

OCCIDENTE

REVISTA ILLUSTRADA DE PORTUGAL E DO EXTRANGEIRO

Precos da assignatura				24.º Anno — XXIV Volume — N.º 815	Redacção — Atelier de gravura — Administração Lisboa, L. do Poço Novo, entrada pela T, do Convento de Jesus, 4 OFFICINA DE IMPRESSÃO — RUA DOA DO LOUREIRO, 23 A 25
Anno 36 n.ºs	Semest. 18 n.ºs	Trim. 9 n.ºs	N.º à entrega		
Portugal (franco de porte, m. forte)	38800	18900	6950	8120	Todos os pedidos de assignaturas deverão ser acompanhados do seu importe, e dirigidos á administração da Empresa do OCCIDENTE, sem o que não serão attendidos. — Editor responsavel Caetano Alberto da Silva.
Possessões ultramarinas (idem.....)	46000	24000	8000	9600	
Extrang. (união geral dos correios)	50000	26500	8800	10400	

20 DE AGOSTO DE 1901



S. M. A IMPERATRIZ VICTORIA «FREDERICO»

FALLECIDA EM 5 DO CORRENTE

(Copia de uma photographia de Voigt)



CHRONICA OCCIDENTAL

Por mais voltas que se lhe dê, quando chegam estes mezes de horrivel calor, não ha assumpto que desperte a attenção, nem normando em jornaes que atraia as vistas.

Pode a policia deitar as unhas aos assassinos dos

velhos do Barreiro e o sr. Hintze mandar publicar em longas columnas do *Diario do Governo* a reforma eleitoral, pôr-se em campo o nosso amigo Alfredo Gallis atraz dos facinoras, assignar milhões de circulares o sr. José Luciano, Lisboa dorme, o paiz dorme, e só acorda para dançar o *cotillon* nas tiermas e praias.

Não ha fantasia, não ha raciocinio, não ha vontade, não ha facultade alguma que resista a um sol de 40 graos, com uns hafos de leste, que parecem sahir da bocca d'um forno.

Só o theatro da Avenida, que a sorte em mais d'um verão tem hafejado, resiste com o seu *Cabo da*

Caçarola, a musica do Philippe e a graça do Cardoso e da Jesuina. Os outros fecharam todos e andam pelos tectos aranhas muito grandes a tecer teias, n uns até setembro, n'outros até outubro.

Toiradas tambem poucas e quasi sempre más. A ultima que se realizou em Alges metten meninas toureiras, um boi cego e muitas batatas generosamente atradas pelos espectadores aos artistas, afóra os trambulhões do estylo n'essas funcções de curiosos.

Temos ainda a feira de Belem, e Lisboa não dá mais nada senão enchentes colossaes aos comboios todos os domingos e dias santos.

Dia de Assumpção, na só linha de Cascaes transitaram cincoenta mil passageiros. Foram tambem corridissimas as linhas de Cintra e de cintura. Queluz e Bellas encheram-se de passeantes, avidos d'um bocadinho de sombra e de temperatura mais fresca. Todas as casas de pasto servidas pelos comboios, deade a estrada de Sacavem até Cabo Ruivo, viram vinho e comidas acabadas.

Outro motivo de concorrência foi a abertura da caça, fazendo os negociantes optimo negocio com os caçadores, que, depois de muitas leguas debaixo d'este lindo sol que nos aquece, não conseguiram acertar n'uma cotovia. Santo Humberto nem a todos protege, o que não obsta a que o mais humilde maldador de pardias conte historias fantasticas de faro de cães e pontarias certeiras, capazes de fazerem enfiar o proprio Barão de Munchausen.

Recordou-nos agora aquelle lindissimo conto de Affonso Daudet, *Les émotions d'un perdreau rouge*, em que um perdigotosinho nos conta os terriveis sustos que passou no dia em que pela primeira vez ouviu no campo os tiros das espingardas. Mas guiava-o uma perdiz velha, conhecedora dos terrenos e dos homens, e o perdigoto escapou são e salvo. Ha um momento em que a perdiz se mette nas pernas d'um homem, todo elle verdadeiro arsenal, vestido a capricho, polainas, cinturão, pena de gallo no chapéo, muitas correias com apetrechos. Não tem duvida. Os que se vestem assim é tudo só por fóra, é só fazer figura. E aponta para um velhote que não tem cara de matar uma mosca: — D'aquelle é que é tremar.

Consta que a tremar andam os gatos agora, que já se pôde vender lebre nos restaurantes.

E o caso é, segundo affirmam alguns felizes illudidos, que o gato, quando bem feito, é dos melhores acepipes.

Quando foi do cêreo de Paris em 1874, os gatos obtiveram um preço altissimo. Tudo se comeu, cães, ratos, cavallos e burros. O bife de mula foi considerado o melhor de todos. Nas provincias do norte de Hespanha come-se muito o burro pequeno, ainda de leite, que passa por um dos melhores pratos em jantares de gala. Hespanhoes e francezes dão grande apreço aos caracoos, que tantos se criam nas vinhas em Portugal e que tamanha repugnancia causam a muitos. Pois complicadamente á franceza, ou, muito simplesmente á hespanhola, cosidos com um ramo de oregos, são um prato magnifico.

Mas quem fala de coisas tão pobres, agora que as perdizes já cahem aos centos e ao abrigo da lei, as lebres já teem licença para fazer um excellente arroz e d'aqui a dois mezes vão dar entrada as gallinholas, dignas da mesa d'um principe?

E, quem tiver posses, ler uns capitulos do Brillat-Savarin ou, pelo menos, umas paginas do *Cosinheiro dos Cosinheiros*. Não ha melhor nem mais util litteratura. O grande philosopho, auctor da *Physiologia do gosto* considerava muito mais quem inventava um novo prato do que qualquer poeta, compositor do melhor poema. A humanidade, segundo elle, devia muito mais ao cosinheiro.

Mas a grande difficuldade está em ser-se pobre e entretanto não andar sempre de venta arrelgada e

Todos se lembram decerto da enorme lucta politica que ella teve com Bismarck por essa occasião, lucta que foi desde a escolha do medico assistente até a abdicção de Frederico. Sahu vencedora, mas o «chancellor de ferro» conservou-lhe sempre um odio feroz.

Do seu casamento com Frederico III nasceram cinco filhos: Frederico Guilherme Victor Alberto, actual imperador, que nasceu em Berlim a 27 de janeiro de 1859, e cujo retrato se pode ver a paginas 49 do presente volume; Victoria Isabel Carlota; Alberto Guilherme Henrique; Sophia Dorothea Urica Alice, casada com o principe herdeiro da Grecia; e Margarida Beatriz Fedora.

A imperatriz falleceu no meio de todos seus filhos, com excepção do principe Henrique da Prussia.

O PRINCIPE HENRIQUE DE ORLEANS

A morte do principe Henrique de Orleans succedida a 9 do corrente, se não foi uma surpresa pela deença que o minava, causou comtudo dolorosa impressão, pois que se tratava de um moço extremamente sympathico, valente, e muito illustrado.

O principe Henrique de Orleans era o filho, mais velho do duque de Chartres, e portanto primo direito de sua magestade a rainha sr.^a D. Amelia.

Em 1 de março ultimo partira de Marselha o principe, afim de fazer uma viagem de estudo pelo Annam e Tonkin. Nos principios de junho foi accommettido em Na-Trang, fronteira do Annam, dos primeiros symptomas do mal. O amigo que o acompanhava conduziu-o logo ao sanatorio de Dalat, pensando que se tratava de febres palustres e que um pequeno repouso o melhoraria. Porém o estado do doente aggravou-se, tendo que ser levado para Saigon, capital das possessões francezas na Cochinchina, e ahi os medicos verificaram que elle tinha um abcesso no figado. Em seguida a umas melhoras ficticias veiu a recabida e com ella a morte do joven explorador, que fizera tantas outras viagens interessantes.



O PRINCIPE HENRIQUE DE ORLEANS

FALLECIDO EM 9 DO CORRENTE

Foi a primeira d'ellas em 1889, atravez a Sibéria, o Thibet e o Tonkin; e em 1892, pela Abyssinia até Harrar, viagem que repetiu pouco tempo depois.

O principe nascera em 16 de outubro de 1867, contando portanto 33 annos de idade.

Dedicando-se, como o provam as suas viagens, a explorações scientificas, os trabalhos do moço principe mereceram o melhor acolhimento nos principaes centros de estudo, não hesitando até o governo francez em agracial-o com a Legião de Honra.

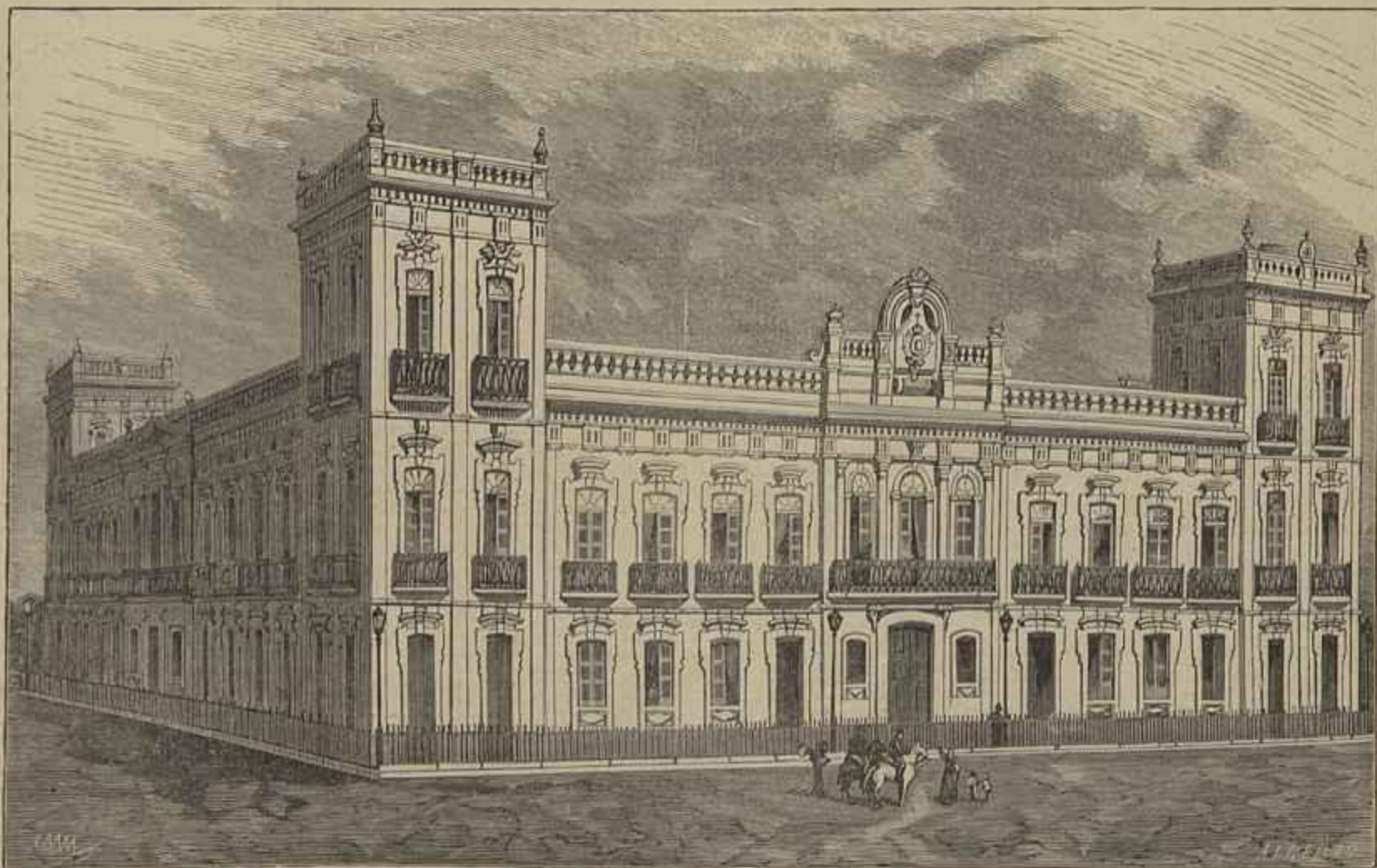
O PALACIO DA BREJOEIRA

Esta sumptuosa vivenda, conhecida pelo palacio do morgado da Brejoeira, e uma magnifica residencia, de magestosa construcção, que se ergue a uns tres kilometros da villa de Monsão e em distancia igual da margem esquerda do rio Minho.

Tendo fallecido em 1881 o ultimo representante do morgadio, coube o palacio em herança as familias Caldas e Palmeirim, d'esta capital, e ainda no sabbado ultimo, 17 do corrente, foi o palacio posto em hasta publica no Porto, sendo retirado da praça por a licitação não passar além de dezesseis contos, quando elle não custou menos de quatrocentos. E n'esta avaliação da despeza convem attender a modicidade dos jornaes dos operarios, que n'aquella região regulavam por um terço dos de Lisboa, o baixo preço dos materies de construcção, e a facilidade com que se trabalha a pedra de que é construido o bello palacio, uma especie de granito fino.

Foi lançada a primeira pedra em 1806 e a ultima em 1834. Levou portanto vinte e oito annos de trabalhos nunca interrompidos a edificação mandada fazer pelo commendador Luiz Pereira Velho de Moscoso. O morgadio da Brejoeira data do principio do seculo XVI, pois foi instituido em 1500, e este palacio destinou—aquelle morgado para seu solar.

Como se vê da gravura a fachada principal é de ordem dorica. No corpo do centro, que é mais elevado, avulta o brazão d'armas do fundador. A outra frente, que deita para um vasto jardim, é de ordem toscana.



PALACIO DE BREJOEIRA



SANTOS DUMONT, AUCTOR DO BALÃO DIRIGIVEL.

Internamente corresponde bem o edificio á sua magnificencia externa. A escada nobre é uma das melhores de Portugal. As salas são espaçosas e acham-se adornadas com bastante luxo e bom gosto.

A capella está decorada com muita riqueza e ostenta uma bella cupola.

Junto ao palacio ha uma grande quinta com bellos jardins, e compridas ruas, e vastas dependencias, sendo grandiosa a adega, que está dividida em tres naves sustentadas por columnas.

Extinctos os morgadios e vinculos pelo regimen liberal, forçoso foi desaccumular riquezas, mas não sendo todas de facil partilha, tem sido vulgar o vender-se bellas propriedades por valor infimo ou dispersarem-se, para nunca mais se reunirem, importantes obras d'arte.

É este caso o que se dá com o sumptuoso solar da Brejoira e em geral se tem repetido por esse paiz fora, sem que valham perante as conveniencias economicas da nação, as lamentações dos que prestam culto ás tradições e aos monumentos que as recordam.

O BALÃO DIRIGIVEL SANTOS DUMONT

Mais um passo se deu para a solução do mysterioso problema da direcção dos balões.

É o echo d'essas experiencias realisadas em França correu rapido por toda a parte dizendo o nome do inventor do novo aerostato. A navegação aeria, tão brilhantemente iniciada pelo padre portuguez Bartholomeu Lourenço de Gusmão em 1709 com a ascensão da sua celebre *Passarola*, parece que, por grata coincidência, será se não posto em pratica decisiva pelo menos muito aperfeiçoado por um individuo em quem se estreitam as nacionalidades que mais tem contribuido para o estudo de tão interessante problema, registando-se tantas e tão variadas experiencias a partir da do celebre padre Gusmão até Cypriano Jardim e agora o sr. Santos-Dumont, na cidade de Paris, nos meados do mez findo e principios do corrente.

O balão «Santos-Dumont n.º 5», que primeiramente effectuou em dois dias a seguir a viagem de ida e volta do parque do Aero-Club em Saint-Cloud á torre Eiffel, é o quinto aerostato com que este talentoso engenheiro brasileiro de 28 annos de idade tem tentado resolver o problema da direcção dos balões.

Comprehendendo bem os serviços que os motores a petroleo, leves e potentes ao mesmo tempo, podiam prestar á aeronautica, não tardou o sr. Santos-Dumont em fazer com elles as suas tentativas. Assim, em 18 de setembro de 1898, lançava ao ar o «Santos-Dumont n.º 1», movido por um motor d'aquelle genero, e desde então não cessa de experimentar e aperfeiçoar o seu systema de navio aereo, cuja ultima expressão, o «Santos-Dumont n.º 5», realisou as viagens que tanta notoriedade deram ao illustrado engenheiro conseguindo

atrahir sobre o seu nome as attentões scientificas da França e do estrangeiro.

Segundo se affirmou na nossa imprensa diaria, o sr. Santos-Dumont não é um desconhecido para Portugal e muito menos para o Porto, onde é muito querido e estimado por uma roda de amigos que seguem com o maior interesse os seus trabalhos e investigações.

Santos-Dumont é filho d'um opulento fazendeiro de café de S. Paulo, já fallecido, ancião muito illustrado e intelligente, que seguiu o curso de pontes e de calçadas na escola de Paris.

Quatro irmãs de Santos-Dumont vivem no Porto, Foz do Douro, onde tambem parece que, em companhia d'uma das filhas, vive a mãe do aeronauta.

Tres d'aquellas senhoras casaram com os tres irmãos srs. Eduardo, Guilherme e Carlos Villares, ja conhecida familia de industriaes tão estimada e respeitada no Porto, e a quarta com o sr. Ricardo Severo, o esclarecido fundador da bella revista ethnographica *Portugalia*.

Dá-se ainda a notavel coincidência de que todos estes quatro cavalheiros são engenheiros civis, os tres primeiros pela escola de Syracusa, Estados-Unidos, e o ultimo pela academia Polytechnica do Porto, de que foi alumno distinctissimo.

Santos-Dumont acha-se, pois estreitamente aparentado com duas familias portuguezas e, assim, os seus triumphos já de si bastante interessantes, nos obrigam a prestar-lhe maior attenção.

Como se vê da gravura que publicamos o «Santos-Dumont n.º 5» na sua parte de balão propriamente dito é formado por uma especie de cylindro de seda, terminando em dois cones, com o comprimento total de 34 metros e a capacidade de de 550 metros cubicos.

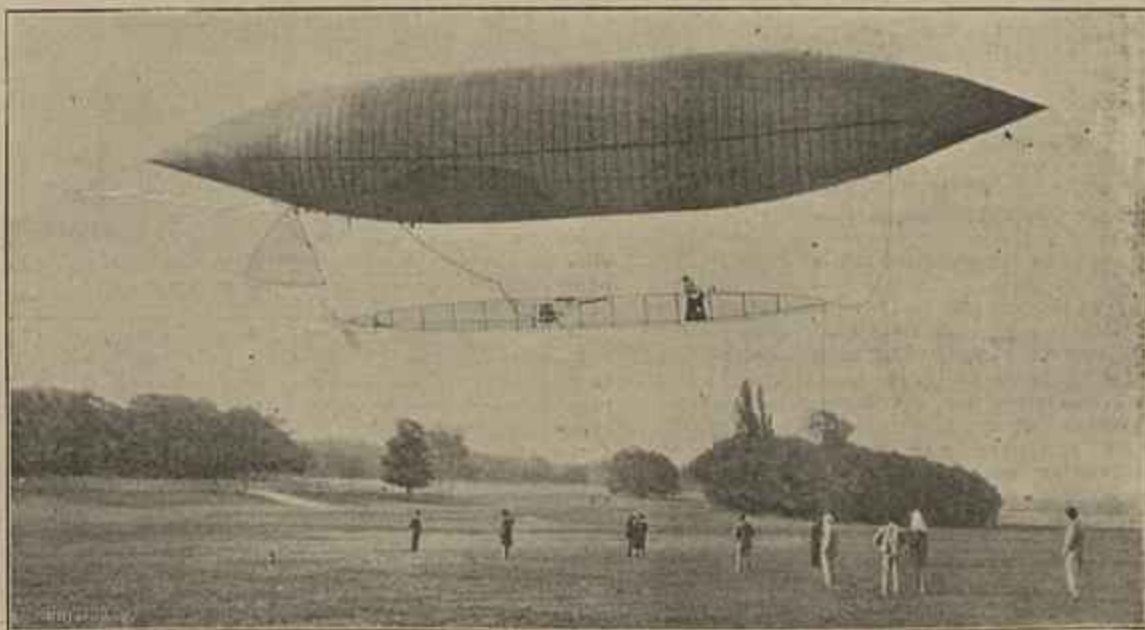
A uns dez metros abaixo está suspensa uma longa quilha cujo perfil tem muita analogia com o do balão, apresentando a mesma figura fusiforme mas mais pequena.

Na realidade a secção da quilha é triangular, e formada por tres compridas peças de madeira ligeiramente arqueadas e ligadas entre si por travessas, e em volta rodeadas de fio d'aço que assegura a rigidez do conjuncto e impede a sua deformação.

Esta quilha supporta: um motor de quatro cylindros com 16 cavallos de força, o reservatorio para a essencia de petroleo, o eixo do helice, a barquinha de vime, em que o aeronauta tem á mão todos os seus appparelhos de manobra e uma certa provisào de lastro.

As disposições respectivas d'estes diversos aggregados ou aprestos foram determinadas com muito cuidado e apoz demoradas experiencias, afim de que, uma vez tudo no seu logar e tendo em conta o proprio pezo do aeronauta, a quilha se mantivesse no necessario equilibrio, o que assegura não só a sua horizontalidade como uma equal tensão das cordas de suspensão. Estas condições explicam porque o logar do aeronauta é tão distante do motor.

A quilha é ligada directamente ao balão por um systema de cordas extremamente resistentes e não offerecendo nenhum impedimento ao vento: são cordas de piano, não tendo mais de 8 a 10 milímetros de diametro, de maneira que a 10 me-



O BALÃO DIRIGIVEL «SANTOS DUMONT» — EXPERIENCIAS EM LONGCHAMP, 12 DE JULHO DE 1901

tros do balão mal se distinguem e que n'uma photographia é impossível conhecer.

O helice propulsor d'uns quatro metros é composto de dois ramos em madeira e aço cobertos de seda fortemente retejada, podendo atingir a velocidade de 150 voltas por minuto. O leme, também de seda, está collocado entre o balão e a quilha, seguro a uma das cordas de suspensão.

O balão é cheio com hydrogenio e, para que se mantenha constantemente a rigidez do envoltório, isto é, um enchimento perfeito, apesar das variações da pressão atmospherica, ha no interior um balão pequeno que serve de compensador, cheio d'ar e com enchimento automatico: um ventilador, movido pelo motor, que está ligado por um tubo a este outro balão, faz entrar n'elle constantemente o ar.

Emfim, pelo deslocamento de um aparelho especial suspenso por baixo da quilha e pezando 38 kilos se obtém a inclinação necessaria do systema em um sentido ou n'outro para effectuar os movimentos de ascensão ou descida.

Tal é nas suas linhas geraes o balão dirigivel em que o sr. Santos Dumont chegou a conciliar as duas cousas essenciaes para a solução do complexo problema da navegação aerea: a leveza e a solidez.

Em 12 de julho, depois de alguns ensaios particulares, o balão «Santos-Dumont n.º 5», subindo do parque aerostatico do Aero-Club, fazia algumas evoluções sobre o bosque de Bolonha, passava a Torre Eiffel e seguia além d'ella, quando, por um imprevisto desarranjo no motor, o aeronauta teve de rasgar o balão para descer, poisando sobre uma arvore da propriedade do sr. Edmund Rothschild.

A viagem, em lugar de 30 minutos, durou 40 e esta differença fez com que o aeronauta perdesse o premio de 100.000 francos instituido pelo benemerito francez Henry Deutsch, com destino ao inventor de um balão dirigivel, e que o sr. Santos-Dumont esteve prestes a ganhar.

No dia 8 d'este mez realisou-se ainda mais uma experiencia que não teve boas consequencias para o audacioso aeronauta e acabou pela destruição quasi completa do balão. Parece que a grande resistencia offerecida pela atmospherica em vista do veloz andamento do aerostato e a insufficiencia do funcionamento do balão compensador originaram o fracasso.

O balão grande, esvasiando-se a toda a força, veio cahir n'uma das altas casas da Sociedade dos hotéis do Trocadero, d'onde com bastante difficuldade se salvou o inventor, valendo-lhe o seu extraordinario sangue-frio e a sua muita agilidade.

Assim teve fim o «Santos-Dumont N.º 5» mas não o tiveram as esperanças do illustre engenheiro que já tomou as suas disposições para que o «Santos-Dumont N.º 6» esteja prompto a funcionar antes de 15 de setembro proximo, dia em que termina o prazo para o concurso ao premio Deutsch.

O constructor do balão precedente, sr. H. Lachambre, já se comprometteu a construir um novo envoltório para o dia 1 de setembro, pelo preço de uns 6 a 7.000 francos.

Muito estimaremos que o perseverante aeronauta brasileiro tenha feliz e completo exito na sua nova tentativa

METEOROLOGIA POPULAR

PARTE I

A meteorologia do globo terrestre

CAPITULO III

Thermometria

O poder illuminante dos diversos raios consiste na maior ou menor excitação que estes produzem no nervo optico. Para o Sol, o calor da parte luminosa é, apenas de $\frac{1}{3}$, em relação ao da parte obscura. A atmospherica, envoltório gaseoso da terra, absorvendo parte dos raios, torna os incapazes de se perderem no espaço, depois de chegarem ao Sol o que mantém a temperatura do globo a um certo grau de calor moderado durante a noite, sem o que, apenas o Sol desaparecesse, esta soffreria um abaixamento brusco.

A quantidade de calor transmittida pelo Sol é variavel consoante a sua altura acima do horizonte.

Chamamos *horizonte*, a linha que indica o limite da vista do observador. A quantidade de ca-

lor absorvido pela atmospherica é igualmente variavel com a altura do Sol. É minima quando o Sol está no zenith, embora seja maxima a quantidade de calor transmittida.

Diz-se que o Sol está no *zenith* quando attinge a sua altura maxima.

Marcha annual da temperatura. São as estações, a causa principal da variação annual da temperatura.

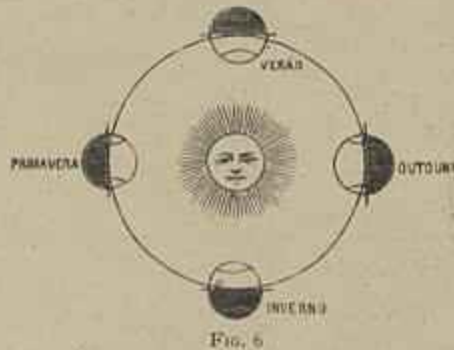


Fig. 6

São quatro as estações meteorologicas: inverno (22 de Dezembro a 20 de Março), primavera (20 de Março a 21 de Junho), verão (21 de Junho a 22 de Setembro) e outono (22 de Setembro a 22 de Dezembro).

Em virtude do movimento de translação da Terra á roda do Sol, este não nos illumina diariamente durante o mesmo espaço de tempo, sendo esta duração, minima no inverno, e maxima no verão. Em Lisboa, nos dias minimos, o Sol nasce ás 7 horas e 30 minutos da manhã e põe-se ás 4 horas e 30 minutos da tarde, e nos maximos, nasce ás 4 horas e 30 minutos da manhã e põe-se ás 7 horas e 30 minutos da tarde. A differença da duração dos dias é pois, de 6 horas. Por este facto, a temperatura augmenta do inverno ao verão, e diminue durante o resto do anno.

A linha que o Sol parece descrever em relação ao eixo de rotação de qualquer planeta é a ecliptica. O angulo do plano da ecliptica com o eixo da Terra é de $23^{\circ},27'$. Quando o Sol attinge essa altura acima do equador, diz-se que estamos nos solstícios. No nosso hemispherio, é o solsticio de verão, no hemispherio austral o solsticio de inverno. A palavra solsticio deriva do grego significando paragem do Sol, e com effeito, a partir d'este dia, o Sol, parando na sua marcha ascensional, tende de novo a approximar-se do equador, seguindo a ecliptica. Quando o Sol passa junto ao equador, diz-se que estamos nos equinoxios, palavra que significa que, n'essa occasião, os dias são eguaes ás noites.

Observando a fig. n.º 7, vemos que em duas posições extremas da orbita terrestre, os polos norte e sul, ora um, ora outro, viram a sua face para o Sol. São os solstícios. Para o hemispherio com a face virada para o Sol, é o verão, para o outro, o inverno.

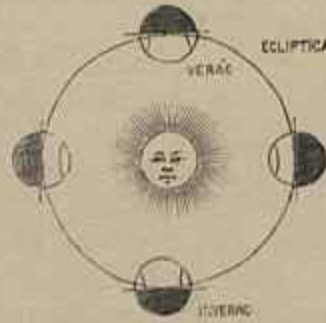


Fig. 7

Na mesma figura, notar se-ha que em outros dois pontos extremos, o plano do equador passa pelo Sol. São os equinoxios. As estações estão, pois, perfeitamente definidas.

Mas se a ecliptica, em relação ao eixo do planeta, fór sómente inclinada de 3° , como em Jupiter, as estações confundem-se, visto que n'esse planeta, os dias são sempre quasi eguaes ás noites pelo facto do Sol se conservar sempre quasi á mesma altura.

Em Venus, onde o eixo do planeta é tangente ao plano da ecliptica durante os solstícios, as estações attingem o maximo do vigor. Não existem, ahí, os climas torridos e glaciaes, mas sim, um unico ao mesmo tempo torrido e glacial.

Eis a marcha da temperatura na terra e no nosso hemispherio durante o anno. A partir de Janeiro a temperatura cresce, primeiro, de uma forma lenta, em seguida, rapidamente, em abril e

maio, attingindo o maximo em principios de agosto. Então, começa baixando, primeiramente, de uma forma insensivel, mais rapidamente em setembro e outubro, attingindo o minimo nos ultimos dias de dezembro.

O mesmo não se observa nas regiões proximas do equador, porque ahí os dias sendo quasi sempre eguaes ás noites, as variações annuaes da temperatura, são insignificantissimas.

Em geral enquanto a Terra aquecer, durante o dia, mais do que resfriar de noite, a temperatura augmenta. A temperatura diminue logo que a terra perder mais quantidade de calor do que aquella que receber.

Marcha diurna da temperatura. Em geral, o minimo thermometrico observa-se antes do nascer do Sol, e o maximo entre as duas e tres horas da tarde, mais cedo de inverno do que de verão. Enquanto o Sol está abaixo do horizonte, a temperatura tende a baixar. Apenas este nasce, a terra vae aquecendo, radiando a restante parte dos raios solares para os espaços celestes. Durante o dia, a terra recebendo maior porção de calor do que aquelle que perde, pela irradiação, a temperatura augmenta. Posto o Sol, o calor principia a diminuir até ao dia seguinte em que, de novo, o Sol apparecerá reproduzindo-se os factos de uma forma analoga.

(Continúa)

Antonio A. O. Machado.

UM SEGREDO DE MULHER

POR

Eugenio Bertrand

III

O gorducho descendo a rua Vivienne, sempre a pé, foi até aos boulevards, onde tomou uma carruagem.

Raul metteu-se n'um fiacre, que ia passando. — Siga aquella carruagem, disse ao cocheiro, que chicoteou o cavallo e marchou na esteira do collega.

— O que é certo, monologava Raul, é que o meu amigo expansivo não é. Como conquistar-lhe a confiança? ... Se o cavallo da carruagem em que vai tomasse o freio nos dentes, correria em soccorro d'elle com risco de vida, salvaria aquelle idiota, que me apertaria nos braços, e, em recompensa, me apresentaria a madame de Logel.

Mas nunca houve cavallo de fiacre que tomasse o freio nos dentes. A typica depoz seu conteúdo sem avaria em frente do theatro da Porta de Saint-Martin.

— Oíha! disse Guérac, vamos ao theatro! ... Com um calor d'estes! ...

Com calor ou sem elle, o sr. Gibson entrou no camaroteiro e pediu uma cadeira de orchestra.

Raul seguiu-lhe logo o exemplo. Aconteceu que havia enchente e Guérac achou-se forçosamente longe da victima. Tratou logo de não a perder de vista, prompto a cahir sobre a preza, se esta tentasse fugir-lhe.

Injusta desconfiança! O homem do guarda chuva nem já se lembrava de Raul, enchendo com sua corpulencia toda a redondeza da cadeira. Com a bocca muito aberta e d'olhos esboghados, sanguineos, fitos no palco, debalde tentava perceber a peça.

Era uma magica com bailados, erriçada de trocadilhos estafados, e o publico deixava-se todo levar por uma formidavel hilaridade. Só o sr. Gibson é que não perdeu o seu serio. O dialogo, que alegrava o povo mais espirituoso do mundo, deixou-o a dez grãos abaixo de zero. Mas, quando as dançarinas surgiram de pé no ar, de braços em grinaldas e de sorrisos posticos nas boccas pintadas, então o sr. Gibson aqueceu, exhumou das abas da sobrecasaca um binoculo monstruoso, limpou-lhe os vidros e deixou-se enlevar n'uma embriaguez parecida com a dos verdadeiros crentes ao avistarem o paraizo de Mafoma.

Mas tudo no mundo é fumo. A queda do panno roubou-lhe a radiante perspectiva das meias cõr de carne. O homem estremeceu, assoprou como uma foca e saltou por cima das bancadas. Seguiu-o Raul de longe até ao café mais proximo, onde o sr. Gibson alogou a commoção n'uma garrafa de porto.

Assim se passou o primeiro intervallo. Mas em todos os outros foi a mesma manobra. O que o sr. Gibson fez foi variar de refrescos, adejando do punch para o bischoff e do grog para o vinho quente. Pelas onze horas a cara d'elle lembrava um incendio.

— Santo Deus! exclamou Raul assustado, contando que lhe não dê alguma apoplexia antes de me apresentar a madame de Logel!

veja se lhe põe um calço, que eu não estou para mais.

Com effeito o sr. Gibson mostrava notável tendencia para se estatelar na lama. Raul, para justificar o papel que assumira, fez das fraquezas forças e procurou sustel-o de pé, entre si, perguntando em todos os tons:

— Mas que demonio de relações pode uma senhora como madame de Logel ter com um figurão d'estes, immundo?

— O caso agora é outro, disse o cocheiro. E quem é que me paga?

— Eu, respondeu o criado.

— Temos então duas horas e meia. Sete francos e cincoenta mais a gorgeta. E não me seja sovina, visto que lhe não custa nada. Conte-lhe quatro horas, se quizer.

O Francisco sorriu e pagou.

— Espere, disse Guérac sempre esmagado pelo peso do americano. O cocheiro, eu tomo-o.

— Canta para ahí! disse o cocheiro. Tenho as bestas estafadinhas e eu estou como ellas. Hoje nem por cem libras!

— E' o que vamos ver, grande maroto!

— Está visto e mais que visto!... Eh!

E chicoteanão as piléas, afastou-se a trote, apesar das imprecações de Raul.

(Continúa).



O BARÃO ADOLPHO NORDENSKIÖLD
FALLECIDO EM 13 DO CORRENTE

NECROLOGIA

O BARÃO

ADOLPHO NORDENSKIÖLD

Com 69 annos de idade falleceu no dia 13 de agosto corrente em Stockholmo o barão Adolpho Nordenskiöld, o celebre descobridor da passagem do nordeste e explorador da região do polo arctico. Medico distincto, versado em todos os ramos da sciencia humana, botânico profundo, zoologo de valor, meteorologista consummado, insigne marinheiro, ligou elle o seu nome indissolavelmente á historia das tentativas para descobrir o polo norte.

Tendo exposto publicamente o seu projecto de descobrir a famosa passagem do nordeste, conseguiu reunir os capitães precisos para armar o *Vega*, navio a vapor de tres mastros, com que tentou a arriscada empreza.

Ao sr. Oscar Dickson, de Gothenburgo (Noruega) que comprou o *Vega*, associou-se o sr. Sibirakoff, negociante de trigo de S. Petersburgo, e aos recursos dos dois arrojados capitalistas juntou o governo sueco um subsidio importante.

O descobrimento da passagem do nordeste interessava poderosamente todo o mundo scientifico e commercial, porque, como é sabido, não se

podia ir da Europa ao Pacifico, quer por leste quer por oeste, sem ir procurar ao sul, no Atlantico, os cabos da Boa Esperança, ou o de Horn, pois que o canal de Suez ainda não existia.

E' certo que depois a importancia do descobrimento da passagem diminuiu muito mas não desapareceu por completo.

Conhecida melhor a Azia, a extensão e importancia dos rios que ali correm para norte e a extensão e recursos das suas bacias hydrographicas, vê-se que o problema commercial consistia menos em fazer communicar pelos mares do norte a Europa com a America, do que em definir as relações regulares dos rios da Siberia, d'um lado com o Atlantico, do outro com o Pacifico, pondo assim em consumo de populações numerosas os productos agricolas e mineiros da Azia, e levando até ao centro d'esta os artefactos das industrias adiantadas e os poderosos meios do trabalho moderno.

Foi principalmente com este intuito, e prati-

camente dentro d'estes limites, que a viagem de Nordenskiöld foi organisaada.

E' evidente que além de tudo isto a existencia d'uma passagem navegavel a nordeste para a America nunca deixou de ser um importante problema geographico, como eram do mais alto interesse scientifico todas as observações, todos os mineraes e todos os organismos que, em viagem por tão desconhecidas regiões, se pudessem colher.

Commandava o *Vega* Luiz Palander, tendo por immediatos os tenentes Prusewitz (sueco) e Hovgaard (dinamarquez).

A commissão scientifica presidida por Nordenskiöld, que especialmente se occupou de mineralogia e anthropologia, compunha-se de varios sabios naturalistas a quem foram distribuidas as observações conforme as suas especialidades.

O *Vega* partiu de Gothenburgo, ao sul da Noruega, em 14 de junho de 1879. Fez rumo ao polo, dobrou o cabo Norte e costeou com facilidade a costa septentrional da Europa e da Azia, chegando, depois de uma feliz travessia, ao estreito de Behring, onde invernou, podendo alfim libertar-se dos gelos que cercavam o barco e regressar á Europa, onde foi recebido com os maiores applausos e acclamações. A passagem do nordeste estava descoberta.

De volta da sua viagem, Nordenskiöld veio ao Tejo, publicando por essa occasião o *OCCIDENTE* uma desenvolvida noticia da expedição, illustrada com diversas vistas e um mappa.

O rei Oscar concedera a Nordenskiöld uma grande pensão e o titulo de barão em vida. Com a morte do notavel explorador

desappareceu do numero dos vivos aquelle que alcançou pela primeira vez o 84.º paralelo septentrional, latitude só excedida ha dois annos pelo duque dos Abruzzos a bordo do *Stella Polare*.

Registando o fallecimento do illustre sabio e explorador, remataremos reproduzindo o seu retrato feito por um portuez, e nosso collaborador, sr. E. Lima de Barros, que o conheceu, e que é o auctor da circunstanciada noticia da viagem acima referida:

«Era elle então um homem de notavel expressão de physionomia, a um tempo profundamente serena, bondosa, paciente, determinada e forte. Quando cumprimentava curvava-se muito e fechava inteiramente os olhos com um ar adormecido e humilde; mas, quando falava nos seus planos e nos seus trabalhos, tinha nos olhos bem abertos, claro e visionarios, uma luz energica, decidida e orgulhosa».

O maior successo litterario da actualidade

O DICCIONARIO DAS SEIS LINGUAS

EM UM SÓ VOLUME

O *Diccionario das Seis Linguas* não é uma obra vulgar. Cabe a Portugal a honra de ter apresentado á Europa culta um livro utilissimo a **todas as classes.**

Francez, Alemão, Inglez, Hespanhol, Italiano, e Portuguez

Edição da *EMPRESA DO OCCIDENTE*. — LISBOA

Premiada na Exposição Universal de Paris de 1900

40 RÉIS CADA FASCICULO



Assignatura para Portugal, Açores e Africa portugueza. — Séries de 20 fasciculos 840 réis. Séries de 40 fasciculos 1680 réis. Moeda forte. Estrangeiro, India e Brazil. — Séries de 20 fasciculos 950 réis. Séries de 40 fasciculos 1900 réis, moeda forte.

O preço será augmentado logo que a publicação termine. — Estão publicados 90 fasciculos

Assigna-se na *Empresa do OCCIDENTE*, Largo do Poço Novo, LISBOA, nas principaes livrarias e no deposito no Porto, *Centro de Publicações de Arnaldo Soares*, Praça de D. Pedro.