem tido especial registo n'estas columnas, onde lhes não tem sido poupados incitamentos e louvores.

E ainda agora, ao deparar-se-nos o magnifico artigo que na *Revue Economique Internationale* publicou o filho do sr. George Hersent, o illustrado engenheiro, que está á testa das obras do porto de Lisboa, reputamos dever nosso não só agradecer-lhe os relevantes serviços que presta a Portugal, mas transcrever os topicos d'esse artigo illucidativo e util, que deixa ver em toda a sua nitidez, a superioridade do nosso porto e da nossa capital sobre aquelles que a contestam, e n'uma campanha feroz, junto do governo hespanhol e das companhias de navegação e ferro-viarias da nação vizinha, quemem que seja arvorada em verdade a mentira, e a inferioridade na superioridade, contra os interesses, superiores do commercio, do bom gosto, e da civilisação.

Seguem-se os principaes trechos d'esse valioso artigo:

«Lançando um golpe de vista sobre a curta da península, nota-se logo a maravilhosa posição de Lisboa e de Cadix. Geographicamente são os dois portos extremos do continente; parece, pois, estarem indicados para portos de velocidade. Lisboa para as linhas em comunicação com as costas do Atlantico, ou do Norte da Europa; Cadix, ao contrario, para a linhas mediterraneas.

Mas a questão da escolha d'um porto de velocidade é uma questão tão complexa como importante. Se elle depende evidentemente da situação geographica, depende ainda mais d'um conjunto de

condições especiaes, que devem tornar este porto tão facilmente accessivel por terra como por mar. Elle deve, principalmente, ser provido de todas as installações maritimas que permitem o transbordo comodo dos viajantes; deve offerecer-lhes todo o conforto e todas as vantagens d'uma grande cidade; deve, enfim, apresentar todas as facilidades desejeáveis no ponto de vista das communicações rapidas com o resto da Europa.

Quanto ás linhas com destino á França, Inglaterra e Alemanha, os unicos pontos que merecem exame são: A Corunha, Vigo, Leixões e Lisboa.

Considerando as facilidades de accesso e transbordo d'estes diferentes portos, constata-se que só Lisboa se acha, actualmente, nas condições desejeáveis. A Corunha e Vigo são simples bahias, sem communicações sufficientes com o resto da Europa, e não tendo ainda caes para assegurar a acostagem dos transatlanticos. Leixões (Porto) é um porto artificial, d'um accesso por algumas vezes difficil, mas jámais ligado a Paris, por meio de comboios mais rapidos e mais directos.

Apesar da sua superioridade sobre a Corunha e Vigo, Leixões não pode comparar-se a Lisboa, que reúne quasi todas as vantagens requeridas: — não é sómente uma capital, mas a cidade mais importante da costa occidental da península; goza d'uma situação maravilhosa, a qual, mercê dos aperfeiçoamentos maritimos ultimamente realisados no Tejo, atrahê naturalmente os navios e os passageiros.

Além d'isso, não dista hoje de Paris mais do que 36 horas. Imagina-se facilmente o esplendido futuro que lhe está reservado, querendo Portugal impôr-se os sacrificios indispensaveis.

Seria preciso, antes de mais nada, acabar com os passaportes, velha formalidade já sem razão de ser, em nossos dias. Seria preciso tornar mais largos os regulamentos sanitarios ainda em vigor, afim de dar acesso aos grandes navios-correios, a qualquer hora da noite. Depois conviria acabar as installações maritimas do porto, de modo a poder affectar especialmente e de modo permanente, pouco mais ou menos 1 kilometro de caes para a acostagem dos grandes correios.

Finalmente, e isto depende dos caminhos de ferro francezes, assim como das companhias hespanhola e portugueza, seria preciso crear um *sud-express* diario, pondo Lisboa em communicação directa e constante com o resto da Europa, e facilitando egualmente a chegada e partida dos viajantes, desejosos de adoptar definitivamente novo trajecto. Mas estas medidas só produzirão todos os bons resultados que d'ellas ha a esperar, e Lisboa só occupará o logar que lhe está destinado quando se realisarem outros melhoramentos complementares.

Em primeiro logar, não seria desejavel que os grandes paquetes, como succede em Dieppe, Calais, Havre ou Cherbourg, e todos os grandes portos d'embarque providos de todo o material moderno, atracando aos caes, ali encontrassem logo *combios transatlanticos speciaes*, podendo transportar 50 ou 100 passageiros. E o trajecto entre Lisboa e Paris não poderá ser reduzido, fazendo-se em 30 horas?

Lisboa parece destinada a tornar-se em breve o caes da Europa para a maior parte dos viajantes que vão ou veem da America do Sul. Os portos da Corunha, Vigo e Leixões não deixarão de ter importancia, mas serão aproveitados principalmente pelos emigrantes que se destinam ao Brasil e à Argentina.»

D. Amelia de Freitas Bevilaqua



O «Brasil-Portugal» conta a distincta litterata brasileira, cujo retrato encima estas linhas. Senhora de grande cultura intellectual, tem publicado varios trabalhos de valor que lhe granjearam um nome já sobejamente apreciado. No numero d'esses livros citamos «Alegorias», «Aspectos-Instrucções», «Atravez da vida» e «Silhonettes».

D. Amelia Bevilaqua é esposa do dr. Bevilaqua.

M.^{elle} Marthe Girod



Celebre pianista franceza

Onde canta o rouxinol



Trindade Coelho

Um rouxinol que vem cantando desde Coimbra, cantando nos segredos dos «Seus Amores», e nos canta agora as conceituosas cantigas do «Manual Politico do Cidadão Portuguez».

Dr. Clovis Bevilaqua



O dr. Bevilaqua, actual consullor juridico do ministro do exterior no Brasil, é um homem de alto merecimento. É natural do Ceará. Formou-se em direito em Pernambuco. A sua penna devese curiosa e importantes estudos scientificos, tais como — «Philosophia Positiva no Brasil», «Juristas e philo-sophos», «Estudos de direito e economia», «Contribuição para a Historia do Direito», «Criminologia e Direitos», «Guerra e tratados», «Direito da familia», «Hospitalidade no Passado», «Esboços e pagamentos», «Projecto do codigo civil». Deste ultimo trabalho foi encarregado em 1901 pelo ministro da justiça, dr. Epitacio Pessoa.

Os torneios no Velodromo

Os torneios ou cavalhadas à antiga portugueza, que o Velodromo de Lisboa acaba de ressuscitar, constavam out ora de diversos divertimentos, que Manoel Carlos de Andrade descreve minuciosamente na *Luz da Liberal e Nobre Arte da Cavalharia*. Havia as Dansas, as Musicas, os Batimentos militares, os Carros triumphaes, as mascaras e outros. Os cavalleiros entravam com lanças descintoadas para fazerem as escaramuças. Tambem havia escaramuças só com a espada. Nos intervallos das escaramuças, fazia-se o jogo das alcanzias. Havia egualmente o jogo das cannas, a corrida aos pombos e o estafermo. O estafermo era um jogo que viera da Italia, com o nome de *està fermo*, está firme. No museu dos côches reais, em Belem, existe um, que consiste num boneco, rodando sobre uma alta peanha em que está collocado, bato nas costas do cavalleiro ou apanhando-lhe o cavallo com o comprido azorrague, que empunha na mão direita. Ao cavalleiro, competia atacar e fazer partir rapidamente o seu ginete, evitando o desaire. Com as transformações da arte da guerra, terminaram as escaramuças, os jogos de cannas e os desafios de cartel, em que os lidadores, ao som de trombetas, charamellas, sacabuchas, pifanos e tambores, defendiam, em combates simulados, as suas damas. Dei-



Alexandre Fernandes
Que obteve o 1.º premio

xaram de usar-se os volatins, pararam as danças mouriscas, acabaram as alcanzias, em que se luctava com bolas de barro cheias de cinza ou de flores.

Com a cavallaria de gineta e os pomposos trajos à Marialva do século XVIII, expiraram as cavalladas, a agolinha, a cabeça de turco e o pato.

As cavalladas no Velodromo de Lisboa — a primeira das quaes se effectuou em 22 do corrente mez — teem, portanto, o sainete particular de uma resurreição archeologica. Os cavalleiros que tomaram parte n'esta cavallada foram os srs. D. Alexandre Noronha, Alexandre Fernandes, Armando Francisco Montes, Antonio Nobre Infante, Francisco de Campos Rodrigues, J. C. Silva, Vasco Vidoeira, e N. N., que vinham com os trajos à antiga portugueza e devidamente montados a preceito. No *jogo da rosa* entraram os srs. D. Alexandre de Noronha, Antonio Infante e Francisco Rodrigues. Seguiram-se as

cavalladas, que constaram do seguinte: corrida aos patos, à cabeça de Tipheu, à barquinha e jogo das alcanzias. Na corrida aos patos, ficaram vencedores, por duas vezes, os srs. Alexandre Fernandes, Francisco Montes, Vasco Vidoeira e Francisco Rodrigues, por tres vezes o sr. D. Alexandre Noronha, e por quatro o sr. Francisco Rodrigues. Na corrida à cabeça de Tipheu, venceram duas vezes os srs. Antonio Infante, Alexandre Fernandes, Alexandre Noronha e



Os cavalleiros do torneio

Vasco Vidoeira, tres o sr. Armando Montes, e uma o sr. Rodrigues. Na corrida à barquinha, triumpharam os srs. D. Alexandre Noronha, Armando Montes, Francisco Rodrigues, J. Silva e N. N. No jogo das alcanzias, brilhou o sr. D. Alexandre Noronha. E, finalmente, a corrida ao estafermo foi ganha tambem pelo sr. D. Alexandre Noronha, que se evidenciou como um cavalleiro, que segue as nobres tradições do marquez de Marialva, do conde de Vimioso e do marquez de Castello Melhor. O jury encarregado de conferir os premios ao cavalleiro mais bem trajado e mais bem montado, e ao cavalleiro mais perito nos diversos exercicios, era composto de D. Antonio de Portugal, Antonio Correia e João Posser. O primeiro premio, um tinteiro de prata, foi concedido ao sr. Alexandre Fernandes, e o segundo, um jarro de crystal e prata, ao sr. D. Alexandre Noronha. Tal foi, em resumo, a cavallada de 22 de julho, pallido reflexo d'esses torneios e d'essas justas, que o papa Innocencio III classificou de jogos abominaveis, que o papa Eugenio anathematizou, que a igreja ainda excommungou no século XVI, mas que, apesar de tudo, a Edade-Media considerou o maior dos seus prazeres. Tão verdadeira é a phrase — que os costumes podem mais do que as leis.



No campo do torneio

ção no exercito francez, d'onde havia sido expulso pelo mais monstruoso dos erros judicarios.

A historia d'este estupendo processo, sem igual em epocha alguma e em paiz algum do mundo, é bem conhecida para que mesmo resumidamente aqui a recordemos. Durante alguns annos encheu ella de anciedade e de espanto a Europa e a America, e de simples episodio da vida interna de uma nação converteu-se na questão por excellencia de todas as nações civilisadas.

Em França pôde dizer-se que provocou uma verdadeira revolução nos espiritos, e tudo quanto n'esse paiz se pensou ou se executou desde o dia fatidico em que o innocente official foi condemnado, apparece profundamente influenciado pela lucta gigante a que a descoberta do criminoso engano deu lugar. N'esses dias de lucto para todos os amigos da Verdade e da Justiça a França official chegou a descer muito baixo. Os Mercier, os Gonse, os Esterhazy fizeram-lhe perder por todo o mundo bastantes sympathias e amizades, e chegou-se a amaldiçoar a grande patria da Revolução por se ter convertido no porta-estandarte do fanatismo e da reacção. Zola coberto de lama pelos energumenos de Paris parecia querer symbolisar a abdicção definitiva da França de 1789, que acabou ainda de se encher de vergonha com esses memoraveis episodios do julgamento de Rennes, em que o estado-maior do exercito francez excedeu tudo quanto a imaginação mais doentia podia phantasiar no capitulo das falsificações e embustes. Felizmente para os amigos da França houve sempre uma corajosa minoria, que, embora vencida, não se cançou de protestar contra o crime committido e de trabalhar pela reabilitação do innocente.

Foram os Picquart, os Clemencéu, os Trarieux e alguns mais, a que a historia reservará um lugar d'honra no seu livro de ouro. Esta minoria, insignificante numericamente de principio mas poderosissima pela alta significação moral do seu protesto, não se acobardou com as difficuldades que se lhe levantavam no caminho. Luctou com inequalavel coragem, sem nem um dia só duvidar do exito final da campanha; e ao cabo do mais arduo, mas mais bello combate que os homens jámais travaram para fazer triumphar a causa da Verdade e da Justiça, conseguiu a victoria completa, que acaba de ter o seu radioso epilogo com a dupla reintegração no exercito de Dreyfus e de Picquart e com a apothose posthuma ao immortal auctor do *Faccuse*. No meio de tanta tristeza e de tanta inquietação da hora presente, é de veras consolador poder assistir-se a um espectáculo assim! Nem



Assistindo aos jogos

Politica internacional

Tem de direito n'esta revista hoje o primeiro logar a referencia ao grande acontecimento, que acaba de se dar em França, e que constitue um dos mais portentosos factos da historia da humanidade, d'esses que deixam após si um traço inextinguivel de luz. Já sabe o leitor que fallamos da reabilitação de Dreyfus e da sua reintegra-

tudo são amargas desillusões, e ainda ha motivo para esperar algum bem d'esta pobre humanidade...

A liquidação por esta forma da questão Dreyfus, que mesmo depois do desfecho do processo de Rennes continuava a estar em aberto, deve ter uma grande influencia na situação interna da França. Foi graças á excitação produzida pelo segundo julgamento, que o partido nacionalista poude medrar a ponto de se tornar um grave embaraço e uma assustadora ameaça para o futuro da França. Explorando o sentimento do patriotismo nas massas conseguiram os



O jogo de pau

nacionalistas por um momento quasi que ter em cheque a Republica. Foi necessaria toda a energia do governo de Waldeck-Rousseau, sustentado corajosamente pelo primeiro bloco, para que as instituições podessem sair a salvo do perigo que as ameaçava. Mas apesar de vencidos os nacionalistas continuavam na sua propaganda dissolvente. Era preciso desmascaral-os, tanto mais que aparentemente o julgamento de Rennes ainda lhes dera razão. Dreyfus indultado era implicitamente o reconhecimento officii da sua culpabilidade, embora com attenuantes, e por consequencia a tacita confissão de que eram verdadeiras as accusações do partido nacionalista. A obra de reparação ainda não se tinha realisado, não obstante os bons desejos do sr. Waldeck-Rousseau.

Foi essa obra que o Tribunal de Cassação em França emprehendeu com um éxito e uma evidencia, que pode dizer-se obteve a unanime acquiescencia da nação. Hoje sabe-se com absoluta certeza, sabe-o o mundo inteiro, que Dreyfus está innocente do crime que lhe imputaram; que todas as peças da accusação contra elle foram falsificadas ou forjadas pelo estado maior francez ou pelos seus apingundos; que a monstruosa calumnia foi inventada, posta em circulação e levada ás suas horribéis consequencias, por vilissimos interesses da mais baixa politica partidaria, e provavelmente para encobrir crimes praticados pelos proprios accusadores. Sabe-se hoje a parte que tomaram n'esse drama hediondo as mais proeminentes figuras do nacionalismo, desde o major Henry que se suicidou na prisão até ao general Mercier que acaba de ser exauctorado em pleno senado. Está pois desvendada a intriga e estão desmascarados os seus auctores. Quer dizer, está liquidado o partido nacionalista, que não poderá resistir a tão tremenda revelação. Ora a liquidação d'este partido ou melhor d'este bando, valhacontudo de todos os raccionarios, simplifica notavelmente a situação da politica franceza, eliminando o maior obstaculo que hoje se levantava a estorvar o pacifico e progressivo desenvolvimento da Republica. De modo que a rehabilitação de Dreyfus, alem de ser uma brilhante victoria ganha pela Verdade e pela Justiça, é tambem um bello triumpho para a politica democratica e reformadora, que com tão grande éxito se esta accentuando na grande nação latina.

Final sempre se confirmaram os rumores, que ha dias já circulavam na imprensa estrangeira, sobretudo allemã, a respeito da dissolução da Duma. O grande attentado, segundo informações telegraphicas da ultima hora, acaba de commetter-se. A Duma do Imperio foi dissolvida por ukaze imperial convocando-se a nova Duma para Março de 1907, eleita por uma lei que opportunamente será publicada, mas que officiosamente se diz será o suffragio universal directo.

Por muito que ha dois annos a Europa esteja acostumada ás dementadas decisões do governo russo, forçoso é confessar que ninguem o suspeitava capaz d'esta ultima e suprema loucura. Comprehendia-se que o tsar não tivesse convocado a Duma; comprehendia-se que depois de convocada não a tivesse deixado principiar a deliberar, logo que viu a feição politica da maioria dos deputados; o que não se comprehende, porém, é que depois de haver consentido que durante dois mezes ella estivesse fazendo a autopsia do regimen da autocracia e estivesse exauctorando o Governo imperial dia a dia na mais estupenda das execuções, viesse dissolver-a agora, que a na-

ção inteira tinha para ella os olhos voltados e a considerava como a unica defeza das suas liberdades! Se o acto do governo russo não representa um accesso de loucura, d'essa que os deuses mandam aos homens antes de os perder, é então a mais monstruosa e friamente premeditada provocação, que jamais foi arrojada ás faces de um grande povo. Que espera Nicolau II que a Russia responda ao criminoso e estulto golpe d'estado, com que acaba de deshonrar para sempre perante a historia o seu tão tristemente celebre reinado? É necessario estar-se doído varrido para poder por um momento só suppôr, que na presente situação do imperio semelhante acto não tera uma funebre repercussão. É a revolução com todos os seus horrores e com todas as suas imprevisitas consequencias, que assim se provoca de coração leve para tentar salvar o que não tem salvação possivel, porque poder algum na terra é hoje capaz de restabelecer na Russia a autocracia...

As consequencias do golpe de estado já se estão fazendo sentir. O movimento revolucionario accentua-se em diversos pontos da Russia. Ao mesmo tempo os deputados da Duma reuniram-se e publicaram um manifesto á nação. Esse manifesto, de que por ora apenas ha conhecimento pelo telegrapho, é escripto em phrase energica e n'elle se aconselha ao povo que como resposta á dissolução do parlamento se neguem ao governo o contingente militar e os impostos. É provavel que a nação escute a voz dos seus representantes, e que alem da luta armada propriamente dita sobrevenha ainda para mais complicar a situação a resistencia organizada da nação inteira contra o governo. É como se vê uma situação temerosa, desesperada para o Imperio. Acresce ainda que principiam a circular com singular insistencia rumores de uma intervenção austro-allemã para esmagar o movimento revolucionario. O sr. Petrunkevitch n'uma das ultimas sessões da Duma assim o annunciou solemnemente, dando ao referido boato quasi que uma confirmação official. Que falta mais para completar este quadro sombrio? Apenas que a revolução das ruas comece emfim a sua obra de destruição, o que não tardará muito infelizmente.

Eis a obra dos conservadores russos, que não podem queixar-se de não terem sido avisados muito a tempo, e de não lhes haverem proporcionado todos os meios para uma solução conciliadora. O que semelhante gente conta fazer diante da tempestade por ella desencadeada, não se sabe. Apavora, porém, pensar o que vai ser da Russia, convulsionada pela mais espantosa revolução, que jamais abalou um povo. Será um gigantesco 93, que deixará para sempre um rasto de sangue na historia, e cuja tremenda responsabilidade recahirá por inteiro sobre os desalmados que o provocaram...

CONSIGLIERI PEDROSO.



Julio de Andrade



† em Lisboa a 25 7 906

Rico, intelligente e modesto, Julio de Andrade, apesar de elegante e de finamente artista, repudiou sempre as honrarias, refugou sempre as vaidades humanas, e nunca deu que fazer ás penas dos «reporters» do mundanismo ou dos levitas que sacrificam nos altares do noticiario periodical. Mas a bondade ingenua do seu coração, a sua caridade inextinguivel, o seu caracter diamantino, talkaram-lhe um lugar á parte na sociedade lisboense. Com Julio de Andrade, desapparece uma das mais sympathicas figuras do nosso tempo.