

O PANORAMA.

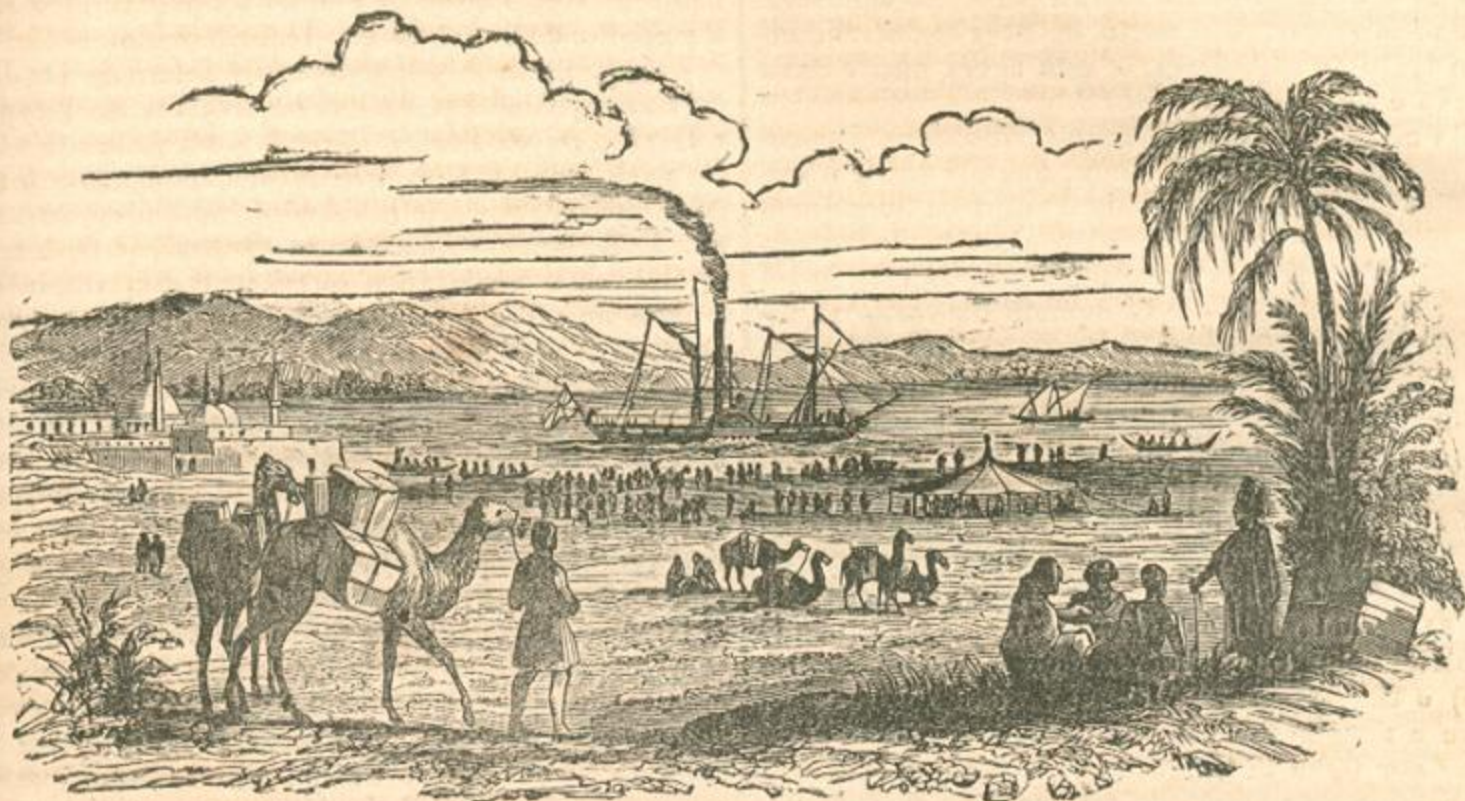
JORNAL LITTERARIO E INSTRUCTIVO

DA

Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis.

133)

PUBLICADO TODOS OS SABBADOS. (NOVEMBRO 16, 1839)



DESEMBARQUE EM SUEZ.

NAVEGAÇÃO DA EUROPA A' INDIA PELO MAR-RÔXO (*).

É cousa mui grata a um portuguez, quando ou tem de frequentar estranhas e longes terras, ou de fallar dellas, achar por toda a parte gloriosos vestigios de seus conterraneos, por quem foram conhecidas e devassadas, quer por longas e investigadoras peregrinações, quer por valentia de armas ou por tractados de paz e alliança, dictados pelo respeito do nome portuguez. O antigo roteiro das Indias Orientaes, seguido por gregos, e romanos, e aproveitado depois pelos venezianos, que por ahi trasladavam para a Europa as preciosas mercadorias daquellas regiões, foi por nosos maiores conhecido, avaliado e descripto, até quando o audaz Vasco da Gama já tinha patenteado ao mundo um novo caminho, dobrando o Cabo das tormentas, e aportando no coração da India; caminho, que roubou das mãos da orgulhosa Veneza o sceptro marítimo, e o transferiu para as nossas. Hoje vemos que, amortecida a gloria desse tempo, e postas em poder de estranhos as possessões, que nos adquiriram os Gamas, Castros, Albuquerque e Ataides, de novo se intenta seguir o rumo antigo para forrar os perigos e dilações d'uma viagem longa com forçadas escalas por climas insalubres: e que o Mar-rôxo assombrado, e as escelvadas costas da Arabia conhecem as vantagens do prodigioso invento do vapor applicado á navegação. Suez, emporio commercial em eras remotas, presume talvez erguer-se do abatimento mortal em que a pozeram as nossas conquistas d'Asia: os europeus cruzam com segurança o inhospito deserto, que juncta a Asia com a Africa, até ao Cairo, sobre as margens do afamado Nilo: e póde ser que o isthmo, que liga os dous vastos continentes, venha a ser atravessado por caminhos de ferro com todas as commodidades dos paizes cultos. Lemos ha pouco em pa-

peis publicos, se a memoria nos não falha, que o pachá do Egypto mandára abrir com feliz resultado pozos artesianos, que serão d'incalculavel proveito naquellas solidões aridas e arenosas. A missão civilisadora deste illustrado soberano egypcio, e de seu filho e herdeiro Ibrahim, deve a Europa em grande parte todas estas vantagens; auxiliando as intenções e as obras de principes, que alguns reputavam barbaros, os esforços das mais poderosas nações da Europa.

No fim, ou extremidade septentrional do Mar-rôxo, que pelo estreito de Bab-el-Mandeb [que significa *porta de lagrymas*] sáe ao golpho d'Adem e por elle ao mar da India, está assentada a cidade de Suez. Vejamos primeiro o que a respeito da mesma diz o nosso Duarte Barboza (*). — “Tornando á outra banda do Mar-rôxo, que tambem chamam Arabia... está um logar, porto de mar, que chamam Suez, onde os mouros traziam de Judá (*Jidah ou Dgeddá*), porto de Meca, toda a especiaria e drogarias e outras muitas mercadorias, muito ricas que ahi vinham da India, e traziam-nas de Judá em navios muito pequenos, e dahi as tomavam em camêllos, e as levavam por terra caminho do Cairo, donde as levavam outros mercadores caminho de Alexandria; e ahi as compravam os venesianos; o qual tracto é desfeito por elrei N. S. porque as suas armadas tolhem as naus dos mouros que das Indias não passem ao Mar-rôxo; pelo que o grão-soldão do Cairo, que nisto mais perde, mandou fazer neste porto de Suez uma grossa armada para que se trouxe por terra a madeira e a artilharia, e todas outras municações em que se fizeram mui grandes despezas: a qual foi com muita pressa feita de naus de gávea e de galés de remos, e sendo feita passou á primeira India, que

(*) O livro de Duarte Barbosa, que foi talvez dos primeiros que descreveram as paragens do Mar-rôxo, acha-se impresso no tom. 2.º da Collecção de Noticias para a historia e geographia das nações ultramarinas, publicada pela Academia R. das Sciencias.

(*) Muitos AA. o denominam Mar-vermelho.
VOL. III,

é no reino de Cambaia, indo por capitão-mór della Mir-Ocem, com determinação de tolherem a navegação aos portuguezes; e ajunctou-se com a armada d'elrei N. S. defronte de Diu, onde peleijaram tão rijo que d'ambas as partes houve gente ferida e morta, de maneira que os mouros foram vencidos e as naus lhes foram tomadas e queimadas e mettidas no fundo: pelo qual feito e por outros muitos, que se depois fizeram, se foi perdendo a navegação do Mar-rôxo, e o porto de Suez ficou sem nenhum trato de especiaria, e está agora muito damnificado e quasi despovoado."

Esta ultima asserção achamos verificada muito posteriormente pelo sabio Volney, que nos pinta o melancolico estado da decadencia e ruina de Suez quando a visitou em 1783, e que apenas alli viu 28 embarcações de pouco porte e indefezas. O mesmo escriptor acrescenta: — "O numero de navios annualmente diminue, porque navegando terra terra por uma costa cheia d'escolhos, perde-se sempre ao menos um por cada nove. Em 1783 arribando um a *el-Tor* para fazer aguada, em quanto a equipagem dormia em terra, foi surpreendido pelos arabes, que depois de terem desembarcado 1:500 fardos de café, abandonaram o navio aos ventos, que deram com elle á costa." — *Voyage en Syrie et en Egypte. Vol. 1.º cap. 14.* Ainda enquanto os piedosos musulmanos concorriam em grandissimo numero a adorar em Meca (*) o tumulo do seu Mafoma, como muitos preferiam a viagem do Mar-rôxo a seguirem todo o caminho por terra ao longo da costa da Arabia, era Suez o logar da reunião de muitas caravanas de peregrinos; mas depois que com o andar dos tempos entibiou o fervor desta devoção, perdeu este porto muito mais, e ficou quasi aniquilado, não obstante algum commercio com o Cairo, a que serve de escala.

Lembraram-se os antigos de cortar o isthmo de Suez, persuadidos porem da differença de nivel dos dois mares, reputando o Mar-rôxo mais elevado que o Mediterraneo, abriram mão da empreza, alem de que a natureza do terreno, baixo e arenoso, e, quer n'uma quer n'outra costa, alagadiço e lodacento dificultava a abertura d'um canal permanente. Ainda que Volney se incline mais a esta segunda causa, contudo diz que se observar-mos que, desde o entupido canal de Kolzum até o mar, o Nilo tem ainda um declivio no espaço de trinta leguas, não parecerá tão ridicula a idéa da differença de nivel entre aquelles mares. Não podia portanto effectuar-se a junção senão por meio do Nilo; e segundo Strabão foi Sesostris o que primeiro a intentou, abrindo o canal, que depois da invasão dos gregos os Ptolomeus restabeleceram, e que no dominio dos romanos foi renovado por Trajano: este mesmo canal, segundo o testemunho do historiador arabe el Makin, vinha a dar a Kolzum, restaurado novamente pelo governador do Egypto, Amrou, de ordem do calipha, á fim de transportarem para Arabia soccorros de trigos e cevadas, porque era então grandissima a escacez nas cidades de Medina e de Meca. A cidade de Kolzum, a que os gregos chamavam Clysma, arruinada ha muitos seculos, jazia obra de 300 passos ao norte de Suez á beira-mar: será hoje mui difficiloso assignalar rigorosamente qual fôra o seu local.

O nosso D. João de Castro, varão inclito, que, á maneira de Cesar, brandia com tanto valor a espada, como meneava com talento a penna, acompanhou, antes que fosse governador e vice-rey da India, capitaneando o galeão *coulão novo*, a D. Estevão da Gama, que então governava, e que passou ao Mar-

rôxo com uma grossa armada, com a intenção de queimar as galés do grão-senhor abrigadas em Suez. Desta viagem, feita em 1541, escreveu D. João o roteiro, que por quasi tres seculos permaneceu incognito (:); obra apreciada por naturaes e estrangeiros, principalmente pelo historiador João de Barros [entre os primeiros], que bastante a elogia no cap. 1.º do L.º 8.º da Decada 2.ª d'Asia: extrahiremos por isso com muito gosto o que no mesmo roteiro se lê a respeito do canal de que temos fallado.

— "E tambem por este logar [escrevia D. João de Castro] commetteram Sesostris, rei do Egypto, e Dario, rei da Persia, abrindo uma fossa até o Nilo, para ficar navegavel o Oceano indico com o mar Mediterraneo; e não acabando nenhum delles a fossa, Ptolomeu fez uma aberta de 100 pés de largo e 30 d'alto, a qual tendo quasi acabada, dizem que deixou de sahir com ella ao mar, por medo que a agua do Nilo ficasse salgada, misturando-se com ella a do estreito. Outros dizem que, lançado o nivel pelos architectos e mestres da obra, acharam que o mar do estreito era tres covados mais alto que a terra do Egypto, e temeram que se alagaria a terra. Auctores são Diodoro Siculo, Plinio, Pomponio Mella, Strabão Cappadocio e outros muitos cosmographos." —

E pouco mais adiante diz: — "Alguns me disseram que a occasião desta aberta não fôra fazer communicar o estreito com o rio Nilo, mas trazer a agua do rio á cidade, que ahi estava. Perguntei-lhes que terra ia de Suez até o Cairo: disseram-me que um campo muito chão, cheio d'arcias e esteril, sem nenhuma agua; e que de um logar até o outro era caminho de tres dias, andando muito devagar, em que podia haver obra de 15 leguas." — Note-se que esta medida da largura do isthmo pouco discrepa da que geralmente lhe marcam os viajantes e geographos mais modernos, porquanto estes lhe dão de 13 a 20 leguas communs de França.

N'outra parte o mesmo illustre A. descreve assim o clima daquellas paragens. — "Tambem, considerando nos dias que gastamos entre Toro e Suez, vi que andava o ceu muito nublado com umas nuvens grossas e negras, o que parece ser contrario á natureza e condição do Egypto; porque nelle, segundo todos affirmam, não chove, nem o ceu e ar soffrem, nem consentem nuvens, nem vapores; porem já pôde ser que o mar, de sua natureza, chame aqui estes vapores, e que pela terra dentro seja o ceu livre e desoccupado delles; como vemos em Portugal na cidade de Lisboa fazerem dias claros e jolizes (.), e em Cintra, que é dahi a 4 leguas, andarem grandes cerrações, nebrinas e chuveiros. Ora este mar, contido desde o Toro até Suez, é muito tempestuoso e subito; porque, como quer que começa a ventar do norte, que é vento que reina e vive nesta parte, inda que a sua força não seja muita, incontidamente se alevanta o mar tão alto e soberbo, que é cousa de maravilha, andando por todo o logar uns mares acapellados, e arrebrandiços, que são muito para temer. E isto não acontece por causa de haver aqui pouco fundo; porque todo este mar é muito alto, e somente ao longo da costa, que vem do Abexim, pegado com a terra é apparellado pouca cousa. Por este mar vi umas alforrecas, que por outro nome chamam aguas-más, as maiores que tenho visto, porque não eram de menos grandura de rodelas; a sua côr é muito branca e alvaçaã. Estas al-

(:) Este roteiro foi publicado n'uma edição muito accada, em Paris, em 1833, pelo Sr. Dr. Nunes de Carvalho.

(.) *Jolizes*: parece vir do francez *joli*, bonito. Não admira; porque muitos dos nossos antigos escreveram *garção* em vez de rapas, *boeta* por caixa, *gajas* por salarios ou emolumentos, etc. etc.

(*) Veja-se o que dissemos acerca de Meca a pag. 188 deste vol.

forrecas não passam do Toro para baixo, como que não querem occupar reino estranho, mas contentarem-se com a sua morada antiga, que é do Toro até Suez. E logo sahindo destes limites se acham infinitas pequenas e da sorte das outras, e andam e nascem pelo mar. Nos dias, que me achei neste mar, contido desde o logar do Toro até Suez, senti de noite os maiores frios que me lembra ter passado; e porem como vinha o sol eram as calmas insoffríveis.” — O mez em que D. João de Castro visitou estas paragens era o de Abril de 1541.

Varios portuguezes passaram da India á Europa vindo por terra, ainda que por diversos rumos, e fazendo os mais delles seu caminho pela Persia. Antonio Tenreiro, cujo Itinerario se acha mais frequentemente juncto ao livro da Peregrinação de Fernão Mendes Pinto, fez esta viagem duas vezes. Citaremos tambem Nicolau d’Orta, D. Alvaro da Costa, e Fr. Gaspar de S. Bernardino, que escreveu um roteiro, hoje pouco vulgar; e não mencionamos os nomes de todos porque o curioso os encontrará até o anno de 1550 no *Tractado dos descobrimentos antigos e modernos* &c. por Antonio Galvão, que tracta largamente dos diversos meios e caminhos por onde as especiarias vinham antigamente á Europa. O primeiro portuguez que porem atravessou aquella passagem foi Pero da Covilha com seu companheiro, por mandado de D. João 2.^o; e pôde ser que as noticias que elles communicaram contribuissem em grande parte para o descobrimento da nova carreira pelo cabo das tormentas, ou de Boa-Esperança. Todavia não omittiremos o P.^o Manuel Godinho, Jesuita, o qual veio da India expressamente, mandado para participar a elrei D. Affonso 6.^o as piratarías que os inglezes começavam a praticar naquellas regiões, e nos deixou a *Relação do novo caminho, que fez por terra e mar, vindo da India para Portugal no anno de 1663*: este livro, hoje raro, repleto de curiosas noticias, é escripto com facil, pura e engraçada dicção. No cap. 24.^o in princ. diz o P.^o Godinho o seguinte, que vem a proposito do assumpto do presente artigo,

— “O primeiro e mais breve (dos caminhos da India á Europa) é pelo estreito de Meca ou Mar-rôxo. Deve embarcar-se o passageiro para Meca em qualquer náu das muitas que cada anno vem da India áquelle porto, e costumam partir no mez d’Abril e Maio. De Meca embarcar outra vez para Suez ou para o Toro, situados no ultimo seio deste mar; o qual se navega em barcos pequenos, chamados *gelvas*. Dalli em tres dias se vai ao Cairo em casillas; do Cairo pelo Nilo abaixo a Alexandria. Neste porto sempre ha naus francezas, hollandezas, e inglezas em que se passa á Europa. Pelo dito se vê quão breve caminho é este, pois de terra só tres dias tem.” — Prosegue o auctor referindo os perigos desta jornada pelo ciume, e inimizade dos turcos contra os christãos; hoje, porem, dirimidos esses obstaculos pelas precauções do actual pachá do Egypto, e pelas commodidades que os inglezes promovem, é evidente a incalculavel vantagem que aos passageiros resulta de preferirem esta derrota.

Tendo enfim por tres seculos continuado a communicação entre a Europa e a India pelo mar Pacifico, e pelo cabo meridional d’Africa; ultimamente o aperfeiçoamento da navegação por meio do vapor, e o augmento das colonias inglezas na Asia, suscitaram a importante idéa d’um systema de communicação, que combinasse a promptidão com a regularidade de tempo, mostrando-se o governo inglez disposto a favorecer o plano mais practicavel. Entre varios projectos, que tem apparecido, nenhum é tão adequado ao intento como a renovação da anti-

ga derrota que temos apontado, modificada conforme as circumstancias da nossa epocha. Mas para esta mesma tem alguns proposto quatro itinerarios differentes, de que os nossos leitores farão idéa á vista do mappa que appresentámos, posto que imperfeito e grosseiro.

Supposto o conhecimento practico da navegação do Oceano indico pelo estreito de Bab-el-Mandeb e o Mar-rôxo até Berenice (*), ou até Cosseir obra de 200-milhas mais ao norte, os quatro roteiros a partir deste ultimo ponto são os seguintes. 1.^o De Cosseir ao Nilo descendo depois pelo rio. 2.^o De Cosseir, indo em caravana ao Cairo. 3.^o Pelo Mar-rôxo acima até Suez. 4.^o Pelo golpho d’Akaba, donde até as costas do Mediterraneo só vão tres dias de jornada, segundo affirma o tenente Wellstead, que reconheceu ultimamente este caminho. O capitão Chesney propoz a derrota indo-se pelo lago de Menzaleh até só meia legua de Damietta, porem este lago, posto que grande, apenas tem de fundo cousa de seis palmos.

No meio de tantos projectos, o capitão Grindlay foi o primeiro que poz em practica a communicação pelos seguintes pontos — Alexandria, Cairo, Suez, Moka, e Bombaim (§), levando a correspondencia d’Inglaterra para a India, tendo escriptorio para o registo dos passageiros em Londres, com outros subalternos em muitos portos da Europa, debaixo da direcção de Mr. T. Waghorn, e facilitando as relações dos paizes do Mediterraneo com os da Asia e da Africa. Para o mesmo fim tem igualmente contribuido a *Companhia de Vapores* de Marselha, cujos barcos partem duas vezes em cada mez, tocando em Liorne, Civita-Vecchia, Napoles, Malta, Syra, e Alexandria, ao passo que outros vapores da mesma companhia se dirigem a Athenas, Smyrna, e Constantinopola.

Alguns portuguezes, despachados para servirem cargos militares e civis em as nossas possessões asiaticas já teem seguido esta moderna viagem. Um official da nossa armada, o Sr. J. P. Celestino Soares, que tambem a fez, revertendo da India a Portugal, teve a louvavel curiosidade de escrever o seu itinerario, que publicou no *Diario do Governo* de 26 de Julho do anno passado; portanto deste extrahiremos as circumstancias mais interessantes, não só por ser trabalho portuguez, como porque pôde ser util a muitos dos nossos patricios, e tambem porque a derrota segue a mesma linha na ida que na vinda.

Quando o Sr. Celestino partiu de Bombaim tinha ahi a companhia das Indias tres barcos grandes movidos por vapor, de 650 a 700 toneladas, e da força de 300 a 320 cavallos, e outro de 300 toneladas, destinados para a navegação do Mar-rôxo [dito por alguns *vermelho*] a Suez, e com todas as commodidades e meios para uma viagem agradavel, rapida e segura. Os passageiros, segundo a sua pessoa e têres, podem escolher entre as classes seguintes. — A 1.^a classe paga 800 rupias [400 pezos hespanhoes], tem camarotes de duas pessoas, banho quente ou frio, e come no salão: a 2.^a paga 600 rupias [300 pezos], dorme na tolda ao tempo, tem um camarote commum para se lavar e banhar, come no salão havendo pouco numero, e, quando este é grande, na tolda: a 3.^a, que é a dos criados europeus, paga 40 rupias, dorme em cima á prôa, e ahi come os sobejos da mesa de ré, que é lauta: a 4.^a, que é a dos criados nativos, dorme igualmente á prôa,

(*) Berenice foi o porto principal do commercio romano com a India, e tambem o arsenal dos antigos Pharaós.

(§) Pode consultar-se o artigo sobre Bombaim a pag. 228 do 2.^o vol. deste Jornal.

e come arroz e caril. As duas primeiras classes se ministram as bebidas com abundancia; a 3.^a tem pouco vinho, e a 4.^a nada. Pelo que respeita a bagagem, a 1.^a classe póde embarcar tres caixas de 30 pollegadas de comprido, 16 d'alto e 12 de largo, e tres frasqueiras de tres duzias de garrafas d'agua ou vinho para a passagem do deserto no isthmo: a 2.^a classe póde levar as mesmas tres caixas, mas só duas frasqueiras, e a 3.^a e a 4.^a sómente uma caixa ou mala das dimensões sobreditas. Dura a viagem de 18 até 21 dias, segundo a violencia do vento e mar contrarios, com escala por Moka (*) passado o estreito, onde no fim de 9 ou 10 dias se recebe carvão a primeira vez, e com outra por Cosseir dahi a 5 dias. Ao saltar nos arcaes de Suez acham os passageiros tendas armadas para se abrigarem, collocadas pela companhia; a demora é de 24 horas; e os agentes de Mr. Waghorn, ou Mr. Hill apromptam camellos para a bagagem pelo aluguel de 40 piastras [dois pesos] cada um, e bons jumentos bem ajaezados para os cavalleiros, a seis pesos até o Cairo. "Esta jornada [diz o Sr. Celestino] faz-se de muitas maneiras, e dura tres a cinco dias, segundo as circumstancias e teres de cada um, pois na caravana de que fiz parte algum tempo, havia senhoras e pessoas ricas, que se muniram de tendas, e estabeleciam seu arraial, fazendo boa cozinha e regulando a sua marcha muito aprasivelmente; mas querendo qualquer limitar-se a dormir ao sereno, comer com parcimonia e adiantar caminho, encostando-se a mais alguém com dois creados e pequena bagagem, não excede o gasto 12 a 15 pesos, por cabeça, como me aconteceu aggregando-me a uns officiaes inglezes. Da uma para as duas horas do terceiro dia da sahida se avistam os tumulos dos Califas, e logo as torres do Cairo, de umas ribanceiras a tres leguas de distancia, chegando á cidade pelas 5 horas dessa mesma tarde." No Cairo ha boas hospedarias que servem com todo o aceio, por 40 piastras diarias, excepto o vinho, que custa um peso cada garrafa. A demora, que ha nesta cidade, de dois ou tres dias pode util e gostosamente empregar-se em visitar formosas mesquitas, a forte cidadella, os jardins e palacios do pachá, e as maiores pyramides do Egypto (*), que ficam a seis milhas da margem esquerda do rio.

Muito inerte será quem não pagar este tributo á curiosidade, que, todavia, por maior que seja a economia, custa 10 ou 12 pesos. Os donos das hospedarias se incumbem entretanto do apercebimento da viagem pelo Nilo, que é de 3 a 4 dias até Afté, fazendo-se de despeza por cabeça, entre quatro companheiros, de 33 a 40 pesos, mediante os quaes obtem-se um barco bom e com camara, creados, boa meza, café e vinho. Em Afté ha outros barcos mais elegantes e velozes, que em 24 horas chegam a Alexandria pelo canal, aberto pelo pachá: esta ultima despeza não passa de 5 pesos a cada viajante, arranchando uns poucos. Os oito ou dez dias de estada em Alexandria podem aproveitar-se no exame das antiguidades e outros objectos mui dignos d'attenção. As hospedarias são boas, e os preços como no Cairo.

No porto de Alexandria ha sempre vapores inglezes, francezes, austriacos, sardos, ou napolitanos, que vão a Malta, Sira, Marselha, Napoles, ou Constantinopola. O custo da viagem para a Europa é quasi o mesmo nos differentes barcos, postoque a moeda varia conforme as nações. De Alexandria pa-

(*) O nome desta cidade (que fica já da parte de dentro do estreito de Meca ou Mar-rôxo) é bem conhecido no mundo pelo excellent café que exporta, e porque (dizem) ali se originou o uso dessa bebida.

☉ Dêmos uma vista das pyramides do Egypto a pag. 233 deste vol.

ra Marselha, em barco francez pagam-se 390 francos, e para Malta 290, não comprehendida a despeza de comida, que á meza de estado-maior é de seis francos diarios; gastando-se pelo ordinario 12 dias do Egypto a Malta. Nos barcos inglezes o transporte custará talvez 12 pesos mais, mas o serviço é melhor; porem, quer n'uns quer n'outros, ha tres classes, de preços diversos: a 1.^a tem camarotes de dois a dois á ré e come no salão; a 2.^a ditos de quatro e de oito á prôa e come ávante; a 3.^a classe é a dos creados. Nos inglezes é mais curta a viagem um dia, porque não fazem escala, mas os francezes vão a Sira encontrar a linha de Constantinopola, porem esta breve tardança é bem compensada pela vista do archipelago grego.

Na ilha de Malta se faz quarentena, segundo o estado sanitario do Levante; o Sr. Celestino a soffreu de 21 dias, por se terem manifestado casos de peste nos navios do pachá, na vespera da sua partida de Alexandria. Com a quarentena augmenta claramente a demora, e tambem a despeza, porque nos Lazaretos tudo se paga; são porem optimos, e bem mantidos. Durante os 4 ou 5 dias de espera em Malta pelo vapor deve o curioso ver entre outras obras o templo de S. João, e as fortificações inaccessiveis da Valetta. O portuguez aqui achará tambem gloriosas recordações, contemplando o soberbo forte Manuel, construído pelo Grão-Mestre de Malta, D. Antonio Manuel de Vilhena, de quem demos o retrato e a biographia a pag. 321 do 2.^o volume.

De Malta para Gibraltar custa a viagem, que é de 5 a 6 dias, 65 pesos. Desta ultima praça passe a Lisboa, com escala por Cadiz, em tres dias e duas noites, por 33 pesos na 1.^a classe, e dois pesos de gratificação aos creados.

Tendo aproveitado as circumstancias essenciaes do itinerario do Sr. Celestino, é conveniente dar-mos a recapitulação que elle fez da despeza total de uma igual viagem.

	Dias de viagem.	Despeza em pesos hespanhoes.
De Bombaim a Suez	18	400
Jornada de Suez ao Cairo	2 ½	15
Demora no Cairo	2 ½	12
Viagem pelo Nilo	3	35
Dita pelo canal	1	3
Demora em Alexandria	7	20
Viagem até Malta	9	70
Quarentena	21	84
Viagem para Gibraltar	5	65
Demora em Gibraltar	2	10
Passagem para Lisboa	3	35
	<hr/>	<hr/>
	74	749
	<hr/>	<hr/>

Note-se: 1.^o Que não são constantes os 74 dias de viagem, porque não incluindo a quarentena ficam só 53 dias. — 2.^o — Que o calculo não comprehendendo as despezas miudas, como, passaportes, cambios, gratificações, &c.: sommando porem tudo avaliou-se a despeza total em 800 pesos, que contados a 800 r.^s fazem 640:000 r.^s, moeda portugueza. Esta despeza, porem, pode ser muito mais modica, escolhendo o viajante a bordo classe mais inferior e cerceando os gastos em terra na proporção de seus teres.

Todo o gasto na ida da Europa á India pelo caminho que levamos dicto é menor que o acima referido; e calcula-se, pouco mais ou menos em 480:000 reis, tomando a bordo a 2.^a classe, consumindo-se na viagem apenas 45 dias ou pouco mais.

TELEGRAPHO ELECTRICO.

O PROGRESSO do entendimento humano na phisica e mechanica, é, sem duvida, admiravel no presente seculo. Os grandes talentos entretinham-se antigamente quasi exclusivamente com outras materias: — com a methaphisica sempre abstracta, e com a polemica religiosa que nunca tem fim. — Um ou outro auctor por acaso escreveu sobre politica; mas apenas a sua obra via a luz do dia era logo censurada, e acabados os clamores da critica cahia immediatamente em esquecimento. A mechanica, e as suas uteis applicações, então esquecidas, é hoje, para assim o dizermos, a sciencia da moda.

A singularidade de um telegrapho sem signaes de convenção — sem necessidade de luz natural ou artificial — e carecendo apenas de duas pessoas que se communiquem, deve dispensar preambulos para dar logar a que descrevamos tão curioso invento. Muitos aspiram á honra da descoberta por terem dado esclarecimentos mais ou menos explicitos; porem um escocez, M. Alexander, foi quem venceu todas as difficuldades da invenção, e quem completando a machina mostrou a sua applicação prática.

No meado de Novembro do anno preterito apresentou M. Alexander em uma conferencia numerosa da sociedade das artes de Edimburgo, um modelo explicando a natureza e poder desta machina. Consiste elle em uma caixa de madeira de duas varas de comprido e uma de largo, e de vara de altura de um lado e de pouco mais de um terço de vara do outro. A largura e altura deste modelo correspondem á machina de grande extensão; por quanto, ainda que apenas tenha duas varas de comprimento para facilidade de transporta-la a qualquer parte, pôde contudo abranger vinte ou quarenta e até mais de cem se for preciso.

De uma extremidade a outra veem-se trinta fios de cobre estendidos e separados entre si. Na ponta, a que, para distingui-la, chamaremos meridional, estão os mesmos fios atados a uma serie de teclas de madeira, mui semelhantes a teclas de orgão; e na outra ponta [a do norte] ha trinta agulheirinhos collocados com igualdade em seis fileiras de cinco buracos cada uma, n'uma especie de taboa crivada, de vara de comprimento, que fórma a extremidade da caixa. Debaixo destes agulheiros, pela parte interior, estão as 26 letras do alphabeto inglez pintadas de negro, com os correspondentes pontos, colon, semi-colon, e comas, servindo uma estrellinha para marcar o fim da palavra. As letras são do tamanho de pollegada quadrada; e nas teclas da outra extremidade estão igualmente pintadas as mesmas letras pela ordem do abecedario. Os fios de cobre servem para a communicação das letras da maneira seguinte: —

Compõe-se este mecanismo pela parte meridional de duas folhas de zinco e cobre postas debaixo das teclas, e pela do norte de trinta agulhas magneticas, formando uma bateria galvanica de quatro pollegadas de largo cada uma, postas por detraz das letras pintadas na taboa. — Movem-se estas agulhas horizontalmente sobre eixos e estando equilibradas dentro de um aro chato de folha de cobre, formado das pontas dos fios de communicação. — Nas pontas do norte das agulhas cevadas ha bocadinhos quadrados de papel preto collocados em frente da taboa, que servem para mostrar ou occultar as letras.

Qualquer dos trinta fios, postos em communicação com a bateria na parte meridional, transmite rapidamente a influencia galvanica á ponta do norte, o segundo a bem conhecida regra descoberta por

Oersted, a agulha magnetisada que está na extremidade d'aquelle fio volta immediatamente a direita ou a esquerda á ponta do norte, levando consigo o bocado de papel negro, que deixa por consequente descoberta a letra. Por exemplo: apertada até abaixo com o dedo a tecla A na ponta meridional, o fio que a ella está ligado entra immediatamente em communicação com a bateria, e pela influencia galvanica volta rapidamente a agulha a ponta do norte, levando consigo o bocado de papel, e ficando patente a letra A á ponta do norte da caixa ou machina. Levantado o dedo da tecla sôbe esta á sua posição natural como a de um orgão: — cessa logo a communicação do fio com a bateria; a agulha recobra a sua posição quieta, e a letra A fica occulta debaixo do dito bocado de papel preto. O mesmo succede tocando com o dedo em qualquer outra letra do alphabeto, ou das quatro teclas destinadas para pontos.

Com este exemplo fica evidente que tocando successivamente com os dedos nas teclas correspondentes a qualquer palavra ou nome, as letras de que se compõe a mesma palavra hão de divisar-se successivamente na outra ponta. — «O nome de *victoria*, diz o editor do *Scotsman*, diario de Edimburgo, foi o primeiro ensaio do telegrapho electrico na conferencia da sociedade das artes.» Do mesmo modo se pôde continuar a communicação mostrando o signal de cada palavra, e a coma ou ponto depois de cada sentença ou periodo.

Não sabemos que tempo é necessario para transmitir uma parte simples por meio deste novo methodo de communicação; porem temos rasões para suppôr que pôde fazer-se com a presteza e no mesmo espaço de tempo em que um compositor d'imprensa junta as letras; todavia, ainda quando se gastasse tres ou quatro vezes mais tempo, a utilidade deste telegrapho seria grandissima.

Bem sabido é que o galvanismo carece de um circulo perfeito para as suas operações. Não só é mister levar um fio ao lugar d'onde se intenta fazer a communicação: — convem igualmente que elle se volte logo para a bateria.

A nossa primeira supposição ácerca deste objecto foi de que seriam necessarios dous fios para cada letra, marcando o numero 30 em lugar do 60 — o que augmentaria consideravelmente o tamanho da machina, tornando mais complicadas as suas partes; mas uma invenção tão simples como efficaz removeu esta difficuldade. Em lugar de se estenderem os fios, das agulhas ás teclas, estão cortadas, em distancia de tres pollegadas das agulhas, e unidas todas a uma varinha de cobre transversal, d'onde um só fio volta a bateria na outra ponta, e assim se completa o circulo de 30. — Desta fórma apenas se necessitam trinta e um fios sem que se augmente o tamanho ou complique o mecanismo. Cumpre ter presente que a communicação entre as chaves e a bateria se faz por meio de um vaso comprido estreito, e cheio de azougue, no qual entra a ponta do fio quando se toca e abaixa a tecla com o dedo.

O telegrapho assim construido opéra com facilidade e exactidão, como o presenciaram os membros da sociedade, e outros litteratos. O modelo exhibido era uma machina com todas as partes essenciaes; e se lhe chamamos modelo é por se achar reduzido em comprimento podendo estender-se a muitas leguas. Vinte cavalleiros que assistiram á exhibição, entre os quaes se notavam eminentes sabios da Escocia, assignaram uma declaração manifestando a alta idéa que faziam do invento, offerecendo-se para formarem uma associação que lhe dê todo o desen-

volvimento. Este objecto, contudo, compete mais ao governo que aos particulares; porquanto se for praticavel o interesse que d'ahi resulta é nacional. Uma machina que transmitta qualquer communicação a cem leguas de distancia em tres ou quatro minutos, de dia, ou de noite; em tempo sereno, ou chuvoso; e que faça uma participação tão extensa quanto preciso seja, tornar-se-ha uma nova potencia, cujos admiraveis effeitos para a sociedade ninguem pôde calcular.

PALIMPSESTOS (*) DESCUBERTOS
POR M. CARLOS MAI.

DEVEMOS ao sabio Carlos Mai o possuir uma edição completa das obras ineditas, que pôde descobrir e decifrar nos palimpsestos de Roma, de Milão, e de outras muitas cidades. Os dois volumes já publicados comprehendem todas as obras ineditas de Cicero, incluindo as que já tinham sido descobertas em Roma por Niebuhr, e em Turin por Peyron. A estas riquezas litterarias, achadas nestes antigos thesouros da sciencia, M. Mai ajunctou varios artigos dos antigos auctores classicos, gregos e latinos: nesta collecção sobresahe o celebre tractado da republica: este tractado, revisto e correcto segundo o texto, foi augmentado com muitos fragmentos ineditos de um philosopho grego, chamado Proclo; e por estes se obtem aclarar diversas passagens de Cicero. O tractado da republica é seguido de tres fragmentos preciosos, sobre que vamos fallar: o primeiro é de Gargilio Marbialis, que vivia no 3.^o seculo, e no reinado de Alexandre Severo: faz parte de um tractado de economia rural, que não conheciamos senão pelos elogios que lhe teceram Cassiodoro e Servio, e pelas frequentes citações que delle faz Palladio; o fragmento tem 4 capitulos: o 1.^o tracta das amendoeiras, o 2.^o dos pecegueiros, o 3.^o dos marmeleiros bravos, o 4.^o dos castanheiros. M. Mai descobriu e copiou este fragmento de um palimpsesto da bibliotheca real de Napoles. O segundo trecho publicado por M. Mai depois do tractado da republica é um fragmento do 3.^o livro de Sallustio: Muratori tinha recebido este fragmento de um francez chamado Bimar, e o tinha publicado como peça original no prefacio da sua collecção das suscripções: porem foi um engano, porque este fragmento acha-se em muitas edições de Sallustio, e entre outras na de Grutero: é verdade que era inteiramente intelligivel, o que procedia dos erros do copista, que sem attender a que o texto era escripto em duas columnas, as confundiu uma na outra de modo tal que ficou tudo incomprehensivel. Os dois manuscritos deste fragmento pertenceram em outro tempo á França, donde passaram para o poder da rainha de Suecia, Christina, e depois da morte desta soberana para a bibliotheca do Vaticano, onde ficaram ignorados: M. Mai os descobriu, e os copiou exactamente. Segue-se um 3.^o fragmento que completa o 1.^o volume, e é a copia de um manuscripto grego original, com alguns theoremas de Archimedes, relativos ao seu livro que tracta dos corpos que nadam na agua. Comandino, editor de Euclides, traduziu este manuscripto em latim, e Rivaltio o verteu do latim em grego para a edição das obras de Archimedes por Morel. O segundo volume de M. Mai encerra diversos fragmentos das novas orações de Cicero, descobertos por Niebuhr, e Peyron; uma copia original das Verrinas, cujo texto differe muito

do que é geralmente conhecido, e finalmente o precioso commentario de que já fallámos: como as primeiras paginas deste fragmento faltam inteiramente, não se chegou a saber o nome do auctor: julga-se que este commentario foi dos dois commentadores de Cicero, Vulcassio e Caper, tão gabados por S. Jeronymo, e pelo grammatico Agregio: seja porem qual for o nome do auctor, esta descoberta é uma das mais importantes que se tem feito nos palimpsestos: os homens que se dão ao estudo das cousas da Grecia e de Roma, os antiquarios, os oradores, os philologos, e os jurisconsultos alli acharão materia interessante e curiosa, encontrarão grande numero de leis, e factos curiosos sobre os costumes e topographia de Roma: citações de obras latinas, cujo texto é totalmente novo, assim como o são as fórmulas da linguagem: o mesmo commentario contém tambem muitos fragmentos de obras de Cicero que se reputavam perdidas, e titulos de outras do mesmo grande orador, que não conheciamos, nem talvez conheceremos: taes são o livro contra o edito de Rachio, outro em verso sobre o consulado de Tulio: uma longa carta a Pompeia sobre o mesmo objecto: a oração que Cicero tinha preparada no caso que o Clodio o accusasse de ter violado as leis da republica, e uma oração a favor de Vatinio accusado de ter subornado e comprado votos. Entre os fragmentos preciosos deste commentario ha uma passagem do tribuno Caio Graccho, outra de um discurso do sabio Lelio e varios fragmentos de uma oração de Cicero a favor de Taio. O commentario finalisa com alguns fragmentos tirados das Verrinas, e copiados dos palimpsestos do Vaticano, notaveis pela sua muita antiguidade, e pela belleza paleographica. As variantes introduzidas nas obras de Cicero pelo sabio Mai convidarão sem duvida a attenção dos futuros editores das obras do *principe dos oradores*, e auxiliarão o progresso da litteratura e das sciencias.

DAS COMPANHIAS.

NÃO é nosso proposito duvidar de que a leitura dos bons livros seja um meio importantissimo de aperfeiçoar a instrucção moral e intellectual. Porem ainda que a apreciámos, e constantemente trabalhámos em promover este ramo de utilidade publica com o honesto fim de plantar os bons, e desterrar os máus usos, todavia desejámos por outro lado que se não julgue que a leitura por si só basta para constituir os homens moralmente bons e virtuosos. Pôde, verdade é, a cultura do espirito fazer muito para melhorar os costumes, mas não pôde fazer tudo: ha outro poder que influe mui consideravelmente para formar um caracter bom, ou depravado — são as companhias.

Mostrai-me as companhias que um homem frequenta, e eu vos direi o que elle é. Vemos todos os dias homens, aliás dotados de bastantes conhecimentos intellectuaes, precipitarem-se nos mais asquerosos vicios, e tornarem-se desgraçados, e até perniciosos na sociedade. — E a que devemos attribuir isto? Não certamente aos bons livros, nem á verdadeira cultura do raciocinio, que ensina a conhecer o mal para fugir delle: lancemos a vista mais longe para descobrir a causa destes phenomenos, e a encontraremos nas companhias.

Infelizmente succede que o vicio se mostra sempre sob um aspecto lisongeiro e encantador aos olhos daquelles que não tem a vista apurada para logo descobrirem a sua difformidade; e tambem acontece que quando alguem se deixa converter pelas primei-

(*) Palimpsestos, folha escripta por cima dos caracteres apagados.

ras influencias do vicio, o habito o prende nelle, e o não deixa recuar um passo na depravada carreira que uma vez encetou. Por aqui se vê o quanto é perigoso, mormente na fogosa mocidade, travar conhecimento e familiaridade com alguém de caracter corrompido: porque taes pessoas se nos apresentam á primeira vista sob as mais lisongeiras apparencias, e o vicio nellas se reveste das mais bellas fórmas. Só depois de passada a crise fatal, quando a candidez da innocencia desapareceu para sempre, é que o infeliz contaminado pelas más companhias vê todo o horror do vicio, e seus enganosos attractivos; e então o habito tem poder tão forte para o prender, como tivera o desejo da novidade para o attrair e captivar.

É muito mais facil mostrar a necessidade de evitar as más companhias, e declamar contra ellas, do que prescrever regras faceis e seguras para as distinguir das boas: ha porem dois ou tres pontos essenciaes, de que devemos acautelar nossos jovens leitores, o que faremos em breve espaço.

Se a phisionomia fosse uma sciencia tão exacta como o querem inculcar seus entusiasticos amadores, e cegos crentes, bastaria ella para fazer julgar das intenções e character daquelles que se apresentam á nossa sympatia para nos attrair a amizade: porem é certo que a cada passo vemos exemplos que nos attestam quanto é fallivel este systema de julgar as pessoas. Alcibiades, em quanto moço era o mais perfeito, e ao mesmo tempo o mais dissoluto mancebo de Athenas; Socrates pelo contrario tinha, segundo affirmam, olhos luxuriosos de satyro: tão enganadoras são as feições humanas! Mas ainda que nem sempre no rosto se descobre a fealdade do vicio, é comtudo certo que a lingua e as maneiras o dão logo a conhecer. Portanto, ó mancebo, fugi da presença daquelles que tractam de bagatella as mais importantes verdades da religião e da moral; e fugi especialmente da sociedade daquelle, tenha elle embora outras bellas qualidades, que por seus preceitos, ou com o seu exemplo sanciona, ou louva acções más. Tal pessoa poderá ser perfeita, instruida, &c.; mas comtudo isso é ainda mais perigosa do que o aspide venenoso. Fugi de taes compauhias, como do vosso maior inimigo, porque uma vez contaminado não será mui facil despegar-vos dellas, e ficareis excluido da communhão dos homens de bem.

CURA DA HYDROPHOBIA.

Um medico ainda moço de Veneza foi mordido por um gato damnado no mez d'Agosto de 1826: as feridas causadas pelos dentes do gato eram em tres differentes partes do corpo: o gato morreu pouco depois com todos os symptomas de raiva: o medico fez todos os remedios seguintes: espremeu o sangue das feridas, lavou-as muito bem, e 48 horas depois as cauterisou levemente: apezar disto as feridas apresentaram logo todos os symptomas do veneno hydrophobico: o medico bebeu então todas as manhaãs vinagre puro, e no decurso do dia tomava dous copos de um cosimento de grão de giesta; mas no fim de cinco semanas perdeu toda a sua alegria, taciturno procurava a solidão e chorava noite e dia: o seu somno era curto e interrompido muitas vezes; tinha a cara palida e os olhos affogueados: o facultativo que o tratava observou que as glandulas por baixo da lingua estavam enfartadas: então lhas mandou cauterizar profundamente com um ferro em braza; esta operação foi seguida de uma grande fe-

bre que durou tres dias; no fim destes diminuiu e cessou, e o doente restabeleceu-se completamente.

METHODO PARA CALÇAR AS RUAS.

Mr. Chambers, engenheiro inglez muito conhecido, inventou para calçar as ruas um methodo, para o qual obteve uma patente de inventor: este methodo reúne as duas qualidades essenciaes neste caso = o aceio, e a igualdade da superficie da rua. = Mr. Chambers manda assentar sobre o terreno que serve de base á rua uma forte camada de barro, sobre esta manda lançar outra de areia, e é sobre esta que são assentadas as pedras da rua, e aos lados della ha cannos para o escoamento das aguas. A calçada é feita de pedras de granito de igual altura, e postas de modo que a maior largura fica para baixo: os intervallos entre as pedras são cheios de materiaes duros, e tudo isto é cuberto com uma camada vitrificada, que é propria para resistir á humidade e á fricção. — Este methodo de calçar as ruas parece ter duas utilidades, a de fazer suportar todo o pezo dos carros á base da rua, e tambem a de impedir que a terra suba á superficie e se misture com a agua.

PERGUNTAR-SE-HA a razão porque uma navalha de barba em tempo de frio não corta sem irritar a pelle? A razão é porque quando faz frio o fio da navalha observado por um microscopio está como uma serra; o remedio é metter a navalha em agua quente e no mesmo momento o fio da navalha fica unido e liso.

GALOCHAS.

TEMOS um adagio que diz: *a quem não davamos vida em galochas vae á missa*. São galochas certo calçado de páu, de que usam os rusticos em França, onde lhes chamam *galoches*; entre nós [se me não engano] usa-se similhante calçado no Minho ou na Beira, donde manou o dicto adagio. O hespanhol Covarrubias, diz no seu *Thesouro*: — *Galochas, cierto genero de calçado de madera*. Spelman no *Archeólogo* quer que estas mesmas galochas francezas sejam tamancos, *quibus in rure utuntur coloni*, de que usam os rusticos no campo.

Agora [segundo a expressão de Bluteau] digam os minhotos ou os beirões que genero de calçado são as galochas.—Agora [dizemos nós] vejam as senhoras da moda como os grosseiros e miseraveis tamancos deram nome ás suas envernizadas e elegantes galochas!

PROVERBIOS.

A NATUREZA só pede o necessario — a razão só o util — o amor proprio só busca o agradavel, e a paixão exige o superfluo.

PARA viver na abundancia não é necessario augmentar as riquezas, basta moderar os desejos.

LAMENTAR excessivamente as desgraças é loucura: mostrar indiferença a tudo é insensibilidade bruta.

Escriptorio da Direcção da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Uteis, rua nova do Carmo
N.º 39 = D.

LISBOA — NA TYPOGRAPHIA DA SOCIEDADE.