

A ILLUSTRACÃO

LUSO-BRAZILEIRA.



LISBOA: — Anno 3500 rs. — Semestre 1500 rs. —
Trimestre 1500 rs. — Numero avulso 120 rs.

VOL. I. — NUM. 4. — SABBADO, 21 DE JANEIRO DE 1856.

PROVINCIAS — FRANCO — Anno 15000 — Semestre 25100
Ultramar e estrangeiro (moeda forte) 55000 rs.

REVISTA POLITICA.

Visto que as potencias occidentaes e ainda outras consideravam existir um facto ameaçador do equilibrio europeu e da segurança e independencia da Europa; que esse facto é a ambição da Russia, que aspira a invadir o occidente pelas influencias religiosas, e pelos meios militares que sítiam constantemente o imperio ottomano; não havia outra solução possível do que fazer com que esse perigo desapareça, desarmando o inimigo da paz geral; e tambem estamos persuadidos de que o orgulho moscovita difficilmente accitaria os decretos da diplomacia emquanto não visse contra si a coalisação das nações da Europa. Fortes e profundos deveriam ser os golpes que de outro modo o decidissem; e de tudo resultava ser inevitavel o proseguimento da guerra.

Nos dias 22 e 23 de março os russos faziam vigorosas sortidas com o intento de arrasar as trincheiras, e retiravam-se escarmentados. O andamento simultaneo do combate e das negociações mostra-se naquelles feitos: as conferencias suspendem-se, mas o ataque recrudescce, começando no dia 9 de abril o fogo geral contra Sebastopol. Coincide com a actividade militar um facto significativo, que estreita a alliança das nações colligadas. A viagem do imperador Napoleão a Inglaterra interessa vivamente os habitantes das duas costas do canal. A invasão preparada em Boulogne pelo vencedor no combate das Pyramides, prognosticada pelo veterano de Waterloo, consuma-se pacificamente. As prophcias de Longwood inspiram o nascente imperio: a alliança que teria feito invencivel a França de 1804, restabelecendo o imperio da razão e da justiça entre as nações pelos vinculos de uma civilisação robusta e cimentado nos interesses materiaes e moraes, acabava de verificar-se n'aquelle instante pela união dos dous mais poderosos povos do continente. A grande obra disposta pelos autocratas, havia tantos annos, cahia desmoronada pelos esforços de uma politica generosa, pactuada entre a França e a Inglaterra, Nicolau I teria recuado na execução de seus pensamentos se tivesse ouvido as saudações que o povo inglez dirigia ao sobrinho de seu antigo prisioneiro; divisaria n'esse symptoma a reprovação de sua politica invasora, e a alliança do continente consummada sem custo n'um prazo tão pouco remoto.

Os fructos da nova expedição começam a colher-se em maio. Havia tempo que a imprensa ingleza, zelosa pela honra de suas bandeiras, accusava o poder de moroso nas operações, attribuindo as delongas á má administração, e a incapacidade dos ministros, que illudidos com as conferencias se tinham descuidado do importante negocio das armas. Discorrer d'este modo quando na realidade o mal nascia das instituições que vedam ao governo os meios de fortalecer o elemento guerreiro, não honra de certo a opposição; porém, não deixa de ser certo que a imprensa formulando taes incriminações era o reflexo da impaciencia publica, que attribuia os desastres do exercito á inhabilidade dos encarregados da repartição da guerra, embora fossem resultados da organização militar ingleza, cujos defeitos não conseguiu corrigir o previdente patriotismo de lord Wellington.

Encarregou-se Mr. D'Israeli de taes accusações, e n'um discurso vehemente, que ridiculisava os calculos diplomaticos, defendeu o principio da guerra, que o ministerio accceitou adherindo como quem comprehendia que nisso estava a sorte da sua politica. Não abandonaram o cam-

po os partidarios da paz. A liga dos torys e dos fabricantes de Manchester atacava no mez seguinte a moção Baring pelos seus bens conhecidos caudilhos, M. M. Graham e Cobden, que novamente foram derrotados na votação unanime que facultou ao governo os meios e recursos necessarios para continuar a guerra até conseguir uma paz digna da nação britannica.

Coetanea d'estas manifestações na Inglaterra, apresentava-se a exposição universal de Paris, aberta pelo imperador a 15 de maio; grandioso espectáculo que as circumstancias tornavam unico em a historia. A França de 1789, a nação de 91, empenhada n'uma guerra a 800 leguas das fronteiras, ostentou-se ali dominante nas artes da paz, e cercada de quasi todos os povos do mundo, cujas bandeiras e galhardetes se desfaldavam no palacio da exposição. Grande o magnifico exemplo de quanto podem os povos quando abraçam a causa da justiça!

Voltemos os olhos para a Criméa. Achavam-se os exercitos sobre o Tchernaiá, linha divisoria que separa a parte do norte do lado do sul da praça; e os trabalhos do sitio avançavam lentamente, dirigindo os ataques sobre a Collina Verde, que foi tomada em 7 de junho, recebendo os russos immensas perdas e deixando 500 prisioneiros. Senhores d'esta posição os alliados julgaram que era facil empresa obrigar a renderem-se o Redente grande e o baluarte Korniloff, bastando que as columnas assaltassem protegidas pelo fogo geral das baterias. A retirada de Canrobert, general em chefe, mostrou que o gabinete das Tulherias dando ouvidos aos sussurros da impaciencia approvára um plano redigido pelo marechal Pelissier, ao qual se conferiu o commando superior.

Prestes veio o fatidico boato do desastre do dia 18 commover o povo francez. Atacadas as linhas russas do Redente grande e da torre de Malakoff com o ardor impetuoso dos zuaves, pareceu por momentos assegurado o triumpho; mas, faltos de apoio os batalhões francezes e expostos ao fogo mortifero de baterias invisiveis que varriam os caminhos com uma chuva de metralha, cederam e retiraram-se deixando no campo para mais de tres mil mortos. Não eram mais afortunados os inglezes que detidos pela artilheria do Redente grande não pozeram remate á custosa empresa, nem prestaram aos seus alliados o apoio de que careciam para alcançar victoria, merecida pela coragem e impetuoso arrojio que os combatentes manifestaram.

Este desastre fez patente que a resistencia igualava os meios de ataque e que era indispensavel continuar com paciencia as obras de circumvallação, começadas havia outro mez e proseguidas com uma perseverança que recorda os fabulosos trabalhos de Hercules. A posição dos alliados não tinha soffrido alteração sensivel depois do frustrado assalto; senhores de Eupatoria, defendida pelas esquadras, com um pé em Tchernaiá e outro em Sebastopol, podiam desbaratar todos os projectos que o inimigo concebesse. As esquadrihas percorriam, entretanto, o littoral apoderando-se de Kertch e Yedi-Kalé, e destruindo todas as defezas do Mar de Azoff, varrendo da superficie das aguas a bandeira russa. Marienpol e Genitsch foram arrasadas, Anapa recebia nos seus muros os circassianos; por toda a parte o pavilhão alliado dominava nas costas e no mar, cuja posse não vinham disputar-lhe os vasos russos desarmados e escondidos ao abrigo dos fortes.

Não se descuidavam entretanto os governos: o de França pelo *Noniteur* chamava ás armas 140:000 sorteados no

mez de julho; decretava um empréstimo de 750 milhões; as duas nações garantem o empréstimo turco, e ao entrar do mez de agosto a guerra estava dilatada desde o Baltico ao Mar d'Azoff, apertando em seus anneis de fogo o autocrata, que sustenta a guerra, não em nome da honra offendida de uma potencia, mas pelas miras de um projecto ambicioso.

Não tinham dado signaes de vida as esquadras do Baltico; o poder maritimo das duas nações colligadas declarava-se impotente para atacar as formidaveis fortificações de granito, que os engenheiros russos haviam levantado em frente dos portos; se no anno anterior se tinha esfriado o ardor guerreiro de Napier, no seguinte o almirante Dundas mostrava-se recioso apesar de ter ás suas ordens as duas mais poderosas esquadras do mundo, e parecia disposto a limitar as operações a simples reconhecimentos, consequencia necessaria do bloqueio n'aquelles mares. Sem embargo d'isso, indicava-se outra operação como resultado do movimento das esquadras; a opinião publica demandava factos que fechassem a campanha naval no anno com bizarría e credito para a bandeira ingleza, com alto e bom som apregoavam os jornaes de Londres. A rainha Victoria acompanhada de seu esposo o principe Alberto deixava as margens do Tamisa para visitar as dô Sena, e ajoelhar em S. Germain ante o sepulchro de James 2.º no 1.º de setembro, e admirar com respeitoso recolhimento os destinos dos povos sob a magestosa cupula dos 'Hotel des Invalides'. N'estes momentos de emoções para a França, que via pela primeira vez nas suas idades a virtude coroada rendendo cultos aos martyres do throno de Inglaterra e ás glorias do imperio, annunciou o telegrapho que as esquadras bombardeavam Sweaborg, destruindo os navios russos e os fortes da praça em 10 d'agosto, feito de resultados desastrosos para a Russia, de perdas graves para as esquadras, e que não corresponde ás esperanças fundadas nos meios que se empregavam.

Em Sebastopol tornava-se cada vez mais critica a posição dos sitiados, que se dispozeram a atacar as linhas de circumvallação, passando o Tchernaiá com grossas divisões, que depois de involverem os piemontezes cahiram sobre os sitiadores para os obrigarem a levantar o assedio. O exito d'esta batalha em 16 d'agosto, a qual tomou o nome de Traktir, deu testemunho da valentia das tropas alliadas, cujas bayonetas rechacaram o inimigo, causando-lhe enormes perdas. Desde esse dia conheceu Gortschakoff que se ia aproximando muito o termo d'esta campanha. Preparada uma ponte de barcas e jangadas para se retirarem no caso de assalto não repellido, aprestaram-se os russos para uma defeza desesperada, uma esperança que lhes restava para salvar o seu pundenor militar. Pela sua parte, o marechal Pelissier tomava as medidas mais acertadas seguro de assenhorear-se de Sebastopol no momento em que os seus soldados tivessem engravado a artilheria da torre de Malakoff.

Cinco assaltos consecutivos foram dados no dia 8 de setembro contra as posições russas, e ainda que cinco vezes repellidos em toda a linha, a divisão do general Bosquet, que a victoria nunca desemparara em Alma, Inkermann, e na Collina Verde, conseguiu arvorar sua bandeira no baluarte Korniloff decidindo o exito da tentativa.

Continúa.

M.

VIACÃO INTER-NACIONAL.

Os ajustes que se diz foram encetados pelo ministro da fazenda, o sr. Fontes Pereira de Mello, na sua recente ida a Inglaterra e França, para a continuação da via-ferrea de Santarem á fronteira de Hespanha, suscitam a esperança de que em breve veremos começar aquella linha, que, continuada a Madrid, e d'ali a Bayonna, tão transcendentos resultados ha de trazer a Hespanha e Portugal. Por isso julgamos agora opportuno dar conhecimento ao publico, d'um artigo que o sr. Marcoartu, engenheiro hespanhol, publicou ha tempos n'um jornal d'aquelle paiz, sobre a importante questão da largura que para o ferro-carril deve adoptar-se na Península.

Em Hespanha fixou-se a largura de 6 pés castelhanos, ou metros 1,69; attendendo-se mais a considerações theoricas do que a conveniências praticas. Em Portugal optou-se pela largura de metros 1,44, que é, com raras excepções, a de todos os caminhos de ferro europeus e americanos. O habil engenheiro hespanhol, demonstra evidentemente, segundo nos parece, os inconvenientes da falta d'uniformidade na largura da via ferrea, e as vantagens que haveria se em Hespanha, a reduzissem á que foi estabelecida em França e Portugal.

O sr. Marcoartu dizia, que os governos portuguezes e francez, já haviam solicitado do de Hespanha a solução d'este negocio, no sentido que elle julga mais conveniente aos interesses sociaes, economicos e politicos dos povos europeus. Não sabemos se já nisto se resolveu alguma coisa; mas em todo o caso julgamos digno de publicidade e attenção o artigo a que alludimos, e damos em seguida.

C. J. CALDEIRA.

I

«No fim do seculo passado assentou-se o primeiro carril de ferro nas minas de carvão de pedra da Escocia, com a largura de 3 pés e 6 pollegadas inglezas, augmentada depois até 4 pés.

Em 1827 inauguraram-se os carrinhos de ferro na Pensilvania, (America do Norte) com 4 pés e 6 pollegadas de largura.

Em 1828 construiu Stephenson a linha de Liverpool a Manchester, primeira de viajantes, com a largura de 4 pés e 8 e meia pollegadas inglezas.

Nos seis annos seguintes todos os caminhos de ferro de Inglaterra tiveram aquella largura em virtude dos bons resultados que produziu.

Em 1830 os Estados Unidos adoptaram a via Stephenson.

Em 1834 começou-se a construcção dos caminhos de ferro belgas com a mesma largura (1 metro 44 centímetros).

Em 1835 a França e a Alemanha seguem o exemplo da Belgica, e Brunel cria o carril de 7 pés inglezes de largura entre Londres e Exter no *Great Western Railway*.

Em 1836 concede o parlamento inglez o caminho de ferro de Londres a Yarmouth de 5 pés, o de Dundee a Arbroath na Escocia, de 5 pés e 6 pollegadas, e os irlandezes de Belfart a Armagh de 6 pés e 2 e meia pollegadas, e de Dublin a Drogheda de 5 pés e 3 pollegadas tudo medidas inglezas.

Em 1837 a commissão de caminhos de ferro de Irlanda recommenda a largura de 6 pés e 2 pollegadas inglezas.

Em 1838 abre a Hollanda as suas linhas ferreas com a largura de 1,93 metros.

Em 1842 Pambaur e Bineau pedem que se alargue a via franceza até 1,60^m. e dá-se principio na Russia ao caminho de ferro de S. Petersburgo a Zarshoc Sello com 1,83^m de largura.

Em 1844 os pedidos de linhas ferreas feitos em Hespanha por diversas companhias suscitam a questão da largura da via. Uma distincta commissão d'engenheiros propõe e o governo approva, em 31 de dezembro do mesmo anno, que a largura da via hespanhola fosse de 6 pés castelhanos.

Em 1845, em consequencia de haver o parlamento inglez concedido a construcção da linha de Oxford a Wolverhampton, encontram-se dous caminhos com diversas larguras, e origina-se a grave questão de uniformar as suas vias ferreas, e estender esta resolução a todos os outros caminhos da Gran-Bretanha. A commissão nomeada para estudar a questão propõe, no seu primeiro artigo, que o parlamento decreta a adopção da largura de 4 pés e 8 e meia pollegadas em todos os caminhos em construcção, e nos que houvessem de construir-se.

Em 1848 novas sugestões dos partidarios da via de 7 pés motivam uma luminosa informação parlamentar, onde concorrem com seus estudos e paixões rivaes os primeiros engenheiros do Reino-Unido. Posteriormente emprega-se na India a via de 5 pés e 6 pollegadas inglezas de largura.

Em resumo, eis a serie crescente da largura da via ferrea:

Medidas castelhanas	Medidas inglezas	Medidas metricas.	OBSERVAÇÕES.
Pés	Pés Pol.		
3,82	3 6	— —	Nas minas da Escocia.
4,91	4 6	— —	
5,13	4 8 ½	1,44	Mais geral na Inglaterra, póde dizer-se unica nos Estados-Unidos, exclusiva na Escocia, França, Belgica, toda a Alemanha, Italia, Suissa, Portugal, e conhecida por <i>via estreita ou rotineira</i> .
5,45	5 0	— —	Adoptada ao principio em Eastern, Countico e Blacwal, Bailway.
5,73	5 3	— —	Empregada na Irlanda.
5,74	5 3	1,60	Proposta por Bineau.
5,82	5 4	— —	Construida na Irlanda.
6	— —	— —	Comçada na Hespanha e na India.
6,002	5 6	— —	Na Escocia (Dundu a Arbroath) e Irlanda.
6,46	5 11	— —	Theorica de W. Cubitt e Vignaley.
6,54	6 0	— —	De New York and Erie Railroad.
6,57	— —	1,83	A Russa.
6,75	6 2 ½	— —	Via parlamentar da Irlanda.
7	— —	1,95	A hollandeza antiga.
7,64	7 0	— —	Via larga ingleza.

Importa agora fazer notar que a linha escocesa de Dundu a Arbroath tem hoje 1,44^m; que na Inglaterra todas as vias de diversas larguras foram deduzidas á largura de 1,44^m; que no Gran Ducado de Baden se transforma n'esta a sua antiga via de 1,65^m; impondo as camaras ao paiz um dispendioso sacrificio para conseguir este fim; que a Hollanda tambem abandona a sua antiga via de 1,95^m, e accete a de 1,44^m no tratado celebrado com a Belgica, para a construcção de um caminho de ferro internacional; e que pelo contrario nenhuma via de 1,44^m tem sido alargada.

Convem acrescentar que quando em Inglaterra em 1845 começou a guerra entre a pequena e a grande largura da via, a extensão dos caminhos de ferro explorados, em construcção e projectados de 1,44^m de largura (5 ½ pés castelhanos), era muito maior do que a dos que tinham 2,23; pertencendo hoje das 40:344 milhas inglezas de caminhos de ferro que a Gran Bretanha possui, 36:000 á pequena largura de 1,44^m, e póde prever-se com segurança que o tempo ha de fazer d'esta largura a universalmente adoptada no Reino-Unido, a unica em Portugal, França, Belgica, Hollanda, toda a Alemanha, Dinamarca, Italia, Suissa, e em quasi todo o continente americano onde as companhias do Norte, em completa liberdade d'opção a acceitaram unanimes.

II

A investigacão da distancia que hade separar as barras de um caminho de ferro, ou a largura da via, é uma questão mui complexa, e como todas as de sciencias physico-mathematicas, em que se envolve um ponto economico, não pode dar-se resultado directo.

Não haverá difficuldade em comprehender que a largura da via e o traçado longitudinal do caminho tem uma reciproca dependencia, que a largura e as proporções das maquinas e carruagens, e bem assim o traçado tem entre si uma relação necessaria. É pois impossivel adoptar uma largura da via sem limitar de certo modo o traçado, e sujeitar as proporções das maquinas e carruagens. Não é difficil conceber a impossibilidade de determinar *a priori* o conjunto dos principaes elementos que comprehendem as proporções longitudinal e transversal d'um caminho de ferro, e as do seu material de transporte, para produzir o melhor resultado na locomoção.

D'aqui nasce o recorrer ao empirismo da sciencia; fazer hypotheses mais ou menos justificadas, arbitrar alguns elementos que permitam obter o valor d'outros com elles relacionados; submeter estes resultados a uma experiencia mais ou menos esmerada, e não podendo atacar de frente o problema, procurar resolvê-lo pelas leis de uma rotina que, ao parecer, sempre caminha para a perfeição.

A largura da via deve considerar-se em relação á das locomotivas e dos wagons. E a largura das locomotivas depende necessaria e reciprocamente do seu comprimento e altura; da altura, porque aquella largura deve variar com esta para conservar uma estabilidade dada com igualdade d'outras condições; do comprimento que tambem influe na estabilidade.

Em resumo ha tres condições a que deve satisfazer a largura do caminho; *estabilidade, força, e economia.*

A *Estabilidade* d'uma locomotiva ou d'um wagon depende da relação da sua base com a altura do centro de gravidade, e da velocidade; prescindindo das perturbações do movimento proprias da locomotiva. É evidente o vago d'este enunciado e o arbitrio com que se fixa a relação entre a largura e a altura para traduzir numericamente a condição d'estabilidade.

A *Força* d'uma maquina, em igualdade de systemas, provém da sua faculdade de vaporização. A maquina que mais vapor propuz em um tempo dado é a mais poderosa. A força de vaporização d'uma locomotiva está no volume do seu gerador de vapor. Para determinar a força das maquinas é mister attender não só á natureza do traçado, mas á do systema d'exploração que convem adoptar: hoje objeto de muitas controversias. Vemos pois que as dimensões da locomotiva, dependentes entre si, tem respectivamente uma serie de valores limitada pelas condições de estabilidade e de força impostas ao mesmo systema de maquinas.

Se ás anteriores condições acrescentarmos outra *economica*, qual é a de reduzir ao minimo os gastos de produção da força motriz, gastos que a experiencia traduziu d'um modo pouco concludente e uniforme na relação que póde haver no comprimento da locomotiva, e na sua acção transversal, ficará a indagação da largura da via com tres condições, e igual numero d'incognitas.

As condições que a largura das carruagens impõe á do carril, referem-se á segurança, commodidade e economia dos objectos transportados; e se a primeira tem bastante identidade com a sua hanaloga da maquina, a segunda, é diferente, e variaveis esta e a terceira em cada paiz podem modificar a solução do problema que em relação áquellas se obtivera.

De tudo isto se deduz que se se tivesse de fixar a melhor largura theorica dos carris de ferro, ella devia variar e ser distincta em cada linha, conforme o trafico e velocidade que tivesse, e ainda diversa para uma mesma linha, segundo o seu traçado e circulação, não uniforme em toda ella.

III

A uniformidade da largura da via ferrea em todos os caminhos de um estado, e ainda mesmo em paizes fronteiros, convem aos interesses politicos, sociaes, commerciaes, economicos dos povos; e a ella se deve sacrificar a exclusiva solução da theorica.

No interior d'um paiz permite utilizar em qualquer das suas linhas o material de todas, para transportar com celeridade o material e pessoal das tropas, sem desordem nem confusão.

Os viajantes e o commercio encontram muito maiores vantagens na uniformidade, porque ella evita para os primeiros encommodos e perdas de tempo, e diminue para o segundo as despesas de carga e descarga, deterioração, avarias e extravios.

Nos trens expressos importa não diminuir a velocidade com inuteis mudanças de carruagens, verificadas á pressa e que pela confusão possam separar cada passageiro da sua cerraagem.

Nos trens mixtos de mercadorias e passageiros tem-se excedido varias vezes o tempo marcado pelo regulamento na transferencia das carruagens, occasionando transtornos que interrompem a regularidade do serviço.

Nos trens de mercadorias necessita-se d'uma certa composição da carga, e nem a ordem da colocação dos fardos, nem a sua disposição, são indifferentes para aproveitar melhor os wagons e não avariar os objectos transportados.

São inumeros os prejuizos que se originam da baldeação das cargas dos wagons n'um grande comboio. Se transportam gados, a mudança traz muitas difficuldades e inconvenientes; se transportam mineraes, a carga e descarga é muito custosa; e sendo carvão, ha uma grande quebra, que tem d'augmentar o preço do combustivel; se transportam madeiras, a sua mudança é extremamente morosa; se transportam finalmente maquinas de grande peso, ou de delicada construcção, exigindo grande cuidado na sua collocção para se não avariarem, expõem-se grandes sommas n'esta mudança.

Estes serios inconvenientes fizeram dizer á commissão nomeada pelo Parlamento inglez «que a mudança de carruagens, wagons e *trucks* d'um grande comboio é um inconveniente de muita monta; porém quando se véri-fica de noite, é um mal intoleravel; e a commissão opi-na para que se formule legislativamente uma disposição «que evite similhante mal.» Sobre estas rasões, filhas da experiencia, um exemplo bem custoso veio demonstrar evidentemente as graves consequencias da desuniformidade da largura da via; o caminho de Birmingham e Bristol vio diminuir consideravelmente o seu trafico por variar a largura da via em Gloucester.

A uniformidade da largura da via ferrea entre estados vizinhos ha de reformar o actual regimen das alfandegas; é um laço mais intimo entre os povos, que tende para a fraternidade universal; é uma simplificação na industria dos caminhos de ferro, que póde influir no aperfeicoamento da sua construcção e exploração, na segurança, commodidade e economia dos transportes.

IV

Como os nossos recursos são escaços, e grandes as necessidades que nos trouxe a civilização, as nossas despesas com os primeiros caminhos de ferro, sempre as mais custosas, devem ser muito calculadas. Como a nossa circulação é hoje diminuta, e tarde chegará a ser comparada com a dos caminhos de ferro inglezes, não necessitamos de vias de tanta resistencia, nem de maquinas de tão extraordinario poder. Como a velocidade dos nossos com-

Rebello da Silva classifica, dispõe e combina os elementos históricos de sua acção, com mão familiar e com um tacto supremo. Ve-se que está na intimidade dos acontecimentos e dos caracteres, e que a sua perspicacia não deixa nenhum vão sem luz. Não são unicamente alguns retratos: é todo um modo de ser social que resurge com as suas feições mais características.

A influencia da Companhia de Jesus, espirito occulto que anima toda aquella epocha, as suas luctas e as suas aspirações com o sonho do *Quinto Imperio*, celebre nas trovas dos prophetas populares, são ali pintadas como as pintam os mestres. Aquelles missionarios que sob a sua acção tremenda e secreta abrangiam o mundo, aquella abnegação da unidade do homem convertido em parcella apenas da unidade da instituição, aquelle mixto de grande saber, de grandes virtudes, de intelligencia potente, e de illimitada ambição; aquella indifferença dos meios, que orça pelo crime para só attender aos fins são resumidas no Padre Ventura, o Geral do Instituto com uma energia e elevação que deixa poucos competidores.

Rebello da Silva quando principiou a escrever a *Mocidade de D. João V*, vê-se, lendo com attenção os dous primeiros volumes, que a sua idéa era mais traçar um romance no genero de *Scarron*, entrelaçando a satyra e o ridiculo, do que dar-lhe as proporções largas e grandiosas que mais tarde ganhou, elevando-se gradualmente e assumindo no fim o vulto d'uma vasta concepção.

O que reservava para incidente, tornou-se parte principal, o lado serio venceu o jocoso, as lagrimas esconderam o riso; o que começou n'um brinquedo acabou n'uma obra prima.

Mancjando com igual facilidade o pincel de *Rubens*, e o lapis de *Gavarni* os retratos são-lhe bellos e inspirados como ao primeiro: característicos e originaes como ao segundo.

O capitulo das *Tres Graças* é um formoso quadro, delicado nos toques, esplendido na cor, rico d'inspiração, e exhalando um perfume de idealidade que o realça sem o privar de verdade.

São paginas como as escrevia Walter Scott, quando traçava com mão de mestre e o geniõ do artista, essas creações femininas, rodeadas de prestigio, cercadas d'uma voluptuosidade transparente e diaphana, que falla ao coração antes de incendiar os sentidos; que vivem no pensamento das gerações futuras gravando-se na memoria e passando em tradição como symbolos.

Cecilia, Thereza e Catharina, formam um grupo poetico, illuminado pelo primeiro raio de amor que entrou no coração das tres donzellas, e que se lhe espargem nas fisionomias segundo a indole e temperamento de cada uma, n'um sorriso, n'uma lagrima e n'um suspiro.

Cecilia é a mulher, que resumiu a sua vida n'um affecto, a sua esperança n'um sonho, o seu futuro n'um tormento, mas que não hezita nem fraqueja em frente do martyrio; cre e morre santificando assim a sua alma e elevando-a para Deus. A resignação e o amor revelam em Cecilia o anjo, e no anjo descido á terra um character excepcional e bem raro que de fragilidade levanta o heroismo. Sorriu á paixão e esta empallideceu-lhe e desbotou-lhe mais tarde o sorriso, suffocando no coração as lagrimas dolorosas e ardentes sem as deixar correr pelas faces.

O character de Thereza é diverso; tem a fragilidade propria do geral do sexo, hezita e vacilla, estremece e assusta-se á menor contrariedade. Falta-lhe o valor e a



L. A. Rebello da Silva

resolução para a lucta; desanima em frente do martyrio. Sabe amar tambem, sabe sentir, mas deixa consummír a chama que lhe devora a alma, sem coragem para a atear, receando que se veja o clarão.

A facil realisação que D. Catharina encontra no seu amor, primeiro e unico da sua vida e que logo no principio do romance se mostra esperançoso e lisonjeiro, não permite julgar-se do esforço do seu coração para a lucta, por que nunca a experimenta.

Na amizade porém levanta-se cheia de dedicação e de extremos, consolando e enchugando as lagrimas que presentira e que tinha buscado evitar.

Houve quem arguisse uniformidade n'estes tres caracteres das donzellas. Não nos parece justa a accusação. Estudando-os bem, vê-se que estes typos foram concebidos separadamente e que se procurou dar a cada um a sua individualidade. O estudo philosophico não foi á nosso vêr desprezado pelo author da *Mocidade de D. João V*, tentando mostrar-o na fisionomia distincta, que imprimio a cada uma das donzellas, com profundo conhecimento do coração humano.

A alma de todas tres é boa e generosa, a indole e tendencias é que são diversamente manifestadas. Apresentou o bem nas diferentes e variadas formas em que se pôde revelar, e a virtude sob diversos aspectos. As *Aspasias*, *Phrynés* e *Lais*, não o inspiraram, e a sua phantasia buscou os modélos na mulher que não conhece a perversão.

O sacrificio infinito de Cecilia é o complemento do seu character, e por isso mesmo que foge ao impulso natural da paixão, se torna mais elevado e engrandece duplicadamente o seu heroismo. Julgar impossiveis actos d'estes é absurdo: preferir e deleitar-se mais com a cegueira da paixão, que desvaira e leva a commetter o crime, com a desculpa do amor é vêr a humanidade pelo lado peor.

Se as palavras traduzem os sentimentos parece-nos que em todas as conversações e scenas em que as donzellas fazem as suas confidencias, os caracteres estão defini-

dos. E uma das maiores bellezas do romance são estes dialogos singelos e tocantes, faceis e correctos.

Rebello da Silva provou ter feito um grande estudo sobre esta fórma da arte, dando o cunho verdadeiro da conversação e timbrando em ser natural.

Alexandre Dumas, que na nossa opinião é um modelo do genero porque ninguém combina o espirito e a paixão com tanto acerto, lendo-se sempre com prazer, sem cansar nunca, divertindo umas vezes e sensibilizando outras, julgamos ter sido o seu mestre.

Conservando a pureza da lingua, Rebello da Silva soube realçá-la e torná-la flexivel, evitando-lhe a affectação que a prejudica.

Mas o vulto principal da obra é o Padre Ventura; a roupeta do Jesuita envolve e esconde os outros personagens, como influe e impera nas suas acções. Domina o quadro, subjugando todos a si. Impassivel como o destino, forte como a creença, astucioso como um italiano, senhor de segredos importantes, resolute e audaz, não estremece diante do perigo exalta-se uma vez a braços com elle. As forças não se lhe exgotam nunca, os meios sobram-lhe sempre, até alcançar a victoria. Recúa como o tigre e brinca com a victima antes de lhe dar o golpe fatal. Não dobra a fronte nem ao rei, não vacilla na sua presença, não adoça a palavra, não sujeita a opinião, não duvida mesmo formular a censura e cruza os braços, esperando firme a sentença. O prestigio da realza e o sol da magestade não lhe fazem baixar os olhos, fita-os sem

mêdo e supporta imperturbavel os seus raios.

Vio muita vez a morte de perto, para a poder temer, quando buscava hastear a cruz ainda florescente, e fazer ouvir a voz do Evangelho na America, na Asia, no Japão e nas regiões mais barbaras do Universo, regadas pelo sangue de tantos martyres, que como elle lá foram pregar a fé:

Foi esta concepção vasta e elevada do character do Padre Ventura, que obrigou Rebello da Silva a sahir da senda trilhada no principio da obra e a engrandecer a sua composição. O pedestal era pequeno e acanhado para aquelle colosso, teve de augmentar-lhe a base, elevando-a igualmente ás proporções necessarias. O livro ressentese d'esta transição.

Miguel Angelo Tamburini, revelando-se no conselho secreto, Geral da Companhia, noticiando o fallecimento de Tirso Gonçalves, o effeito que produziu a apostrophe energica que precedeu esta declaração, está tudo descrito em traços profundissimos e inimitaveis. Nas palavras do Padre Ventura transluz toda a erudicção e perfeito conhecimento da politica jesuitica, que Rebello da Silva possui, revestidas das galas e pompas da sua eloquencia. O Geral da Companhia lendo o futuro nas folhas ainda enroladas da historia, e prostrando os accessores aos pés confusos e atterrados pelo clarão da sua immensa intelligencia, e pela pintura verdadeira que lhes fazia nas palavras que lhe sabiam do coração, é um rasgo que dá a medida do individuo.

Quando mais tarde n'um momento de amarga expansão o homem resuscita debaixo da capa do missionario, para recordar os sonhos e illusões da sua vida, esquecendo-se momentos da tunica em que vive amortalhado, é um incidente natural e delicado que completa o vulto transparente do Jesuita.

ALDEIA DE PETROWSKA.

O Dnieper é um caudaloso rio da Rússia Europea, que os antigos conheciam pelo nome de Borysthenes; tendo o seu nascimento ao nordeste do governo de Smolensk corre primeiro de leste, a oeste atravez de diversas provincias, depois toma a direcção do sul, e passando pelas de Kherson e da Taurida vae desembocar no mar Negro formando um vastissimo golpho, ou para melhor dizer immenso lago que denominam *liman*, e demora á direita de Odessa olhando para o norte.

O *liman* é defendido da banda do largo por um longo e estreito promontorio, paralelo á praia, na extremidade do qual está Kinburn, que na campanha do passado e antes de metter-se o inverno foi tomada pelos navios alliados, deixando n'aquelle forte uma guarnição franceza. Dentro d'esse lago, entre o Dnieper e o Bug e proximo á confluencia d'este com o Ingul Weliki, está situada Nicolaieff, abrigada dos ventos do sul e d'oeste: cidade de 30:000

almas, e um dos importantes arsenaes de construcção para a marinha militar russa no mar Negro; por quanto a sua collocação é a mais adequada para receber as madeiras e as materias primas do fabrico, tanto por mar, como por aquelles tres rios caudaes e pelos numerosos afluentes do Bag.

A entrada do porto é defendida por duas fortalezas salientes, a de Kinbura acima mencionada, ea de Otchakoff na opposta margem direita com um intervallo de tres leguas pouco mais ou menos. A sete milhas de distancia de Kinburn está a povoação de Petrowsha que a nossa estampa representa.



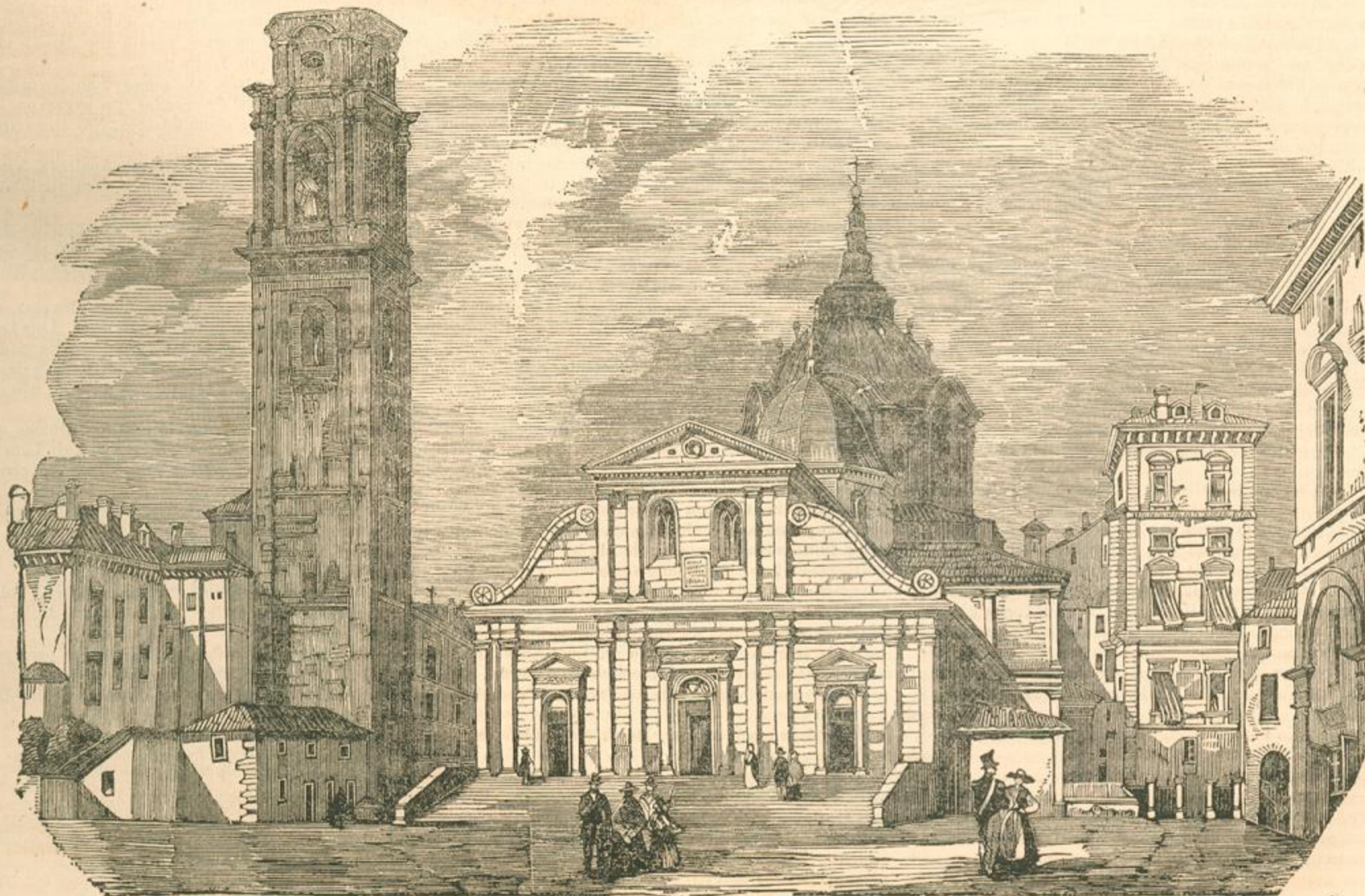
Aldeia de Petrowska.

CATHEDRAL DE S. GIOVANNI EM TURIM.

Damos hoje uma vista de Turim, capital dos dominios sardos, e uma das mais floresentes cidades da Europa. Está situada na margem esquerda ou occidental do Pó, n'um amplo e fertil valle. Turim é das cidades europeas edificadas com maior regularidade; muitas ruas são perfeitamente alinhadas, cortando-se umas ás outras em angulos rectos. As praças são em geral de boa apparencia e regulares. Os edificios, ainda que macissos e pezados, pode-se affoutamente dizer que são planos. A cidade era antigamente rodeada de baluartes, mas arrasaram-nos ha

pelo architecto Alfieri. Outro edificio notavel de Turim, é a universidade, levantada por Victor Amadeu, no principio do XVIII seculo. Turim tambem contem grande numero de igrejas, todavia, poucas são notaveis pela sua architectura.

O castigo mais rigoroso que Deos, n'este mundo impoz ao homem, é incontestavelmente o remorso da consciencia; quando esta nos accusa de ter praticado mal são baldados todos esforços para encontrar felicidade sobre a terra, pois que, ou notumultuar de sumptuosos festins, ou no requinte dos gosos da vida, lá vem á consciencia o remorso e com elle a idéa da eternidade. B.



Cathedral de S. Giovanni em Turim.

ciaes. O seu reinado adivinhou em muitas cousas a nova era de civilização que ia em breve inaugurar-se. Teve erros capitaes, e culposas hesitações, mas não é de admirar que tivesse os defeitos do seu seculo; absolvamol-o por que teve em muita parte as virtudes da civilização e os arrojos da liberdade.

Continúa. J. M. LATINO COELHO.

M. RUDE, ESCULTOR.

A 3 de Novembro ultimo perdeu a França um de seus distinctos escultores. Não obstante a idade de 71 annos, Francisco Rude, natural de Dijon, ainda conservava vigor de corpo e espirito para emprender longos e difficis trabalhos, que não teve tempo de acabar; viveu ainda, porem, até receber do suffragio dos artistas de diversas nações, na exposição universal, a primeira medalha de honra justa recompensa do seu talento.

N'este artista eminente notava-se a alliança do genio com um caracter nobre, cheio de desinteresse e independencia. Desprezando os meios porque muitas vezes se alcançam voga e popularidade, nunca se dobrou ás exigencias da sua epoca; viveu quasi solitario, consagrado á arte, no centro da sua familia e de seus discipulos. Os principios da sua carreira foram penosos. Como um grande numero de artistas, teve de passar pelas provas e obstaculos com que a falta de bens combate muitas vezes o talento. Filho de um fabricante de fogões começou a vida por operario; manifestando-se a sua vocação para o desenho, deu-se a este estudo, continuando, comtudo, a trabalhar na loja de seu pae. Animado por M. Devosges, director da escola de bellas artes de Dijon, que soubera apreciar tão felizes disposições, foi mandado a Paris em 1807 e entrou no laboratorio de M. Cartetier contando 23 annos de idade. Em 1807 ganhou o 2.º premio grande em escultura, e em 1812 obteve o primeiro premio grande de Roma.

M. Denon o dissuadiu de ir a Italia, e lhe encomendou obras; entre outras, baixos-relevos para um obelisco destinado á esplanada da Ponte Nova. Quando veio a restauração dos Bourbons, acompanhou no exilio para Bruxellas uma pessoa a quem estava ligado pelos vinculos de familia, e ali passou vida laboriosa e cheia de embaraços, dando lições de desenho, ou executando muitas obras de escultura, já em Bruxellas, já no castello de Tervueren a duas leguas d'esta cidade, onde ia a pé diariamente, partindo ás tres e quatro horas da manhã, e depois de feito o dia de trabalho, voltava tambem a pé, para em casa dedicar o serão ao desenho ou a estudos com que dilatava o horisonte de sua intelligencia.

Recolhendo a França em 1827 foi seguidamente incumbido de diversos trabalhos. Executou no arco de triumpho de *L'Étoile* uma porção do baixo relevo do frizo do grande entablamento, da banda de Neuilly, e depois o tropheu ou colossal grupo allegorico, na face que olha para a cidade, intitulado *A Partida em 1792*. Este grupo, muito mais notavel que os outros tres, é obra de entusiasmo e arrojo. As figuras dos guerreiros francezes marchando á defeza da patria, vestidas de trajo antigo por obedecer ás exigencias de uma tradição convencional, veem-se bellamente agrupadas sobresahindo no alto a figura allegorica da Liberdade, chamando o povo ás armas com um brado terrivel e gesto violento, de uma tão audaz expressão que revela a invasão do *romantismo* na arte por essa epoca. A execução dos outros grupos foi tambem offerecida a Rude por um ministro intelligente que tinha medido o alcance d'aquelle talento; mas, o artista recusou-se por um pensamento de recato; alguns dos projectos de composição que deixou, e que merecem ser reproduzidos pela gravura, causam-nos o sentimento de que por sobeja modestia se tivesse subtraído a aceitar aquella distincção merecida.

Uma estatua exposta no salão de 1833 representando um mancebo pescador napolitano assentado na praia e brincando com uma tartaruga, captivou muito a attenção, e ganhou ao artista a condecoração da legião d'honra; é a mais popular e mais feliz das suas produções. Este marmore, que pertence ao museu do Lu-



M. Rude, Escultor.

xemburgo, veio tambem á grande exposição universal do anno passado, como tambem a estatua em bronze, figurando Mercurio no acto de pôr as azas talares para elevar-se ao Olympo depois de ter degolado Argus; obra do auctor em 1834. Entre as muitas produções do cinzel d'este habil estatuario mencionaremos uma Senhora para a igreja St.

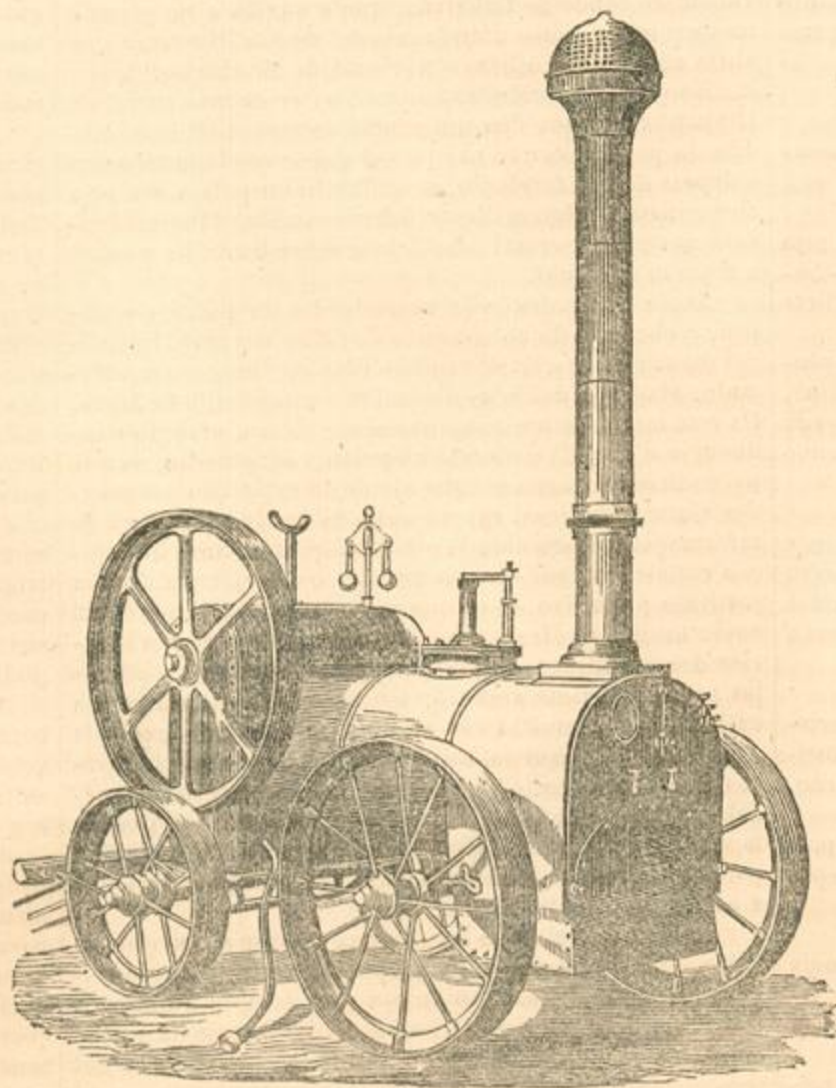
rapido bosquejo da campanha até ás primeiras noticias recebidas no começo d'este anno, terá de converter-se em pacifico relatorio de negociações e arceirices diplomaticas, se não mostrarem o reverso da medalha, novas partes telegraphicas oppostas ás que vierem pelas folhas inglezas e francezas, que o paquete de Southampton e os ultimos correios trouxeram ultimamente.

A acceitação pura e simples das propostas da Austria, sem que a Russia faça reserva de modificações que se debateriam nas conferencias sobre o modo de fixar os preliminares da paz, é um acontecimento tão inesperado, que suscita apprehensões de que se não veja tão prestes e tão definitivamente realiado. Bem faz o *Times* que previne cautelosamente os seus leitores para que não se engodem com tanta doçura. No entanto a noticia transmittida oficialmente pelo ministro francez em Paris affixou-se na bolsa mercantil d'esta capital por ordem do governo; e em Inglaterra o lord principal do Exchiquier annunciou-a em plena audiencia, e d'ali propagou-se rapidamente, a ponto de se esgotarem as edições dos jornaes que logo a estamparam.

Quanto ao reino limitrophe correram ahí temerosos boatos de revolução, com morte violenta dada ao ministro da guerra e ferimentos graves de Espartero, subversão da monarchia, e outros carapetões muito medonhos; tudo na fé de uma carta de Elvas do dia 22. Mas, cá estão os jornaes e correspondencias de Madrid de posterior data, e a capital das Hespanhas não passava do seu diario movimento, sentindo as pessoas, ainda as mais abastadas e acaçadas, ter de vestir camizas sujas porque as lavadeiras não traziam roupa em rasão das cheias e outros azares do mau tempo.

A respeito da estação tambem por cá vae o que sabemos; acrescentaremos ao que se lê em todos os jornaes o facto de achar-se a antiquissima ponte de Thomar n'um estado ameaçador de ruina, a ponto de mandarem as auctoridades avisar por pregão nas praças que ninguem por ella passasse.

Sobre o atrocissimo assassinio do conselheiro Bayard aguardamos informações mais completas.



Maquina portatil de vapor de MM. Tuxford e Filhos.

Gervais, o grupo do Baptismo de Christo na da Magdalena, outro e mui notavel, o Calvario na de S. Vicente de Paulo; Napoleão morto em Santa Helena, monumento em bronze, erecto em Fixin (Cotes d'Or) n'uma propriedade de Mr. Noisot, antigo capitão da guarda imperial; a estatua de Joanna d'Arc collocada na extremidade do terrasso á esquerda do jardim do Luxemburgo. O museu do Louvre possui um busto do pintor David, ao qual Mr. Rude consagrava grande affecto e admiração, de que estimou dar-lhe provas no desterro. Ha outros muitos bustos e estatuas, sendo digna de particular menção a de Godefroy Cavaignac, feita em bronze e destinada ao seu tumulo. Duas obras de rasgada concepção e já mui adiantadas ao tempo da morte de Rude, isto é, as figuras de Hebe e do Amor dominador, serão acabadas por seu discipulo Mr. Cabet que tomou essa tarefa como um encargo pio.

MAQUINA PORTATIL DE VAPOR, DE MM. TUXFORD E FILHOS.

As machinas construidas pelos srs. Tuxford e filhos, das fundições de ferro de Boston e Skirbeck no Licolushire, não só tem obtido premios de corporações nomeadas, como a sociedade de agricultura de Carlisle; mas tambem na grande exposição universal, onde o seu engenho portatil de vapor foi premiado, merecendo que o governo francez escolhesse uma d'estas machinas portateis para o conservatorio das artes e officios em Paris, e o da Prussia outra de igual fabrica para o museu real em Magdeburgo. Desde então tem sido empregados nos estaleiros em Inglaterra, tanto do estado como de particulares, para varias applicações em que se requer a força de vapor. O mesmo inventou engenhos para debulhar nas eiras e outros misteres agricolas.

NOTICIARIO.

A nossa bellicosa resenha estampada á frente d'este jornal e que é um

rapido bosquejo da campanha até ás primeiras noticias recebidas no começo d'este anno, terá de converter-se em pacifico relatorio de negociações e arceirices diplomaticas, se não mostrarem o reverso da medalha, novas partes telegraphicas oppostas ás que vierem pelas folhas inglezas e francezas, que o paquete de Southampton e os ultimos correios trouxeram ultimamente.

A acceitação pura e simples das propostas da Austria, sem que a Russia faça reserva de modificações que se debateriam nas conferencias sobre o modo de fixar os preliminares da paz, é um acontecimento tão inesperado, que suscita apprehensões de que se não veja tão prestes e tão definitivamente realiado. Bem faz o *Times* que previne cautelosamente os seus leitores para que não se engodem com tanta doçura. No entanto a noticia transmittida oficialmente pelo ministro francez em Paris affixou-se na bolsa mercantil d'esta capital por ordem do governo; e em Inglaterra o lord principal do Exchiquier annunciou-a em plena audiencia, e d'ali propagou-se rapidamente, a ponto de se esgotarem as edições dos jornaes que logo a estamparam.

Quanto ao reino limitrophe correram ahí temerosos boatos de revolução, com morte violenta dada ao ministro da guerra e ferimentos graves de Espartero, subversão da monarchia, e outros carapetões muito medonhos; tudo na fé de uma carta de Elvas do dia 22. Mas, cá estão os jornaes e correspondencias de Madrid de posterior data, e a capital das Hespanhas não passava do seu diario movimento, sentindo as pessoas, ainda as mais abastadas e acaçadas, ter de vestir camizas sujas porque as lavadeiras não traziam roupa em rasão das cheias e outros azares do mau tempo.

A respeito da estação tambem por cá vae o que sabemos; acrescentaremos ao que se lê em todos os jornaes o facto de achar-se a antiquissima ponte de Thomar n'um estado ameaçador de ruina, a ponto de mandarem as auctoridades avisar por pregão nas praças que ninguem por ella passasse.

Sobre o atrocissimo assassinio do conselheiro Bayard aguardamos informações mais completas.