



OCCIDENTE

REVISTA ILLUSTRADA DE PORTUGAL E DO EXTRANGEIRO

Director-proprietario: CAETANO ALBERTO DA SILVA

XXXII Volume

Redacção e Administração
Travessa do Convento de Jesus, 4

20 de Setembro de 1909

Composto e impresso na Typ. do Alameda Commercial
Praça dos Restauradores, 27

N.º 1106



DUQUESA DE PALMELLA

Retrato pintado em Lisboa por Carolus Duran em 1880

CHRONICA OCCIDENTAL

Sabe-se pelos jornaes que o governo de França tomou a iniciativa de convocar a reunião de uma conferencia internacional incumbida de estudar o regimen judiciario dos aparelhos de locomoção

aerea. Os juriconsultos que hão de formar esta conferencia terão de discutir não sómente um código do ar, mas sobretudo a propriedade do dominio aereo, fixando tambem as novas relações dos povos, agora que as fronteiras vão deixar de existir, e que a atmosfera abre a cada qual o seu campo infinito.

Um doutor em direito da Faculdade de Paris,

o eminente Charles Julliot, já expoz na *Revista das Ideas* a sua opinião acerca da propriedade aerea, estabelecendo a distincção que ha entre a posse e a propriedade.

Julliot pensa que se não se pôde admitir o direito de instalar linhas electricas até uma grande altura acima d'um qualquer dominio particular, outro tanto já não sucederá com o direito de voar a cem, mil ou dois mil metros além do alto da nossa casa. No primeiro caso invade-se a propriedade aerea, que é intangível; no segundo, trata-se sómente da livre circulação sobre um dominio não fechado, do qual ainda ninguém tomou posse.

Claro que estas discussões, felizmente para a locomoção aerea, só terão sanção pratica num futuro ainda muito afastado. Todavia, os progressos realizados no ar são taes, impõem-se já de tal modo, que a regulamentação da circulação no espaço torna-se urgente, embora fiquem para um pouco mais tarde os regulamentos policiaes, que a seu tempo serão elaborados e postos em execução.

Respondendo a esta necessidade, já o Aero-Club de França redigiu as regras de circulação, logo aprovadas pela commissão aerea mixta, e não ha duvida que se trata de uma nova jurisprudencia perfeitamente em fórma, embora provisoria.

Segundo o que é determinado em taes regras, os aparelhos de aviação em viagem deverão passar a uma distancia de cincoenta metros, pelo menos, uns dos outros; todo o aparelho que circular de noite ou em occasião de nevoeiros irá munido de uma luz verde á direita, uma luz vermelha á esquerda, e um farol branco colocado ávante, cuja claridade se projectará para baixo, etc.

Não tardará muito, portanto, que de cada vez que em noctivagas contemplações do firmamento levantarmos os olhos para o céo, vejamos a atmosfera sulcada de pontinhos luminosos, encarnados e verdes, indicando numerosos balões e aeroplanos.

E' com o fim de chegar a um acôrdo internacional, determinando os pontos especiaes do direito das nações e do direito commum no dominio ainda pouco explorado dos ares, que os governos dos diversos paizes querem estabelecer um projecto de código internacional da atmosfera.

Facilmente se fará o acôrdo sobre as regras a fixar com respeito á circulação dos balões dirigiveis em tempo de paz; quanto ás condições a que ha de obedecer o emprego dos aerostatos em tempo de guerra é que ha de haver suas dificuldades. Como ha de conseguir-se, por exemplo, que a Allemanha renuncie ás vantagens que a sua frota aerea lhe assegura sobre as frotas maritimas?

Quer se queira quer não, a navegação dos ares, que um tão vertiginoso impulso tem tomado nestes ultimos tempos, conduzirá fatalmente á adopção de uma legislação internacional destinada a fixar o regimen juridico dos aerostatos e dos seus passageiros. Um balão pôde rapidamente passar de um paiz para outro, embora não seja facil, por emquanto, delimitar as fronteiras celestes dos diferentes estados.

Não é porém sob o ponto de vista do estatuto aeronautico e do direito da fiscalisação dos governos que vae tornar-se indispensavel uma legislação, ou pelo menos uma regulamentação da navegação nos ares.

Logo que o automobilismo começou a ser uma realidade pratica — e data isto de hontem — viu-se como todos os paizes crearam leis especiaes para estabelecer a responsabilidade civil e penal dos automobilistas e os meios de persegui-los. Assim se organizou toda uma nova legislação que se completa com o decorrer dos annos.

Claramente, o mesmo deverá passar-se com a circulação dos balões e com a sua descida, que tantas vezes é causa de sérios prejuízos no domínio de particulares. E ver-se-ha como, á medida que fôr crescendo o numero dos balões e dos aeroplanos, se ha de tornar necessario combinar signaes internacionaes destinados a indicar a nacionalidade de uns e outros, e a evitar o perigo dos abalroamentos na atmosfera.

Tudo isto, que ha poucos annos ainda não seria mais que um motivo de blagues e facécias á maneira fantasista dos Capus e dos Allais, representa hoje todo um urgente conjuncto de medidas a introduzir na legislação de cada paiz e nas convenções de caracter internacional. Os conflictos de auctoridade, os perigos da espionagem, o lançamento de explosivos lá do alto das nuvens sobre a terra miseranda, a possível amplitude do contrabando, e tantas outras contingencias a que os ares vão ficar sujeitos, apressam a meditação sobre a melhor fórma de legislar em tão recente materia.

Mas o tempo vóa, vóa bem mais que os mais velozes aerostatos; e não tardará que seja um facto de todos os dias a inventiva dos caricaturistas de ha vinte annos, pondo no ar reyoadas de guardas fiscaes montados em leves aeroplanos, e descrevendo loucas correrias na perseguição dos partidarios do livre-cambio á outrance!

A despeito dos consideraveis projectos trazidos á navegação aerea pelos triumphos dos Wright, dos Farman, dos Blériot, pergunta-se: mas será o aeroplano destinado a uma applicação digna dos incomensuraveis esforços e dispendios que tem custado, ou não passará de um simples instrumento desportivo, só capaz de manobrar em tempo propicio? ficará a pilotagem d'esses aparelhos o apanagio de alguns raros homens de habilidade e coragem, ou virá a torna-se tão facil, que para a exercer baste uma simples aprendizagem?

Seja como fôr, do que não resta duvida é que entre a aero-navegação e a arte militar estreitam-se as relações, e cada vez mais, como se prova pelo estudo e pela fabricação dos modernos engenhos com que se pretende realizar a conquista do ar, principalmente na confecção dos balões dirigiveis. E ainda ha poucos dias um chronista francès recordava alguns factos da historia que dizem até que ponto já a navegação aerea tem aproveitado, em graves circumstancias politicas, a homens de animo forte.

Um dos factos recordados é, sobre todos, curioso. Concluida a paz de Francfort, a assembléa constituinte de Versailles abriu um inquerito aos actos do governo da defesa nacional. O presidente perguntou ao general Trochu por que razão tinha enviado como representante Gambetta, que estava longe de representar a opinião da maioria e que mudára o plano estrategico que elle devia executar. Ao que o general respondeu que Gambetta era o unico homem de estado capaz de encarar imperturbavelmente a perspectiva de uma viagem em balão.

Efectivamente, Gambetta saiu por esta fórma de Paris, bloqueado pelo exercito allemão, e foi a Tours como delegado governamental, tomando simultaneamente a direcção dos negocios da guerra e do interior.

Foi tambem durante a guerra franco prussiana que Victor Hugo fez subir aos ares um aerostato que, partindo das Tulherias, foi pairar sobre o acampamento do inimigo, e de lá lançou aos soldados allemães uma proclamação em que os suggestionava a deporem as armas e a voltarem-se a favor da Republica francêsa.

Hoje não se trata já de balões: trata-se de aeroplanos, e sabe-se o que isto quer dizer como differença entre os dois sistemas de sustentação no ar. O sistema dos balões é o primitivo, é o da chamada «sustentação estatica», o sistema do mais leve que o ar; o equilibrio obtém-se por uma simples applicação do principio de Archimedes — o peso do ar deslocado igual ao peso do aparelho; o homem apenas lhe imprimirá a direcção mas não o sustentará no espaço. O outro sistema é o da «sustentação dinamica», o sistema do mais pesado que o ar; o homem eleva-se e sustenta-se no espaço á força mecanica do seu aparelho e do seu motor. Os primeiros, depois que Santos Dumont fez a volta da Torre Eiffel, tornaram-se logo um expediente ordinario dos governos militares da França e da Allemanha; os outros são os que nos reservam agora as maiores surpresas. Feita a travessia da Mancha pelo aeroplano de Blériot, que é hoje patrimonio da França, que lhe pertence como os troféos inimigos ganhos nos campos de batalha ou as joias da velha dinastia napoleonica vigiadas por sentinelas nas vitrines do Louvre, a humanidade sente que vae passar por outra fase nova, e a impres-

são d'este momento não será por certo muito diversa d'aquella que os nossos trisavós experimentaram quando o primeiro barco a vapor atravessou o Oceano.

JOÃO PRUDÊNCIO.



DUQUÊSA DE PALMELLA

A grande dama para quem o tumulto se abriu, no dia 2 do corrente, passou na terra como um astro de luz fertilizador creando e espalhando o bem a jorros que manavam do seu alto espirito e do seu generoso coração. Sobre esse tumulto enlaçam-se cordões das flôres mais bellas da saudade e da gratidão, em homenagem aos santos ideaes e generosos afetos que animaram e constituíram toda uma vida dedicada ao Bem.

A sr.^a Duquesa de Palmella foi uma individualidade de tão grande destaque na sociedade portugueza, que a sua morte é perda irreparavel para esta sociedade, no momento em que se dilue, se abastarda e se amesquinha num abatimento cruel.

Grande alma a desta illustre dama que foi superior a todas as miserias moraes do seu tempo, elevando-se tão alto por seu talento e caridade, que a todos causou admiração e o povo a proclamou benemerita, num raro rasgo de reconhecimento pela sua beneficencia.

Admirada como artista, que com tanto brilho cultivou a arte de Miguel Angelo, mais ainda se elevou por seu grande amor da caridade.

Na arte deixou numerosas obras que a honram; na caridade deixou as Cosinhas Economicas, resolvendo um grande problema social de hoje, o de fornecer alimentação confortavel e san ao alcance dos pobres sem a humilhação da esmola.

Essa boa alimentação resultava num deficit importante a que era preciso acudir com economias de generos mais baratos e, acaso, refeições menos abundantes. A fundadora acudiu logo para que não houvesse alteração de uma coisa nem doutra; o deficit subia a uns doze contos de réis, ficava por sua conta e tudo continuaria como até ali.

Só um espirito superior encontrava maneira de tão largamente praticar o que manda o Evangelho, sem curar de saber a quem soccorre e disfarçando a esmola da fórma mais delicada, como quem dá uma prenda de maior valor em troca da lembrança afétnosa de um humilde.

Mas todos sabem que não consistiu só nas Cosinhas Economicas a grande obra de caridade da sr.^a Duquesa de Palmella; a sua ação beneficente estendeu-se a todos que soffrem, e são esses que veem publicar os beneficios recebidos, são esses que choram agora e se cobrem de sentido dó pela sua morte.

E' lér quanto os jornaes publicaram agora, relatando actos de caridade praticados pela illustre fidalga, subsidios de toda a especie, num ardente desejo de minorar a sorte de quantos infelizes se lhe acercavam, e são esses que vem relatar os beneficios que recebiam, é todo um còro de agradecimentos e de benções que se solta por essa Lisboa que mais os recebia, e tão funda impressão causou na cidade a sua morte, que pelas ruas por onde transitou o cortejo funebre, estabelecimentos expontaneamente cerravam suas meias portas em signal de sentimento.

Quanto vale o ser bom!

A sr.^a Duquesa de Palmella, neta do primeiro Duque de Palmella D. Pedro de Sousa e Holstein, a quem o regimen liberal tanto deveu para a sua implantação no país, soube e ponde não desmerecer da memoria de seu avô, tornando-se mais credora do povo portuguez por sua ação caridosa, sem laivos de política, simplesmente pelo louvavel empenho de bem fazer, suprema aspiração da sua alma boa!

Foi notavel como homem politico o primeiro duque de Palmella, o mais insigne do seculo que passou, em Portugal, como diz Rebello da Silva. Destacou-se fortemente no meio da sociedade de então, como espirito liberal vastamente culto, educado por seu pae D. Alexandre de Sousa e Holstein, a quem acompanhou nas côrtes em que foi ministro de Portugal, na Suecia, na Russia, e embaixador em Roma.

Os serviços que prestou á causa liberal são ainda hoje recordados com respeito, por sua dedicação patriótica, honradês e insenção. Mason de domina a politica, as apoteoses nem sempre consagram num grito unanime os grandes homens; são mais espontaneas e duradouras as que glorificam os benemeritos da Ciencia, da Arte, ou do Bem, e por isso a sr.^a Duquesa de Palmella, neta do grande estadista, mede, vantajosamente para a

posteridade, a sua estatura moral pela de seu avô, na glorificação com que seus contemporaneos a exalçam e que acompanhará sua memoria através dos tempos.

Era a sr.^a Duquesa de Palmella, filha do segundo duque D. Domingos de Sousa Holstein, herdeira de uma das casas mais ricas de Portugal, a que veio juntar-se a grande fortuna de seu avô materno, conde da Póvoa, Henrique Teixeira de Sampaio, um dos socios do antigo Contrato do Tabaco. Essa grande riqueza, porém, vindo ás suas mãos, soube fazer bom uso della, dando lição e exemplo de quanto o ouro pôde dar felicidade a quem o possuir, se delle usar sem egoismos aváros, mas como depositario dos bens terrenos, que não são nossos, como tudo que neste mundo se adquire e nelle deixámos.

A nitida compreensão desta verdade teve-a a sr.^a Duquesa de Palmella, e assim tanta felicidade gosaria nas horas que passava no seu atelier rendendo culto á arte que mais amava, como naquellas em que descia a encontrar-se com os humildes e pobres consolando-os com as doçuras da sua grande alma, socorrendo-os com os bens da sua fortuna.

No meio dos prazeres da opulencia não esquecia os que soffriam, e entre muitos casos que poderíamos citar bastará este bem frisante em abono de nossa asserção:

Uma noite a sr.^a Duquesa recolhia do teatro pela 1 hora e encontrava sobre o toucador uma carta. Conforme era seu costume abrir toda a correspondencia que lhe dirigiam, apressou-se a lér aquella carta, em que uma viuva, rodeada de filhos, na ultima miseria, pedia uma esmola para matar a fome a si e ás creanças, que desde mais de 24 horas não recebiam alimento. A aliação da illustre senhora foi extraordinaria ao lér isto, sem saber de momento como a taes horas havia de socorrer aquellos infelizes. Entretanto manda chamar o cabo da policia Amaro, que costumava distribuir esmolas por sua ordem, e enquanto não chega vae cogitando na fórma pratica de acudir de pronto aos famintos.

Comparece, a breve trecho, o cabo Amaro, e a sr.^a Duquesa logo lhe diz que é preciso immediatamente acudir á pobre viuva; mas como, se não tem ali dinheiro nenhum e tudo em casa está recolhido.

O cabo observa que tem algum dinheiro que pôde levar á viuva, mas a sr.^a Duquesa atalha, que isso não servia de nada no momento em que todas as lojas estão fechadas, e as pobres creanças ha vinte e quatro horas que não comiam.

Neste comenos tem uma ideia salvadora. Ordena ao cabo Amaro que vá á cosinha, á copa e leve toda a comida que encontrar, acrescentando que entregue tambem á viuva 10\$000 réis para ocorrer ás despesas mais necessarias.

Enumeremos agora as obras da esculptora, a maioria das quaes acha-se reproduzida nesta revista, honrando e enriquecendo suas paginas.

A paixão pela Arte, levou a sr.^a Duquesa de Palmella a empunhar o escôpro e o cinzel para amoldar o marmore ás suas belas inspirações.

Neste encanto a sua alma de artista, aproveitava as poucas horas que lhe ficavam livres dos seus encargos de familia, dos cargos officiaes do Paço e das relações de dama da sociedade.

De Anatole Calmels, o classico esculptor francès que tantos annos viveu em Portugal, recebeu a sr.^a Duquesa lições que a guiaram nas suas obras de esculptura e lhe deram o cunho da estatuaría classica, revelada no místico busto de *Santa Tereza de Jesus*, essa iluminada abrasada do amor divino, que foi premiada no *Salon* de 1886; na estatua-termo de *Diogenes*, fundida em bronze, tambem premiada no *Salon* de 1884; *Salamita*, outra bela esculptura, de grande simplicidade e expressão. O busto do marquês de Sá da Bandeira, a que ha pouco o OCCIDENTE se referiu (1); o de uma preta nova, cheio de tanta vivacidade que parece o proprio modelo vivo; o *Genio do Progresso da Medicina*, figurando um busto dum esbelto rapaz empunhando no braço direito um facho e no esquerdo a emblematica cobra que se lhe enroscava. Esta original esculptura, fundida em bronze, foi oferecida pela autora ao conhecido medico sr. dr. D. Antonio de Lencastre. Uma copia deste busto feita em marmore de Carrara foi oferecida pela sr.^a Duquesa de Palmella ao Museu Nacional de Belas Artes, como academica de merito que era da Academia.

(1) Vide n.º 1099 desta revista.

As ultimas obras citadas figuraram na Exposição do Rio de Janeiro de 1908 onde foram justamente premiadas.



SANTA TEREZA

Escultura da Sr.^a Duquesa de Palmella

Além de outros trabalhos que não nos ocorrem agora mencionar, ha um, a que a nobre artista estava dando os ultimos retoques e que, pelas informações que temos, representa uma nova feição do seu genio artistico, libertando-se do classicismo do mestre Calmels.

Representa a Virgem Maria erguendo nos braços seu Divino Filho, como que mostrando ao mundo o Redentor da Humanidade. Esta escultura de um grande cunho de realidade, despida dos convencionalismos classicos, deve ser, como foi, o canto do Cisne, com que a grande alma da artista encerrou os seus trabalhos.

Dizem nos ser destinado ao templo-monumento da Imaculada Conceição que ainda se está construindo.

Assim deixará a sr.^a Duquesa de Palmella dois monumentos publicos a perpetuar sua memoria: aquelle que a proclama Mãe dos Pobres, o das Cosinhas Economicas; o que a consagra na Arte, a estatua da Virgem.

Resta-nos explicar a razão porque preferimos o retrato que publicamos a qualquer outro de fotografia moderna.

O quadro que reproduzimos representa além da sr.^a Duquesa de Palmella uma obra de arte dum grande artista, que a nobre senhora muito apreciava, Carolus Duran, o Vellasquez francez do nosso tempo, que deussou os segredos da paleta do grande pintor peninsular, ao mesmo tempo que afirmava nas suas telas os realismos de sua vigorosa individualidade, procurando na natureza o que ella tem de mais bello. As mulheres e as creanças foram que mais encantaram o seu pincel dando-lhe retratos maravilhosos, como a Bounat retratista dos grandes homens da França.

A fama de Carolus Duran chegou a todos os países civilizados, e em 1880 a sr.^a Duquesa de Palmella convidava o celebre artista a vir a Lisboa pintar o seu retrato.

Foi um acontecimento no nosso centro artistico a vinda do notavel pintor, como foi admirado o

retrato que pintou e esteve exposto numa das nossas exposições de pintura, servindo de boa escola e incentivo aos artistas portuguezes.

CAETANO ALBERTO.

Notas biograficas

D. Maria Luiza Domingues de Sales de Borja de Assis de Paula de Sousa Holstein, terceira duquesa de Palmella, segunda marquês do Faial, terceira condessa de Palmella, de Calhariz e de Sanfré, dama da Rainha Senhora D. Maria Pia e camareira-mór da Rainha Senhora D. Amelia, dama da ordem de Santa Isabel e de Maria Luiza, de Espanha, nasceu em Lisboa a 4 de agosto de 1841.

Filha do segundo duque de Palmella D. Domingos de Sousa Holstein, marquês do Faial, conde de Calhariz, par do reino, capitão-tenente da armada, etc., que nasceu em Londres a 28 de junho de 1818, e faleceu em Lisboa a 2 de abril de 1864, e de D. Maria Luiza de Sampaio, que nascera a 21 de abril de 1827 e faleceu a 21 de março de 1861, filha dos condes da Póvoa, Henrique Teixeira de Sampaio e D. Luiza Maria de Noronha.

O titulo de Duque de Palmella foi creado por D. Pedro, duque de Bragança, regente do reino, por decreto de 13 de junho de 1833, em favor de D. Pedro de Sousa Holstein, 1.^o marquês e 1.^o conde de Palmella, como premio dos muitos e relevantes serviços por elle prestados á causa da liberdade e da restauração do trono da Senhora D. Maria II.

Teve mais os titulos e cargos que seguem, além de diversas condecorações nacionaes e estrangeiras: conde de Sanfré, no Piemonte; capitão da guarda real dos archeiros; par do reino e presidente da camara dos pares; conselheiro de estado e ministro de estado honorario; ministro plenipotenciario e embaixador em diversas cortes da Europa; marechal de campo, posto de que deu a sua demissão, etc. Nasceu em Turin a 8 de maio de 1781, e faleceu em Lisboa a 12 de outubro de 1850, deixando larga successão do seu consorcio com D. Eugenia Francisca de Assis Xavier Telles da Gama, dama da Rainha a Senhora D. Maria II, e da ordem de Santa Isabel, filha dos 7.^{os} marquês de Niza.

Esta familia é um ramo dos duques de Lafões. São communs a ambas o appellido de Sousa e o tronco da arvore genealogica. Tambem o brazão de armas lhes foi commum até ao casamento de D. Luiza Casimira de Sousa, marquesa de Arronches, representante do ramo primogenito da familia Sousa, com o principe D. Miguel, filho legitimado de El-rei D. Pedro II. Por esta occasião foi o escudo de armas reformado, acrescentando-se-lhe mais dois escudos das armas reaes de Portugal.

O appellido de Holstein veiu á familia Palmella pelo casamento da principessa Mariana Leopoldina de Holstein, filha de Frederico Guilherme, duque de Holstein, herdeiro de Noruega, e da duquesa Maria Antonia Josefina de Sanfré, com D. Manuel de Sousa, avô de D. Pedro de Sousa Holstein, 1.^o duque de Palmella.

A sr.^a Duquesa casou a 15 de abril de 1863 com o sr. Antonio de Sampaio e Pina de Brederode, filho do primeiro visconde de Lançada, e nascido a 8 de janeiro de 1834. Duque de Palmella, em sua vida, por decreto de 15 de abril de 1863 (dia do seu casamento). Official-mór da casa real com o cargo de capitão da guarda real dos archeiros, par do reino, cavaleiro da Torre e Espada, gran-cruz de S. Mauricio e S. Lazaro, da Italia, de Carlos III. de Espanha; da Conceição de Villa Viçosa; enviado extraordinario e ministro plenipotenciario á côrte de Espanha, cavaleiro da ordem de Saxonia de Alberto o Valeroso; da Aguia Vermelha da terceira classe, da Prussia; de Hohenzollern, da Legião de Honra, de França, da de Leopoldo da Belgica, condecorado com a medalha ingleza do Baltico, «Baltic medal», com a Cruz, da Prussia. Assentou praça de aspirante a guarda marinha em 12 de março de 1847 e sendo já segundo tenente da armada foi voluntariamente servir na esquadra britannica, saindo de Lisboa a 17 de janeiro de 1854 para Inglaterra na nau *Prince Regent* e segundo para o Baltico por occasião da guerra com a Russia, na qual se achou, passando para a nau *Neptune* com o almirante Armar Lawry Corry, de quem mereceu particular confiança, sendo encarregado dos signaes das esquadras. No anno seguinte passou para a fragata *Arrogant*. Regressando a Portugal, serviu sempre com o sr. infante D. Luiz, e desembarcou quando sua alteza succedeu no trono de seu irmão D. Pedro V. El-rei D. Luiz

nomeou-o, por decreto de 20 de novembro de 1861, official ás suas ordens, sendo depois promovido de primeiro tenente a outros postos superiores.

D'este consorcio nasceram os seguintes filhos: 1.^o D. Helena Maria Domingues Porfirio Eugenia Anna Filomena Josefa Antonia Francisca Xavier de Sales de Borja de Assis de Paula de Sousa Holstein de Sampaio e Pina de Brederode, terceira marquês do Faial — Nasceu a 16 de fevereiro de 1864 e casou com o sr. Luiz Coutinho Borges de Medeiros Sousa Dias da Camara, filho dos primeiros e atuais marquês da Praia de Monforte, e foi feito marquez do Faial — por seu casamento — por decreto de 20 de julho de 1887 — Com geração.

2.^o D. Pedro Maria Luiz — Falecido.
A sr.^a Duquesa de Palmella deixou testamento, declarando que casara sem escrituras e conforme os costumes do reino, dispondo da sua terça em favor de seu marido, sem outros legados. Particularmente, porém, consta que deixou em cartas varias determinações.



Concurso hipico nas Caldas da Rainha

Com o interesse e concorrência dos mais annos, realisaram-se, nos ultimos dias de agosto, as corridas nas Caldas da Rainha, estancia predileta das familias da nossa primeira sociedade, que ali se reúnem todos os annos a gozar os beneficios das aguas termaes e as belezas da vila e seus arredores de encantadora paisagem.

O concurso hipico, sob a presidencia do sr. conde de Fontalva, constitue ha annos a esta parte, um dos melhores atrativos das Caldas da Rainha, a festa publica de maior entusiasmo, de que resulta não pouca utilidade para o hipismo em Portugal, onde tem excellentes cultores e onde é tradicional.

Agora mesmo, lêmos telegramas de San Sebastian, onde os officiaes portuguezes que ali foram ás corridas obtiveram honrosas classificações, ganhando um cavaleiro portuguez a taça *D. Fernando*, sendo as equipas classificadas pela seguinte ordem: 1.^o, italiana; 2.^o, espanhola; 3.^o, portuguezsa; 4.^o, argentina; 5.^o, franceza; 6.^o, belga; 7.^o, inglesa.

As provas do concurso hipico nas Caldas da Rainha começaram no dia 27 e continuaram até 31 de agosto, ultimo dia de corridas em honra do sr. conde de Fontalva, a alma deste concurso, em que o util se reúne ao agradável.

A grande esplanada da Mata, apresentou, durante as corridas, um aspéto deslumbrante animado por grande concurso de espectadores que affluiram de toda a parte.

As provas realisadas no dia 27, foram as do percurso de 11 obstaculos, com vala de altura maxima 20, para cavalos e eguas que nunca tivessem ganho premio.

Havia quatro premios, sendo o primeiro de 100\$000 réis, o segundo de 40\$000 réis, e o terceiro e quarto de 25\$000 réis cada um, e mais um objeto de arte para o primeiro classificado, oferecido pelo sr. Xavier de Almeida.

Ganharam respetivamente os srs. alferes Higinio Barata, no cavallo *Petit*; José Alverca, no cavallo *Almonda*; Luiz Menezes, num cavallo argentino, e Alvaro Mendonça, no cavallo *Pau*.

Nas provas de saltos, no dia 28, realisadas com a mesma animação, foram classificados:

Em primeiro lugar, os srs. tenente Elias Garcia e alferes Silvestre Teixeira, por terem feito ambos o percurso no mesmo tempo e em egualdade de circumstancias, entendendo o juri dividir o primeiro premio de 200\$000 réis e o segundo de 50\$000 réis pelos dois vencedores; o terceiro premio de 30\$000 réis, foi ganho pelo sr. Jaime Alto Mearim.

No dia 30, terceiro do concurso, o programa foi o seguinte: percurso por discipulos e amazonas; corrida de trote; apresentação de carros de aluguer; percurso de 16 obstaculos para cavalos e eguas de qualquer idade, raça ou procedencia (San Sebastian). Premios: para os discipulos, uma salva de prata oferecida pelo sr. visconde de Sacavem (José) e um busto em barro oferecido pelo sr. G. Leal; para amazonas, quatro premios, sendo dois oferecidos pelo sr. conde de Fontalva, dos quaes um era uma esplendida salva de prata, e dois pelo sr. Manuel Gustavo Bordalo Pinheiro, constantes de um vaso estilo Luis XV e um centro de mesa, arte nova, em faiança; para carros, os premios de 30\$000 réis para o proprietario e

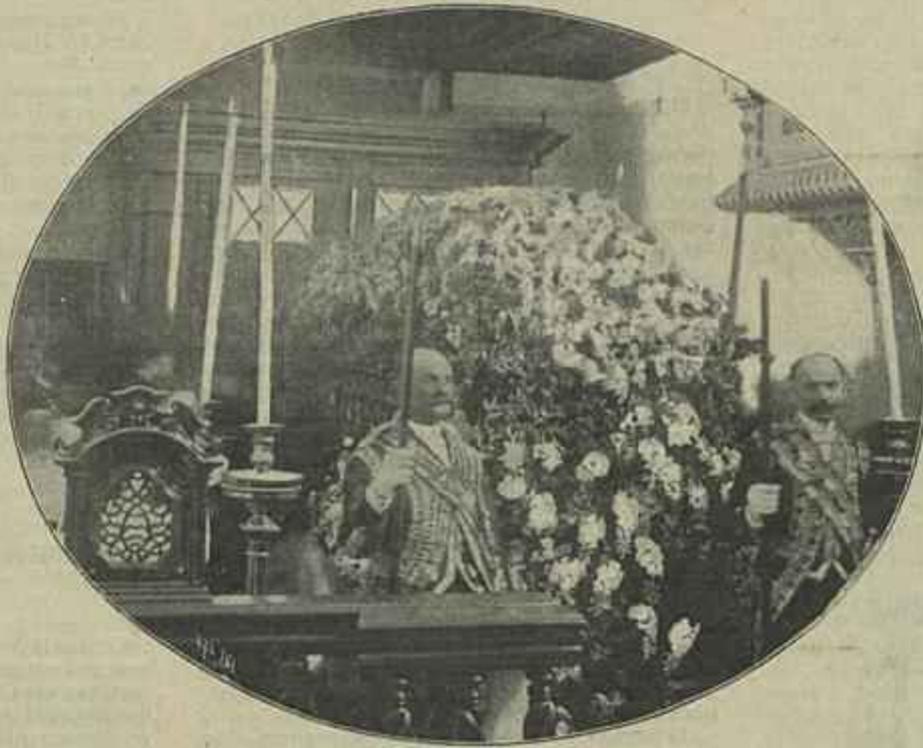
Funeral da Sr.^{na} Duquesa de Palmella

108000 réis para o cocheiro; para corrida de trote, o premio de 508000 réis; para o percurso (San Sebastian), um primeiro premio de 3008000 réis com um artistico chicote de cavallo marinho, oferecido pelo sr. dr. Augusto Cymbron, e um segundo premio de 1008000 réis.

No concurso de discipulos, ganhou o primeiro premio o sr. Vasconcellos Alves, na egua *Peraucello*; o segundo, o sr. Alfredo, no cavallo *Pachá*.

No concurso de amazonas, inscreveram-se as sr.^{as} D. Luisa Moreira de Almeida, D. Maria Luisa Vasconcellos Alves, D. Maria Tereza Almeida Bello e D. Emilia Almeida Bello, que foram classificadas respectivamente, despertando esta corrida grandes aplausos da assistencia que festejou muito as gentis cavaleiras.

Seguiu-se o concurso de campinos, que estava marcado para o dia seguinte, e ganhou o premio de



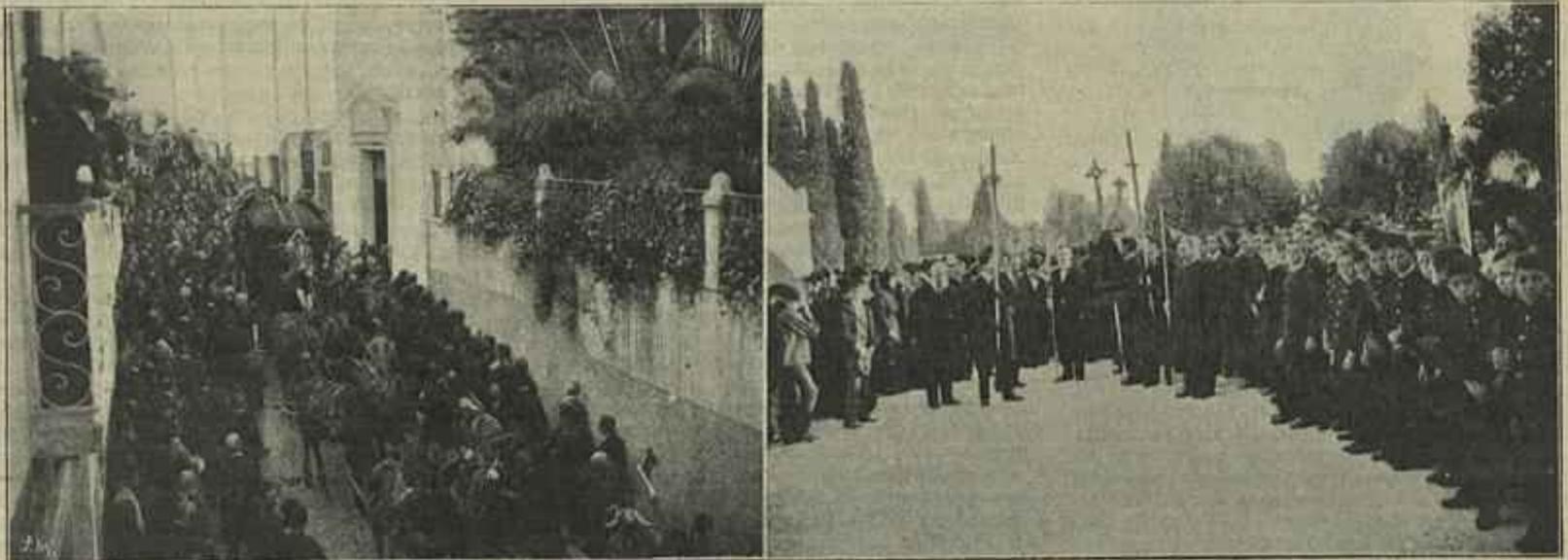
A CAMARA ARDENTE NA CAPELA DOS SRS. MARQUESSES DO FAJAL

do ministerio das obras publicas srs. João Ferreira da Silva, lente do Instituto de Veterinaria, Saraiva Monteiro, diretor da Caudalaria Nacional, de Santarem, Lança, veterinario do distrito, barão de Fallon, representante do Turf-Club, e dr. Augusto Cymbron, diretor do Real Hospital das Caldas.

As corridas do ultimo dia foram dedicadas ao sr. conde de Fontalva, festa promovida pela Associação Commercial e Industrial das Caldas, auxiliada por cavalleiros da colonia aquista.

Antes, porém, da hora das corridas, teve lugar a inauguração das placas com o nome *Conde de Fontalva*, no antigo largo da *Agua Quente*, cerimonia a que compareceu a camara municipal, etc.

Seguiram-se depois as corridas, em concurso de caça, de doze obstaculos com vala de altura maxima, 1,20. Inscreveram-se doze cavalleiros com desenove



SAHIDA DO PRESTITO DA CAPELA DOS SRS. MARQUESSES DO FAJAL — NO CEMITERIO OCCIDENTAL AGUARDANDO A CHEGADA DO PRESTITO

508000 réis Joaquim Vicente, da ganadaria Pinto Barreiros.

O concurso de carros de aluguer realizou-se com grande brilho, cabendo o primeiro premio ao *milord* do sr. Joaquim Sant'Anna; o segundo, ao caleche do sr. Francisco Antonio Pereira, e o terceiro, ao *milord* do sr. Francisco Galinha.

No concurso San Sebastian de obstaculos e subida e descida de rampa quasi a pino, ganhou o sr. alferes Jara de Carvalho, no cavallo *Elmo*.

As corridas deste dia assistiu na tribuna o sr. Infante D. Affonso bem como o sr. conde de Fontalva, presidente do juri, que se compunha do sr. major Aguiar, representante do ministro da guerra; srs. capitão Domingos de Oliveira e tenente Cardoso dos Santos, secretarios, delegados



O TUMULO DOS SRS. DUQUES DE PALMELLA, NO CEMITERIO OCCIDENTAL.

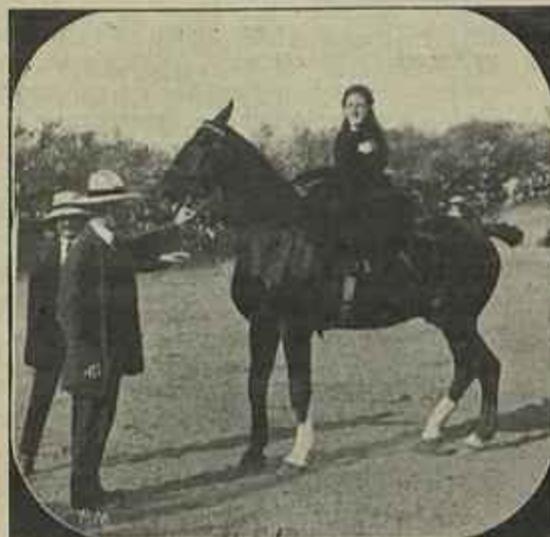
(Instantaneos Benoiel)

cavalos, que disputaram os premios, sendo o primeiro, de 1508000 réis, ganho pelo sr. alferes Jara de Carvalho, com o cavallo *Elmo*; o segundo, 508000 réis, ganhou-o o sr. alferes José de Alverca, com o cavallo *Almonda*; o terceiro, 258000 réis, ganhou-o o sr. alferes João Mendonça, com o cavallo *Eclair*.

Repetiu-se neste dia a prova do segundo percurso San Sebastian, com exclusão do 3.^o obstaculo, e a rampa ingreme de 4 metros, sendo o premio, de 1008000 réis, ganho pelo sr. Jaime Alto Mearim, com a egua *Clementine*.

Assim terminou o concurso hipico das Caldas da Rainha, com magnifico resultado para os concorrentes, que todos deram belas provas da arte de Marialva, resurgindo as famosas tradições da cavalaria portuguesa.

Concurso Hipico nas Caldas da Rainha



D. MARIA ALVES
2.º premio, no concurso de Amazonas



S. A. SR. INFANTE D. AFFONSO E SR. CONDE DE FONTALVA
na tribuna assistindo às corridas



ALFREDO DE VASCONCELLOS
1.º premio no concurso de Discipulos



D. LUIZA MOREIRA DE ALMEIDA, 1.º premio, no concurso de Amazonas



JAYME ALTO MEARIM, 2.º premio, no percurso San Sebastian



HIGINO BARATA, 1.º premio, no Ensaio



DEL FIM MAIA, 2.º classificado no segundo percurso San Sebastian

(Instantaneos Benoliel)

A casa submarina

Max Pemberton

(Continuado do n.º 1105)

— Isso é verdade. — respondeu Dolly Venn. — O barco foi-se embora, mas volta com certeza.

E dirigindo-se a mim, disse-me cheio de energia:

— Vem com certeza, capitão.

— Assim o creio, meu rapaz — repliquei — e mal que acabe o temporal regressará á ilha são e salvo. Mr. Jacob não é dos que abandona os seus amigos. Talvez Harry Doe o inteirasse do que se passa na ilha e do perigo em que estamos, e pensou primeiro em salvar o barco. Estou perfeitamente descansado. O que penso agora é em que nos devemos entreter, enquanto não chega o *Cruzeiro do Sul*.

Estavam todos com caras compungidas mas não se lamentavam.

São assim os marinheiros em todo o mundo.

Se os põem cara a cara com a morte, riem uns, outros maldizem-na mas nenhum é capaz de lhe voltar as costas ou ter medo d'ella.

Foi o que aconteceu aquella manhã.

Comprehendiam como eu, quaes seriam as consequencias do temporal. Não eram tão tapados que imaginassem ser possível ir da ilha de Ken a S. Francisco da California em qualquer casca de noz que o mar arrojasse á praia. Metteram as mãos nos bolsos como gente valente que era e que faz boa cara a um negocio mau.

Não havia duvida que o barco tinha partido e só Deus poderia dizer quando voltava, mas não me competia estar agora a chorar como uma criança, pois fazendo-o, não melhorava nada a situação.

— O *Cruzeiro do Sul* partiu, não ha duvida, e não está na nossa mão trazel-o outra vez aqui. O que Jacob puder fazer pelos seus amigos, o fará, tenho a certeza. Devemos confiar n'elle e no entanto trataremos de vêr o que convem para sahir d'esta ilha. Não devemos esquecer essa gente que está lá em baixo, se nos põe a vista em cima nos perguntará o que queremos d'aqui. Portanto a minha opinião é que nos deixemos estar cá pelos altos, até que chegue a noite ou até que vejamos o barco. Deve ser uma questão de horas, nada mais. O temporal vai amainando um pouco; qualquer homem que não fosse marinheiro o conheceria, quanto mais nós, que já somos praticos d'estas coisas.

Concordaram commigo, e Peter Bleigh, sempre falador, metteu a sua colherada como de costume, em tom humorístico.

— Já vejo, que não ha duvida, em termos ficado sem barco, e quizera dizer o mesmo do meu appetite, mas não posso. Ainda que fosse uma perna de cão, não me importava nada de a comer. Bem sei que um meio bife viria muito melhor, mas... até me veem as lagrimas aos olhos quando penso na bella merenda que Harry Doe levou na lancha! A fome é uma coisa maravilhosa quando tem por companhia um bom bife com batatas, pão e vinho! Não é verdade capitão? Aposto que tambem sente appetite!

Disse-lhe que sim, apesar de não ser certo, porque entre o estar de vigia toda a noite a scismar no barco e o abandono em que se encontrava Ruth Bellenden n'aquella ilha mys-

teriosa, tinha esquecido tudo, até a propria comida, e não me ecorreu pensar quando almoçaria.

Mas agora, as caras dos meus companheiros recordavam-me que ainda estava em jejum, e quando Dolly Venn, disse: «Capitão, tenho uma fome atroz» comeci a pensar na nossa situação e no difficil que era remedial-a.

Afortunadamente para nós, o velho francez que havia estado immovel todo este tempo, observando o mar, acercou-se, e bom samaritano como era, colheu no ar a palavra de Dolly Venn, dizendo:

— Ah!... Vós tendes fome, tendes sede, messieurs. São sempre assim os marinheiros! O vosso navio foi-se embora? Não importa: voltará hoje... amanhã... um, dois ou três dias. Pedi a Deus que não tarde mais, companheiros, pedi a Deus.

Clair-de-Lune apresentava n'este momento um aspecto pittoresco. De pé, sobre a rocha,

mos a arranjar lume para cosinhar não sabiamos bem o quê.

Clair-de-Lune foi então em busca de provisões e d'ali a pouco voltou com vitualhas sufficientes para encher a barriga a um missionario, trazendo além d'isso em sua companhia, o mais lindo *trio* que jamais serviu marinheiros.

Foi o caso, que tendo aquellas três raparigas que vimos na noite anterior, encontrado Clair-de-Lune, todas o quizeram acompanhar, trazendo uma d'ellas uma grande cafeteira com café, outra uma cesta de gestosas fructas, e outra pão fresco e biscoitos.

Vieram correndo pela escada abaixo até onde estavam, e começaram a falar-nos na sua bonita lingua, misturada de inglez, mas que comprehendiamos perfeitamente.

— Eu sou Rosamunda, — disse uma.

E a segunda acrescentou:

— E eu sou Silvia, Silvia, Silvia.



CASA SUBMARINA, CAP. IX — Eu sou Rosamunda, disse uma.

com a enorme cabelleira solta ao vento, os braços queimados pelo sol e pelo ar do mar, levantados ao alto, e agitando-os como se estivesse chamando um navio imaginario que devisasse através do solitario oceano.

Era phantastico!

Realmente aquelles logares eram proprios para amortecer o animo mais forte.

Quanto a vista podia alcançar por aquella immensa extensão d'agua, tudo estava branco de espuma que as ondas recochetando umas contra as outras produziam. O promontorio onde nos encontravamos, elevava-se mais de mil pés acima do nivel do mar, como uma poderosissima fortaleza que denominava aquella abysmo.

Mais além, a nossos pés, viam-se os verdadejantes valles da ilha, os bosques por onde haviamos corrido durante a noite, o pequeno bungalow em que vivia Ruth Bellenden. Parecia um crime falar em comer e beber ante aquella paisagem, e no entanto de ambas as coisas Peter Bleigh continuava a falar.

— Rezaremos orações, camarada, se fóres capaz de as guizares — disse animosamente, dirigindo-se a Clair-de-Lune. — Se o fazes, então terás falado como um sabio. O mais facil de fazer n'este mundo, é rezar quando se tem o estomago vasio. Levanta ferro, amigo, e vamos a comer.

O velho poz-se a rir, enquanto nós descendo novamente ao fundo do poço começa-

E a terceira com a sua voz argentina, concluiu:

— E eu Celestina, que vos trouxe o pão e os biscoitos.

Estavam todas agrupadas modestamente, mas com naturalidade, sem affectação, olhando ora para um, ora para outro, mas afigurou-se-me que olhavam mais para Dolly Venn, que desenvolvia uma habilidade espantosa para se fazer comprehender, causando inveja aos mais velhos.

— São lindos os vossos nomes, senhoras, e nós, pobres marinheiros, nunca ouvimos outros como esses. — disse Peter Bleigh, galanteador como são sempre os irlandeses. — Onde foram buscar nomes tão lindos? Aposto que os tiraram de algum livro de estampas!

As pequenas riram-se muito d'esta lembrança, mas Clair-de-Lune que estava orgulhoso com ellas, e com justa razão porque eram realmente formosas, respondeu a Peter como se a pergunta lhe tivesse sido dirigida:

— Monsier, eu sou artista; represento o drama, a comedia, a tragedia. Clair-de-Lune me chamam no theatro. As filhas do meu senhor lhe dei nome de artistas. Porque não? E' melhor um bom nome do que mau. Ha já muitos annos, companheiros, a *Belle Ile* naufragou n'estes recifes. O *maitre* afogou-se mas eu e as meninas salvamo-nos. Vamos, e voltamos e ninguem se mette commosco. O amo está enfadado, escondemo-nos nas montanhas;

o amor, voltamos ao valle. Quando vem a época do somno, vamos para a casa submarina. Já sabeis que é uma época perigosa mas nós escondemo-nos no fundo do mar. Nada assusta Clair-de-Lune; elles é que se assustam d'elle. Converteu-se em pae das meninas, e faz o que pode da melhor vontade.

Era enternecedor, confesso, ouvir esta historia cortada de phrases, e que se referia ao velho francez. E emocionava mais ainda, vêr a maneira como as pequenas o seguiam com os olhos em todos os seus movimentos, sendo para mim ponto de fé, que ellas não só lhe deviam a vida, como tambem tudo que tinham na ilha de Ken.

(Continúa.)

RICARDO DE SOUZA

Semente lançada á terra

Por D. Luis de Castro

Da Academia Real das Ciencias

Um volume de 258 paginas e xii de prefacio, em 8.ª, impresso em Lisboa na Tipographia Universal, 1909.

A constante propaganda a favor da agricultura portugueza, que, ha annos a esta parte, vem fazendo o sr. conselheiro D. Luis de Castro, competentissimo lente do Instituto de Agronomia, e ministro de estado honorario, que ha pouco deixou a pasta das obras publicas, veio agora juntar-se mais um livro, em que reuniu varios artigos publicados sobre materia agricola ou que a ella se liguem, em numero de xxxviii, a saber: *Restrição do plantio — Agricultura Colonial — Experiencias culturais — Cooperativismo vinicola — S. M. El-Rei D. Carlos I — O exemplo de um sindicato agricola — O congresso da instrucção primaria e popular — As caixas e as mutualidades escolares — As sociedades escolares florestaes — Comercio de carnes — Saudades do sr. João Franco — Homens novos — Democracia pratica — Boa propaganda democratica — Charneca ou seara — A agricultura no parlamento — Chuva de agua, chuva de alegria — O Douro esfomeado e o parlamento local — A federação dos sindicatos — Concentração de interesses — Para negociar tratados de comercio — A nossa terra — Acordos commerciaes e crise vinicola — Propaganda florestal — Acordos commerciaes — Quintaes operarios — A nossa exposição no Rio de Janeiro — Produção e commercio externo do vinho de Portugal — Produção e commercio do azeite de Portugal — Lacticinios portuguezes — Produção e commercio do milho de Portugal — As associações agricolas e o colectivismo — Um monumento do seculo XX — União para a vida — Dinheiro para os lavradores — As pequenas patrias — A politica de tratados e o nosso vinho na Alemanha.*

A complexidade de conhecimentos agricolas e economicos que se reúnem nestes artigos é a affirmacão mais categorica de quanto tem estudado o ex-ministro das obras publicas, sr. conselheiro D. Luis de Castro, e ao mesmo tempo de quanto tem trabalhado, pugnando pela causa agricola, como é bem notorio e reconhecido pelos interessados.

No prefacio deste livro o sr. conselheiro D. Luis de Castro, demonstra com bons argumentos a necessidade da criação de um ministerio exclusivo para a agricultura, commercio e industria, que constitua, para nos servirmos da sua propria frase: «tres ramadas reaes do tronco economico nacional que tem de ser cuidadas pelo Estado com igual processo». Advoga tambem a necessidade imperterivel do desenvolvimento do ensino agricola, dando a maior latitude ao Instituto de Agronomia para que praticamente possa ministrar esse ensino, como laboratorios, estações agricolas, campos experimentaes, postos zootecnicos, escolas desde a cathedra ambulante até á cupula do edificio agronomico e silvicola, etc.

Concordamos plenamente com o auctor da *Semente lançada á terra*, e sabemos quanto é sincero e ardente o seu desejo de a vêr germinar, o que seria de maior proveito para a riqueza do país, que tanto tem a explorar do seu uberrimo torrão, aliás tão rudemente tratado como se elle não fóra a fonte da grande industria mãe de todas as industrias.

Confiemos, porém, que o tempo e a dedicacão de vontades como a do sr. conselheiro D. Luis de Castro, levantará a agricultura portugueza e com ella a riqueza nacional.

Ao nosso muito illustre amigo o ex.º sr. conselheiro D. Luis de Castro, agradecemos a delicada e penhorante dedicacão do interessante livro com que nos brindou.

C. A.

O MEZ METEOROLOGICO

Agosto 1909

Barometro. — Max. altura 768^{mm},6 em 20.Min. » 759^{mm},3 em 3 e 7.Termometro. — Max. altura 34[°],5 em 14.Min. » 15[°],7 em 31.Durante o mez houve só dois dias de maxima superior a 30[°], em 14 e em 27 (31[°],5). Maximas normaes. Resfriamento sensivel em 30 e 31.Chuva — 0^{mm},6 em 3 dias (5, 6 e 31).

Nebulosidade. — Céu limpo ou pouco nublado 24 dias.

Nublado 7 dias.

Relampagos — Em 8.

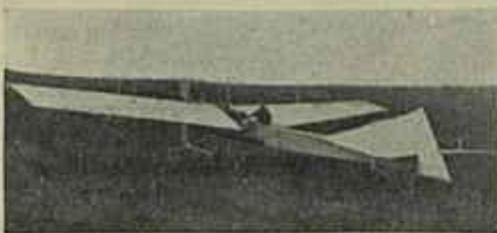
A grande semana de aviação em Reims

Monoplanos e biplanos

Durante a semana de 22 a 29 de agosto passado, a cidade de Reims foi o centro de attracção de todos os que se interessam pelo progresso da aviação. Parece-nos, pois, oportuno descrevermos, embora sumariamente, as maquinas voadoras nas quaes, os principaes aviadores do concurso subiram ao ar, e denunciaram ao publico que o problema do mais pesado que o ar está posto em pratica com successo.

Aeroplano Antoinette. Cinco maquinas d'esta especie concorreram em Reims, e foi n'um d'esses aparelhos que Latham tentou atravessar a Mancha, em juta com Bleriot.

Consta de um corpo fusiforme de secção triangular, onde se acham fixados dois troncos de cone em forma de V aberto. Na parte anterior e fazendo, com as superficies principaes, um angulo igual ao angulo das azas do aparelho com a horizontal, está uma superficie plana. Um plano vertical de desvio acha-se perto do leme. O aeroplano, que pesa 520 kilos, com 40 metros quadrados de superficie, manobra-se por meio de dois lemes que giram em torno de um eixo, devido a um volante. Quando o aviador quer subir, vira o volante de deante para traz. Uns fios de aço que o ligam ao leme, elevam a superficie voadora. O excesso de pressão exercida na cauda do aparelho, augmenta o angulo de incidencia. Para o fazer descer, procede-se á manobra inversa. Se o efeito do leme de direcção é demasiado, o movimento das azas, baixando ou elevando, dá o equilibrio.



O AEROPLANO «ANTOINETTE»

Levavasseur tem-se esforçado em aproximar, tanto quanto possivel, os centros de deslocacão, pressão e gravidade. A disposicão em diedro, das superficies, dão ao aeroplano, uma estabilidade na sua trajectoria.

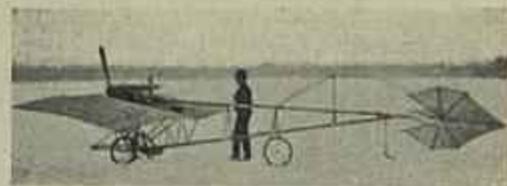
O tipo Antoinette tem um motor de 8 cilindros com força de 50 cavallos.

Aeroplano Bleriot. O aeroplano Bleriot com que o celebre aviador atravessou a Mancha, (1) difere pouco do tipo Antoinette. Suas azas tambem formam um diedro mais aberto para a parte su-

perior, e a superficie, entre as azas do leme propulsor, faz com as superficies amparadoras um diedro aberto. O aparelho manobra-se por meio de uma campanula inclinada de deante para traz, a qual, ligada a um fio superior que dirige o leme de propulsão, permite que o aparelho suba. Sendo inclinada á esquerda, augmenta a incidencia da aza direita; quando o aparelho deve estacionar, um fio de aço liga a campanula ao extremo de um balanceteiro colocado debaixo das azas e girando em torno de um ponto. As azas são mantidas acima do centro de gravidade por fios de aço. O aparelho tem 14 metros quadrados de superficie e 320 kilos de peso, e o seu motor é de 3 cilindros com a força de 25 cavallos. Para o aparelho descer, manobra-se em sentido contrario ao que indicamos.

Aeroplano R. E. P. Consta de dois planos de desvio quasi perpendiculares um ao outro, que precisam a estabilidade. E' o unico tipo em que as azas giram de deante para traz e reciprocamente, e não tem leme de profundidade. Sob o aparelho puxando para traz uma alavanca que Robert Esnault Pelletier sustenta na mão esquerda, regulando o equilibrio, girando a alavanca da esquerda para a direita. Para a maquina subir, a alavanca passa de traz para deante, virando o eixo, da direita para a esquerda, e arrastando consigo dois eixos verticaes, onde se fixam dois grupos de fios: um, ligado aos bordos anteriores das azas, outro, aos bordos posteriores.

Inclinando a alavanca á esquerda, provoca a rotaçao do sistema e o aeroplano desce. O aparelho tem um motor de 7 cilindros, com força de 33 cavallos. A superficie é de 20 metros quadrados e o peso de 460 kilos.



O AEROPLANO «SANTOS DUMONT»

Aeroplano Demoiselle, de Santos Dumont. E' o mais leve de todos os que tomaram parte no concurso. Pesa, vazio, 190 kilos, e o seu centro de gravidade acha-se situado abaixo do centro de pressão. E' dirigivel por duas alavancas que inclinam o leme de profundidade, de deante para traz e vice-versa, ou movem o leme de direcção em torno de um eixo vertical, ficando os dois lemes, em todas as posições, perpendiculares um ao outro. O equilibrio das azas é dirigido pelo corpo do operador que, inclinando-se para a esquerda, provoca d'esse lado um augmento de incidencia e um levantamento á direita.

Aeroplano Voisin. No aeroplano dos irmãos Voisin, os compartimentos experimentam resistencia á menor alteraçao de pressão. A constitucão da maquina, sua cauda e membranas verticaes, dão-lhe o equilibrio. E' o unico aparelho d'esta especie em que o meio de estabilidade não é derivado da torsão helicoidal de Wright. E' dirigido por um leme de profundidade, adiante, e um leme de direcção, atraz, actuados por um volante que, puchado á frente, faz descer o aparelho e para a esquerda, inclina-o. Tem 50 metros de superficie e pesa 550 kilos.

Paulhan utilisou-o com um motor rotativo, e João Gobron, com um motor de 8 cilindros, de força de 70 cavallos.

Aeroplano Farman. Utilizado no concurso de Reims por Farman e Sommer, é uma modificacão do typo Voisin. As superficies sustentadoras são mais afastadas, o leme deanteiro, de profundidade, e o leme traseiro, de direcção, tornado biplano, foram afastados do centro de gravidade. O aparelho não tem plano vertical fixo. As azas são fixadas no extremo posterior das superficies amparadoras. E' dirigivel por uma alavanca que, deslocada de traz para deante, altera a posicão do leme. O deslocamento da direita para a esquerda, na alavanca, faz descer uma das azas. Os lemes de direcção acionam por um balanceteiro metalico, onde o piloto apoia os pés, produzindo uma tracção sobre um fio de aço, quando se quer virar á esquerda, e sobre outro fio igualmente de aço, do lado contrario, quando se vira para a direita. As superficies móveis não actuadas pelos lemes, são orientadas pelo vento. Com a mão esquerda livre, o aviador regula a força motora. Farman muniu o aparelho de patins onde se fi-

(1) Vid. OCCIDENTE n.º 1102 de 10 de agosto



O AEROPLANO «VOISIN»

xam rodas. Tem pois motores de quatro cilindros com valvulas.

Aeroplano Wright. O aparelho de Wilbur Wright foi o primeiro que demonstrou os efeitos da torção helicoidal das azas. Pensou Wright construir um aparelho cuja manobra fosse devida a um leme de profundidade, o que lhe não deu resultado. Um augmento do angulo de incidencia á direita, quando o aeroplano iniciava, para o mesmo lado, um movimento de rotação, fazia descer a aza direita, e Wright collocára, pela parte de traz do aparelho, superficies verticaes fixas que lhe deu um movimento mais rapido.

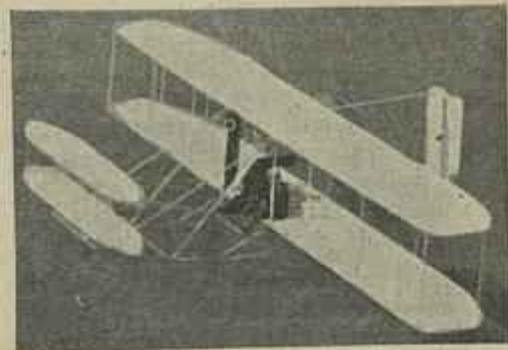
Para mudar a direção, gira-se para a frente com uma alavanca, que o aviador tem na mão esquerda, e o leme orienta-se para a esquerda. Se a alavanca é inclinada lateralmente, as azas sofrem a torção helicoidal por meio de fios.

Produzindo uma tração, da parte posterior do aparelho para a parte anterior, um fio collocado na parte superior, da frente do aparelho, baixa, fazendo baixar outro fio collocado na parte inferior da frente do aparelho, ao mesmo tempo que outro grupo de dois fios dispostos na rétraguada aparelho, eleva-o.

Os movimentos em altura, são dados pelo leme de profundidade, á frente. Quando a alavanca é puchada para traz, as superficies do leme de profundidade inclinam-se para traz e curvam-se.

Dois planos verticaes de desvio, são dispostos entre as superficies d'esse leme. A subida do aparelho faz-se pela queda de uns pesos. O aparelho vazio pesa 400 kilos, e tem 50 metros quadrados de superficie; um motor de 4 cilindros verticaes, transmite a sua força a dois hélices.

Aeroplano Curtiss. Semelha o tipo Wright. Seu leme de profundidade está á frente, e seu leme de direção, monoplane, á rétraguada. Uma superficie horizontal foi collocada na parte anterior, e duas superficies de orientação entre as superficies sustentadoras. O centro de gravidade está proximo do centro de pressão.



O AEROPLANO «WRIGHT»

Descriptos assim rapidamente os diversos tipos de aeroplanos que tomaram parte, em Reims, no concurso, quaes as conclusões geraes obtidas pela observação dos seus vôos?

1.º **Ponto de apoio no ar.** Basta um angulo de incidencia fraco para permittir o vôo. No tipo Wright, esse angulo é nulo.

2.º **Motor.** Deve ser preferido o de menor peso e maior força.

3.º **Hélices.** São preferiveis as de movimento lento e de grande diametro. Da sua superficie depende a sua velocidade.

4.º **Material empregado.** Deve-se substituir a madeira pelo metal, á excepção, é claro, da cobertura que não pôde deixar de ser de lona.

5.º **Conservação do equilibrio.** É sempre preferível fazer coincidir o centro de gravidade com o centro de pressão, á semelhança dos pájaros.

6.º **Dirção do aparelho.** Fornecida por um leme horizontal para os movimentos em profundidade, e por um leme vertical para os movimentos lateraes.

Na descrição das manobras indicadas, temos visto que ha movimentos exclusivos da vontade do aviador, e outros sujeitos aos caprichos da atmosfera, os quaes, no aeroplano ideal, deveriam ser nullos. Uma grande força de vento submete facilmente o aparelho. A dificuldade da direção do aparelho está na combinação dos movimentos voluntarios com os movimentos involuntarios do aviador.

7.º **Ascensão.** Faz-se por meio de rodizios em todos os aparelhos, excepto no typo Wright.

8.º **Descida.** É uma parte perigosa, em occasião de vento. Deve-se aniquilar a velocidade, perto de terra, e não tocar o solo bruscamente, e para isso são convenientes os patins que travam a queda.

A aviação está ainda na sua infancia. Dois pilotos podem tirar diverso partido da mesma maquina, segundo a sua pericia. Os contratempos surgem, porém, a cada momento, nas correntes atmosfericas. Não é apenas a velocidade do vento, o obstaculo a vencer; um vento muito regular e violento, pôde ser vencido por muitos dos aparelhos: a velocidade em relação ao vôo, será a diferença entre a velocidade do vento e a velocidade propria do aeroplano.

São principalmente as variações rapidas na força do vento, as que mais se devem receiar.

A lei do progresso auctorisar-nos ha a admitir uma perfeição absoluta na navegação aerea?

Já estamos a meio caminho da incognita, e não desanimemos, embora o percurso a efectuar seja de mais difficil acesso.

Muito já se fez, e alguma coisa é de prevér que ainda se faça. A aviação está na ordem do dia e o progresso acentua-se quasi quotidianamente.

ANTONIO A. O. MACHADO.

Consultorio Dentario

Do Dr. Ferreira Pires

Diplomado em Philadelphia e Escola Medica de Lisboa

Extração dos dentes sem dor

Dentes artificiaes colocados sem placa

LISBOA — Rua Jardim do Regedor, 43, 1.º — LISBOA

Cambios e Papeis de credito

Vierling & C.ª, Limitada

NUMERO TELEPHONICO 411

44, R. do Arsenal, 46 — 1, Esquina do Largo do Pelourinho, 3
— LISBOA —

Endereço telegraphico: «STERLING».

E. Santos & Freire

LISBOA

Camisaria, gravataria, luvaria e perfumarias

Roupas brancas para homens, senhoras e crianças, cama e mesa

Executam-se enxovaes para casamentos, baptisados e collegiaes

24, PRAÇA DE D. PEDRO, 25

Secção especial de comissões, consignações e negócios commerciaes a cargo do sócio Fernando Freire.

20, RUA DO PRINCEPE, 22

Deposito das aтамadas rendas de Peniche

AGUA DE MESA DIGESTIVA Propriedade das Hortas ALCOCHETE

A agua mais barata que se encontra á venda. — Garrações de 5 litros 120 réis

Segundo a opinião de muitos medicos da capital, consideram esta agua magnifica e de efficacia em regularisar as funcções do estomago e dos intestinos. Está oficialmente analysada.

DEPOSITO GERAL: Fructaria Internacional, de Antonio Ribeiro Cardoso
6, Rua do Loreto, 8 — LISBOA

Atelier Photo-Chimi-Graphico

F. MARINHO & C.ª

5, Calçada da Gloria, 5 — LISBOA

NUMERO TELEPHONICO, 829

Trabalhos em todo o genero de gravura, autotypia, zincographia chromotypia, etc. Especialidade em photogravuras. — Os preços mais baratos do paiz, em todos os trabalhos. Execução perfeita.

CACAU, CAKULA E CHOCOLATE INIGUEZ

Vende-se em toda a parte

BOMBONS E NOUGAT DA FABRICA INIGUEZ

Kilo 1:500 réis

Os bombons da fabrica Iniguez levam a marca

Exigir pois esta marca

em todos os estabelecimentos



CHOCOLATE — CAKULA

Novo producto reconstituente e valioso alimento adaptado a todos os organismos, como se prova com a analyse de garantia

Pacote de 500 grammas, 600 réis