

BRASIL-PORTUGAL

16 DE AGOSTO DE 1906

N.º 182

ELEIÇÕES



— Eu cá já não vivo de cantigas . . . A barriga pede-me o carneirinho . . . Isto tão bons são uns como os outros . . .

Ainda o porto de Lisboa



Vizitámos ha dias, por amavel convite do sr. James Rawes agente da Companhia da Mala Real Ingleza, o magnifico paquete *Amazon* que recolhia da sua primeira viagem redonda á America do Sul. Tivemos o prazer de ser a bordo recebidos pelo sympathico director da Companhia M. Williams, o qual andou a mostrar-nos todas as mais modernas installações e melhoramentos do excellente barco, deade as cosinhas com os seus fornos de movimento electrico circular para assar gradualmente as grandes peças de carne, os poços de agua a ferver para a lavagem instantanea, automatica e perfeita da louça sem que os creados lhe ponham a mão, a casa de gelo onde se mantem permanentemente temperaturas de alguns graus abaixo de zero para conservação de carnes, peixes, fructas, hortaliças etc., até a lavanderia de roupa, loja de barbeiro, casas de fumar, salas de musica, camarotes de luxo, etc., etc.

Dissemos em outro artigo que o *Amazon* era um barco que desloca 10.100 toneladas; e não é talvez facil que venha a ser muito excedido este deslocamento porque não havendo no Rio da Prata, principalmente nos canaes de Buenos Aires exaggeradas profundidades, tem os navios que frequentam aquellas paragens de não exceder um determinado calado d'agua. Não sendo assim não haveria razão para que á America do Sul, que tão incalculavel e prodigioso incremento está tomando, não fossem navios das dimensões dos grandes paquetes das linhas Cunard e White Star que servem a America do Norte.

Por esse motivo tambem não é muito facil que venham a ser muito excedidas as actuaes velocidades dos paquetes que tocam no nosso porto em caminho da Argentina, por isso que o augmento de uma milha em velocidade exigindo logo um crescente dispendio de combustivel, e sendo para isso necessaria desde logo uma capacidade muito maior nos paíoes, só isso se obteria á custa da correspondente diminuição da capacidade para carga, o que tornava taes barcos excessivamente caros.

Na travessia do Atlantico Norte da Inglaterra para os Estados onde se encontram os maiores vapores do mundo, não estão as companhias Cunard e White Star limitadas a determinadas características obrigatorias. Assim tambem n'essa linha, não obstante ser o seu percurso feito em regiões de nevoeiros e tempos geralmente muito asperos, podem ser mantidas em condições geraes não mais onerosas, velocidades de mais de 20 milhas e arquações como a do novo vapor *Lusitania* que desloca 38.000 toneladas!

Contentemo nos portanto modestamente com os pequenos paquetes de 10.000 toneladas e com velocidades de 15 ou 16 milhas para a travessia do Atlantico Sul entre Lisboa e o Brasil e Rio da Prata, e saibamos d'essas medianas condições tirar todo o possível partido em harmonia com os aperfeiçoamentos do porto e com as exigencias do commercio moderno internacional.

A principal carga que aqui recebem os paquetes da Mala Real Ingleza, além de gente, é constituída por generos agricolas de rapida deterioração, em caixas, taes como batatas, cebolas, tomates que veem de Aldegallega e d'outras povoações marginaes do sul e vinhos finos engarrafados principalmente do Porto, azeites e conservas.

Ora os paquetes da Mala Real Ingleza fundeiam no rio e não atracam por varios motivos mais ou menos plausiveis e não muito facilmente remediaveis, segundo dizem os agentes; 1.º porque tem muito escasso tempo para a escala de Lisboa, geralmente não mais de cinco horas nas viagens do Norte para Sul; 2.º porque fundeando a meio rio podem os paquetes receber carga aos dois bordos e por conseguinte com mais rapidez; 3.º porque as correntes no Tejo são por vezes tão violentas e impetuosas que tornam mais ou menos difficeis e pelo menos demoradas as manobras de atracar e desatracar navios de avantajadas dimensões; 4.º finalmente, porque embora a linha dos nossos caes acostaveis desde Alcantara até Santa Apollonia tenha alguns kilometros de extensão, não ha já muito espaço vago e disponivel para vapores com 150 metros de comprimento.

Todas estas objecções nos foram apresentadas pelo Sr. Williams, e eram naturalmente o eco da maneira de pensar dos seus collegas da direcção, a qual pretende assim esquivar-se a demoras maiores e a despesas superfluas; parece-nos porém que algumas d'essas objecções pelo menos, podem ser assumpto de discussão,

quando de parte a parte, isto é entre a direcção do porto e a da Companhia haja boa e sincera vontade de se chegar a um accordo cordeal e viavel.

Ora vejamos. Os generos agricolas que veem da margem Sul embarcados e que não pagam á cidade o imposto de consumo poderiam continuar a vir em fragatas e faluas visto haver nisso economia sensivel, mas os productos das industrias de Lisboa conservas e outros, os vinhos do Porto etc., poderiam ser levados ao costado do paquete por uma linha ferrea, ou um ramal que viesse de Alcantara terra á margem do rio como cremos que vão as enormes e volumosas quantidades de madeira dos pinhaes com que as industrias inglezas estão de dia a dia depauperando a riqueza florestal do paiz.

Uma das causas que tornam mais difficil aos paquetes da Mala Real Ingleza do que aos das Messageries e alemães as manobras de atracar e largar do caes é o terem estes navios dois helices ao passo que os inglezes tem só um; mas d'isso, com franqueza, não é culpada a administração do nosso magnifico porto. Um ramal de via ferrea ao longo da linha das muralhas e vindo de Alcantara terra em ligação com as linhas do Norte do paiz resolveria rasoa-velmente esta difficuldade. Era preciso para isto que essa linha seguisse o mais proximo possível do caes em terreno de logradouro commum a todo o trafico maritimo recuando se alguns metros mais para o interior as linhas de vedação privativa dos terrenos particulares, deixando assim pela parte de fóra junto á agua uma zona geral para serviço de todos.

Os paquetes das Messageries dispõem de mais tempo, diz o sr. Williams, mas nem por isso devem dar menos apreço á economia d'esse valiosissimo capital. Pois os paquetes das Messageries, os da Oost Afrika Linie, os da Empresa Nacional, os da Insulana e muitos outros atracam aos seus respectivos logares na linha de caes, e não nos parece que o façam por mero desfastio e desprezando o valor do tempo.

As correntes do Tejo são realmente muito violentas ás vezes, especialmente de inverno, em aguas vivas e na vasante; mas tomando se as necessarias precauções e havendo boias de espera solidamente fixadas nos logares que fossem de antemão escolhidos muito se facilitaria e garantiria essas manobras de acostagem e desacostagem.

Seria tambem conveniente que a capitania do porto não consentisse em frente da linha de caes tantas boias como vemos ao longo d'essa margem de Lisboa, boias que podem ter uma conveniencia particular para esta ou para aquella companhia, mas que tornam muito embaraçoso o accesso á terra para navios de certas dimensões, e para o trafego geral.

As companhias de navegação que possuem grandes vapores, mais de passageiros do que de carga, como são os da Mala Real, devem, em frente da grande concorrência sempre crescente, fazer a possível deligencia para facilitar ao passageiro o accesso á terra nos portos das suas escalas; mas enquanto os seus paquetes largarem ancora ao largo a mais de um kilometro de distancia, não nos parece que cumpram esse preceito e esse dever. Ainda ha bem pouco tempo, durante o congresso medico celebrado em Lisboa, vimos atracado á muralha em Alcantara o grande paquete allemão *Oceana* cheio de congressistas.

Parece-nos pois, que, se estes assumptos fossem desapassionadamente estudados por uma commissão composta pelo capitão do porto de Lisboa, director dos serviços marginaes do porto, directores ou agentes das principaes linhas de navegação que frequentam o nosso porto, e mais algumas entidades que fossem julgadas necessarias, algum resultado pratico e util se alcançaria. Para isso, seria necessario que todos esses individuos se approximassem sem a minima reserva ou desconfiança, animados de um largo espirito de conciliação e dispostos sinceramente a chegar a um resultado proficuo para todos.

E' preciso que fique bem assente que se nestas aspirações nos move um sentimento patriotico e o desejo de dar ao porto de Lisboa os creditos de porto de primeira ordem em todo o sentido, nem por isso deixamos de ter em mira os grandes interesses geraes da navegação para a America do Sul e da utilização d'este porto como o melhor possível para servir de caes natural da Europa.

Olhando-se assim de muito alto estas importantes questões, cremos que a dita commissão que não serviria estes ou aquelles interesses mesquinhos de um ou de outro, prestaria ao porto, ao paiz, mas principalmente á navegação geral e ao mundo um serviço incalculavel.

AUGUSTO DE CASTILHO.



Caminho de ferro de Benguella

A construção de um caminho de ferro que ligasse o porto de Benguella com o planalto de Caconda era de ha muito uma aspiração de todos os que se interessam pelo futuro da provincia d'Angola. A realisação d'essa obra, ao mesmo tempo que estabelecerá uma via commercial de primeira importancia, barateando os transportes entre o sertão e o mar, permitiria o desenvolvimento da colonisação europea nas salubres regiões do planalto e asseguraria a paz e a ordem n'essas regiões, pondo termo ás tentativas de rebeldia das tribus indigenas.

O governo portuguez, procurando satisfazer as solicitações do commercio local, mandára proceder a estudos para a construcção d'esse caminho de ferro, resultando d'elles um projecto completo para a via até ao monte Sahoia, na extensão de 60 kilometros, e um reconhecimento geral da parte comprehendida entre o Monte Sahoia e o planalto de Caconda. Dificuldades d'ordem financeira impediram a construcção, por conta do Estado, da linha projectada e repetidas vezes pedida, não obstante se ter creado para ella um imposto especial. A quantia produzida por esse imposto foi muito diminuta em relação a importancia a gastar na obra; nem o estado do Thesouro publico da metropole permitia ao governo emprender em larga escala a construcção á custa d'ella, nem os poucos recursos da provincia d'Angola, nos ultimos annos, davam ensejo a que ella concorresse com quaesquer verbas importantes para a realisação de tal empreendimento.

Um inglez, o sr. Robert Williams, que durante largos annos vivera na Africa Central e no Transvaal occupado em trabalhos mineiros e que tem largos interesses na Katanga, pediu em 1902 ao governo portuguez a concessão de um caminho de ferro que, partindo do porto do Lobito, ao norte de Benguella, seguisse até á fronteira de leste da provincia de Angola. Por contracto de 28 de novembro d'esse anno foi concedido ao sr. Williams, ou á Companhia que elle organisasse, o direito de construir e explorar por 99 annos, sem subvenção nem garantia de juro, um caminho de ferro da bitola normal africana (1=05) entre o referido porto do Lobito e a fronteira de leste. Como unica compensação, foi dado ao concessionario o direito exclusivo de pesquisa de minas nos terrenos situados ao longo d'esse caminho de ferro, na largura de 120 kilometros para cada lado d'elle, com o direito, nos termos das leis vigentes, á exploração dos jazigos mineiros que dentro d'essa zona fossem descobertos.

A razão de ser d'um tal contracto, feito em condições extremamente vantajosas para o Estado — que não assumia por elle responsabilidades financeiras — explica-se pela enorme riqueza dos jazigos mineiros pertencentes á Companhia *Tanganika Concessions*, situados na região de Katanga, districto do Estado Livre do Congo contiguo ao territorio d'Angola, e pela necessidade de encontrar um meio de transporte seguro e economico tanto para os objectos destinados á exploração d'essas minas como para a exportação dos productos d'ellas extrahidos.

A extensão da linha ferrea desde o porto do Lobito até á fronteira de leste de Angola deve ser approximadamente de mil e duzentos kilometros e o seu custo total deve exceder a 25.000 contos de réis. Quando a linha chegar ao seu terminus no territorio portuguez, a sua ligação com a linha central ingleza do Cabo ao Cairo impôr-se-ha como necessidade inadiavel.



A ponte do Lobito

O porto de Lobito desempenhará, então na costa occidental, o papel que na costa oriental representa hoje Lourenço Marques; será ponto forçado para o commercio entre a America e a Africa central e meridional, e será a via mais commoda e curta para os passageiros entre a Europa e sul da Africa, evitando-lhes os excessivos calores do Mar Roxo e os tormentos do Cabo da Boa Esperança. A ligação, já existente, entre o porto portuguez da Beira, na provincia de Moçambique, e o caminho de ferro do Cabo ao Cairo, facilitarão extraordinariamente o transito de costa a costa e fará, sem duvida alguma, do caminho de ferro Lobito-Beira a via transcontinental africana mais commoda e mais rapida.

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguella, actual concessionaria, constituiu-se em maio de 1903; a esse tempo já o primitivo concessionario tinha iniciado a construcção, que foi interrompida por circumstancias especiaes perfectamente justificadas, e que recomeçou em 1904 com actividade, devendo estar brevemente concluida a primeira secção até ao Monte Sahoia (60 kilometros).

O primeiro vapor que entrou no porto de Lobito foi o *Cromarty* de 2.752 toneladas de registo, 300 pés de comprimento e calando 19 pés d'agua, que fundeou a 30 metros da terra quando ainda não existia ponte nem qualquer construcção. Depois de construida a ponte actual já ali descarregaram vapores com 6.000 toneladas de registo.

Os empreiteiros os srs. Griffiths & C., tem trabalhado com grande actividade. Em maio ultimo tinham empregados na construcção 97 brancos e 2.200 pretos.

As obras d'arte construidas na linha são:



O porto do Lobito



Outro trecho da ponte do Lobito

Ponte-caes no Lobito — 90 metros de comprimento na parte acostavel; vai ser augmentada com mais 50 metros para permittir que os grandes vapores descarreguem simultaneamente de todos os porões.

Ponte sobre o rio Catumbella — comprimento 76 metros.

Ponte sobre o rio Cavaco — comprimento 103 metros.

Viaductos metallicos (2) no Lengue — viaducto n.º 1, altura 20 metros, comprimento 92 metros, em curva com 150 metros de raio e em rampa de 2,5 %; viaducto n.º 2, comprimento 60 metros.

Ponte sobre o rio S. Pedro — comprimento 75 metros.

Estão concluidos e foram submettidos á approvação do governo os projectos relativos á segunda secção (140 kilometros) e

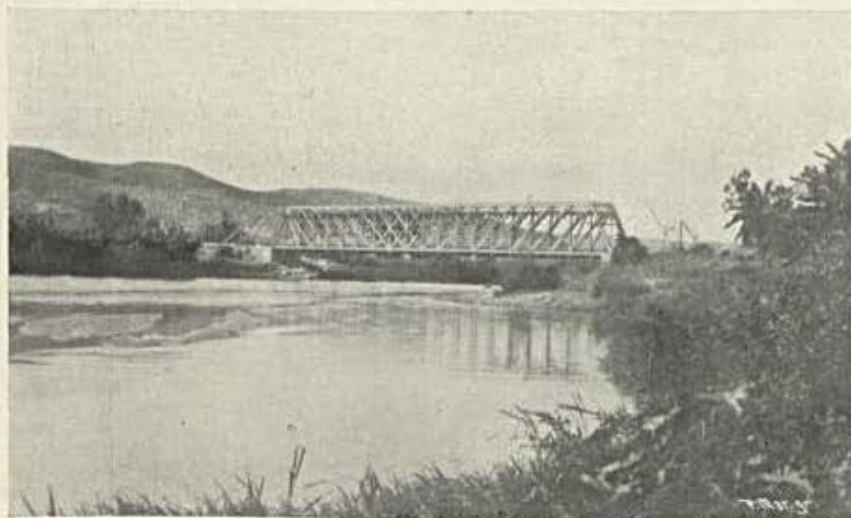
á terceira secção (200 kilometros). N'esta ultima está sendo estudada uma variante que deve encurtar a linha em cerca de 100 kilometros e que tem a vantagem de a approximar das regiões de Sambo e de Bailundo que são as mais proprias para a colonisação europea.

Com o intuito de demonstrar praticamente a facilidade do transitto até á fronteira a Companhia organiou uma expedição composta de nove carros boers que seguiu de Benguella para a Katanga, percorrendo 1.900 kilometros nas melhores condições. Aproveitou-se essa expedição para fazer um primeiro reconhecimento ao terreno, verificandose que a região do planalto, a partir de Caconda, offerece grandes facilidades para a construcção da linha ferrea, não se tornando necessarias ali grandes obras d'arte.

A importancia commercial do porto do Lobito cresce de mez para mez. No mez de maio ultimo os navios entrados ali foram 11 medindo 14.313 toneladas. Antes do começo dos trabalhos do caminho de ferro não havia para ali navegação.

Idilio triste

No jardim, a tarde de ouro era perfumada pelas rosas e pelos cravos. Nos canteiros, os cravos levantavam-se impertinentes, risonhos, em delgadas hastes. E, por toda a parte, entremeiando-se com os buxos, enroscando-se a uma macieira em flôr, serpenteando pelos muros, subindo pelas sebes, uma opulenta floração de rosas de toda a côr, rosas de ouro pálido, rosas roseas, rosas vermelhas a estremeecer, como labios de que vão cahir os beijos, rosas escuras, enormes, sensuaes e dolorosas, umas ainda em botão, misteriosas como as adolescentes, outras já totalmente

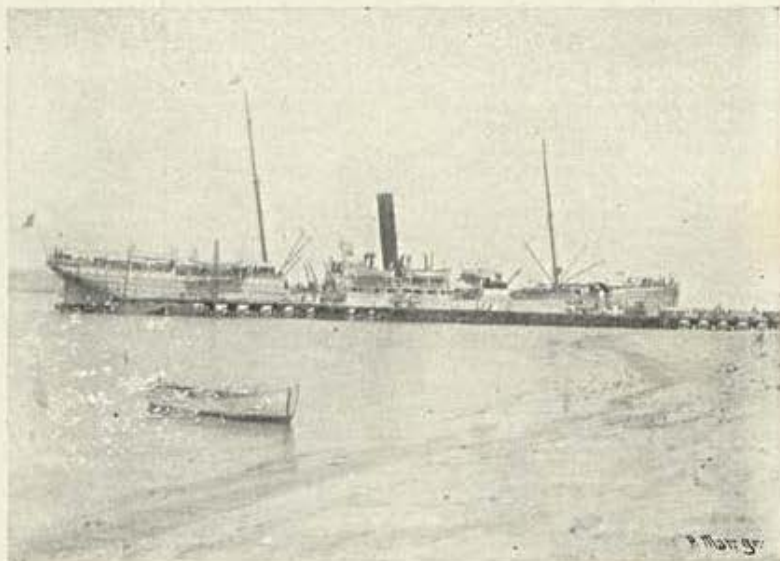


A ponte de Catumbella

abertas, sem enigma, como as amantes antigas — todas ellas misturavam o seu perfume no jardim quieto, em que as pombas arrulhavam, beijavam-se e depois partiam em vôos curvos, as azas brancas a brilhar ao sol.

Os dois amantes iam calados, elle a olhal-a intensamente, como a querer apreendel-a, como se os olhos fossem boccas e podessem beijar, braços e conseguissem abraçar — ella um pouco aborrecida, a desfazer entre os dedos longos uma orchidea azul listrada de verões esverdeados.

— Pensei em tí sempre, dizia elle, No Prado, diante dos tapetes de Goya, disse o teu louvor. As raparigas esbeltas, que vão á fonte, as bilhas esguias á cabeça, como as princezas de Homero, não tinham a tua elegancia. As infantas de Velazquez, artificiaes, cadaveres de bonecas, em que apenas os olhos attonitos teem vida, faltava a tua belleza. As santas hirtas de Memling não tinham a bocca a primavera que ruboresce os teus labios. . . Só na curva do braço de Danae, de Ticiano, pude vêr uma attitude como tens. . . Por todo o museu me perseguia a tua imagem, como um canon, para avaliar as obras. As gordurosas flamengas de Rubens, as cigarreiras sensuaes e extaticas de Murillo, as energicas mulheres de saltadores em que Ribera se compraz, eram muito differentes de tí, d'ellas fugia o meu olhar. Em Raphael havia alguma coisa da tua docura risonha, mas demasiado passiva; em Greco, a tua distincção, mas severa; apenas Leonardo te saberia pintar, quasi irreal por seres tão bella, indecifavel, como uma esfinge sem segredos. . . Como uma esfinge sem segredos. . . Que segredos teria a suave mulher do Jocondo? Que segredos teras, alheia a tudo, passando pela vida, ligeiramente, como a agua que vae n'um ribeiro, correndo e cantando? Vi-te em toda a parte. Levei-te sempre comigo! Talvez o Moro te tivesse pintado. . .



O vapor «Benguella» atracado á ponte do Lobito

— Viste bem o museu. . .

— Vi, porque te buscava. . . Um dia, ao approximar-me da escadaria, vi fugir, n'um automovel ligeiro, uma mulher, que se parecia comtigo. . . Era um carro vermelho. . . Por toda a parte tive a *hantise* dos automoveis vermelhos. No *Retiro* e na *Castellana*, o meu olhar prescurtava, revolvia todos os automoveis, todas as carruagens, a vêr se te encontrava. Todas as manhãs, pelo museu, andava á tua espera, embora te soubesse aqui, indifferente. Como te não encontrava, procurei vêr o teu retrato, n'algun quadro antigo. E puz, em muitos, o reflexo da tua belleza, porque n'uma attitude, n'um olhar, havia alguma coisa de tí. . .

— O governo hespanhol agradeceu-te a valorisação dos quadros?

— Ri-te. Ri-te de mim. . . A tua bocca, ao abrir-se n'um riso, é uma flôr de nacar e prata. . . — A principio, procurei-te. . . Depois, como a tortura fosse muita, quiz fugir da tua imagem. Fui para Sevilha onde tudo é Amor e resplandece. Deixarás de escrever-me. . . Só sabia que não pensavas em mim. Ali, tudo é alegre e luminoso. O sol é o sangue da cidade. . . Doira a planicie e as palmeiras de S. Fernando. Levanta scintillações do calado Guadalquivir azul e da cupula inflammada da Torre del Oro. Enche de vida o jardim do Alcázar, com seus repuxos com enjauladas lagrimas. Tudo é luminoso e perfumado. O amor, ali, não aniquilla, escalda. Entre os cravos que guarnecem as grades das janellas, as mulheres olham os seus namorados com um olhar d'assalto. Ha uma voluptuosidade suspensa no ar. Tudo vive, tudo ama, parece que tudo é feliz. Ha uma embriaguez de côr. E nas va-

retas dos leques saltitam os beijos, que caem das bocas. A Sierpe, à noite, palpita com todo o anseio de tumultuosa cidade... Nos pateos, sob as pequenas palmeiras e musas, os *firts* sussurram palavras de entontecer... Como tudo brilha! Só o meu coração se apagava e murchava com saudades... Nos banhos silenciosos de Maria Padilla, pensei no afortunado amor da favorita, nos lentos



A ponte de Catumbella, vista do topo

passaios pelo jardim, nas casas de fresca sombra, onde luzem os estuques polychromos e os azulejos... E não deixei de sentir-te ao meu lado...

— Acredita que não foi por minha culpa...

— Fugas-me. Deixavas-me a tua imagem, para torturar-me. Mandavas-m'a, a envenenar-me de longe... A belladona é doce e envenena... Muito mel embriaga... Tão real a sentia, que, à noite, olhos fechados, queria abraçar-te, e tinha a desillusão de Pan, quando perseguiu a ninfa Siringe... Como quem corre atraz do sol e se encontra encerrado n'um becco. Nunca mais me escreveste!

Deixaste cahir o teu amor no peito, como as flores que levaste ao baile...

— Depois d'uma noite de baile, as flores já não perfumam. O amor precisa do viço. E' necessario podar o coração...

— Bem sei. Não te recrimino. Lamento-me...

— Lamartiniano!... Julgava-te mais forte e mais moderno. Parecia-me que a cultura intensiva do Eu tornava impossivel um amor sem esperanças... Philosophos!...

— Amar-te, não é para mim uma função: é a propria essencia do meu ser. Julgo às vezes que não existes, material e tangivel, que existes mais real: nasceste e vives no meu cerebro, tanto se casa a tua figura ao meu sonho de belleza. Pintor, se idealisasse uma mulher, o meu quadro pareceria o teu retrato, embora nunca te tivesse visto. Poeta, o teu misterio seduz-me, alma que se guarda, avidamente, sem que ninguem a adivinhe. Todos passam por ti, sem a possuir, como as quilhas dos navios que cortam as ondas não maculam a eterna virgindade do mar... Foi ao vér o mar que mais pensei em tí. Pelo Mediterraneo socegado, estudei a onda, sem conseguir conhecê-la. As ondas são graciosos, as suas curvas tem ternos desenvolvimentos: dir-se-hiam mulheres que brincam na relva fresca. E des'azem-se em flocos de espuma, quebram-se umas contra as outras com fragilidade de christaes, são leves como leques, e no emtanto matam, levantam-se em vagalhões que sacodem os couraçados, despedaçam os navios. Carinhosas, riem e fogem, como tu; a onda de esmeralda que saltita, enfeitada de rendas, subitamente é uma gigantesca aza d'abutre que se curva, para apprehender... E'

um abysmo que ri... As mutações rapidas do mar fizeram-me lembrar o teu amor que desapareceu sem se saber porquê...

Nem sequer recrimino. «Não me esqueço», prometteste. E as tuas palavras que guardei, como guardaria uma estrella, ainda cantam nos meus ouvidos. E ha tanto que te esquecêste! Vivo do passado. Vive o meu coração do passado, como as velhinhas, que foram actrizes, e no asylo se lembram das aclamações quando faziam papeis de rainhas sumptuosas com luzidas côrtes a seguil-as e galãs esbeltas a segredar phrases d'amor...

Mas o passado exgota-se, como as cisternas, quando durante muito tempo não chove...

Ella cortára e desfolhára as margaridas de uma moita viridente. O sol ia a morrer, n'uma catastrophe... Um rebanho de nuvens encharcava-se em sangue. N'uma lita delgada, um repuxo subia, dobrava-se e estilhaçava-se na agua do tanque.

O amante chorava...

HENRIQUE DE VASCONCELLOS.



Politica internacional

O golpe de estado de Nicolau II, dissolvendo a Duma e inaugurando uma epoca de feroz reacção na Russia, continúa a occupar as attentões e a preoccupar pelos seus provaveis resultados todos aquelles que se interessam pela sorte da grande nação slava. A dissolução da Duma foi apreciada por toda a parte com a mesma severidade. A imprensa franceza e a ingleza sobretudo deram a este respeito a nota decisiva.

Na Inglaterra além d'isso a contra-revolução russa deu origem a um incidente, que causou profunda sensação em toda a Europa e que tem sido discutido com extraordinaria vivacidade tanto no Reino Unido como no continente. Foi o caso que tendo tomado a palavra na conferencia interparlamentar reunida em Londres para saudar os delegados estrangeiros, o primeiro ministro inglez Sir Henry Campbell Banermann, dirigindo-se aos delegados russos exclamou entre as aclamações freneticas da sala inteira, que embora a Duma tivesse sido dissolvida havia de renascer «*La Duma renaitra, vive la Duma!*» foram as suas palavras textuaes, contra as quaes, segundo se diz, não sabemos com que fundamento, já reclamou diplomaticamente o governo russo.

Não ha duvida que a phrase de Sir Henry Campbell Banermann destoa das praxes diplomaticas até hoje seguidas, em que os chefes dos governos ou mesmo os simples ministros se abstinham cuidadosamente de quaesquer referencias e muito menos apreciações relativas á politica interna dos outros estados. Mas ninguem dirá que nas palavras pronunciadas pelo primeiro ministro inglez não vibrasse o sentimento de toda a Europa culta. Pôde ter peccado contra as praxes velhas e rotineiras da diplomacia de rabinho e calção o grande estadista liberal, mas a Inglaterra deve orgulhar-se de, com uma altivez que a honra, haver formulado o protesto universal contra o brutal attentado do governo de S. Petersburg.

E' preciso que se convençam os conservadores e os reaccionarios de todos os matizes, que até á propria diplomacia chegou a vez de



Catumbella. — A estação do caminho de ferro

se modernisar. O mysterio e a pragmatica, que nos bons tempos passados eram a alma das chancellarias, vão-se substituindo pela publicidade e pela franqueza dos modernos debates. Cabe á Inglaterra de hoje e ao partido liberal d'este grande paiz a honra de ter dado o passo decisivo n'este sentido.

As consequências da dissolução da Duma vão começando a fazer-se sentir. O telegrapho, sob a imposição da censura official, esforça-se por mostrar à Europa nos seus despachos optimistas que tudo vai pelo melhor na Russia, que o golpe de estado do tsar foi recebido com applauso ou pelo menos com indiferença pela população, e que o governo conta desarmar completamente o partido revolucionario com as reformas, que propora e que firmemente está disposto a pôr em pratica. Tudo isto nos dizem os telegrammas officiosos.

A verdade, porém, tal como ella começa a transparecer das noticias dos correspondentes imparciaes, é muito differente. O manifesto da Duma vai produzindo os seus effectos e a resistencia passiva, que elle aconselha, começa a traduzir-se n'um movimento que promette ser irresistivel dentro em pouco. Além d'isso as revoltas e os crimes politicos principiam de novo, alastrando-se de um modo assustador por todo o imperio. Não se passa um dia em que algum novo attentado se não commetta. Em Odessa recommencam as perseguições e as matanças dos judeus. No Caucaso revoltam-se as guarnições, assassinando os officiaes e agora mesmo manda-nos o telegrapho a noticia de uma sublevação na Finlândia, na fortaleza de Ivenborg.

O que esta sublevação seja não se sabe ao certo, por isso que o telegrapho é extraordinariamente laconico e contradictorio a tal respeito. Mas que o movimento insurreccional é formidavel provam-n'o as proprias noticias officiaes e os telegrammas autorisados pela censura. Parece que com os revoltosos está uma parte das forças militares, e á ultima hora diz-nos o telegrapho que os navios commandados pelo grão-duque Nicolau adheriram ao movimento, que conta igualmente com um regimento de artilheria e numerosas metralhadoras. Affirma-se mais que os revolucionarios conseguiram fazer prisioneiros os dois generaes que commandavam as tropas fieis. O que ha de verdade em todas estas sensacionaes noticias? Será afinal a grande revolução que começa ou a revolta de Sveaborg não passará de mais um episodio sangrento no triste calvario da Russia? Dentro de poucos dias, talvez dentro de poucas horas, se saberá. O que é certo é que os telegrammas officiaes, que ha dois dias nos davam a revolta como suffocada, dizem-nos hoje que ella continúa, tendo mesmo augmentado de intensidade. E note-se que este movimento revolucionario está precisamente não no fundo de alguma provincia longinqua, lá para os confins da Asia ou nas solidões afastadas da Russia polar, mas ás portas da propria capital, d'onde quasi se pôde ouvir a detonação do tiro. . . E ainda o novo presidente do conselho se atreve a afirmar que dentro em pouco a revolução russa estará dominada, podendo o governo decretar á vontade as medidas, que á burocracia apraz conceder á nação! Que triste cegueira á d'este estadista, ou que lugubre comedia está elle representando em nome e por ordem do seu imperialismo!

Um dos meios de que o partido revolucionario vai lançar mão,



Viaducto n.º 1. — Secção do Lengue



Benguela. — A "trinchera" do Lengue

e diz-se que sem demora, para obrigar a burocracia a capitular é a greve geral. Se esta decisão fór por diante mais um elemento de perturbação vem juntar-se aos que ultimamente se tem amontoado na infeliz terra da Russia. A greve geral virá accrescentar á desorganisação politica e ao desmantelamento administrativo a definitiva ruina economica. E' provavel que o partido revolucionario recorra a esse meio extremo, visto ser elle o unico que mais promptamente lhe pôde dar a victoria. As revoltas da rua, os pronunciamentos de caserna, os attentados individuaes apenas até agora tem feito victimas, dando até pretexto á reacção para se impôr, como aconteceu depois da mallograda revolta de Moscow. Pelo contrario o que até hoje a democracia russa conseguiu — a promessa de uma constituição e a creação da Duma — deve-o á greve geral, que em outubro do anno passado obrigou o tsar a transigir. Animados, pois, por estes resultados é verosimil que os revolucionarios russos tentem a experiencia em mais larga escala, aproveitando-se da excitação originada pela dissolução da Duma. De mais o acto de força do governo justificará a resposta violenta dos partidos da opposição, especialmente do partido do trabalho, que até este momento é o que mais tem soffrido com o actual estado de cousas.

Vae, pois, se a greve geral se realiza conforme está annunciada, entrar a revolução russa n'uma nova phase. Nem se pôde prevêr como ha-de o governo defender-se d'este golpe. Contra as revoltas da rua manda os seus cossacos. Contra as insurreições do exercito manda as tropas fieis, que ainda as tem. Mas, contra a população trabalhadora toda em greve, que pôde elle fazer? . . . O importante é que a greve geral seja convenientemente organizada, e que ella possua recursos para se sustentar por algum tempo. No grave momento que a Russia está atravessando não é de crêr que os chefes revolucionarios se abalancem a tão decisivo passo sem terem a certeza absoluta de vencer. Seria erro gravissimo, que custaria caro á democracia russa, principiar um movimento que a pouco trecho se visse forçado a capitular. Bem basta a falta de unidade que tem havido nas diversas tentativas revolucionarias, vencidas sempre até hoje, por não se haverem podido mutuamente auxiliar. O fiasco da greve geral n'este momento pôde comprometter por muito tempo o exito dos esforços da democracia russa. Razão de mais para que se pezem todas as probabilidades de victoria antes de se recorrer ao passo extremo.

Começa a realizar-se, mais depressa do que se suppunha, a prophécia feita a respeito do go-

verno hespanhol. Disse-se que não passava de um «governo de verão», e os factos vão-se encarregando de demonstrar que o gabinete do general Lopez Dominguez talvez nem ao outomno chegue.

A esperança que os ministeriaes acalentavam, de que o novo presidente do conselho conseguiria juntar em volta de si todo o partido liberal vai-se a pouco e pouco desvanecendo. E diga-se a verdade só uma grande inconsciencia ou uma singular vaidade poderia ter feito acreditar ao general Lopez Dominguez, que alcançaria o que não alcançaram nem o sr. Montero Rios nem o sr. Moret, as duas personalidades mais cotadas do partido liberal.

O general Lopez Dominguez está já sentindo as agruras da triste realidade. Tem contra si dentro do seu proprio partido os dois presidentes do conselho que o antecederam, com os respectivos ami-

gos políticos. Para continuar a governar por algum tempo seria mister que o rei lhe dêsse a dissolução da camara. Mas como pôde Alfonso XIII conceder agora ao actual presidente do conselho o que exactamente nas mesmas condições recusou ao anterior? Quem terá essa appetecida dissolução será o sr. Maura, auctor de toda a intriga que inutilizou para sempre o partido liberal. Assim se verifica o que n'estas columnas dissémos repetidas vezes. Montero Rios, Moret, Lopez Dominguez representam apenas na evolução da politica hespanhola compassos de espera, para que se preparasse com a devida solemnidade a volta do sr. Maura ao poder, visto que só o chefe dos clericaes é *persona grata* nos Paços do Oriente.

CONSIGLIERI PEDROSO.

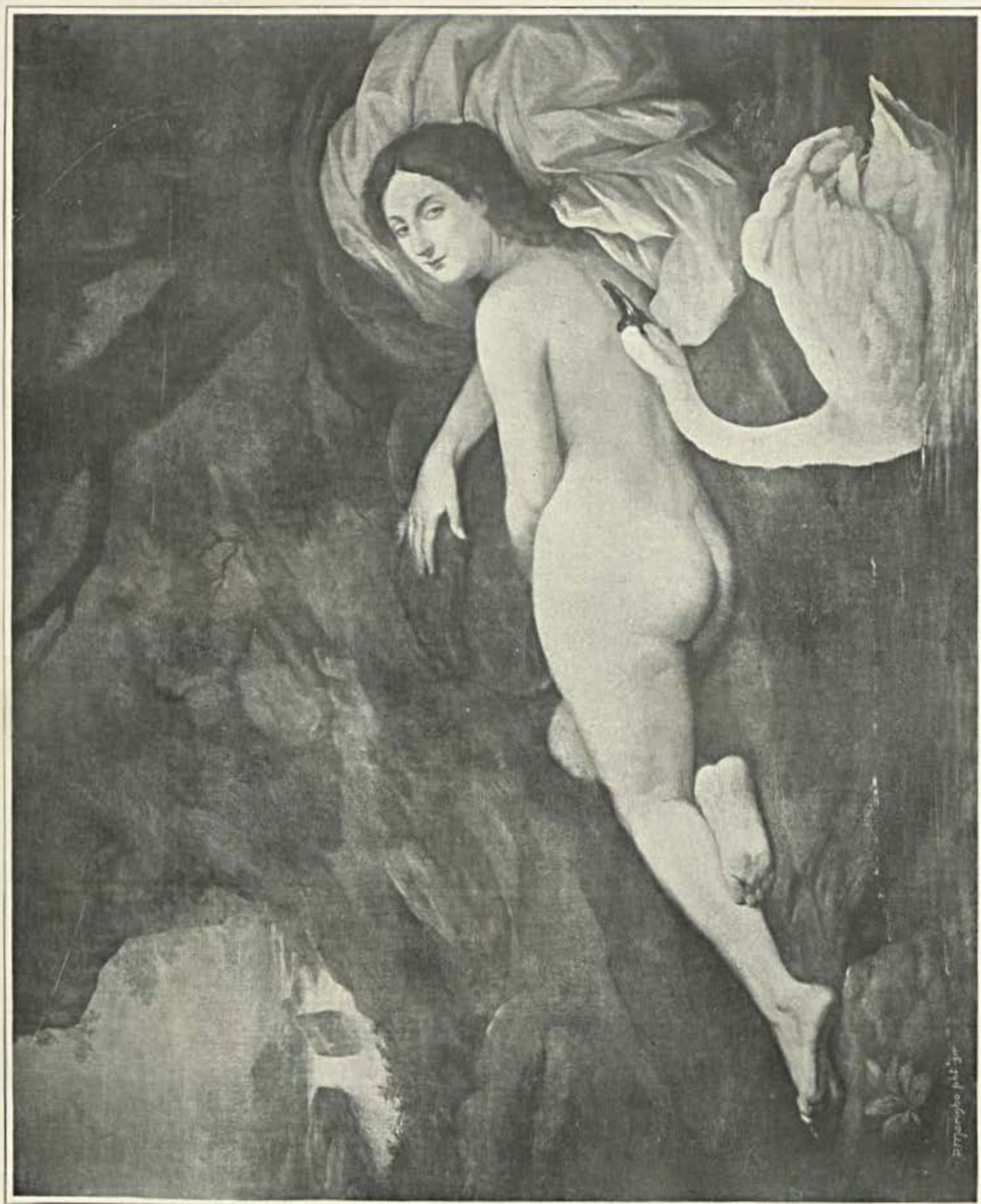
Mappas Historicos



Carta de Alberto Cantino feita de 1501 a 1502

Esta carta é notabilissima, porque marca pela primeira vez o Brasil, com a maior individuação, apontando o que foi descoberto por Pedro Álvares Cabral, em 1500, indo para Calecut com 15 navios. Esta carta é a mais importante para o estudo do descobrimento das duas Américas

LEDA E JUPITER



A Leda, de Ticiano

*Tabelleau représentant une Leda
attribué au Titien*

Ce tableau, appartenant à M. Paes Barreto
m'a été confié le 15 novembre de l'année dernière,
pour le restaurer, par M. François Fouret, qui
venait d'enlever les repeints que le défigurait.
Je considérais ce tableau comme une œuvre de
l'école de maître italien (venitien).

Après bien des études je crus à ma persuasion
que je me trouvais en présence d'une œuvre originale
du Titien.

Paris, le 10 Février 1906

François Fouret
restaurateur
6 Rue de la Rochefoucauld

Par commande de Monsieur Henri Proser, j'ai eu
l'occasion de commencer en Mars 1905 à enlever de nombreuses
parties repeintes sur ce tableau et ce travail qui a dû m'occuper
toute l'année a été d'autant plus laborieux que ces repeints
de couleurs étaient déjà anciens et déposés différemment sur
les matières, propres à chacune de ces époques.

L'ancienneté de la toile et de la peinture sont de
l'époque du maître auquel on attribue le sujet. Si, d'un
côté, le dessin la touche le coloris toute la facture en générale
sont dans le personnage fait dans le paysage m'autorisent
à l'attribuer au grand maître de l'école vénitienne.

Paris 10 Février 1906

François Fouret
restaurateur
6 Rue de la Rochefoucauld

O pour certification
de la signature de M.



A LEDA

Só um grande amador, um apaixonado das obras primas da pintura, um admirador, até à idolatria, dos famosos mestres da Renascença, podia entregar-se exclusivamente à missão benemerita de procurar e documentar que tinha em seu poder um Ticiano autentico, que era propriedade sua uma tela pintada pelo grande mestre de Veneza e que por uma d'estas mysteriosas determinações do Acaso tinha ido parar ao Brasil uma obra prima de Ticiano, a mesma que outr'ora opulentou em Roma a galeria do Palacio Doria.

Imagine-se a campanha formidavel que teve de sustentar annos e annos seguidos, as grossas sommas que dispendeu, os perigos que consultou, as exposições que fez do seu quadro nas principaes capitães da Europa, o sr. dr. Paes Barreto, adrogado no Pará, e possuidor de uma das mais notaveis colleções de arte que existem no Brasil — seiscentas telas de valor conta o seu museu — e acalhar-se-ha só então o jubilo e o orgulho justificadissimos de ter chegado ao fim da sua gloriosa tarefa, de ter adquirido a certeza de que é sua, bem sua, a «Leda» de Ticiano que há duzentos annos desappareceu do palacio Doria, assim como um retrato do almirante André Doria, que se suppõe perdido.

Como foi parar ao Brasil aquella maracilha de arte? Lecou-a para lá um italiano, que, sendo-lhe desfavoravel a fortuna, vendeu esse quadro junto com outros. Adquiriu-o, em terceira mão o sr. dr. Paes Barreto, que tendo a intuição do valor d'essa tela, a confiou a um pintor do seu paiz que a retocou, verificando que ella já havia soffrido retoques antigos. A' proporção que as formax bellas de «Leda» e do «Cysne» iam apparecendo, desembaraçando-se das manchas que as cobriam, mais se ia adquirindo a certeza de que se estava deante de uma das obras mais notaveis do mestre da Escola Veneziana.

Oito annos durou esse trabalho, e d'ahi em deante é que não houve provas e documentos de que o sr. dr. Paes Barreto se não munisse para authenticar de uma forma incontestavel a paternidade gloriosa do seu quadro. Dil-o a historia, confirma-o a critica, constataram os grandes peritos de Paris, que o quadro hoje reproduzido no «Brasil-Portugal» é a «Leda», de Ticiano. E é essa obra prima da arte seiscentista que o illustre adrogado do Pará destina ao Brasil, no intuito benemerito de prestar um valioso serviço à sua patria.

SALTOS

EM

Torres Novas

(Escola pratica de cavallaria)



Aspirante Jara no cavallo "Elegante,, Salto de 1^m,20



Aspirante Azambuja, no cavallo "Guerrilheiro,, Salta 1^m,20



Aspirante Constancio no cavallo "Serrano,, Salto de sebe



O "Guerrilheiro,, saltando uma sebe



O mesmo cavallo "Serrano,, (raça hespanhola)



Salto de triplice barra — Alferes Martins no cavallo "Azar,,



Alferes Campos e Peixoto, saltando nos cavallos "Paris,, e "Rosa.

Visita do ministro da guerra á Real Casa Pia



Da esquerda para a direita: — Ajudante d'ordens do ministro, Conselheiro V. Porto, general Galthardo, Costa Pinto (provedor)



Exercicios de gymnastica sueca



Os alumnos do curso de sargentos fazendo exercicios

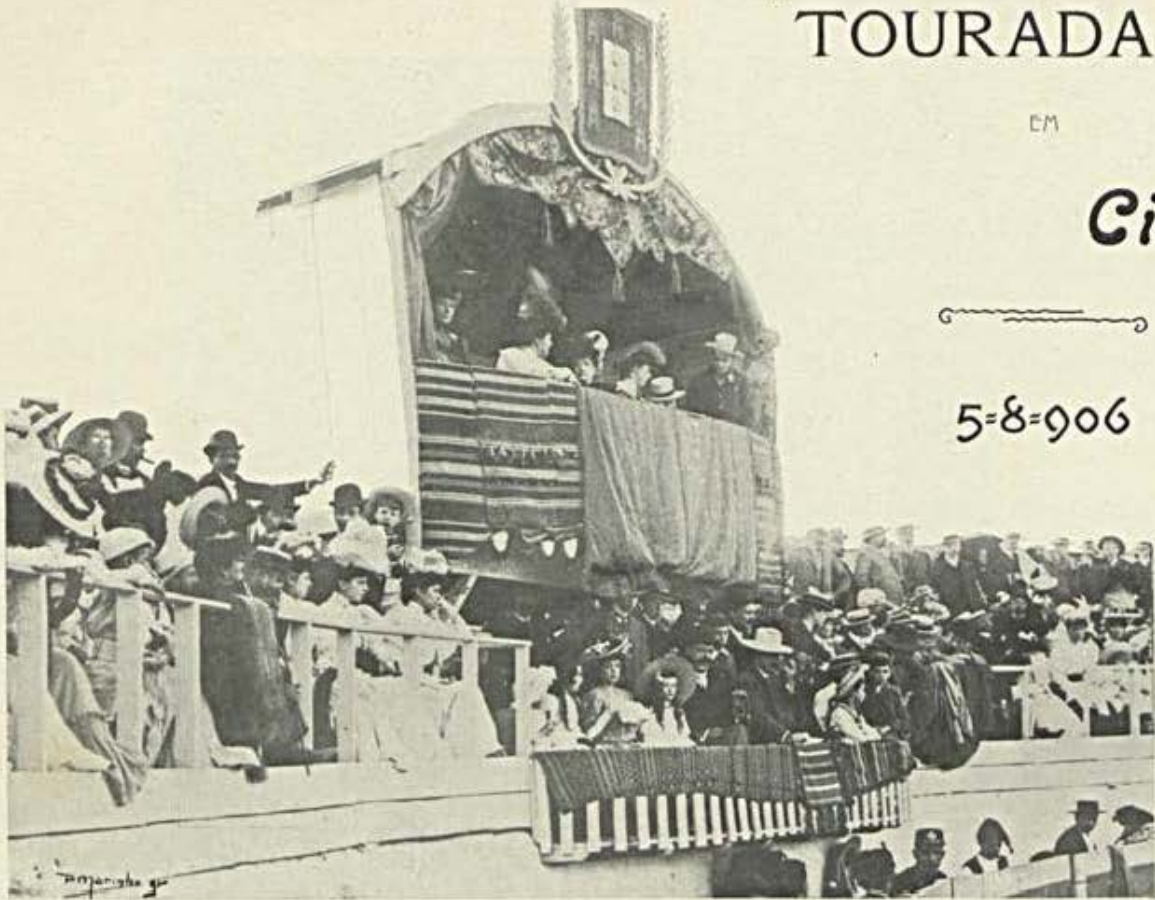
Damos hoje algumas gravuras da visita do ministro da guerra á Real Casa Pia de Lisboa, em que foi acompanhado pelo provedor sr. Jayme Arthur da Costa Pinto, por todos os professores e capellão do estabelecimento, e pelo inspector das escolas primarias o sr. Antonio Waddington. Perante os exercicios de gymnastica sueca executados por duzentos e tantos alumnos, sob a direcção

do tenente Camara Leme, e variados exercicios de manejo de armas e de bayoneta, de fogo, de gymnastica com arma e evoluções em ordem unida e ordem dispersa, de telegraphia, etc., o ministro teve palavras de louvor e de reconhecimento para com o provedor da Casa Pia por ter elevado aquelle estabelecimento modelo a um grande aperfeiçoamento que honra o paiz.

TOURADA

CM

Cintra



5-8-906

O camarote real

Teve no primeiro domingo d'este mez uma tarde feliz a sociedade elegante que veraneia em Cintra.

Lá esteve tambem o *Brasil Portugal* e lá teve as suas objectivas assentadas não só para o camarote real, em que as duas rainhas, a princeza Luiza de França, o principe real e os infantes D. Afonso e D. Manuel, davam á corrida com a sua presença a nota da mais alta elegancia, mas tambem para os palanques em que mesmo á sombra do sol realçava as faces mimosas e as *toilettes* claras da mocidade feminina que estanceia na verde e fresca Cintra.

Era intelligente o visconde do Tojal, cavalleiro, D. José de Mascarenhas, bandarilheiros, Eduardo Perestrello, João de Azevedo Coutinho, e Julio Cesar dos Santos; entre os moços de forcado e de curro figuravam rapazes dos da melhor sociedade, D. Ruy da Camara (Ribeira), picou um touro com galhardia e arte, e com tantos elementos reunidos, a corrida foi o que não podia deixar de ser, um agradabilissimo passa-tempo de que só se arrependeram... os touros.



Uma boa péga

A quinze dias de vista...

Letras que não obrigam a protesto

IX

A mais energica das medidas do governo: a perseguição á manga d'alpaca. O que foram e o que são as repartições publicas. Breves considerações sobre o muito trabalhar e o pouco comer. Sete tostões por dia. Remuneração humilhante. Um moço de fretes á ingleza. Injusta apreciação do burocrata pelas classes baixas. O burocrata medroso não reage. A debilidade é inimiga da coragem. O que podem prometter a guarda municipal e a preta da fava rica. A proposito de um «lunch» de pão com manteiga. O que o chronista diria ao sr. João Franco e o que o sr. João Franco diria, provavelmente ao chronista. — Carne e osso. Imposto de consumo e immortalidade. Viver com abastança e morrer com conforto. Um alvitre e uma proposta. E' pegar ou largar.

Uma das med das mais energicas do recente systema de governo á ingleza, adoptado entre nós, é aquella que «metteu na ordem» a burocracia, obrigando-a a trabalhar como nunca trabalhou — demasiadamente, e a comer como nunca comeu — parcimoniosamente.

Operou-se uma revolução n'essas repartições publicas. Quem as viu e quem as vê! A's 10 horas da manhã entram todos: chefes, sub-chefes, officiaes, amanuenses, continuos e serventes. E ninguem sae antes das 4 1/2, e dur nte essas seis horas e meia todos desunham, dando ao gadanho com furia para não ficar serviço atrasado, o que daria logar a um pedido de trabalho extraordinario, que concomitantemente originaria um pedido de verbas especiaes — e falar em verbas especiaes a este governo o mesmo é que mostrar uma cruz ao inimigo.

Ninguem dirá, de boa fé, que o governo não tenha procedido em harmonia com as normas de moralidade que apregooou e lhe cumpre acatar. Até aqui, está muito bem. Mas o que não está nada bem é o cercceamento de vencimentos que, como um vento devastador, varreu das mesas dos burocratas uma rasoavel parte do que cada um comia com o intuito pouco condemnavel de se aguentar nas pernas. Que o governo exija trabalho a quem é



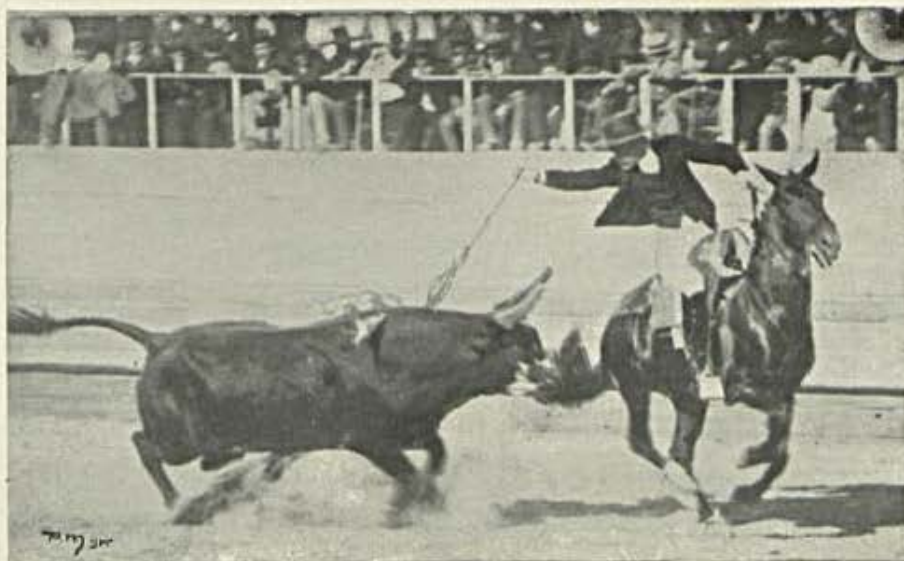
Tourada em Cintra. — As cortezias

pago para trabalhar, bem está; que o governo ponha a pão e laranja o pobre funcionario, não está bem, porque está muito mal. E esta é, ainda, a melhor das razões.

Eu não vou fazer a costumada choradeira, alludindo às condições pouco favoráveis da vida, á carestia dos generos alimenticios, ás contribuições onerosas, ás exigencias dos senhores. Não. Todos nós sabemos isso por experiencia propria, porque todos nós, salvo felizes excepções, fingimos que vivemos, fingimos que nos alimentamos, e muito a serio, sem fingimento algum, vamos pagando as contribuições ao Estado e enchendo a bolsa ao senhorio. Não vale falar em coisas tristes.

Mas ninguem me pode levar a mal, a mim, burocrata meudo, que baseando-me n'um principio de equidade, diga aos meus botões ou aos meus leitores, que com vinte annos de serviço me considero mal remunerado com sete magros tostões diarios, alguns dos quaes falsos como Judas. Nada, aqui ha injustiça manifesta. Pagar-me á rasão de tostão por hora é fazer mui o pouco da minha pessoa. Modestia á parte, é assim mesmo.

Não o digo por me sentir attingido pela fome, o que aliás me daria razões de sobejo; digo-o porque me sinto ferido no meu orgulho. Sete tostões!... Esta singular quantia dá-me



Tourada em Cintra. — O cavalleiro D. José de Mascarenhas



Tourada em Cintra. — Dois bandarilheiros

a impressão de representar uma esmola dada por todo o ministerio n'um rateio de tostão por cada conselheiro. Sete tostões!... Só lembra ao grande Diabo estipular uma tal quantia e só a um pobre diabo succede recebê-la! E' humilhante: sinto isto, que é humilhante... desde hontem. E vão ver porquê:

Precisando enviar uma carta a um amigo meu, que mora na rua de Buenos Ayres, chamei um moço de fretes e incumbi-o do serviço. Foi o homem e voltou tres quartos de hora depois com a resposta. Estava tudo muito bem. Faltava o peor: pagar.

— Quanto é o seu serviço?

— Dois tostões.

— O que, dois tostões?! Por ir á rua de Buenos Ayres?

— E' assim mesmo.

— Homem, um tostão por hora ganho eu no meu emprego.

O moço olhou para mim com um ar de compaixão e respondeu:

— Quem o manda ao senhor ser tolo?

Não respondi. Ha silencias muito eloquentes.

Estendi a mão áquelle grande philosopho e tartamudeei:

— Dê-me a sua mão!

E logo elle muito expedito:

— Passe para cá os dois tostões que com elles é que eu me governo.

E só estendeu a mão aos nikeis, rodando sobre os calcanhares.

Eu fiquei pensando: ora aqui está um moço de fretes... á ingleza.

A pequena burocracia agita-se, reunindo aqui e acolá, discursando, conferenciando, fazendo contas, apontando exemplos que segundo ella representam flagrantes injustiças, expondo, requerendo, supplicando... debalde. E' uma revoluçãozinha surda, pacata, com formulas sacramentaes. Os proprios revolucionarios, pobres d'elles! sabem muito bem que nada conseguirão, mas não desistem. Dir-se-ha que procuram convencer-se, n'essa ephemera luca com o descaeravel patrão, de que ainda teem energias, de que ainda são capazes de se mexer, de que ainda vivem, enfim, apesar do vigoroso regimen a que os obriga a sobriedade — chamemos-lhe assim — da remuneração dos seus serviços.

O governo, é claro, está tranquillo. A manga de alpaca não é inimigo de temer. A burocracia é uma classe em circumstancias especialissimas. Logrou sempre o desprezo dos governos e a animadversão popular. Os governos cerceliam-lhe a fatia de pão: o povo chama-lhe bando de ladrões. «Esses ralaços dos empregados publicos que não fazem nada e recebem no fim do mez o nosso dinheirinho, que tanto nos custa a ganhar com o suor do nosso rosto!» Quem não terá ouvido, pelo menos uma vez, esta exclamação odienta?

Contudo, ninguem, nas classes assalariadas, está em peor situação que o burocrata, moral e materialmente.



Tourada em Cintra. — O jogo de pau

Materialmente, é o que se está vendo; moralmente, ninguém haverá que menos atenções e mais gravames tenha sofrido do Estado. Esses que apodam de ladrões os pobres burocratas — chapelleiros, cigarreiros, corticeiros, tecelões, etc. — impõem a sua vontade pela exposição serena das suas aspirações ou pela acção radical das gre-

ves, bastando muitas vezes a simples ameaça. Vá lá o pobre manga d'alpaca metter-se em taes folias!

Elle não tem, nem pode ter, pelo menos a coragem sufficiente para falar alto. Como se sabe a coragem é incompativel com a debilidade. Os pequenos burocratas são medrosos. Sirvam mais bife aos amanuenses de Lisboa e a guarnição depará as armas — capitulando. Os governos sabem isto e mantem o regimen da fome para garantir a paz.

A ordem entre os radicaes não pode ser garantida absolutamente pela guarda municipal; mas o socego entre os burocratas, esse garante-o a preta da fava rica.

Assim, em taes condições, como hão de elles reagir contra o cercamento do seu pão e das suas garantias? Tremem só de pensar tal, tanto mais que vivem sob um regimen de terror.

Conta-se que um d'esses desgraçados, ha dias, comia o seu lunch ao fundo da repartição: duas fatias de pão com manteiga.

Entra o chefe e logo estaca, apopleptico de colera:

— Que é isso?

— E' pão com manteiga, ex.^{ma} senhor.

— Com manteiga! Com manteiga!! exclamou, furo, s. ex.^a. E é esta gente que diz não ter com que viver!

E, virando-se:

— Oh sr. Fagundes, corte a gratificação d'este cavalheiro e passe-lhe uma guia para elle entrar immediatamente com a manteiga na Caixa Geral dos Depositos!

E' assim.

Se eu, hoje, utilizando-me da garantia offerecida pelos centros regeneradores-liberaes aos seus contrarios, pedisse a palavra em um d'elles após um dos discursos do sr. João Franco repetindo que o «governo sabe o que faz» e perguntasse a s. ex.^a, depois de narrar o que se passou entre mim e o moço de fretes, o que quer o sr. pre-

Regatas na Azambuja



Inriggers de 6 remos (Seniors)

ELEONORA e GABRIELLA venceram o GABRIELLA tripulado por Alberto Totta, H. de Meendonça Junior, Manuel Nobre, Cesar de Mello, Carlos Penaguão, vogas Antonio Coutinho, timoneiro João Bispo.

A de domingo penultimo deixou agradaveis recordações em todos os amadores d'este genero de sport, que n'ella tomaram parte.

A um dos seus collaboradores photographicos confiou o *Brasil-Portugal* o encargo artistico de reproduzir pela objectiva o que de mais flagrante e de interesse offerocessem essas corridas, em que tomaram parte guigas, saveiros, out-riggers, pair-vars, in-riggers, e ainda outros barcos.

Pelos premios com que os brindaram, pelas palavras que ouviram, e pelos sorrisos satisfeitos das damas que os applaudiram, puderam os vencedores registar com jubilo os seus triumphos, que lhes farão recordar com saudade a regata de 5 de agosto.



Grupos de vencedores da Velha Guarda

Sigente do conselho que eu faça com o meu tostão por hora quando um gallego me pede dois tostões por ir entregar uma carta? s. ex.ª responder-me-ia:

— Pois mande apresentar o gallego na sua repartição e vá o senhor entregar as cartas.

Andam muito accesas em jornaes duas campanhas, ambas sympathicas e interessantes: uma, pela abolição do imposto de consumo: outra, pela transformação da igreja dos Jeronymos em Pantheon Nacional e pela trasladação dos restos mortaes de alguns grandes homens para o magestoso templo manuelino.

A par e passo, a imprensa está trabalhando por duas coisas em que encontro certas afinidades: a manutenção das carnes dos vivos e a arrecadação dos ossos dos mortos. Missão duplamente piedosa, não sei de palavras com que a encomiar.

Decididamente rasgam-se novos horisontes ante o olhar torvo do arreliado portuguez. Sim, se a imprensa consegue o que pretende, poder-se-ha viver abastadamente n'este paiz e n'elle se poderá morrer confortavelmente, tambem. Portugal sera um Eden. Se lhes parece! Comer carne a dois tostões o kilo, e pão a trinta réis, beber vinho a pataco e azeite a oito vintens, pagar a conta e poder cada um, de palito na bocca, seguir no carro de Belem a caminho da Immortalidade... não é barro! E se se conseguir um annexo de venda de corô:s de louro a preços modicos, então não lhes digo nada!

Viver bem e morrer melhor! — eis a grande divisa do momento. Está muito bem. Uma vez que é possível viver com tal desafogo, lisongeando o estomago, e morrer em circumstancias especiaes de notoriedade, lisongeando a vaidade propria, que assim seja. Declaro-me a favor de ambas as campanhas porque não sou creatura que desmanche prazeres, conquanto me pareça, não direi de utilidade geral mas de utilidade em casos especiaes como o meu, que o beneficio da immortalidade possa ser prescindido por quem assim o queira, revertendo a favor da vida material. E' mais confortativo e liberal. E' claro que fazer um sujeito immortal contra vontade d'elle, é exercer uma violencia condemnavel nos tempos que vão correndo.

Pela minha parte declaro solemnemente que prescindo de lapide e de manifestações de sentimento nacional se me garantirem doce à sobremesa.

Vejam lá no que ficam. Eu não arredo pé. E' pegar ou largar. Isto é para quem quer. Ou me dão torta de Vianna ao jantar ou faço uma d'estas opposições ao projecto, que ninguém mais é immortal n'este paiz!

CAMARA LIMA.

E' preciso ter as mãos muito puras para amassar o pão abençoado do casamento.

A natureza creou os prazeres, o homem creou os excessos.



No Salão da Trindade

Lucta japoneza — O professor Soyer e o seu discipulo Rampazzi



Regatas na Azambuja. — Out-riggers de 4 remos (velha-guarda)
D. CARLOS — D. AMELIA — VENCEDOR D. CARLOS — O do 2.º plano

Obrigações do Governo Portuguez (Com premios)

D'entre as diversas especies de fundos publicos, ha uma que em toda a parte goza da predilecção dos grandes e pequenos capitalistas; — referimo-nos aos titulos que tem ao mesmo tempo direito a um juro fixo rascavel, e a premios que lhes podem caber em sorteios periodicamente realizados até completa amortisação.

Pertencem a este genero de valores as obrigações do capital monial de 10,000 réis, do juro de 3 %, cuja emissão foi realizada pelo Governo no anno preterito por intervenção do importante estabelecimento bancario da nossa praça, o Banco Lisboa & Açores.

A operação teve o melhor exito em todo o paiz, achando-se as obrigações cotadas hoje nas bolsas de Lisboa e Porto por preço superior ao da emissão.

E' um papel naturalmente indicado para capitalisação das pequenas economias e possui ao mesmo tempo para os nossos compatriotas residentes no Brasil, uma outra vantagem de grande utilidade, visto que constitue um meio pratico e economico para a transferencia de dinheiro, por serem estas obrigações, que são fundos d'estado e com a sua garantia, sempre negociaveis nas Bolsas de Lisboa e Porto. Muito, pois, tem a lucrar os banqueiros e negociantes nos diferentes pontos do Brasil, tendo sempre estes valores à disposição dos seus clientes.

Onde canta o sabiá



Dr. Raphael Pinheiro

Orador de collete encarnado — a sua força
Medico de olhos azues — a sua alma

THEATROS

Avenida. — *O Santo Antonio em Lisboa*

Por todas as razões e mais uma enche-se todas as noites o theatro Avenida. Está incluída em todas as razões a de não funcionar actualmente em Lisboa senão este theatro. Mas ha mais uma. Querem saber qual é? A peça.

A peça é uma revista a propósito, com elementos de revista, de

certo, cega nem surda, mas tão bom criterio artistico tiveram os actores ao pô-las em scena, que ella não encontrou onde applicar o lapis azul, apezar de ter a certeza de que iam arrancar gargalhadas ao publico.

Em *O Santo Antonio em Lisboa* confirmaram os srs. Alvaro Cabral e Penha Coutinho dotes de escriptores de theatro, e a graça que espalharam por esses tres actos, em prosa e verso, realçados pela musica de del-Negro e Filgueiras, mostra que estavam á vontade no assumpto, e que ás suas pennas experientes o genero galhofeiro da revista não apresenta difficuldades.

Para o exito de todas as noites tem larga contribuição o trabalho dos artistas que interpretam os principaes papeis, como Roque, Elvira Costa, Elvira Mendes, Carlos Leal, Joaquim Silva, Sampaio, e outros ainda aos quaes o desempenho está confiado.

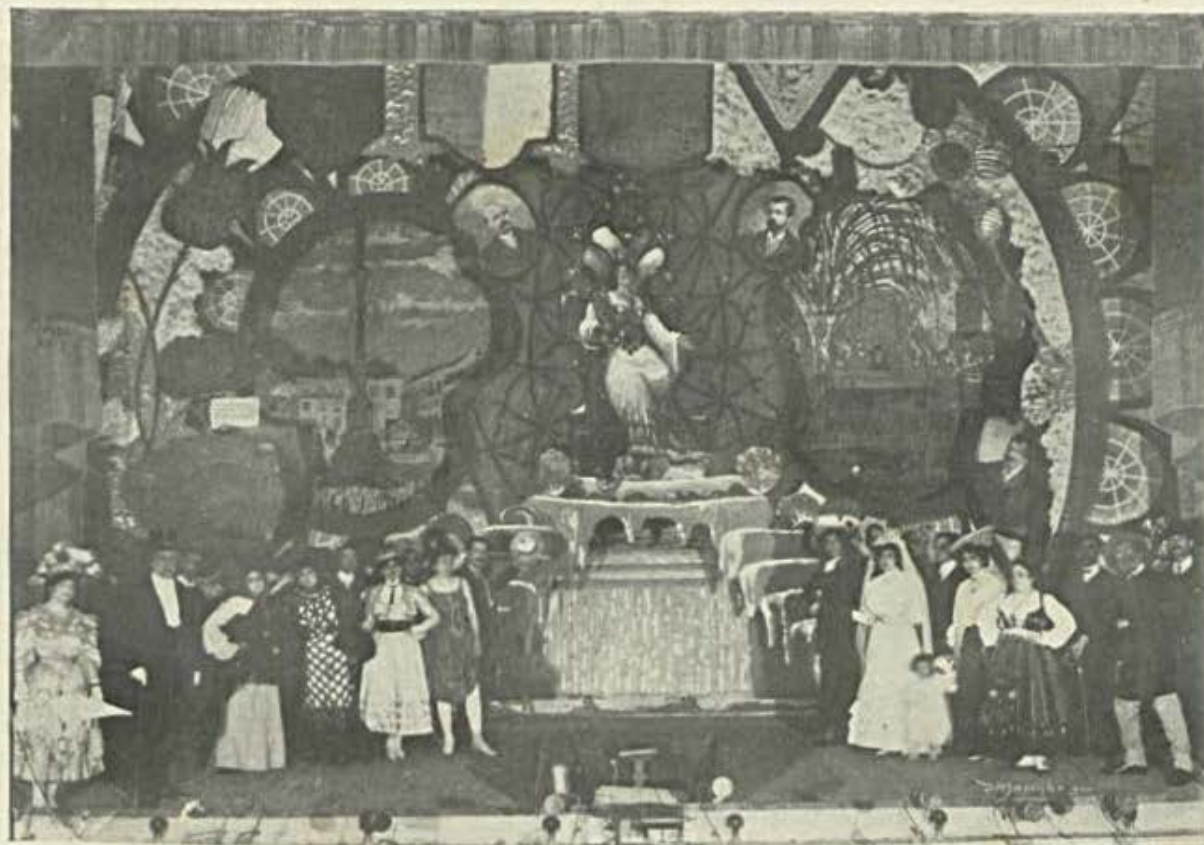


Theatro da Avenida. — *Grupos de artistas que entram na peça.*

farça e de opereta. Nem outra razão precisa invocar-se para explicar o ella ter agradado a gregos e troianos.

Não lhe são estranhas as biscas politicas e por ella perpassam, por entre larachas de uns e applausos de todos, personalidades em evidencia. Quando as deixou correr mundo não estava a policia, de-

O scenario de Augusto Pina e Sannarini, a *mise-en-scène* e a direcção de Augusto Mello, que em tudo revela o seu amplo conhecimento de theatro, por completo justificam o exito crescente de *O Santo Antonio em Lisboa*, do qual reproduzimos hoje em photogruvra alguns grupos interessantes de figuras e a scena final da peça.



Theatro da Avenida. — *Scena final do ultimo acto*